



KANSAI 空港レビュー



No.510
2021.5

CONTENTS

1 巻頭言

日常生活の国際化に対応するために
小林 一久

3 各界の動き

11 講演抄録

空港運営の現状とポストコロナ時代の経営展望
岡田信一郎

25 プレスの目

アフターコロナに向けた戦略を
小坂 剛志

27 航空空港研究レポート

GA航空を活用した地方空港の運営 ―韓国事例―
金 仙淑

31 データファイル

- ・関西国際空港2020年度運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2021年3月分(速報値)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数2021年4月分(速報値)
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2021年3月(速報値)

【表紙写真】「ANA A380 HONU」

ANA FLYING HONU チャーターフライトが4月17、18日に行われました。

ANA の A380 を関空で見るのは2年前の完熟訓練飛行以来です。旅客を乗せて関空から運航するのは初めてになります。

チャーターフライトへのタキシング開始時には、フェンス外に 50 人を超える見学者がいました。手を振る見学者にパイロットも答えてくれました。

チャーターフライトは関空を離陸し、姫路、天橋立、琵琶湖、小牧、立山、富山、日本海側海岸線を西に福岡、熊本、鹿児島、奄美大島で折り返し喜界島、高知、徳島、関空へ戻る約 3 時間 40 分の遊覧飛行でした。これと同様な遊覧飛行は成田空港、中部空港でも行われました。

撮影：柴崎 庄司

日常生活の国際化に対応するために



財務省
大阪税関長

小林 一久

私こと昨年7月に第百代大阪税関長に就任し、30年振りに大阪の地で勤務することとなりました。久方振りの大阪の地は大きく変貌しており、懐かしいというよりは新鮮な気持ちで業務に取り組みつつ生活を楽しんでいるところです。しかし大阪税関設立時からの環境変化と比較すれば私の経験などささやかなものでしかありません。

当関初代税関長（当時は川口運上所長官）は大阪経済界の基礎を造った五代友厚です。明治新政府が安政五か国条約を引き継いで1868年の大阪港開港を決めたため、国際通であった五

代友厚が長官となり、大阪港や外国人居留地の整備、大阪開港規則の制定などを行う必要がありました。江戸幕府による制限的貿易体制から自由貿易体制への変革という国際化の第一歩を日本は踏み出したわけですが、そのときに輸出入通関手続や関税徴収を行う大阪税関の業務も始まったわけです。

開設当時は未だ日本人が外国人の姿を見ることも珍しかったのですが、新型コロナウイルス感染症の影響で今現在は非常に少なくなっているものの、2020年初めまでは日常生活において外国人観光客を見ない日はなく、外国語



明治初期の大阪運上所（慶応4年に川口運上所から改称）

を聞かない日はない状況でした。関西国際空港での外国人入国者数がここしばらく一貫して増加傾向にあり、2019年には838万人（日本人を含めた総数1,235万人）と過去最高記録となっていることからわかります。

また明治初期においては原産地が明確な特定産品（例えば絹製品）を貿易商のみが取り扱うのが貿易の実態でしたが、現在では日常生活に外国製品が溢れ、たとえ日本製だとしても外国製部品・原材料を全く使っていないものはほとんどないと思います。そのほかにも電子商取引の発展により海外の商品でも個人で容易に輸入できる時代となり、輸入貨物の小型化が進展し、いわゆるSP貨物が急増している状況になっています。

このような日常生活の隅々に及ぶ国際化という時代の変化にともない税関の業務も自ら変化せざるを得ません。国境を越える大量のヒトやモノの動きを阻害しないよう円滑化するとともに、社会悪物品や知的財産侵害物品の摘発を同時に的確に行うという極めて難しい課題に対応

していくということです。

具体的には、大幅な入国者数の増加に対して関西国際空港においても電子申告ゲートを導入して快適に旅行できる環境整備を行うとともに、適切な検査装置や麻薬探知犬を配備して効率的な取締業務を行うことにしております。大幅な物流の増加に対しては、事前に適切なセキュリティ管理などが確認できた事業者に対してはAEO事業者認定を行って簡素化・迅速化した税関手続を提供する反面、関西国際空港を含め通関の現場にさらに高性能な検査装置を配備して社会悪物品などを効果的に摘発できる体制を整える予定です。

大阪商法会議所（現大阪商工会議所）や大阪商業講習所（現大阪市立大学）などを創設した大阪経済界の大恩人である初代五代友厚とは比すべきありませんが、第百代大阪税関長として社会経済の変化に対応し大阪を含む関西経済圏の発展に微力ながら寄与したいと考えておりますので御協力方よろしく申し上げます。



7 空港で電子申告ゲートを運用。

成田国際空港、羽田空港、関西国際空港、
中部国際空港、福岡空港、新千歳空港、那覇空港

電子申告ゲートは人・人接触を軽減するものであり、ICAO（国際民間航空機関）及びIATA（国際航空運送協会）は、新型コロナウイルス感染症対策の一つとして、電子申告を推奨しています。感染症対策のためにも、ぜひ、電子申告ゲートをご利用ください。

事前に！ アプリを使ってスマホで簡単に申告



スマートフォンに「税関申告アプリ」をダウンロードして、案内にしたがって入力すると「携帯品・別送品申告書」を作成できます。入力が終了するとQRが作成されます。



各界の動き

関西国際空港

●6市町に社員28人出向

関西エアポートは4月1日、グループ会社の社員を泉佐野市など地元6市町に出向させる取り組みを始めた。国際線のチェックイン業務や地上業務を行う社員28人を1年間派遣し、自治体業務に従事させる。うち15人を受け入れる泉佐野市では配置式が行われた。

●検疫所職員が感染

関西空港検疫所は4月5日、職員が3月31日の検査で新型コロナウイルスに感染していることが分かったと発表した。外部関係者との濃厚接触はなく、職場でも濃厚接触者に該当する職員はいなかった。

●3月の貨物取扱量は11.9%増

大阪税関が4月6日発表した関西空港の3月の貨物取扱量は7万495t(前年同月比11.9%増)で3か月連続の増加となった。輸出は2万6,688tで39.7%増えた。

●ピーチ、新潟線を7月から増便

格安航空会社(LCC)のピーチ・アビエーションは4月7日、1日1往復の関西～新潟線を7月から、水曜日を除き2往復に増便すると発表した。新型コロナウイルスの影響で国際線が運休中のため、余裕が出た機材を活用する。

●ピーチ、7月に女満別線開設

ピーチ・アビエーションは4月14日、関西～女満別線を7月1日に開設すると発表した。1日1往復で、機材はエアバスA320(180席)を使用。

●エアバスA380型機でチャーターフライト

全日本空輸は4月17、18の両日、関西空港発着で総2階建ての超大型機エアバスA380型機、フライング・ホヌによる遊覧飛行を初めて実施した。北海道へ北上するコースと、奄美大島へ南下するコースで所要時間は3時間半。初日は乗客230人が搭乗した。

●3月の輸出額、2か月ぶりにプラスに

大阪税関関西空港税関支署が4月19日に発表した関西空港の3月の貿易速報によると、輸出総額は4,741億円(前年同月比10.9%増)と2か月ぶりにプラスに転じた。科学光学機器や重電機器が増加した。輸入総額は3,644億円で12.5%増と3か月連続で増加した。

●南海電鉄、空港線の列車減便

南海電気鉄道は4月20日、ダイヤ改正に伴い難波～関西空港間の空港急行を5月22日から減便すると発表した。上下合わせて平日は4本(全体の3%)、土日祝日は2本(同2%)減らす。8両編成の列車の一部を6両にする。

●2020年度の旅客、92%減

関西エアポートが4月23日発表した2020年度の関西空港の運営概況(速報値)によると、総旅客数は前年度比92%減の225万人だった。年度としては1994年9月の開港以来、過去最低となった。国際線の旅客数は99.1%減の20万人にとどまり、国内線も69%減の205万人だっ

た。3月 は 24 万 8,091 人（前年同月比 60% 減、前々年同月比 91% 減）だった。

●JR西日本、はるかを追加減便

JR 西日本は 4 月 23 日、5 月から当面の間、関西空港と大阪や京都を結ぶ関空特急「はるか」を追加で運休すると発表した。上下合わせて 1 日 22 本運転しているが、12 本に減らす。

●芝生エリアのあるラウンジ、NODOKAオープン

関西エアポートは 4 月 30 日、エアロプラザに KIX エアポートカフェラウンジ NODOKA をオープンした。座席はオープン席、人工芝の芝生エリア、リクライニング、マット、グループルーム、ミーティングルームを用意、シャワーも備える。利用料金はオープンタイプが 30 分 550 円から、シャワーが 40 分 660 円など。

●第1ターミナルリノベーション、大林組と契約、5月28日着工

関西エアポートは 4 月 28 日、大林組と第 1 ターミナルのリノベーション工事の契約を結んだと発表した。5 月 28 日に工事が本格的に始まり、2022 年秋に 2 階の新国内線エリアなどから運用を開始。2023 年冬に 2 階中央の国際線出発エリアなど、2025 年春に 3 階の国際線ラウンジと 4 階の新保安検査場を稼働させて大阪万博に間に合わせる。その後、2026 年秋ごろに 2 階の国際線出発エリア南北にある商業施設の運用を開始し、工事を終える。



クリック！

開港以来初のターミナルの大幅リノベーションで、国際線旅客の受け入れ能力は第 2 ターミナルと合わせて 2019 年度実績の 1.4 倍の年間 4,000 万人に拡大する。2 階中央にある国内線エリアを国際線に変更するなど、国際線のウエートが大幅に高まった現状に合わせ国際線中心のレイアウトにする。着工が半年ほど遅れ、商業施設の運用が万博に間に合わないなど誤算もあった。

●ピーチ、5月運航率4割弱に

ピーチ・アビエーションは 4 月 28 日、5 ～ 6 月の追加減便を発表した。5 月 1 日から 6 月 30 日まで、26 路線 638 便を追加する。追加後の運航率は 5 月が 14.9 ポイント悪化し 39.2%、6 月は 0.1 ポイント悪化し 60.2%となる。

●米モデルナ製ワクチン第1便が到着

米モデルナ製の新型コロナウイルスワクチンの第 1 便を載せた日本航空機が 4 月 30 日、ベルギーのブリュッセルから関西空港に到着した。5 月にも承認される見通しで、政府は東京と大阪で設置を検討している大規模接種センターでの使用を調整している。関空でのワクチン受け入れは初めて。

●到着客、コロナ感染14か国48人

4 月中に関西空港に海外から到着した旅客のうち 14 か国 48 人が新型コロナウイルスに感染していることが厚生省の検疫で分かった。滞り国はパキスタン 19 人、フィリピン 6 人、インド 4 人、インドネシア、タイ各 3 人、アラブ首長国連邦、アフガニスタン、ブラジル、ネパール各 2 人、チェコ、バングラデシュ、シリア、イギリス、チュニジア各 1 人。また国立感染症研究所の検査で 12 か国 25 人から変異株が検出された。3 月に到着した 1 人からも変異株が検出された。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●事業部長を募集

関西・大阪両空港の設置管理者である新関西国際空港会社は4月22日、大阪空港本部の事業部長を募集すると発表した。雇用形態は嘱託で、採用は7月。仕事の内容は空港運営事業のモニタリング、自然災害などの危機管理や所有地管理、地方公共団体などとの対外調整。

●2020年度の旅客数、63%減

関西エアポートが4月23日発表した2020年度の大阪空港の旅客数は、前年度比63%減の581万2,279人で、2年連続で前年を下回った。3月の旅客数は60万3,859人(前年同月比9%減、前々年同月比58%減)だった。

＝ 神戸空港 ＝

●3月の旅客数は7%増

関西エアポートが4月23日発表した2020年度の神戸空港の旅客数は前年度比63%減の121万3,613人だった。3月の旅客数は17万4,788人となり、前年同月比7%増加した。前年同月比がプラスになるのは、2020年2月以来。2019年比では39%減だった。

＝ 成田国際空港 ＝

●完全自動運転搭乗橋を導入

成田国際空港会社は三菱重工交通・建設エンジニアリングと完全自動運転搭乗橋を共同開発し、4月20日から運用を始めた。GPS（全地球測位システム）とカメラ、センサーを活用し、航空機のドアに自動で接近する。今後、タブレットなどで遠隔操作する機能や、2基以上の搭乗橋の同時装着を可能とする機能などの開発を進めていく。

●2020年度の旅客数92%減

成田国際空港会社は4月22日、2020年度の旅客数が前年度比92%減の324万9,466人で1978年の開港以来、最低だったと発表した。国際線は96%減の126万5,465人。

●周辺自治体への交付金1.6倍に増額

成田国際空港会社は4月22日、3本目の滑走路新設などの機能強化に伴い、空港周辺の10市町と2県に支払う2020年度分の周辺対策交付金を前年度の1.6倍の71億1,000万円に増額したと発表した。交付金は防音工事のほか、道路や各種施設の整備などに充てられる。

＝ 羽田空港 ＝

●民間のPCR検査センターが開業

日本空港ビルデングと木下グループは、羽田空港第1ターミナルと第2ターミナルに常設の新型コロナPCR検査センター羽田空港店を4月10日に開業した。唾液による検査では、最短2時間で結果を通知する。また、国内線の利用者を想定し、約15分で検査結果がわかる鼻腔拭い液による抗原検査も行う。

