



KANSAI 空港レビュー



No.512
2021.7

CONTENTS

1 巻頭言

コロナ禍と国際運輸業
高橋 望

2 各界の動き

10 講演抄録

航空空港研究会の活動成果報告と航空・空港の今後
加藤一誠

25 プレスの目

3空港の運営議論、関西エアポートがリードを
筒井 竜平

27 航空空港研究レポート

地域航空の現状と今後 ―アフターコロナを目指して―
幕 亮二

30 データファイル

- ・関西国際空港2021年5月分運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2021年5月分(速報値)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数2021年6月分(速報値)
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2021年5月(速報値)

【表紙写真】「ルフトハンザ・カーゴ B777F Cargo human care」

アフリカの5人の子供たちが描かれたルフトハンザ・カーゴのB777Fです。

ルフトハンザ・カーゴは昨年10月までMD11Fでフランクフルトからロシア・ノボシビルスク経由で関空に運航していました。

このB777Fに機材を変更してからは航続距離が長くフランクフルトからダイレクトに関空まで運航しています。

機体の文字「Cargo human care」は同社員とドイツの医師によって設立された支援組織で、アフリカの子供たちへの無料診察や就学などの支援を行っています。

撮影：柴崎 庄司

コロナ禍と国際運輸業



関西大学商学部
教授

高橋 望

コロナ禍は一向に収まる気配がなく、生活様式も一変してしまった。とくに観光客中心の国際航空業と空港ビジネスは致命的ともいえる打撃を被った。とにかく人流が途絶えているのだから、手の施しようがない。エアアジアは債務超過に陥り、コロナ禍が直接の原因ではないにしろタイ国際航空やアジアナ航空をはじめ経営破綻する航空会社も出てきた。

ここで注目すべきは、貨物は旅客ほどの影響を受けていないどころかむしろ活況を呈していることで、好調な電子産業を抱え屈指の貨物売上高を誇る大韓航空の黒字確保が象徴的である。他社も貨物専用機をフル稼働し、旅客便として運航しながら実際には旅客はゼロでも、荷物棚や座席さらに内装改造までして貨物で埋めている便もある。現金流出対策、乗務員の技量維持や将来の事業拡大に備えた運航実績等、目的は様々だがとにかく貨物は動いているのである。

海上コンテナ運賃も高騰し、当初振るわなかった邦船3社の定期部門を統合したONE (Ocean Network Express) の業績も好調と聞く。この好事例もあり、企業側の自助努力の一環として航空会社の合併が一部で囁かれるようになった。日本経済の規模からして2社体制が妥当なのかという問題意識が根底にある。確かに2019年の国際・国内旅客数は全日本空輸15位、日本航空26位と下位に沈んでいるが、2社合計では同旅客数で9位、同旅客キロで11位となる。

ただ、事はそう単純ではない。両社の企業文

化の決定的ともいえる相違はさておき、ネットワーク産業である航空産業固有の特性を考慮しなければならない。統合前の邦船社の北米航路は外国船社とのスペースチャーターも含め各ラウンド週1~2便程度で、3社合計ではほぼデイリー運航となりサービス面の統合効果は顕著である。

ところが日本航空と全日本空輸の2020年3月時点の路線網をみると、東京(羽田・成田)発旅客便の単独就航は前者がダラス等10都市、後者が中国線を中心に22都市で大半が重複している。欧州・米国方面はアライアンス・パートナーとのコードシェアによる経由便で代替可能なので、両社のネットワークは補完的ではない。共同運航で頻度増加は既に実現されているため、経営統合後は効率化のためスケジュール調整が進むだけで路線網の拡大には直結せず、外航海運のような効果は期待薄である。何より路線市場での競争は、本邦企業間や対相手国企業ではなくアライアンス間で展開されており、それを無視した議論は現実とかい離している。

本質的に問うべきはわが国航空企業の国際競争力だが、その解を単に規模(輸送量)に求めるのは単純に過ぎるのではないか。またエアラインの国際競争力に空港も大きく影響する。そこで運営権が売却された空港経営について、コロナ禍という外部環境の激変への緩和措置もあわせて議論する必要があるだろう。空港がグローバル経済に必須なインフラであることは論をまたないからである。