＝ 中部国際空港 ＝

●2020年度の旅客数、過去最低201万人

中部国際空港会社は4月26日、2020年度の航空旅客数が前年度比84%減の201万5,736人だったと発表した。東日本大震災の影響で旅客数が減った2011年度の889万人を大きく下回り、過去最少を記録した。

＝ その他空港 ＝

●新潟空港、民営化への意見公募

国土交通省は新潟空港の民営化について、民間からの意見募集を4月5日に開始した。民間業者からのヒアリングにより、民営化に向けた可能性を探る。

●福岡国際空港会社、最終赤字221億円

福岡空港を運営する福岡国際空港会社が4月27日発表した2021年3月期連結決算は、純損益で221億1,000万円の赤字（前期は93億円の赤字）を計上、37億円の債務超過となった。営業収益は前期比66.2%減の146億8,000万円。これを受け永竿哲哉社長は運営権対価の減免を国に求めることを表明した。

航空・旅行

●日航、国内線B777の退役完了

日本航空は4月5日、国内線仕様のボーイング777型機13機について、2020年度で全機を退役させたと発表した。7機は2021年度の退役を予定していたが、米プラット&ホイットニー製エンジンPW4000シリーズを搭載する777は部品落下事故があり運航停止が続いているため退役を前倒した。

●仏政府がエールフランスに5,200億円資本注入

フランスのルメール経済・財務相は4月6日、エールフランスへの追加支援策として、最大40億ユーロ（約5,200億円）規模の資本注入を行うと明らかにした。昨年行った政府融資30億ユーロを資本に転換するほか、最大10億ユーロを新たに注入する。政府の出資比率は14%から30%に上昇し、筆頭株主となる。

●ANAビジネスジェット、コロナ禍で需要拡大、成約数1割増

ANAビジネスジェットの片桐純社長は4月9日、記者会見し、コロナ禍前（2019年）に比べてフライトの成約件数は1割強増加していることを明らかにした。独自の搭乗ルートを使うなど感染リスクを最小限に抑えることができる点が評価されている。

●ユナイテッド、代替燃料促進で武田など11社と連携

ユナイテッド航空は4月13日、DHL、武田薬品工業など物流・製造業の11社と共同プロジェクト、エコ・スカイズ・アライアンス・プログラムを開始したと発表した。二酸化炭素排出量を80%削減する航空燃料（SAF）の利用促進を目指す。

●ボーイング、9四半期ぶり納入前年超え

ボーイングが4月13日発表した1～3月期の民間機引き渡しは、前年同期比54%増の77機で、9四半期ぶりに前年同期を上回った。受注は233機（5.8倍）増の282機で、2四半期連続で前年同期を上回った。

●全日空、エコノミークラスの機内食容器を脱プラ

全日本空輸は4月15日、国際線エコノミークラスの機内食で、8月から順次、主菜容器の素材をプラスチックから植物由来に切り替えると発表した。年間使い捨てプラ使用量の約3割となる約317tを削減する。

●JRグループのGW予約状況、前々年の2割程度

JRグループ6社は4月16日、4月28日から5月5日までのゴールデンウィーク期間中の指定席の予約状況を発表した。予約席数は71万席で前年の2.4倍となったが、新型コロナ前の前々年と比べると19%となる。

●航空業界の損失、今年5.2兆円規模に

国際航空運送協会（IATA）は4月21日、2021年の世界的な航空交通はパンデミック前の43%にとどまるとの予想を発表した。昨年末に示した予想の51%から引き下げた。航空業界全体の2021年の損失は477億ドルに上ると試算。2020年の1,264億ドルからは改善する。売上高は2,310億ドルと2020年から23%増加する見通し。

●ピーチ、予約システムに不具合、6日間続く

ピーチ・アビエーションの予約システムが4月21日午前8時45分ごろから不具合が生じ、航空券の新規購入や予約の確認・変更ができなくなった。27日正午に復旧した。導入している米ラディックスのLCC向け予約システム、Radixx Resに障害が発生したため、同社はマルウェア感染が原因だと発表した。同予約システムは、ZIPAIRとスカイマークが国際線（現在運休中）に導入しており、ZIPAIRも同様の不具合が起きた。

●スカイマーク、佐山会長が退任

スカイマークは4月21日、経営破たん以降、同社の再建に取り組んでいた佐山展生会長が、一身上の都合により4月20日付で退任したと発表した。後任会長にはインテグラル・パートナーズの代表取締役の山本礼二郎氏を選任した。

●日航、全日空が6月以降の国際線燃油サーチャージ値上げ

日本航空と全日本空輸は、6月以降発券分の国際線航空券に適用する燃油サーチャージの値上げを発表した。韓国・極東ロシア線は300円から500円へ、欧州・北米、中東、オセアニア線は7,000円から1万500円への値上げとなる。

●米航空、1～3月期赤字、ピークの6割

米航空大手3社の2021年1～3月期決算が4月22日、出そろった。全社の純損益が赤字に陥り、純損失の合計は37億8,400万ドル（約4,090億円）に上った。ピーク（2020年7～9月期）に100億ドル近くに達しており、6割圧縮した。

●航空貨物、3月の輸出63%増

航空貨物運送協会が4月22日に発表した3月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸送航空貨物は重量ベースでは11万3,237t（前年同月比63%増）となった。

●航空各社、GW予約伸び悩む

航空会社は4月23日、ゴールデンウィーク期間（4月29日～5月5日）の予約状況を発表した。国内線の予約数は前年比367%増の111万1,000人。予約率は49.3%だった。1度目の緊急事態宣言中だった昨年と比べ、国内・国際線ともに予約数は増加したが、前々年比は、全日本空輸が58.8%減、日本航空が61.6%減だった。

●春秋航空日本、日本航空傘下に

日本航空が中国系のLCC、春秋航空日本を連結子会社化する方針を固めたことが4月25日、分かった。6月中にも数十億円規模を追加出資し、保有する株式の割合を51%以上に引き上げる。

●日本航空、3月期最終赤字2,870億円に上方修正

日本航空は4月26日、2021年3月期の連結業績予想を上方修正し、最終損益が2,870億円の赤字（前期は480億円の黒字）となる見通しだと発表した。2月時点で予測していた3,000億円の赤字から130億円改善する。国内線の旅客需要が想定を上回ったほか、固定費の削減などを進め、費用抑制を図った。

●ANAのCO₂排出量「2050年実質ゼロ」に

ANAホールディングスは4月26日、グループ全体の二酸化炭素（CO₂）排出量を、2050年に実質ゼロにする目標を発表した。中間目標として、2030年度には飛行機が運航時に出す排出量を2019年度よりも減らし、それ以外の排出量も2019年度より3分の1以上減らす。

●全日空国内線、5月の運航率は60%に

全日本空輸は4月27日、国内線を5月1日から12日まで70路線776便追加減便すると発表した。5月の月間運航率は60%に悪化。一方で4月29日から5月5日までのゴールデンウィーク期間中は、運航率が77%となる。

●日航国内線、5月運航率65%に

日本航空は4月28日、5月6日から20日まで40路線449便を追加減便すると発表した。5月の月間率は65%で、追加前の66%から1ポイント悪化する。

●米ボーイング、第1四半期は損失縮小

米航空機大手ボーイングが4月28日発表した第1四半期決算は、営業損益が3億5,300万ドルの赤字となった。前年同期の17億ドルからは縮小したものの、6四半期連続での損失計上となった。

●三菱航空機が99%の減資

三菱航空機が3月、資本金を1,350億円から5億円に減らしたことが4月29日、わかった。99.6%の減資となる。開発を中断している国産ジェット旅客機、スペースジェットの事業で積み重なった累積損失の一部を穴埋めした。

●ANAの3月期、過去最大の最終赤字4,046億円

ANAホールディングスは4月30日、2021年3月期通期の連結最終損益が4,046億2,400万円の赤字になったと発表した。2003年の連結決算移行後では、過去最大の赤字。売上高は7,286億8,300万円（前期比63.1%減）。2022年3月期の通期業績予想は、35億円の最終黒字を計画している。

関西

●3月の関西の百貨店、昨年の反動で全店売上高増

関西の主要百貨店が4月1日発表した3月の売上高（速報値）は、全店舗で前年同月より拡大した。前年は臨時休業や外出自粛の影響があったのに対し、2021年3月は2度目の緊急事態宣言が解除されたことなどで、反動が目立った。阪急うめだ本店は45%増、あべのハルカス近鉄本店は26%増だった。

●南海電鉄、クレジットカード対応改札の実証実験

南海電気鉄道は4月3日、タッチ決済機能のあるVISAカードで改札を通ることができる実証実験を始めた。難波、関西空港、高野山駅など16駅で12月中旬まで実施する。

●大阪IR事業者、新規応募なし

大阪府と大阪府が実施した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に対し、期限の4月6日までに新たな応募がなかった。候補となる事業者は、MGMリゾート・インターナショナル（米国）とオリックス連合に絞り込まれ、府・市は選定委員会による審査を経て、9月頃に事業者を決定する方針。

●大阪万博、新たに4か国参加表明、計18か国、3機関に

井上信治万博相は4月7日、カタール、ギニアビサウ、ジンバブエ、ネパールの計4か国が2025年大阪・関西万博への参加を表明したと発表した。国際赤十字・赤新月運動も新たに加わり、表明は計18か国、3国際機関になった。

●あべのハルカスに台湾フロア

あべのハルカス近鉄本店で、台湾をテーマにした新フロアが4月9日、オープンした。同店初の大規模改装の目玉事業となる。核テナントは台湾で日本人観光客に人気の食品雑貨店「神農生活」で、人気の台湾発の店舗をそろえ、日本人客の取り込みを図る。

●関西の4月景気判断、7か月ぶり引き上げ

日本銀行大阪支店は4月13日に発表した4月の関西金融経済動向で、2020年9月以来7か月ぶりに総括判断を引き上げた。輸出・生産が緩やかに増加し続ける中、堅調な設備投資が見込

まれることから「依然として厳しい状態にあるが、全体として持ち直している」とした。

●百貨店3社の2月期決算、大幅赤字

関西系百貨店3社の2021年2月期決算が4月14日、出そろった。昨年春の臨時休業などで大幅な減収となり、純損益は全社が赤字を計上した。高島屋は339億円の赤字（前期は160億円の黒字）と17年ぶりの赤字、J・フロントリテイリングは261億円の赤字（同212億円の黒字）となり、2007年の経営統合以来、初の赤字に陥った。近鉄百貨店は49億円の赤字（前期は32億円の黒字）で赤字は6年ぶり。

●大阪府・市、国の「スーパーシティ」構想に応募

大阪府と大阪市は4月16日、人工知能（AI）やビッグデータを活用して住みやすい都市を目指す国の「スーパーシティ」構想に応募したと発表した。2025年大阪・関西万博やIRなどの工事が予想される夢洲で、複数の建設会社の車両の工事現場への出入りといったデータを連携し、円滑な工事を推進する。

●2020年度の近畿輸出額2.7%減

大阪税関が4月19日に発表した2020年度の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額が前年度比2.7%減の15兆7,113億円となり、3年連続で前年度実績を下回った。国・地域別では中国が9.9%増の4兆3,015億円と3年ぶりに増加に転じた一方、欧州や米国向けはいずれも2年連続の減少となった。

●大阪万博、仏独露も参加、計25か国と3国際機関に

井上万博相は4月20日、2025年大阪・関西万博にフランス、ドイツ、インド、ロシア、タイ、アルジェリア、ヨルダンの7か国が新たに参加を表明したと発表した。これで計25か国と3国際機関が参加することになった。

●大阪・ミナミ、2度目の路線価引き下げ

国税庁は4月23日、大阪・ミナミの13地域で大幅な地価の下落を確認したとして、2020年10～12月分の相続税や贈与税の算定に使う路線価を引き下げると発表した。災害以外で初となった7～9月分につき、2度目の減額補正となる。対象は前回の3地域から周辺へ4倍以上に広がった。

●大阪モノレール延伸、門真に新駅

門真市と守口市は4月23日、大阪府、大阪モノレールと大阪モノレール延伸事業（門真市駅～瓜生堂駅間約8.9km）の門真市駅～門真南駅間の松生町工場跡地前に新たな駅を設置することで基本合意書（3月31日付）を交わしたと発表した。2029年の開業を目指す。

●近鉄特急を減便

近畿日本鉄道は4月23日、29日から5月5日までの大型連休の期間は30日を除いて、特急列車のうち20%を運休すると発表した。5月6日以降、平日特急列車を13%運休するほか、土日・祝日は50%の特急列車を運休する。

●まん延防止措置・緊急事態宣言で関西の消費1,400億円減、リそな総研試算

リそな総合研究所は4月24日、4月1日からのまん延防止等重点措置と4月25日から5月11日までの緊急事態宣言による関西2府4県の消費の減少額が、1,400億円になるとの試算を明らかにした。最も大きく減るのは外食・宿泊で650億円減、交通が500億円、娯楽・レジャーが450億円、それぞれ下押しされる。

●阪急阪神、直営7ホテルの営業停止

阪急阪神ホテルズは4月26日、大阪新阪急ホテルなど東京都と大阪市にある直営7ホテルの宿泊営業を29日から5月31日までの間、停止すると発表した。緊急事態宣言発令を受けた措置。

●3月の京都市の日本人宿泊者、4か月ぶりにプラス

京都市観光協会が4月27日発表した京都市内主要ホテル81施設の3月の日本人延べ宿泊数は、前年同月比24.9%増となり、4か月ぶりにプラスに転じた。コロナ前の前々年同月比は28.0%減だった。

●JR西日本の2021年3月期、最終赤字2,332億円

JR西日本が4月30日に発表した2021年3月期の連結決算は、最終損益が2,332億円の赤字（前期は893億円の黒字）だった。最終赤字は1999年3月期以来2回目で過去最大。売上高は前期比40%減の8,981億円で過去最低となった。

●南海電鉄2021年3月期、最終赤字18億円

南海電気鉄道が4月30日発表した2021年3月期の連結決算は、最終損益が18億円の赤字（前期は208億円の黒字）となった。最終赤字は2006年3月期以来となる。売上高は16%減の1,908億円だった。

国

●初のまん延防止措置適用、大阪・兵庫・宮城

政府は4月1日の新型コロナウイルス感染症対策本部で、大阪、兵庫、宮城の3府県に対し、緊急事態宣言に準じた「まん延防止等重点措置」の初適用を決めた。対象地域は大阪、神戸、西宮、尼崎、芦屋、仙台の計6市となる。5日から5月5日までの31日間、飲食店の午後8時までの時短などに取り組む。

●まん延防止措置、京都にも

新型コロナウイルスのまん延防止等重点措置が4月12日、東京、京都、沖縄の3都府県に適用された。期間は5月5日（東京は5月11日）まで。

●2020年度の輸出8.4%減

財務省が4月19日発表した2020年度の貿易統計速報（通関ベース）によると、輸出額は前年度比8.4%減の69兆4,873億円だった。2012年度以来8年ぶりの低い水準で、減少率はリーマン・ショック後の2009年度以来の大きさとなった。輸入は11.6%減の68兆1,803億円。貿易収支は1兆3,070億円の黒字で、3年ぶりに黒字に転じた。

●3月訪日外国人は1万2,300人

日本政府観光局（JNTO）が4月21日発表した3月の訪日外国人客数は、前年同月比93.6%減の1万2,300人（推計）だった。新型コロナウイルス感染による影響が出る前の2019年同月比では99.6%減となる。

●緊急事態宣言3度目の発令、4都府県に

菅義偉首相は4月23日、新型コロナウイルスの緊急事態宣言を東京、大阪、京都、兵庫の4都府県に発令した。期間は4月25日から5月11日までの17日間。酒類を出す飲食店や、生活必需品の売り場を除く1,000㎡超の大型商業施設が休業要請の対象になる。大型連休中の人の流れを抑え込む対策を重視する。

空港運営の現状と ポストコロナ時代の経営展望

株式会社南紀白浜エアポート
代表取締役社長

岡田信一郎 氏



●と き 2021年3月9日（金）

●ところ オンライン会場

■はじめに

2年前に民営化した直後にも関西空港調査会で講演させていただきましたが、もう1年以上もコロナで大変な目に遭っています。このような状況ではありますが、コロナの中でもがきながらいろいろな取り組みを行っていることについて、その後のアップデートも含めて紹介させていただきます。

■関空 2 日分の小さな空港

南紀白浜空港は本当に小さな空港で、前回もお話ししましたが、年間の旅客数が関空の2日分、羽田と比べたら1日分にも満たないような空港です。「コロナで倒産したのでは？」と陰で言われてしまうような空港でもあります。

初年度の最後にコロナに襲われたのですが、幸いお客様の数は何とか好調を維持でき、初年度については過去最高数のお客様にお越しいただきました。本当にありがたい限りです。2年目はコロナでボロボロになっており、過去最低を

ずっと這いずり回っている状況です。11月だけはほぼ去年比と同等の旅客数に戻りましたが、また急降下しています（スライド2）。

ひどい状況ではあるものの、去年比の回復率でいうと、実は他の空港と比べてかなり数字は大きく出ています。10月、11月辺りは、30%から40% 弱くらい平均値を上回っています。これは分母が小さいからそうになっているだけで、絶対数は少ないのですが、とはいえ和歌山はコロナがかなり抑え込まれていたもので、比較的良い回復を見せています。今また打撃を受けてはいますが、再び次のチャンスを狙っている、そういった状況です（スライド3）。

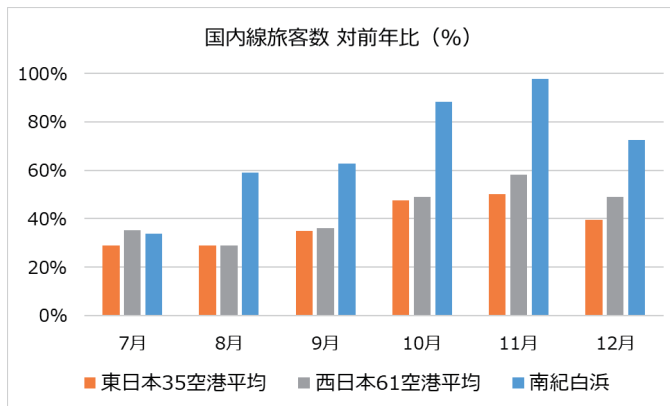
✈ 旅客数：過去最高から過去最低への転落中

2

民営化初年度：コロナの影響を受けつつ、過去最高を達成
民営化2年目：過去最高から過去最低への転落中



南紀白浜は、全国平均を30-40%上回る回復率



■空港型地方創生の原点：地域課題の解決

我々は、もともと空港型地方創生で地域課題を解決しようという考えを発端として空港経営をしています。前回も少しお話ししましたが、もう一度おさらいさせていただきます。

まず空港のある白浜町。年間340万人の観光客が訪れる、和歌山県でナンバーワンの観光地なのですが、地域の課題を抱えています。一つ目は人口減少です。白浜町は人口が2万人くらいしかいません。和歌山県自体が人口減少率で全国ワースト7番目という、非常に減少率の高い県です。なかなか減少を食い止めることはできないのですが、何とか人口を増やしていけないかと考えています。二つ目は所得水準の低さです。平均所得243万円と絶対額も低く、日本の1,741市町村の中でも非常に低い順位です。和歌山県下で一番の観光地なのに一番低いという状態になっており、これはおかしいのではないかと、何とかしようというのが現状です。三つ目は観光客の偏りです。年間340万人いらっしゃる方々の7割以上が関西からなのです。せっかく東京と飛行機でつながっているのに、関東は5%、インバウンドも5%で、「関西の奥座敷」と呼ばれています。そして温泉地なのに夏の観光客がほとんどです。更に、高速道路がどんどん伸びたおかげもあってか、反対に日帰り率が高まってしまい地域にお金が落ちません。

このような課題を何とか空港型地方創生の考えのもとで解決できないかというのが、我々の原点です。

■空港にとっての課題：航空路線拡充と言えど……

空港としては、我々のミッションはやはり民営化の目的でもある「路線の拡充」だと考えています。羽田との間で1日3往復しか便

がなく、そこを拡充したいわけなのですが、それも簡単ではありません。旅行者の視点から見た場合のプロセスを示しています。

まず「熊野に行きたい」「白浜に行きたい」という認知があり、旅行を計画して購買し、飛行機で飛んでくる。空港に着き、バスやタクシーで海へ行ったりアドベンチャーワールドへ行ったりして、その後飲食や宿泊をするわけです。このプロセスがつながらないとお客様はいらっしゃらないのですが、ここにも大きな課題があります。

一番は認知度です。とにかく白浜が東京で知られていません。熊野の入口だということも知られていない。南紀白浜空港があることすら知られていません。関西でも実は意外と白浜に空港があることが知られていません。「白浜空港？何それ？」という感じです。

更には計画・購買の課題。紀伊半島は大きく、しかも公共交通が残念ながら貧弱なため、移動が難しいのです。1泊2日で熊野古道に行こうとしても、どうすればいいのかわからないという問題。また東京からの場合、基本的に飛行機のプランがあまり売られていないため、東京の人が白浜に来るとなると、新幹線で新大阪まで移動し、そこから特急で下ってくるという、そんなルートしかありませんでした。

更に現地に着いた後の受け入れ体制の課題。我々が通称「顎足枕」と呼んでいる、食・移動・

宿泊の質で不十分なところがあります。白浜は昔ながらの温泉地で、ホテルは二人からしか泊まれない、あるいは1泊2食のプランのみで食事なしのプランがないといったことが多いのです。少しずつ改善されてはいますが、食事なしのプランがないと、個人旅行やワーケーションで和歌山に来るビジネスマンのニーズに対応できません。一人で泊まりたいと思っても、ホームページからそのような予約ができなかったり、食事が付いていると企業の出張規定ではねられてしまったり、といったことがあるのです。

インバウンドは今ストップしていますが、言語対応やキャッシュレス対応が不足気味です。キャッシュレスでいうと、和歌山県は47都道府県中キャッシュレス普及率47位で、ほぼ使えない状況です。食事に関しても、我々は欧米豪の人を呼びたいのですが、ベジタリアン、ビーガン、グルテンフリーの方々が来られた場合、そのような食事に対応できないことがあります。

これらの課題があって、そのバリューチェーンの中でたまたま空港が真ん中にある。我々だけではできないこともあるので、前工程と後工程で地域あるいは行政と連携しながら解決していくというのがコンセプトです。

■でも、実は和歌山すごいんです

課題ばかり言いましたが、実は和歌山はいま非常に注目されています。旅行者、特に海外の旅行者がご覧になる旅行誌「ロンリープラネット」で紀伊半島が世界5位に選ばれました。ランキングに入っているのは日本で紀伊半島だけです。更には「Airbnb」でも和歌山が日本で唯一選ばれています。東京では知られていない、日本の中でもあまり知られていませんが、客観的な視点では評価の高い場所であるというのが和歌山の特徴です。

なぜこのような高評価を受けているか、その理由は、我々の地域活性化のベースでもある「観光資源」が優れているからです。この間もたまたまテレビドラマで見たのですが、熊野古道がやはりメインのコンテンツとして強みを持っていると感じました。世界遺産で、ミシュラン三

つ星で、パワースポットがあり、歴史文化を学べたり自然があったり、体験を楽しめたりと、いろいろな魅力があります。

パンダは東京なら3時間待ちで並ばなければいけないですが、白浜なら空港から3分ぐらいで行けて、いつでも見られます。こんなにも多くの観光資源があるというのが、活性化の大きな強みであり、ペースになっています。

■大きな下支えとなっている「行政による環境整備」

活性化していく上で最も大きなバックアップになっているのは、行政による環境整備です。

一つ目が企業誘致。和歌山県あるいは白浜町は、これまで一生懸命 IT 企業の誘致を行ってきました。和歌山は山が多いのでどうしても製造業は呼びにくい。それならばどこでも働ける IT 企業を呼ぼうと、懸命に誘致活動して、今はそうそうたる企業が和歌山の白浜近辺に進出しています。ワーケーションもいま非常にブームになっていますが、和歌山県では4年以上前に誘致を始めており、それがいま実を結んでいる形です。これは行政の力といえます。

二つ目はホテルのリノベーション。古い温泉地なのでホテルも老朽化していたのですが、南海トラフ地震のリスクを考えたとき、ホテルが避難所になるので、県がホテルに耐震補強のための補助金を支給したのです。そのお金を活用して、各ホテルは昔の団体旅行のスタイルから FIT 向けにリノベーションしたり、あるいは高級化を図ったりしました。その結果「枕」がよくなりました。更に新規の進出支援も積極的に行っています。

三つ目がサイクリング。高速道路が延伸され、しかも直轄の無料の高速道路の部分も多く、そのおかげで海岸線の一般国道の交通が全て無料の高速に転換しました。これがサイクリングに最高のロケーションとなり、「サイクリング王国わかやま」を観光資源として推進していくことにつながりました。これも県が頑張ってくれています。

そして四つ目が、2年前の我々の空港の民営化、五つ目が民間ロケット発射場の誘致です。

南紀白浜空港から1時間くらいの串本町に誘致しました。来年の1月には初打ち上げが予定されています。

■フォローの風：紀南に溢れる明るい話題

「紀南」と呼ばれる和歌山南部の地方は今、さまざまなビジネス需要も含めて非常に盛り上がっています。IT企業が来たり、ワーケーションを推進することによって関係人口が増えたりしています。赤ちゃんパンダも3月12日に公開予定です。また、マリOTTホテルが今年の春と夏に新たにオープンする予定です。

スポーツ関係の方も非常に多くいらっしゃいます。東京から1時間で来られて温暖で、コロナもあまり気にせずに練習できるというのがその理由です。先日も女子ラグビーの日本代表チームが練習に来ていました。2019年12月から翌年1月には横浜FCが上富田スポーツセンターへ合宿に来るなど、スポーツ合宿によく利用されています。

更には和歌山の文化である捕鯨が去年31年ぶりに再開したり、高速道路の延伸があったりと、このような非常に大きな話題が多かったため、民営化1年目は旅客数が過去最高になりました。

■ワーケーションが政府方針に

その後コロナになってしまい現在に至りますが、その中でも追い風が吹きました。ワーケーションです。和歌山県が4年前から細々と進めていたワーケーションを、現総理大臣の菅官房長官（当時）が、新しい働き方として打ち出されました。これで更に地方の良さが際立つと思います。