各界の動き

関西国際空港

●2021年3月期決算、初の最終赤字345億円

関西エアポートが6月3日発表した2021年3月期の連結決算は、最終損益が345億円の赤字（前期は335億円の黒字）だった。赤字は2016年に空港の運営を受託してから初めて。利用者は関西・大阪・神戸の3空港で81%減り、営業収益は73%減の572億円だった。免税店などの非航空系収入も365億円と71%減った。人件費や外注費などで209億円のコストを削減した。

●ピーチ、33路線追加減便、運航率は6月34.7%、7月69.9%

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは6月4日、国内線を追加減便すると発表した。6月11日～7月21日で、33路線1,660便を減便する。6月の運航率は34.7%、7月は69.9%となった。

●国際線ゲートエリアにブルガリがリニューアルオープン

関西空港第1ターミナル国際線ゲートエリアのブルガリが、6月5日にリニューアルオープンした。イタリアのラグジュアリーブランド。ジュエリーや時計などを取り揃えている。運営会社はロッテ免税店 KANSAI。

●オリックスの宮内氏が関西エアポート取締役を退任

関西エアポートは6月7日、オリックスのシニア・チェアマンの宮内義彦氏（85）が、29日開催の定時株主総会で社外取締役を退任すると発表した。オリックス取締役の入江修二氏（58）が、同日付で後任の社外取締役に就任する。関西エアポートはオリックスとフランスの空港運営大手バンシ・エアポートが40%ずつを出資。宮内氏は関西エアポートが関西・大阪両空港の運営を始めた2016年4月から取締役を務めていた。



クリック！

関西エアポートの山谷佳之社長は決算発表の際、「運営受託開始から5年が経過し、4勝1敗。コロナで大敗し、今までの蓄えの多くを失ったが、まだ耐えられる」と述べた。事実、2017年3月期から2020年3月期までの4期はインバウンドを追い風に空前の好業績を残し、この間の純利益の合計は1,083億円に達する。今後のコロナの動向にもよるが、2021年3月期の純損失345億円はこれまでの蓄えと比べれば「耐えうる」水準といえる。

●ルフトハンザ、ミュンヘン線を8月に再開

ルフトハンザドイツ航空は8月5日から関西～ミュンヘン線を週3便で再開する。エアバスA350-900型機を使う。

●タイ国際航空 バンコク線を増便、7月1日から

タイ国際航空は6月8日、9月30日までの運航計画を発表した。7月1日からバンコク～関

西線を週2便から3便に増便する。

●5月出入国者数、2019年比99%減

大阪出入国在留管理局の関西空港支局が6月10日発表した5月の関西空港の出入国者数（速報値）によると、日本人と外国人を合わせた総出入国者数は前年同月の2.9倍の1万2,166人だった。新型コロナウイルスの感染が急拡大した前年に比べ増えたが、コロナ禍前の2019年5月と比べると99%減だった。

●技能実習生ら乗せベトナムへ特別機

新型コロナウイルスの感染拡大で帰国できずにいたベトナム人約200人を乗せた特別機が6月14日、関西空港からベトナム・ダナンに向け運航された。関西空港を発着するベトナムとの定期便は、2020年6月から運休となり、外国人技能実習生など多くのベトナム人が帰国できない状態が続いていた。

●5月の輸出額、3か月連続で増加

大阪税関が6月16日に発表した貿易速報によると、5月の関西空港の輸出総額は4,369億円（前年同月比23.8%増）で3か月連続の増加となった。輸入総額は3,168億円（21.3%増）で5か月連続の増加。

●五輪狙う貨物テロ想定、合同訓練

東京五輪・パラリンピックを狙うテロを防ぐための合同訓練が6月22日、海外から大会に関係する航空貨物を受け入れる関西空港で実施された。貨物に爆発物が仕掛けられたとの想定で関西エアポート、大阪府警や大阪税関関西空港税関支署など5機関から約50人が参加し、課題を検証した。貨物テロ対策の合同訓練は関空では初めて。