我々は空港会社ですが旅行業の免許も取得しているので、

旅行会社でもあります。県の「総合コンシェルジュ」に登録して、県や地域と併せて、企業あるいは個人レベルも含めて多くの方をこの地域に受け入れてワーケーションを推進しています。

ワーケーションにはいろいろな目的があります。単純に「リゾートで働きたい」というものから、合宿形態や親子ワーケーション、リーダーシップ研修まで、さまざまな実施プログラムを企画・運営しています。

ワーケーションはこのようなイメージです（スライド12）。左側はオフィスのイメージです。左上がある飲食企業のオフィスで、左下はホテルの足湯です。Wi-Fiが飛んでいるのでこんな風景を見ながら仕事ができます。右側はバケーションで、海に面した温泉やカヌー。このような感じでリラックスしながら仕事をしましょう、と訴求しています。

■親子で紀南の大自然を楽しむ

こちらは親子のプログラムです。父親だけがリゾートに来て仕事をして、本人はいいのですが家族の受けが悪いのです。子どもも一緒に連れて行けたらいいのではないかと、和歌山県と我々エアポート社が一緒になって「親子ワーケーション」という企画を立てました。

子どもは大自然の中で遊びながら、父親は

✈ 白浜ワーケーション：こんな感じです

12

WORK



&

VACATION



グランピングのオフィスで仕事をするというものです。例えば、普段子どもとの時間が持てない忙しい父親たちが、子どもとカヌーをしてFathershipを取り戻す、といったイメージです。

■地域課題の解決に取り組むリーダーシップ研修

リーダーシップ研修は、一般的なワーケーションでは社員個人が自腹で有休を取って和歌山や白浜へ行くというスタイルです。就業規則などを考慮するとどうしてもそのケースが多くなります。しかしそれでは広がりがありません。やはり企業の人事部がお金を払って社員を送り込むスタイルにしないと定着しないと考え、これも和歌山県と連携して、ワーケーションを実施している企業の方々と組んでリーダーシップ研修を実施しました。

地元企業の経営課題を、首都圏企業の例えば経営企画部などに属する、30～40歳の比較的若手リーダー層の方々が4カ月くらいの間、東京～田辺・白浜を行き来しながら解決します。林業や食品卸業などの、次の一手となる事業戦略を考えるという、生きた経営課題に取り組んでもらい、それが結果として地域課題の解決になる、というものです。

このような研修を企画し、企業案件として来ていただくことにも取り組みました。

■人類は自然には勝てない

今はコロナで大変な状況ですが、よく言われるのが「コロナは現代社会や過密社会に対する自然界からの警鐘である」というものです。たくさんのモルモットを箱に入れると、自然に病気を発症して、自然に個体数が調整されるそうですが、それと同じことが起きているイメージです。

自然とは非常に恐ろしいものです。私は西宮出身で、阪神大震災で被災もしています。もともと道路公団に所属しており、道路の設計に携わっていたのですが、いくら人間の知恵や力を使っても、自然には勝てません。今年は東日本大震災から10年目です。我々のグループは東北でも事業をしているので、東日本大震災でも

被災しました。防潮堤がやられてしまいました。更に、100年前のスペイン風邪。人類の対処方法はスペイン風邪のころから何も変わっていません。いかに人類が弱い存在で、自然に勝てないかを思い知らされました。

■自然信仰の地・熊野：自然と共生してきた悠久の歴史

和歌山の熊野は自然条件が非常に厳しい所です。台風の通り道になっており、ひとたび台風が来れば海、山、川が荒れ、災害を繰り返してきました。この地の人々が自然に抗わず自然と共に生きてきたという点で、まさに自然信仰の地といえます。このようなしなやかさが、コロナ対策も含めて生きているのではないかと感じています。

人間も動物であるわけですが、檻の中で過ごしているライオンとアフリカの広い大地で生きているライオン、どちらが元気か。人間も、大都会と自然の中でどちらがいいでしょうか。このような問いを突きつけられているのかもしれません。

そう思ったのは、肉体や感情に与える変化を感じたからです。私はもう白浜に来て2年半くらいになり、他にも東京から来た人間が何人かいますが、みんな同じことを考えています。例えば感情面で「東京にいるときはよく怒っていたけど、白浜に来てから怒らなくなった」という人がいたり、感性も変わって季節や時間を感じられるようになりました。また発想力や集中力、クリエイティビティも上がりました。肉体面では、温泉のおかげで冷え性が治ったり、コレステロール値が戻ったりする人がおり、自然が多い和歌山の良さが肉体面や感情面に好影響をもたらしていると実感しています。

■ライフスタイル・仕事観の変化

白浜に進出している企業はいろいろありますが、皆さんが「やっぱり白浜はいい」とおっしゃいます。コロナ前の東京のころと比べて通勤時間が短くなる、オフが充実する。更に、会社の中と地域の中での自分の位置付けがあるので当事者意識が上がる。

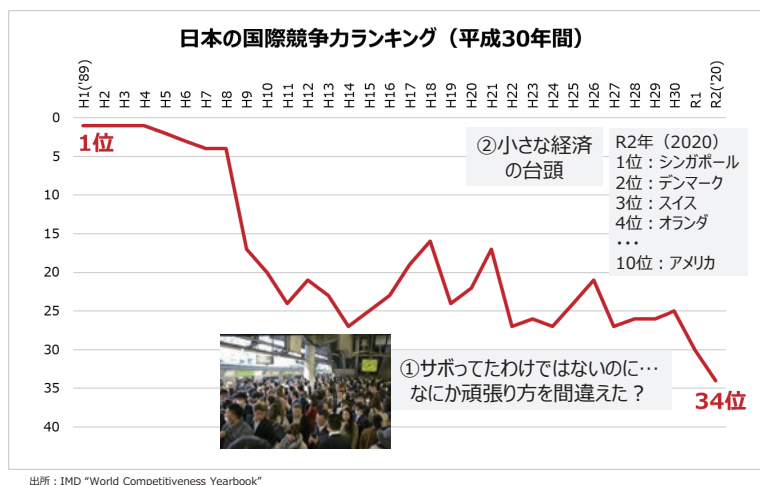
白浜進出企業のセールスフォースさんのデータ

では「商談件数が2割アップ」「契約金額が3割アップ」といった好循環が生まれていました。こうした変化が生じていることから、和歌山・白浜でのワーケーションが非常に受けているようです。

日本は平成の30年間で国際競争力がどんどん下がってきました。平成元年がちょうどバブルのピーク手前くらい。このときはまさに

✂ がむしゃらに頑張ったのに凋落してしまった日本

21



Japan as No.1で「1位」でしたが、今は「34位」まで落ちてしまっています(スライド21)。でも、日本人はさぼっていないのです。一生懸命頑張ったのに落ちてしまったのです。何かやり方を間違えてしまったわけです。

いま国際競争力のランキング上位にいるのは、ヨーロッパの小国などです。このようなデータを見るにつけ、大都会と地方の将来を暗示しているのではないかと感じます。

■ 2～3年後にやってくるであろうしっぺ返し

東京のいろいろな企業がワーケーションで和歌山にいらっやっていますが、議論の中で、今はとりあえずステイホームで頑張っているが、実は2、3年後にもっと大きなしっぺ返しが来るのではないかと私は思っています。

通勤は大きなストレスです。それが企業の労働力や生産性の低下につながっていきます。ましてこのコロナ禍で通勤しなければならないとなると、更に生産性が低下する恐れがあります。

通勤しなくてもよくなった人は、ラッキーに思う面もあるのかもしれませんが、運動不足による健康状態の悪化が危ぶまれます。それまでは万歩計を付けて何万歩と歩いていたのが、一日わずか50歩になる。健康状態が悪化すると、企業の医療費負担が増えるのではないかと予想

されています。

パソナさんは、東京ではもう事業経営が難しいと判断し、BCP（事業継続性）の観点から、本社機能を淡路島に移転されました。同様のことが更に進むのではないのでしょうか。

■ワーケーション：企業にとってのメリット

我々の和歌山側としても、ワーケーションが単に「リゾートで働いて、リラックスできてよかったね」ではなく、CX（企業変革）のきっかけになればという新たな視点で進めているところです。雇用形態が「ジョブ型」になっていく中で、場所を問わずにプロジェクトが進行でき、そこでチームとして生産性を上げたり創造性を上げたりしてイノベーションをつくっていくことができればと考えて、ワーケーションの誘致に取り組んでいます。

今年の2月に実施した事例ですが、ワーケーションの更に一步先を行くものです。地域に貢献したいと思っている都心の方は多くいらっやいます。自然環境の豊かな和歌山で副業してもらえよう、副業支援の企業と当社が提携しました。通常は自治体や銀行・地銀などと組む例が多いので、副業支援会社と空港会社とのつながりは珍しいと思います。

■和歌山での募集実例：あっという間に嬉しい悲鳴

副業に関して申し上げると、コロナを機に都市部で「地方で働きたい」という思いが強まり、副業への関心が極めて高くなっています。東京の企業も人件費負担を少しでも下げたいと考えるため、副業の解禁がかなり進んでいます。このような流れをとらえ、副業支援会社との提携に至りました。

実際に和歌山で1月末から募集をかけました。月額3万円に対し、1週間程度で30人もの応募があり、募集を行った企業にとっては大きな驚きでした。選べない、というくらい質の高い人材が応募してこられました。今ちょうど選抜が終わり、来ていただけることになっています。

我々にとっては和歌山に人を誘致する手段であり、都会の人にとっては環境の良いところで地域企業の生産性を上げて地域に貢献できるという、両者の思いによるマッチングで活性化につながればと考えています。我々エアポート社の役割は、地元企業のこのような求人を発掘すること。紹介事例以外でも求人は出ており、非常に好評です。

■なぜ経営共創基盤（IGPI）が白浜に注目したか？

そもそも、南紀白浜空港は2年前に民営化したわけですが、いま私が所属する親会社の「経営共創基盤」が白浜に注目した背景はどのようなものだったのか、ご説明します（スライド29）。

南紀白浜空港は、赤字3億円の小空港です。私は以前、関空の民営化を担当し、その後他のいろいろな空港を見るようになりました。研究していると、日本に約50ある地方管理空港がすべて赤字であることを

知り、驚きました。

国管理空港は、赤字はあるものの、羽田空港が大きな利益を出していることで全体を支えることができます。地方管理空港は大体各自治体に一つしかないのも、赤字を直接補填しなければなりません。これは地方財政にとって大きな負担であり、何とかならないかと思ったのが一つ目の理由です。

二つ目は、アベノミクスの成長戦略の中でいろいろな空港を民営化していくことになり、赤字型空港の民営化のトップバッターが南紀白浜空港だったことです。同空港の赤字が3億円、他空港の赤字の単純平均は2.5億円でした。南紀白浜空港を何とかできたら、他の空港も救えるかもしれません。

三つ目ですが、我々は東北、北関東でバス会社の経営も行っています。保有台数は2,400台で国内2番目で、バスを通した地方創生も手がけています。今度は空港を拠点とした地方創生ができないだろうかと考え、挑戦しました。

我々がやるかどうかはともかく、地方管理空港のあるところに夢と希望を与えることができればと思って始めたというのが経緯です。

■現地で「空港型地方創生」に挑む3人衆

現地には私を含め3人が経営共創基盤から赴任しています。3人共現地に住民票を移し、「わ

なぜ経営共創基盤（IGPI）が白浜に注目したか？

29

背景

- ✓ 日本全国の約50の地方管理空港は**全て赤字**
- ✓ 地方財政に負担
- ✓ 南紀白浜空港はトップバッター
- ✓ 3億円 vs. 平均2.5億円
- ✓ IGPIは、東北・北関東で路線バス事業・観光事業を展開し*、**地方創生**に取り組む

✓ その空港版として自ら実践し、**「空港型地方創生」**のモデルケースづくり

→日本全国、地方に**夢と希望**を

*100%子会社のみちのりホールディングス。傘下に岩手県北自動車・福島交通・会津乗合自動車・関東自動車・茨城交通・日立電鉄交通サービス・湘南モーター・みちのりトラベルジャパン。バス保有台数合計約2,400台

がまち」の活性化だととらえて取り組んでいます。人口減少が深刻化している白浜町には、2018年7月に私と社員1人が住民票を移しました（もう1人は田辺市へ移住）。白浜町の人口はこの年に3人増えましたが、うち2人が我々だったわけです。町にとっても喜ばれました。

経営共創基盤はプロフェッショナルファームで人事異動もなければ期限も特になく、ただひたすら頑張ろうという思いでやっています。

■基本的価値観：地域活性化のモデル的存在に

我々の基本的価値観は、地域経済への貢献、地域経済の活性化です。大きな空港の場合、業績を上げようとする、無駄を省いたり営業に注力したりすることで経営回復ができます。しかし白浜レベルになると、経営改革といっても事業基盤も何もないような規模なので、空港を発展させるためにはまず地域の発展が大事なのです。「地域を発展させて、その結果として空港が発展する」という考え方でやっていくことにしました。

付加価値をつくり、トップラインを増やしていくが、コスト削減はしません。とはいえ、行政ではいろいろと制約があり、例えば会計の単年度主義や、入札に時間がかかるといった、行政の制約上できなかった部分の工夫によるコスト削減はしているのですが、基本的にはコスト削減にはあまり興味がありません。

とにかく素晴らしい観光資源を磨き、国内外から新たな交流人口を呼び込んで、空港やホテルだけではなくいろいろな地域の産業で需要を創出することによって、労働生産性を上げ、平均所得243万円から少しでも地域の賃金上昇を実現する。

これを地域活性化のモデルにすることを目指して取り組んでいます（スライド31）。

これは最近ですが、1次産業の生産性も向上させようと考えています。和歌山は農業、漁業、林業といった1次産業の比率が高いので、例えばパワーアシストスーツを活用して地元の1次産業を活性化させる取り組みを行っています。

■新しい空港経営モデル：DMO 空港として、より深く

そもそも一般的な空港経営は、安全安心を確保しながら地域をPRしています。残念ながら南紀白浜空港の場合、それではやっていけないし、全然足りません。そこで活動範囲をより深化させようとするのが旅行事業です。大手の旅行代理店は、需要規模が小さいため和歌山の旅行をあまり扱っていないので、我々自身が旅行会社となって多くの人を呼び込もうと考えました。

熊野に行きたい人の「顎足枕」——食事はどこで取ろうか、移動はどうしようか、宿はどこがいいかといったニーズをすべてアレンジしようと、旅行業登録をして、私自身も旅行の資格を取得しました。そして、更に地域の魅力を向上していく必要があるのですが、地元だけではやはり難しい部分があります。そこで投資を呼び込む。投資が投資を呼び込んで、その結果地域の魅力が向上

✈ 基本的価値観：地域活性化のモデル的存在に

31

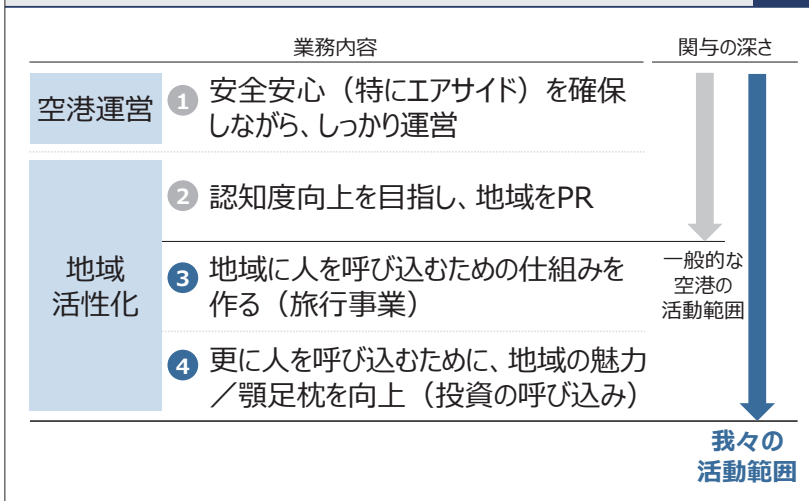
■「空港型地方創生」：地域経済の活性化への貢献

- 付加価値の創出を目指します
- 安全品質の低下や経済規模の縮小につながるコスト削減は致しません

基本的価値観に基づく方針

- ✓ 観光資源の磨き上げ
- ✓ 国内外から新たな交流人口の呼び込み
- ✓ 多様な産業に新たな需要を創出

- ✓ 労働生産性向上、賃金上昇を実現
- ✓ 地域活性化のモデル的存在に



行機が着陸したら、到着口でお客様をお出迎えています。すると、地元の町長や観光協会の会長、あるいはワークショップで訪れるビジネスパーソンなど、必ず皆さんに会えるのです。これは大きな財産で、ここでいろいろな打ち合わせをすることもできます。空港の到着口がコミュニティスペースになるのがいいところだと思います。

する。このようなことを目指していこうと、取り組んでいるところです（スライド33）。

DMO としても珍しいと思うのですが、民間が自治体をまたいで広域の DMO の資格を持ちます。まだ候補の段階ですが、和歌山県南部の12市町村、この地域には三つの DMO があるのですが、これをまたいで全体のマネジメントをするという資格も登録しています。このようにして地域全体を底上げしていきます。

■南紀白浜空港：ハンデだらけだが、良いことも

南紀白浜空港はハンデだらけで大変です。滑走路は2,000m しかなく、機材にも飛行距離にも制約がかかってしまいます。今は JAL 羽田線が1日3往復のみ。機材は B738へ大型化して165席になっていますが、昔、我々が経営する直前まではエンブラエルで76席でした。それも JAL さんが採算の厳しい中、歯を食いしばってずっと支えてくださった路線です。何とか頑張って維持していきたい。

旅客数も少なく、年間約17万人。365日で割ると466人です。往復であることを考えると1日200人ちょっとになるので、本当に小さな空港です。それでいいこともあります。

当空港は、到着口が1カ所で1日3回しか到着しません。私は、空港にいるときは基本的に飛

また、空港から街（ビーチ、温泉、ワークショップオフィス）まで5分で行くことができるのも白浜の良さです。

■強み：東京からたった1時間のリゾート

ロケーション的にも非常に良いと思います。この写真の奥が白浜の温泉街なのですが、まるで空港が街の手前に立つ関所のようなので。管制塔は天守閣ともいえるでしょう。人と情報の流れを把握できるのも、南紀白浜空港の良さの一つです。

誘致活動の中では、東京から1時間なので伊豆や軽井沢よりも圧倒的に近く、飛行機移動は陸路とは違ったわくわくする非日常感・リセット感が得られる、世界5位の素晴らしい観光資源がある、といったこと訴求しています。何とかこれらを強みに「関西の奥座敷から、日本の白浜、世界の Kii へ」というビジョンを実現していきたいと考えて取り組んでいます（スライド37）。

■観光資源と羽田線を最大活用した誘致戦略

観光のみならず、ビジネスのお客様にも来ていただくことが収益の安定化に極めて重要です。我々としては、あるものを活用するしかないの、観光資源と羽田線を最大活用するのが

✈ 強み:東京からたった1時間のリゾート

37

- ✓ 伊豆や軽井沢より
圧倒的に近い
- ✓ 飛行機移動による
非日常感・リセット感
- ✓ 世界**5位**の素晴らしい
観光資源



「関西の奥座敷から、日本の白浜、世界のKiiへ」

戦略です。

冬でも平日でも乗ってくれるビジネスのお客様をいかに呼び込むか、この部分をいかに成長させるかというところに、JALさんと一緒に力を入れています。

観光は、ボリュームゾーンの首都圏から、伊豆や軽井沢へ行くような富裕層、ファミリー層、サイクリストを呼び込みます。今はインバウンドが一時的に休止していますが熊野古道などと親和性の高い欧米豪露の方々に直行便はないので東京経由で来ていただきます。

更には、我々の事業基盤がある東北。これはFDAさんにチャーター便を飛ばしていただいています。例えば10月辺り、東北地方が農閑期で「寒くなる前に暖かい所に行きたい」という需要をとらえて、我々のグループが運営している東北の旅行代理店と組んで花巻～白浜のチャーター便を創設しました。このような形で誘致活動に励んでいます。

ビジネス旅客は、ワーケーション推進企業、IoT関連企業、熊野古道（修験道）での精神修養も含めた幹部研修などの呼び込みに取り組んでいます。

■非日常感・エキサイトメントが高まる乗り降り

ハード面は県の事業として行っているのですが、既存の現ターミナルの横に

新ターミナルを今まさに建設しているところです。受け入れのキャパシティを上げようと、現ターミナルに接続する形で増築します。飛行機の就航数自体はそれほど多くないですが、地域の拠点になり、かつ和歌山を感じられる開放感あふれるターミナルにしたいと考えています（スライド39）。

搭乗待合室には、あえてボーディングブリッジを設置しませんでした。関空の第2ターミナルもそうですが、飛行機まで歩いて行きます。これは和歌山らしさを演出するためで、温暖な気候を肌で感じ、青い空を見て、風を感じてわ

✈ 和歌山/WAKAYAMAを感じる新ターミナル

39



くわくしながら飛行機に乗ってもらいます。飛行機のそばで写真撮影もできます。

ボーディングブリッジを無くすことで、楽しさを高めると同時に建設のイニシャルコストも下げることができます。ランニングコスト面でも、ブリッジの故障の際の修理などメンテナンスには大きなコストがかかり、その費用も下げることができます。エアラインにとっても、ボーディングブリッジの使用料がかからないので、路線の収益面でメリットが得られるという点も狙っています。

■ VIP 動線：リムジン横付けサービス

小さい空港ならではのサービスとしてリムジンの横付けもしています。ヘリコプターやビジネスジェットが到着後、そこへリムジンが横付けして温泉やビーチに直行していただけます。また、ビジネスジェットの受け入れを行い、中・長期にわたってとめておいていただく。和歌山はIRを誘致しているのですが、そのゲートウェイとしても活用できると考え、VIP動線をつくっています。

新ターミナル2Fのレストランは、熊野の入口であることを印象付けるように、熊野本宮大社からアイデアをいただきながら、鳥居と神殿のような形をデザインしています。天井高を上げた開放感のある、地元の方々も集まれるレストランをコンセプトにして建設しています（スライド44）。

■ コロナで価値を再認識：「白浜まるごと顔認証」

白浜は、テレビにもよく出ていますが顔認証を導入しています。もともとはビーチ、温泉がメインだから「手ぶら、顔パス、キャッシュレス」が便利だと考えて始めたもので

す。2年くらいやっており、来年度も継続する予定です。コロナで「非接触なので良い」という認識が広まったため、続けていくことになりました。

顔認証はホテルやテーマパークなどで導入しているのですが、資本関係のない事業者を超えて実施しているのは世界でもあまり例がなく、珍しいということです。顔認証の非接触がコロナで改めて見直されました。

更にコロナ対策という意味では「安心」がお客様を呼び込む観光戦略の一つのキーワードだと考え、徹底的に高めることにしました。一つは「3密センサー」。空港と地域のレストランに置いたり、地元の企業にも置いたりしています。

一番力を入れたのは抗ウイルスコーティングで、「和歌山丸ごと抗ウイルスコーティング大作戦」を展開しました。煙型殺虫剤のようにたいてウイルスコーティングをするのですが、まず空港全体をコーティングして、その後地域の「顎足枕」（レストラン、バス、タクシー、レンタカー、ホテル）30カ所くらいをみんなでやりました。玄関の空港だけ実施しても仕方ない、地域全体でやるべきだと。コロナが大きく広がった去年3月で一気にやり遂げました。

それが奏功したと思っているのですが、8月の人出の落ち込みは、そうそうたる観光地と比

✈ 圧倒的な開放感の中、五感で和歌山/WAKAYAMAを満喫

44



2Fレストラン

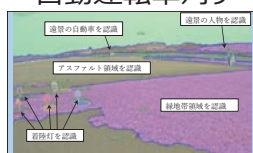
✈ 弱小地方空港が国内最先端の「IoT先進空港」に

50

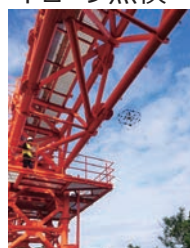


スマホを活用した点検台帳

自動運転草刈り



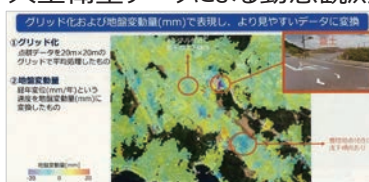
ドローン点検



ドラレコ点検



人工衛星データによる動態観測



チェックはこちらでやればよい。これにより脱属人化や人手不足解消を図ります。

更には人工衛星を使った動態観測。空から見てミリ単位の凸凹まで分かります。これとドラレコをうまく組み合わせれば更に精度が上がります。このような開発を進めているところです。

■音楽イベント：

地域の方がふらっと空港に

地域拠点として地元の人にも来てほしいと考え、音楽イベントを企画しました。ジャズライブを開催したほか、コロナで地域の学生が学校に行けない中、自宅でも練習ができない吹奏楽部の方々に向け、有料ではありますが制限エリアで思い切り吹いてもらうという取り組みを始めました。これがもし鳥獣対策になったらいいなと思うのですが、さすがにそこまではいいません。こういった地域の方々に向けた取り組みも進めています。

■弱小地方空港が国内最先端の「IoT先進空港」に

空港自体の赤字の原因は、維持管理にかかるコストです。ここも改革していこうと考え、ITを使ったさまざまな取り組みを行っています（スライド50）。例えばスマホを使った点検台帳。紙に書くと場所がよく分からないので、紙をやめて地図上に点検場所を落とす仕組みに変えました。

但馬空港さんや鳥取空港さんにも協力いただきながら進めているのがドラレコ点検です。多数の点検をシニアスタッフが行う中、ひび割れのチェックもしています。しかしひび割れはなかなか見えない。今や人間の目よりカメラのほうが優れています。ところがお金がないため開発費がかけられません。そこで、ドライブレコーダーの画像を解析することによってひび割れを発見する仕組みを開発中です。かなりいい線までできています。

これができるようになると、滑走路点検がプロスタッフである必要がなくなり、普通の方にパートでやってもらえるのです。とにかく滑走路を走って帰って来てもらい、後の技術的な