●ボッテガ・ヴェネタがリニューアルオープン

イタリアのブランド、ボッテガ・ヴェネタが6月25日に関西空港第1ターミナル国際線制限エリアにリニューアルオープンした。バッグや財布などのレザーグッズを取り揃える。運営者はロッテ免税店KANSAI。

●5月の旅客3.9倍14万人 2019年比は95%減

関西エアポートが6月25日発表した5月の利用実績（速報値）によると、関西空港の総旅客数は、前年同月比3.9倍の14万3,368人だった。新型コロナウイルス感染症流行前の2019年同月と比較すると95%減。国際線の旅客数は2.6倍（2019年同月比99.4%減）の1万3,104人で、2か月連続前年を上回った。国際貨物量は15%増（同3%増）の6万2,973tで、6か月連続で前年を上回った。

●米貨物機がパンク、滑走路閉鎖で10機遅延

6月25日午後8時50分ごろ、中国・上海から関西空港に到着した米ユナイテッド・パーセル・サービス（UPS）ボーイング767型機のタイヤがパンクし、滑走路上で移動できなくなった。A滑走路が約45分閉鎖され、メンテナンスのため使っていなかったB滑走路を運用したが、発着の10機に最大37分の遅れが出た。

●ウイルス対策の空調、神戸大と実証実験

新型コロナウイルス感染対策や省エネを進めるため、関西エアポートと神戸大学は6月30日、関西空港で高度な空調システムの実証試験を始めると発表した。人工知能（AI）の活用などで空調による二酸化炭素の排出量を半減させ、感染リスクを95%以上減らす目標を掲げている。環境省の委託事業として今年度から始め、2023年3月までの2年間で事業費は5億4,560万円。

●グッチがリニューアルオープン

イタリアのグッチが6月30日、関西空港第1ターミナルビルの国際線ゲートエリア内にリ

ニューアルオープンした。ハンドバッグ、ラゲージ、スモールレザーグッズ、ウォッチ、シルク、アクセサリーなどの幅広いコレクションを取り揃える。運営はロッテ免税店 KANSAI。

●6月のコロナ陽性者、11か国31人

6月中に関西空港に到着し、検疫で新型コロナウイルスの感染が確認されたのは11か国の31人となった。国別ではアフガニスタン7人、フィリピン5人、インドネシア、ブラジル各4人、スペイン、アラブ首長国連邦各3人、エジプト、ブルガリア、ロシア、ウクライナ、アメリカ各1人。

また厚生労働省の6月中の発表によると、関西空港到着者で変異株が確認されたのは3月1日～6月3日までに入国した14人で大半がデルタ株だった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●5月の旅客数 前年の3.2倍、前々年比は76%減

関西エアポートが6月25日発表した5月の大阪空港の利用実績（速報値）によると、旅客数は前年同月の3.2倍（2019年同月比76%減）の34万1,533人だった。発着回数は2.1倍（同41%減）の6,865回だった。

＝ 神戸空港 ＝

●黄色い消防車に更新

関西エアポートは、神戸空港の大型化学消防車3台と給水車1台すべてを6月から2022年5月にかけて順次更新する。開港前の2005年9月から約16年使用されてきた。消防車が従来のモリタ製からオーストリアのローゼンパウワー製に、給水車は大槻ポンプ工業製を日本機械工業製に置き換える。緊急車両として一般道を走行することがないため、消防車の色は、従来の赤色から黄緑色に近い黄色に変わる。

●5月の旅客数、前年比6.2倍、前々年比7割減

関西エアポートは6月25日、神戸空港の5月の旅客数が前年同月比6.2倍の8万2,445人だったと発表した。2019年同月比は7割減。

＝ 成田国際空港 ＝

●7月からワクチン職域接種

成田国際空港会社は6月17日、航空会社などを含む空港業務の従業員約1万6,000人を対象に、7月5日から新型コロナウイルスワクチンを接種すると発表した。

●五輪に向け全旅客ターミナル再開

成田国際空港会社は6月25日、一部閉鎖していた旅客ターミナルについて、7月1日に全て再開すると発表した。東京五輪・パラリンピック開催に向け、選手や関係者を万全の体制で迎えるためとしている。

＝ その他空港 ＝

●北海道エアポート、金融支援要請

新千歳空港など道内7空港を運営する北海道エアポートは、コロナ禍での急激な経営悪化を受け、2022年度に向けて100億円規模の無利子融資を国に要請したことを明らかにした。

●北海道エアポート、純損失261億円

北海道エアポートが6月30日発表した2021年3月期連結決算は、コロナ禍の直撃を受け、売上高320億8,000万円、純損失261億4,700万円となった。

航空・旅行

●全日空、ピーチ便とコードシェア、国内5路線

全日本空輸とピーチ・アビエーションは6月2日、コードシェア（共同運航）を8月から開始すると発表した。ピーチが運航する成田・中部発着の国内5路線に全日空の便名を付ける。

●日航、国際線減便は7割超

日本航空は6月2日、9月までの国際線運航計画を発表した。8月は計画60路線すべてが減便対象で減便率は75%、9月は全59路線が対象で減便率は74%となる。

●ユナイテッド航空、超音速機購入へ

米ユナイテッド航空は6月3日、超音速機を開発する米航空機ベンチャー、ブーム・スーパーソニック（コロラド州）から15機の超音速機を購入する契約を結んだと発表した。2029年の商用化を見込む。東京～サンフランシスコを6時間で結ぶほか、持続可能な燃料（SAF）のみで運航され、2050年までの脱炭素化の目標にも貢献する。

●大手2社と九州3社、離島路線維持へ系列超え共同運航

日本エアコミューター（鹿児島県）、天草エアライン（熊本県）、オリエンタルエアブリッジ（長崎県）の地域航空3社と全日本空輸、日本航空が10月に共同運航の開始を目指すことが6月3日明らかになった。過疎化に新型コロナウイルス禍の打撃が加わり経営環境が厳しさを増す中、大手の系列の垣根を越えた初の共同運航に踏み切り、離島などを結ぶ路線の維持を図る。

●7月の運航率、全日空51%、日航は76%

全日本空輸と日本航空は6月10日、7月の国内線を追加減便すると発表した。全日空は103路線1万1,470便を追加減便し、7月の運航率は6月と同率の51%となる。日本航空は81路線6,377便を減便し、運航率は76%になる。

●アメリカン航空、英電動旅客機を最大350機購入へ

米アメリカン航空は6月10日、英電動旅客機ベンチャー、パーティカル・エアロスペースから最大350機の電動旅客機の予約注文で合意したと発表した。パーティカル社に2,500万ドル（約27億円）の出資もする。将来の温暖化ガスの排出量削減につなげる。開発中の電動垂直離着陸機（eVTOL）はパイロットを入れて5人乗り、100マイル（約160km）超を時速約320kmで飛行する。

●HISの中間決算、赤字232億円

旅行大手エイチ・アイ・エスが6月11日発表した2021年4月中間連結決算は、純損益が232億円の赤字（前年同期は34億円の赤字）だった。主力の海外ツアーが大打撃を受け、中間決算として過去最大の赤字となった。売上高は前年同期比80.4%減の676億円。

●JAXAが超音速旅客機の協議会、ボーイングと共同開発へ

宇宙航空研究開発機構（JAXA）は6月16日、IHI、三菱重工業、川崎重工業などと超音速旅客機の研究開発に向けた官民一体の協議会、ジャパン・スーパーソニック・リサーチを立ち上げたと発表した。2030年ごろに想定するボーイングなどとの超音速旅客機開発に参画する考えだ。

●日航、全日空が国産SAF使用の定期便飛行

日本航空と全日本空輸は6月17日、国産の持続可能な航空燃料（SAF）を搭載した国内定期便のフライトを実施した。日航は木くずと藻類を原料とした2種類、全日空は藻類が原料のSAFをそれぞれ既存のジェット燃料に混合した。

●5月の国際航空貨物、86%増

航空貨物運送協会が6月18日に発表した5月の日本発の航空貨物輸出货量は前年同月比86%増の8万8,292tと6か月連続で前年を上回った。前年は新型コロナウイルス禍で最も輸出が落ち込んだ時期で、その反動が表れた。前月比では2割減った。