■二次交通の充実：空港を「どこでもドア」に

「顎足枕」で一番の課題は「足」です。紀伊半島は大きいので、空港を「どこでもドア」にしようと考えました。ひとたび空港に来れば、自転車、バス、タクシー、レンタカー、ヘリコプターで、紀伊半島のどこにでも行ける環境をつくろうと、交通の充実に取り組んでいます。

サイクリングも、地元の自治体と我々空港会社が連携してサイクリングによる地域活性化を進めています。そしてバスターミナルの整備。勝手に「バスタ白浜空港」と呼んでいるのですが、地元の方が空港に無料で車をとめて、バスに乗って東京、京都、大阪へ行ったり、また新しい路線をつくって各方面へ出かけられるようにします。



写真：紀伊民報提供



二次交通で申し上げますと、鉄道と空の世界は一般的には競合しているのですが、そんなことを言っている場合ではありません。JRさんと連携して、東京から飛行機で一気に来て横移動は鉄道で、という取り組みもしております。

■地方空港の二次交通問題を解決：相乗りタクシー

JALさんとも連携しているのがタクシーです。やはり地方空港はタクシーが少なく、この問題を、東京のベンチャー企業と組んで、相乗りタクシーで人をまとめて運ぶサービスによって解決します。JALさんのホームページからも予約できるようになっています。この企業の社長と出会って約2カ月でサービスを開始しました。

また、遊びでトゥクトゥクを走らせました。このような乗り物も地域に貢献できないかと考えて導入してみました（スライド57）。

我々の夏の制服です。白浜町では、夏は役場や銀行などでも職員の皆さんがアロハを着ています。

地元子どもにもっと空港に来てもらおうと、地元の紀州材の丸太を切ったり割ったりして、飛行機型のロゴをつくるという催しを行いました。いま空港のオフィスの前に飾っています。

コロナ禍になってから始めた「南紀白浜ビジョンミーティング」は、地域の将来を議論するオンライン会議です。アドベンチャーワールドさんと我々エアポート社がモデレーターと

■渋滞ゼロ作戦、空港ラジオ、空港ロゴ

全く空港と関係ないのですが、私は道路が好きなので、専門の技術コンサルタントと一緒に花火大会時の渋滞対策に取り組んでいます。更に地域の発信拠点として、空港からいろいろな情報をラジオでお届けしています（スライド59）。ここで着ているアロハは

イ 空港ラジオ



✓FM TANABEの「飛び出せ!!社長 泉きよしです」

✓白浜空港特設スタジオから、エアポート社員が地域情報を発信

して司会をしながら、参加者と語り合うという取り組みで、毎月開催しています。すでに累計約700人の方々が参加されています。

■「地域活性化」を自立的・持続的に

とにかく我々の目的は地域活性化です。これを自立

的、持続的にやらなければならないと思っており、仕組みが少しずつできています（スライド62）。まず土台になるのが観光資源であり、和歌山には良い観光資源がある。更に一番大きいのは、行政が一生懸命環境整備をしてくれていることです。企業を誘致したり、ワーケーションを推進したり、ホテルをリノベーションしたり。その上に空港会社を含め進出企業が経営努力する必要があります。

更に企業同士あるいは官民が連携しながら、みんなが仲間として一生懸命「あれやろう」「これもやろう」とムーブメントを起こしており、それが今は実にうまく回っています。非常に大変ではありますが、こんなことを空港会社がやっているのが一つの強みです。

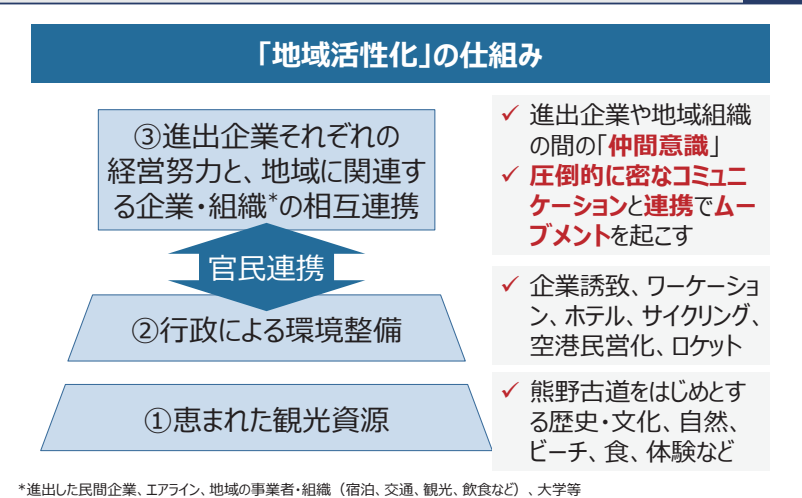
■ポストコロナ時代の空港経営

今後、コロナはまだ終わらないと思いますが、その中で空港経営を考えると、ひたすら苦しいだけです。しかし単にコロナが終わればいいなという“雨宿り”や、GoToがまた再開されたらいいなという“雨乞い”だけしていても、何も起きないとも思えます。

やはり、いろいろな変化が起きる中で風を読んで、潮目を読み、チャンスがあるかもしれません。抗ウイルスコーティングもそうでした。「今これを、誰よりも早くやるのが地域

✈️ まとめ:「地域活性化」を自立的・持続的に

62



のアドバンテージを築くことになる」と。物事は動乱の時ほどチャンスがあるとよく言われます。そのタイミング、ドアが空いているのは一瞬だけで、変化は非常に速いものです。そのときに「蝶のように舞い、蜂のように刺す」というモハメッド・アリの言葉のように、タイミングをとらえていくことを心掛けたいと思います。

■おわりに

空港経営は、非常に長いスパンでゆっくり取り組んでいくもので、長期の投資で時間間隔が長かったと思います。それも大事なのですが、短い変化をとらえ、そこできちんと何かをやっていくことも大事なのではないでしょうか。企業としても、CX や DX を推進するべき時なのではないかと考えています。

最後になりますが、我々は紀伊半島の活性化のカギとなるベースキャンプになりたいと考え、「Key Base」を謳っています。我々の事業期間は延長も入れて後18年くらいです。18年をかけて、「関西の奥座敷から、日本の白浜、世界の Kii へ」を進めていきたいと考えています。少しでも参考になればと思います。

ご清聴ありがとうございました。



アフターコロナに向けた戦略を

毎日新聞経済部 小坂 剛志

昨年1年間、東京本社経済部で国土交通省を担当し、コロナ禍で苦しむ航空業界取材した。政府が「訪日客（インバウンド）4,000万人」を掲げていた2020年は、本来であれば国内の航空会社、特にANA（全日空）にとっては飛躍の年になるはずだった。国を代表する「ナショナルフラッグ」の座を巡って長年競ってきたJAL（日本航空）が2010年に経営破綻し、公的支援を受けて再建した後、政府は公平な競争環境を保つため、JALの事業拡大を制限。ANAは国際線を中心に路線を拡大し、保有する航空機を積極的に増やした。東京五輪・パラリンピックが開催される予定だった2020年には羽田空港の発着枠も拡大され、ANAは中期経営計画で2,000億円という営業利益を掲げていた。

だが、コロナ禍で航空業界の景色は一変した。昨年4月の羽田空港は人もまばらで、大阪に向かうという50代の会社員は「こんなにすいている空港は初めてだ」と不安げに話した。右肩上がり続けてきた訪日客数は激減した。月に1度開かれる観光庁長官の定例記者会見では、4月から6カ月連続で「前年同期比99%超の減少」が発表され、2020年の早い段階で訪日客4,000万人は絶望的になった。東京五輪・パラリンピックは2021年に延期され、海外観光客の受け入れを断念。ANAホールディングスは過去最大の赤字を計上する事態に追い込まれ、片野坂真哉社長は「エアライン事業の規模を一時的に小さくすることで、コロナのトンネルを抜ける」と話し、コスト削減をはじめとした構造改革によって未曾有の事態を乗り切る決意を示した。

▽大打撃を受けた関西経済

99%を超えるインバウンドの激減は当然、関西国際空港の運営にも直撃する。関西エアポートが発表した2020年度の関西国際空港の運営概況（速報値）によると、国際線の旅客数は99.1%減の20万人にとどまった。国際線と国内線を合わせた総旅客数は前年度比92%減の225万人だった。国内線も遠方への旅行や出張の自粛で旅客数は69%減の205万人。国内線は政府の観光支援策「GoToトラベル」の効果で一時的に回復したが、1月の緊急事態宣言発令で再び落ち込んだ。

訪日客需要の蒸発によって苦しんでいるのは、航空会社や空港だけではない。大阪ミナミの黒門市場は近年、「インバウンドの商店街」に姿を変えていた。LCC（格安航空会社）で韓国や台湾から関西国際空港に到着した観光客は、南海電車やJR西日本の列車に乗って大阪ミナミに移動。黒門市場で牛串や刺し身を買って、食べ歩きを楽しんだ。商店街は日本人よりも外国人観光客の方が多くなり、通りはすれ違ふことが難しいほど混雑した。通行者数は1日当たり3万人に増加。菅義偉首相が官房長官時代には視察に訪れ、まさに「インバウンド集客の成功例」だった。

だが今春、2年ぶりに大阪本社経済部に戻り、久々に訪ねてみた黒門市場は客足が大きく減り、シャッターを閉めて休業中の店舗が目立った。「もう天国から地獄ですよ。ほんまに人が歩いてないんですから」。黒門市場商店街振興組合の吉田清純さんはあきらめたように話す。外国人観光客がいなくなった中、商店街は再び日本人客に目を向けてもらおうと、店の特色を紹介する動画を作ったり、お買い得な「ワ

ンコイン市」を開いたりしているが、思うような効果は得られていない。

大阪におけるインバウンドの存在感は年々増してきていた。2019年版の観光白書によると、日本人を合わせた旅行消費に占める外国人の割合は、大阪府が46.2%と全国でトップだった。2位は東京都の44.8%、3位は京都府が29.2%と続いた。

▽アフターコロナを見据えた動きも

4月25日には東京、大阪、京都、兵庫の4都府県に緊急事態宣言が適用され、海外との往来が再開される見通しは立っていない。だが、一部ではインバウンドの復活を見込んだ投資の動きが見られる。

東京建物は4月、カナダ発の高級ホテル「フォーシーズンズホテル」を大阪に誘致すると発表した。ホテルは2024年に完成する超高層タワーに入る。記者会見した東京建物の野村均社長は「ホテルは50年、100年単位の安定した事業。大阪では高級ホテルはまだ足りない」と指摘した。東京建物とともに事業を進めるシンガポールの不動産会社の幹部もオンラインで記者会見に参加し、「長期的展望に立てば、間違いなくコロナは収束する。そうすれば、海外からの富裕層が来る」と続けた。もともと大阪は、中国や韓国、台湾の観光客に人気があった。2025年に万博が計画されており、コロナが収束すれば、再び外国人観光客が殺到するという公算だ。

「2023年にインバウンド（訪日外国人）を戻す可能性が出てきている。そこに向けて新しい施設にも取り組む必要がある」。星野リゾートの星野佳路代表は4月中旬のオンライン発表会でこう強調した。星野リゾートでは今後、日本や海外でワクチン接種が進み、2021年9月から各国の状況に合わせて徐々に外国人観光客の受け入れがスタートするというシナリオを描いている。2022年に50%（2019年比）、2023年には「2019年比で元に戻すことが期待できる」（星野代表）と予測する。星野リゾートは4月に京都市内で「OMO5京都三条」、

「OMO3東寺」の2ホテルを一気に開業。今秋には祇園にも新ホテルをオープンする。大阪・新今宮で計画するホテルも2022年の開業を目指し、予定通り進めていく予定だ。

近著に「インバウンド再生」がある京都府立大学の宗田好史教授は、「世界中でコロナ感染を防ぐためのノウハウが広まってきているし、ワクチンもある」と解説する。宗田教授によると、世界の観光市場の成長には、各国の所得向上と平均寿命の伸びがカギをにぎる。お金や時間に余裕ができれば、観光に出かける人が多くなるという論理だ。宗田教授は「これまではLCCでビジネスホテルに泊まるようなスタイルが多かったが、中国のように富裕層が増えれば、ラグジュアリーに移行する。その受け皿として、大阪キタの一等地にフォーシーズンズを置くのは将来を見据えた妥当な戦略だ」と評価する。大阪ミナミに事務所を置き、商店街や企業のインバウンド対応をサポートしてきた「リンクコーポレーション」の牧香代子社長も、「コロナが永遠に続くわけではない。今、インバウンドが来ていないからといって、何もしていない企業の方が危機感を持つべきかもしれない」と指摘した。

鉄道業界では、JR東海がコロナ禍を機に、週末や定番の旅行を避ける「ずらし旅」を提唱した。旅行需要の分散化は、日本の観光にとって長年の課題だった。もちろん感染拡大防止が大前提だが、航空会社であれば、「GOTOトラベル」などにあわせて地方空港をむすぶ路線にお得なプランを用意することで、人気観光地の混雑緩和につなげるアイデアも考えられる。少しずつではあるが、ワクチン接種も動き出した中、「アフターコロナ」に向けた戦略が進むことを期待したい。