●ANA、杭州に初の貨物機投入

ANA カーゴは6月20日、成田～杭州間で初めて貨物専用機ボーイング767F型機を運航し、月内に2往復した。杭州にはネット取引大手のアリババグループの本社があり、中国からのeコマースや電子機器類の輸送需要に応じる。

●スカイマーク、ピカチュウジェット就航

スカイマークは6月21日、ポケモンとのコラボによる特別ラッピング機、ピカチュウジェットBC(ボーイング737-800型機)を那覇・下地島発着路線で就航させた。約5年間運航する。ポケモンが企画した「そらとぶピカチュウプロジェクト」に参画したもので、版權料は無償、ラッピング費用も同社が負担した。

●全日空国際線、10月まで減便8割続く

全日本空輸は6月23日、国際線運航計画の一部変更を発表した。夏ダイヤが終了する10月30日までが対象で、7月から10月までの運航率は概ね2割前後で推移し、8割近くが減便となる。

●ZIPAIR、台北など就航めざす

中距離国際線LCCのZIPAIRの西田真吾社長は朝日新聞の取材に応じ、計画中の米西海岸に加え、台北(台湾)などアジア2都市の就航をめざすと語った。

●5月のホテル稼働率、29%、2か月連続低下

ホテル専門の英調査会社STRがまとめた5月の国内ホテル平均稼働率は、4月から6.8ポイント下がって29%となった。30%を下回ったのは2021年1月以来、4か月ぶり。

●ANAの737-700、16年で退役

ANAホールディングス傘下のANAウイングスが運航してきたボーイング737-700型機(120席)が6月27日、岡山発羽田行き654便を最後に退役し、2005年の就航から16年で姿を消した。

●スカイマークの3月期、赤字163億円

スカイマークが6月28日発表した2021年3月期決算(単体)は純損益が163億円の赤字(前期は12億円の赤字)だった。最終赤字は2期連続。

●新明和、小型航空機をヤマハと開発

新明和工業は6月29日、小型航空機をヤマハ発動機と開発すると発表した。新明和が民間機を設計・製造するのは初めて。2022年春に外部調達した機体にヤマハのエンジンを載せ試験飛行する。機体は2人乗り程度の大きさで、既存のエンジンを活用することで価格を抑える。

●米ユナイテッド航空、旅客機270機を発注、過去最大規模

米ユナイテッド航空は6月29日、ボーイング737MAXを200機とエアバスのA321neoを70機を発注したと発表した。合計270機の発注は過去最大規模。総額は定価で300億ドル。これにより国内線の座席数は約30%増加する。

●ピーチ、過去最大の赤字 216億円の債務超過

ANAホールディングス傘下のLCC、ピーチ・アビエーションが6月29日発表した2021年3月期決算(単体)は、最終損益が295億円の赤字(前期は94億円の赤字)だった。3月末時点で216億円の債務超過となった。最終赤字は3期連続で、赤字幅は2011年の会社設立以来、最大だった。営業収入は前期比69.1%減の219億円だった。

●ミドリムシ由来のバイオ燃料で民間航空機が初飛行

ユーグレナは6月29日、藻類などから製造したバイオジェット燃料を使用した民間航空機、ホンダジェットエリートでのフライトを鹿児島～羽田間で初めて行った。今後、一般向けチャーターフライト用などに供給を始め、普及に取り組む。

●ANAHD社長「国内線は今年度末にコロナ前水準」

ANA ホールディングスの片野坂真哉社長は6月29日の定時株主総会で下期以降は旅客需要が回復するとして「今年度末に国内線はコロナ前の水準、国際線は5割まで回復を見込んでいる」と説明した。

●日航、春秋航空日本を連結子会社化

日本航空は6月30日、LCCの春秋航空日本への出資比率を66.7%に引き上げ、連結子会社化を完了したと発表した。今後、ジェットスター・ジャパンとZIPAIRを含めたLCC3社の強みを活かし、成田空港を拠点としたネットワーク拡大に乗り出す。