GA航空を活用した地方空港の運営 ―韓国事例―¹

1. はじめに

アジア地域の航空ネットワークはLCCの台頭とともに拡充され、同時にそれは空港の運営戦略にも反映されてきた。成田国際空港（NRT）、仁川国際空港（ICN）のようなハブ空港だけではなく、西安咸陽国際空港（XIY）、広州白雲国際空港（CAN）、関西国際空港（KIX）などの地域拠点空港の利用者数も、コロナ禍までは著しく増加してきた²。そして、新たなLCCの参入によって運航乗務員、整備士、管制官などの航空関連従業者の需要も増加してきた。

その一方、入管・税関手続きなど行政手続きの混雑から生じるビジネス上のリスク（遅延など）を避けるため、ビジネスジェットやエア・タクシーなどの航空需要が生み出され、この分野での一般航空（General Aviation：GA航空）が成長しつつある。ICAOによると、GA航空とは商業民間航空運送を除くすべての民間航空を意味するが、GA航空に関する政策上の定義は国によって異なる³。日本では、軍用を除く民間航空の中で定期便以外のすべての航空をGA航空としている。

本稿では、GA航空を取り入れた地方空港ならびに地域の活性化条件に注目し、空港政策を検討する。具体的には、韓国の務安空港（MWX）を事例に取り上げ、地方空港に就航するGA航空の特性を明らかにし、日本の地方空港に対する示唆を述べる。

2. 韓国と中国のGA航空

韓国ではGA航空の活性化に関する報告書が2009年に公表された。そこでは、GA航空に関する正確な定義と分類の整備の必要性とともに、大型航空機を使用する航空運送事業を想定した資格・参入条件などに関連する規制緩和や保険制度の改善などが取り上げられている。2013年に公表された韓国のGA航空の基本概念は、ICAOとアメリカ、日本の概念をあわせて用いている⁴。GA航空

1 本稿は航空政策研究会 2018 年度若手研究者研究助成を受けた調査研究報告を修正し、加筆したものである。

2 2017 年度の空港取扱実績で対年度国際旅客取扱実績の増加率を見ると、中国の SZX は 32.4%、KMG は 26.9%、CAN は 25%、XIY は 23.9%、HGH は 12.9% となった。DEL は 12.4 %、CGK は 12.1 %、KIX は 12.7%、KUL は 14.6% である（ICAO、主な空港取扱実績）。

3 ICAO の定義は、ICAO-glossary、II による。アメリカの GA 空港は、GA 航空の定義を援用し、予定されたサービスを持たない公衆利用空港でありながら、年間乗客数は 2,500 人未満に分類されている（金（2019）を参照；元出典：FAA（49USC47102（8）、NPIAS（2016））。

4 MOLIT「一般航空発展基盤調整（2013 年 10 月 22 日）」。アメリカのように法律によって定義づけられていない（韓国の「航空事業法」、「航空安全法」、「空港施設法」）。

で使用される航空機の数、事業用と非事業用の両方とも増加してきた⁵。韓国の金浦空港は専用ターミナルを2016年6月に開設し、事業用ビジネスジェットの誘致に力を入れている。

韓国の空港は4つの地域圏ごとに中枢空港、拠点空港、一般空港に分かれる。金浦、清州、金海、務安、済州空港は、国際・国内路線を担う地域圏内の拠点空港として分類されている。このうち、本稿で事例とする務安空港は、安全な航空機の運航を目的として2010年に導入された「空港運営証明制度」の第2級に該当する。2010年の空港別運航便数で比較すると、務安空港は清州空港、大邱空港の10分の1にすぎなかったが、新たな航空ネットワークの構築計画に基づき、それらと同じ第2級に位置付けられた⁶。

韓国ではGA航空を活性化するため、GA航空の概念を整理し、支援事業の基準を整備してきた。そして、航空法の改正のもとになる「第5次空港開発中長期総合計画」において、「航空安全法」、「航空事業法」、「空港施設法」の改正など、航空関連産業の支援施設の確保に必要な法律的根拠を整えてきた。

中国の空港も整備が進んでおり、中国民用航空局（Civil Aviation Administration of China；CAAC）がGA航空分類・管理を公表した⁷。そこには、中国政府がGA航空をシステムとして構築することを視野に入れていることが伺える⁸。航空機の自国生産を念頭に置き、GA専用空港の整備とともにGA航空産業の発展を促進するためのガイドラインが含まれている。

では、韓国や中国においてなぜ、こうした変化が生じてきたのだろうか。まず、北東アジアの航空需要は政治リスクへの懸念があるにも関わらず、政策のサポートがGA航空を含めた航空需要の成長を支えている。GA航空の一翼を担うビジネスジェットを誘致し、それを受けビジネスジェット事業者が路線を集中させる事例がある。GAハブという戦略は、ビジネスジェットに相応しい空港の整備が求められることから生まれてきたが、ビジネスジェット事業者らは、他の航空に比べて拠点空港の近くに就航する傾向が観察された（Thomas and Rogers, 2012）。ここからは、民営化が進む日本の空港にもGA航空の誘致が有効な戦略となりうることを示唆している。

本稿で取り上げる韓国の務安空港では、ビジネスジェットではなくパイロット教育機関の誘致を中心にGA航空の活性化に取り組んできたので、政策当局、地方自治体および航空会社の対応を次節で紹介したい。

3. 韓国の務安空港（MWX）のGA航空の活用：パイロット教育機関の誘致

務安空港は、軍との共用空港であった木浦空港から移転し、光州空港との統合を前提に建設された空港である。表1には務安空港の滑走路、エプロンなど基本施設に関するデータを整理した。両空港の統合計画の先行きは不透明であり、定期便のない国際空港としても懸念があった。航空需要が十分ではないため、空港当局はGAの活用を模索すると同時に、パイロット教育機関を誘致した。2015年に大学のパイロット教育課程、2018年10月に一般航空教育事業者によるパイロット教育課

5 2011年は、MOLIT「一般航空発展基盤調整（2013年10月22日）」により、2017年はPocket Aviation Status, Chap.3 Fleet（2017）による。韓国の航空機使用非事業者とは、教育機関、報道機関、政府機関などの所有を意味する。

6 Ministry of Land, Infrastructure and Transport（MOLIT）；報道資料2010年5月10日、「環太平洋航空強国を目指した「10年航空政策施行計画」」による。「空港運営証明制度」は「空港施設法」第38条第1項に基づく。2010年度、務安空港の運航便数は836便である（Pocket Aviation Status, 2011）。

7 Shanghai Airport Group CSR Report_2107による。

8 KOTI Aviation Briefing（Vol.10, No.133）、「China issues guidelines to categorize general aviation operations（2018年8月21日、<http://global.chinadaily.com.cn>）、Civil Aviation Law, China, Chap.10（CAAC）を参照。

程が設けられるなど、全国16の航空教育機関のうち、5つの機関が立地することになった⁹。

2008年から2018年までの務安空港の管制量と運航便数の推移を図1と図2にそれぞれ示した。これらを比較すると、運航便数に比べ管制量が急増していることがわかる。ここからは、パイロット教育機関の誘致により、空港施設が有効に利用されていることが伺える。Li and Trani (2014) も、GA 航空が空港の空港運営および管理上の政策立案に重要な役割を果たしたと指摘している。さらに、GA 航空の需要が増加した一因に、LCC などの商業航空運送との競争もあることを付言しておきたい。

表1 務安空港の概要 (2018年12月)

空港施設面積 (㎡)	2,682,000
滑走路延長 (m)	2,800
エプロン (㎡)	90,692
旅客ターミナル (㎡)	29,106
貨物ターミナル (㎡)	3,112
総駐機数 (軽飛行機数 *)	25 (20)
駐車場 (㎡)	66,990
空港施設面積 (㎡)	2,682,000

出所：KOSISにより筆者作成。

注：* 最大離陸重量600kg以下 (MOLIT)

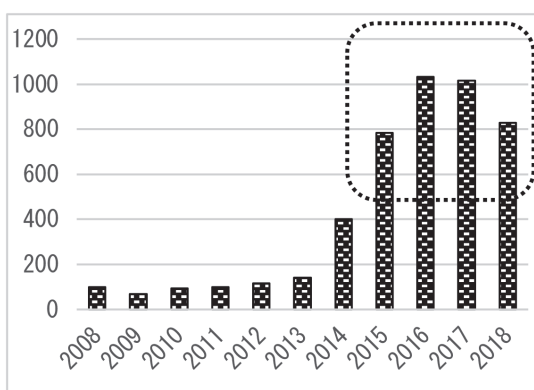


図1 務安空港の管制量 (2008年=100とする)
出所：MOLITの統計データにより筆者作成。

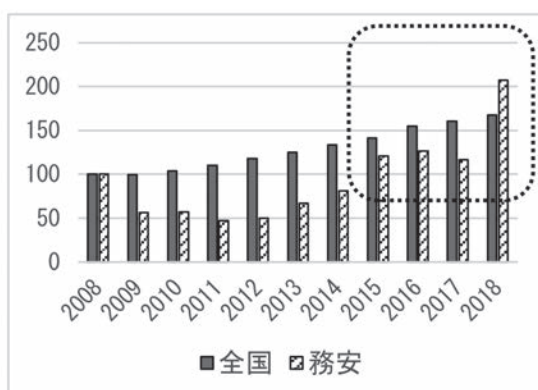


図2 務安空港の運航便数 (2008年=100とする)
出所：KOSIS、空港別輸送データにより筆者作成。

しかし、GA 航空の普及には、旅客数という量的側面だけではなく、環境影響も含めた新しい評価方法も必要ではないだろうか。務安空港へのパイロット教育課程の誘致は、空港運営に空港施設の利用率を改善できるというプラス面をもつ一方で、飛行訓練事故や航空機騒音のようなマイナスの影響を与えるからである。

空港運営の効率化戦略の1つとして GA 航空を取込むためには、空港施設に余裕があることと、空港の拡張が可能であることが前提になる。務安空港の場合、もともと地域拠点空港として整備されたため、技術的にも空間的にも施設に余裕があったことが奏功した。また、立地するのは農業中心の西海岸であり、環境問題にはそれほど敏感ではないという地域の特性もあった。

加えて、GA ハブ空港の育成を前提にしたビジネスジェット事業の誘致には、空港のみの努力では

9 MOLIT「航空専門教育機関の指定に関する現状 (2019年1月31日基準)」による。2021年4月現在、韓国交通安全公団はパイロット教育、整備教育、安全教育、サービス教育にわけて専門教育機関を取り上げている (<https://www.kaa.atims.kr/>)。また、政府による Korea Aviation Academy の設立も推進中である (MOLIT プレスリリース 2019年12月13日、「第3次航空政策基本計画」)。

限界があり、地域の受入体制の整備が必要である。務安空港の場合、GA ハブの育成は後背地の産業構造の改革と関連付けて進められてきた。たとえば、航空整備関連の産業団地など支援インフラの構築根拠となる法令としての「航空安全法」、「航空事業法」、「空港施設法」の整備である。筆者のヒアリングによると、航空局と空港、空港を管理する地方自治体の役割の明確化と連携により、地方自治体間の交流が活発化し、航空ネットワークの拡大に寄与したとされる。

さらには、災害や防災に関連する GA 航空の機動力も評価しなければならない。救援救助活動拠点としての空港と GA 航空が果たした役割は、ネパール地震、東日本大震災などの事例ですでに確認されている。支援物資の荷捌き施設から救援救助活動の専門的なシステム構築までを空港がトータルに手掛け、GA 航空を取込むことによって、地域社会の安心・安全にも貢献できるという側面がある。

4. おわりに

本稿では、務安空港を事例に取り上げ、GA 航空を取込むための地方空港の戦略とその条件を述べた。務安空港は、パイロット教育機関を誘致して空港施設を有効に使用している。その前提には、空港施設に余裕があることと、空港の拡張が可能であることがある。さらに、空港整備にかかわる航空局と空港、空港管理地方自治体の連携により、GA 航空が活性化する好循環が生まれた。

また、ビジネスジェット誘致には、GA ハブ空港の整備とともに、航空機騒音などの環境影響を考慮する必要があるが、日本の地方空港にはこのような条件をクリアできる空港が少なくない。旅客数のみに目を向けるのではなく、空港機能あるいは地域の活性化という観点から、あらためて GA 航空による空港の活性化を考えてみてはどうだろうか。

【参考文献】

- 加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹編著 (2014)『空港経営と地域』成山堂書店。
- Li,Tao and Trani, Antonio A. (2014) "A model to forecast airport-level General Aviation demand" *Journal of Air Transport Management* Volume 40, pp.192-206.
- Suau-Sanchez, P., Voltes-Dorta, A. and Rodríguez-Déniz, H. (2106) "The role of London airports in providing connectivity for the UK : regional dependence on foreign hubs" *Journal of Transport Geography* 50, pp.94-104.
- Thomas and Rogers (2012) "The Role of Business Aviation in the European Economy" , Oxford Economics, The European Business Aviation Association (EBAA, <https://www.bbga.aero>) .

関西国際空港 2020 年度運営概況（速報値）

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2021/>

○発着回数 57,814 回（前年度比 29%）

国際線：31,323 回
（前年度比 21%）
国内線：26,491 回
（前年度比 54%）

発着回数について

2020 年度の合計発着回数は新型コロナウイルスの世界的な流行および国内での感染拡大の影響を受け、旅客便数が大幅に下落し、前年度比 29%の 57,814 回、国際線は同 21%の 31,323 回と前年度を下回りました。

○旅客数 2,251,159 人（前年度比 8%）

国際線：199,939 人
（前年度比 0.9%）
国内線：2,051,220 人
（前年度比 31%）

旅客数について

2020 年度の合計旅客数は新型コロナウイルスの感染拡大や変異株の流行に対応する各国の入国制限等が影響し、前年度比 8%の 2,251,159 人と前年度を下回りました。国際線は同 0.9%の 199,939 人、うち外国人は同 0.8%の 124,217 人となっております。

○貨物量 721,324t（前年度比 95%）

国際貨物：716,269t（前年度比 97%）
積込量：334,979t（前年度比 100%）
取卸量：381,290t（前年度比 93%）
国内貨物：5,055t（前年度比 35%）

貨物量について

2020 年度の国際線の貨物量は前年度比 97%の 716,269t 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4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）

2021 年 3 月分

【貿易額】

（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近畿圏	1,629,973	114.6	22.1	1,249,111	106.2	18.6	380,862
管内	1,065,488	116.5	14.4	940,233	104.9	14.0	125,255
大阪港	409,395	126.2	5.5	407,405	109.4	6.1	1,990
関西空港	474,054	110.9	6.4	364,400	112.5	5.4	109,654
全国	7,378,124	116.1	100.0	6,714,404	105.7	100.0	663,720

【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	474,054	110.9	6.4	364,400	112.5	5.4	109,654
成田空港	1,063,340	121.4	14.4	1,335,682	115.2	19.9	△ 272,342
羽田空港	21,875	98.8	0.3	45,323	44.6	0.7	△ 23,448
中部空港	104,272	148.2	1.4	66,798	77.4	1.0	37,475
福岡空港	19,836	125.5	0.3	36,319	109.5	0.5	△ 16,483
新千歳空港	1,691	67.6	0.0	598	123.2	0.0	1,093

関西国際空港の出入（帰）国者数（2021年4月分速報値）

※2021年2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	3,398	121	3,069	110	2,800	100	11,148	398
2021年3月	3,129	101	4,715	152	5,647	182	2,411	78	15,902	513
2021年4月	2,341	78	5,253	175	4,040	135	2,965	99	14,599	487
2021年累計	18,270	152	17,843	149	16,379	136	12,810	107	65,302	544
前年同期	974,631	8,055	1,084,633	8,964	673,345	5,565	583,660	4,824	3,316,269	27,407
対前年同期比	1.9%		1.6%		2.4%		2.2%		2.0%	

※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

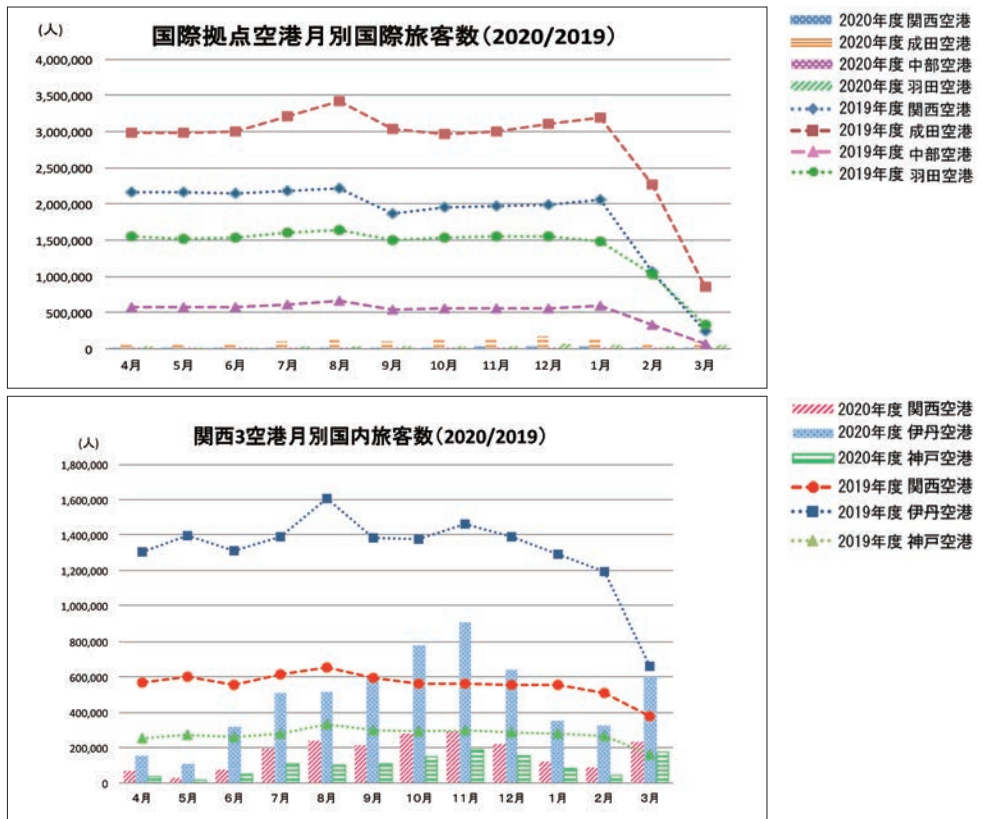
2021 年 3 月実績【速報値】

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	2,957	67.2%	11,074	64.3%	14,031	64.9%
	関 西	2,955	67.2%	2,317	56.4%	5,272	62.0%
	大阪(伊丹)	0	—	6,258	61.1%	6,258	61.1%
	神 戸	2	—	2,499	86.4%	2,501	86.5%
	成 田	9,027	83.1%	1,720	37.0%	10,747	69.3%
	中 部	682	54.2%	3,323	61.8%	4,005	60.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	16,088	6.7%	1,010,650	84.0%	1,026,738	71.2%
	関 西	16,088	6.7%	232,003	61.5%	248,091	40.2%
	大阪(伊丹)	0	—	603,859	91.1%	603,859	91.1%
	神 戸	—	—	174,788	107.0%	174,788	107.0%
	成 田	106,371	12.4%	225,085	50.4%	331,456	25.4%
	東京(羽田)	44,401	12.7%	2,037,448	84.1%	2,081,849	75.1%
	中 部	2,200	3.4%	226,770	81.8%	228,970	66.9%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	70,495	111.9%	7,393	72.4%	77,888	106.4%
	関 西	70,495	111.9%	664	68.8%	71,159	111.2%
	大阪(伊丹)	0	—	6,729	72.8%	6,729	72.8%
	成 田	233,871	124.3%	—	—	233,871	124.3%
	東京(羽田)	37,623	87.5%	38,013	75.4%	75,636	81.0%
	中 部	11,925	98.1%	847	58.2%	12,772	93.8%

注 1. 羽田の発着回数、成田の国内貨物量、神戸の国際旅客数は速報で公表していないため掲載していない。

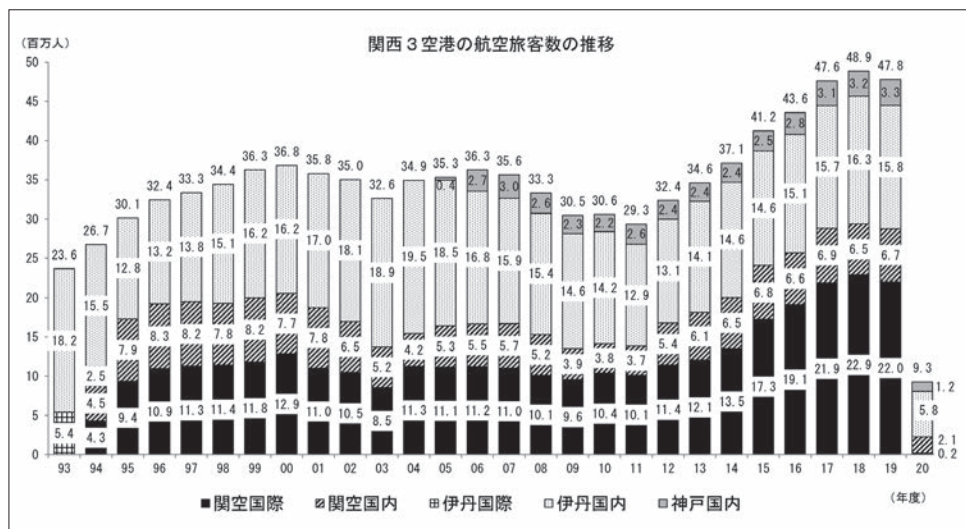
注 2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



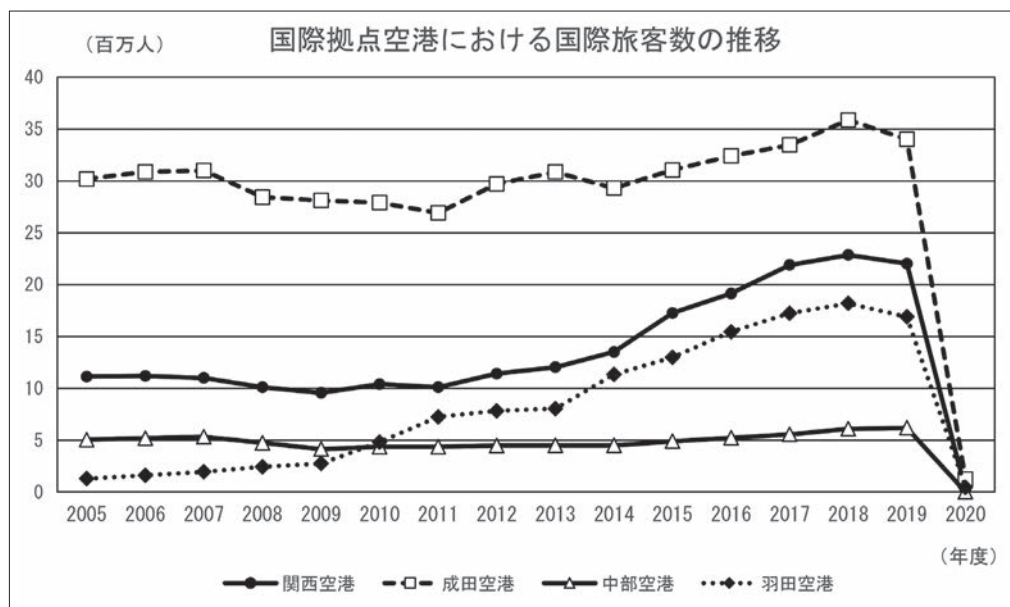
・関西3空港における航空旅客数の推移

新型コロナウイルスの世界的な流行により、関西3空港の2020年度の航空旅客数は大きく減少し、2019年度の5分の1程度となった。



・国際拠点空港における国際旅客数の推移

2020年度関西、成田、中部、羽田4空港の国際旅客数合計は200万人を下回った。



関西空港調査会からのお知らせ

○第471回定例会（2021年4月22日開催）

「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」をテーマに富田 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）のオンライン講演会を開催した。

○第472回定例会（2021年5月14日開催）

「書籍『航空・空港政策の現状と展望－アフターコロナを見据えて』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～」をテーマに加藤 一誠 氏（慶應義塾大学商学部 教授）のオンライン講演会を開催した。

今後の予定

○第473回定例会

日 時／2021年6月1日（火） 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／バイデン政権下のアメリカと日米関係

講 師／中林 美恵子 氏（早稲田大学社会科学部 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

▶ 春、溪流釣りが解禁になりました。里川に流れ込む支川から溪に入る。溪を登り進むと人氣が消え油断すると山の氣に飲み込まれてしまいそうになりながらアマゴを釣り登る。銀色に朱斑を散らした魚体がやわらかな春の木漏れ日を浴び滑らかに光る姿が本当に美しいアマゴ。見た目だけでなく味も美です。

▶ 溪に入っていつも興味を惹かれるのはどんな山奥でも石積みの大きな堰堤があり一步溪から上がると炭焼窯跡や林業架線の残骸、樹木や蔓類に絡めとられながらもよく見ると丁寧にシン垣が張り巡らされた山村集落や水田跡など過去に人々が暮らし、生活の糧を山から得ていた痕跡があちこちにあることです。

▶ そんな山の暮らしも人が出てしまうと数年も経ずに山に飲み込まれていく様を目の当たりにすると大いなる自然の中からすると人間というものは抜いても抜いても数日で見事に返り咲く雑草よりも大したことのない存在なんだろうなあと思うのです。

(Mogera)

ワークの後に、ごほうびを。

世界に近い大阪のワーケーションプレイス(阪南市)



阪南市は、関西国際空港が近く、海の眺望が良好で大阪市内から電車で約40分とアクセスに便利なまちです。海・山の恵みを受け、水なす、なにわ黒牛、日本酒などのうまいもんがたくさんあります。

阪南市では、(公財)大阪観光局及び(一社)阪南市観光協会と共同でワーケーションの取り組みを行っています。

ワーケーションとは、「work(仕事)+vacation(休暇)」の造語であり、自宅以外の休暇先にてリモートワークをする新しい過ごし方です。

新しい働き方が求められる今、コロナ禍で疲れた心身を癒して自然豊かな環境でリラックスしながらお仕事の後、うまいもんを食べて一日を締めくくりませんか。是非ともお試しください。



■問合せ先 阪南市役所 政策共創室 TEL072-471-5678 (代表)

発行
発行

2021年5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麗町1-1番9号
TEL(06)6767-0800 URL <http://www.kar.or.jp>