関西

●関西の成長率、今年度3.6%、来年度2.1%見通し

アジア太平洋研究所は6月1日、2021年度の関西の域内総生産（GRP）の実質成長率が3.6%になるとの見通しを発表した。2020年度（マイナス4.3%）からは回復に転じるが、前回予測（3月時点）から0.2ポイント下方修正した。2022年度は3月時点から0.5ポイント上方修正し、2.1%の成長を見込む。ワクチン接種の進展に伴い内外需が回復し、企業の設備投資なども進むとみている。

●和歌山県がIR事業者を選定、全国初

和歌山県は6月2日、和歌山市の人工島・和歌山マリーナシティへの誘致を進めるカジノを中核とした統合型リゾート（IR）について、カナダのクリアベスト・グループを事業者の候補に選んだと発表した。県とクリアベストは整備計画を共同作成し、2022年4月までに政府に提出する予定。事業者の選定は和歌山県が初めて。

●大阪府市共同の「都市計画局」、府議会で可決

大阪府と大阪市の大規模開発を一元的に担う「大阪都市計画局」を新設する規約案が6月9日、府議会で地域政党・大阪維新の会などの賛成多数で可決された。すでに市議会でも可決されており、府と市の共同部署としての設置が決まった。11月に府に設け、JR大阪駅北側の再開発区域「うめきた2期」や、新大阪駅前再整備などの大規模開発事業を推進する。

●関西の高速道路3社が大幅減収

関西に本社を置く高速道路3社の2021年3月期決算が6月9日出そろった。阪神高速道路は純利益が7,300万円と黒字を確保したが、西日本高速道路は65億円、本州四国連絡高速道路は9億円の最終赤字に陥った。

●泉佐野市のふるさと納税返礼品、ピーチポイント復活へ

泉佐野市の千代松大耕市長は6月15日、ピーチ・アピエーションのピーチポイントをふるさと納税の返礼品に盛り込む方針を明らかにした。市内での宿泊や地元産品の購入などとピーチポイントの航空券交換をセットにする方向で総務省と調整している。

同市は同日、ピーチと観光振興など地域活性化に向けた包括連携協定を結んだ。ピーチの外国人従業員が同市に住む外国人にアドバイスをしたり、ピーチ機内で同市をはじめとする関西空港周辺の魅力を紹介したりすることを想定している。

●英国など9か国が大阪万博参加表明、計43か国に

井上信治万博相は6月15日の閣議後記者会見で、9か国が2025年大阪・関西万博に参加を正式表明したと明らかにした。カンボジア、キューバ、クウェート、コモロ、中央アフリカ、メキシコ、モザンビーク、ルーマニアが新たに表明した。英国も11日の日英首脳会談で伝えられた。表明は累計で43か国4国際機関となった。

●5月の近畿の輸出額、33.2%増

大阪税関が6月16日発表した5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33.2%増の1兆3,832億円と3か月連続で前年実績を上回った。中国向けが引き続き堅調に推移したほか、景気が回復傾向の米国や欧州向けも大きく増加した。

●万博協会、新会長に十倉氏「機運醸成していく」

2025年大阪・関西万博の運営主体、日本国際博覧会協会は6月16日、会長に経団連の十倉雅和会長が就任したと発表した。十倉氏は記者会見で「多くの国や企業に参加いただくため、万博のアピールや機運醸成をしていきたい」と抱負を述べた。協会の会長は2019年の設立時から前経団連会長の中西宏明氏が務めていたが、1日付で退任していた。

●関西エアポートワシントンホテルが11月末で営業終了

藤田観光は6月18日、関西空港の対岸にある関西エアポートワシントンホテル（泉佐野市、504室）の営業を11月30日に終わると発表した。新型コロナウイルスの影響による経営不振のため、建物の賃貸借契約が12月に切れるのに伴い終了を決めた。ホテルは2000年に開業した。

●南海電鉄、大阪府と包括連携協定、地域活性化などで協力

南海電気鉄道と大阪府は6月21日、地域活性化や環境保全など9分野で包括連携協定を結んだ。南海電鉄の駅や施設で大阪産の食べ物を発信するイベントを開き、同社が難波駅周辺や堺市などで展開する傘のシェアリングサービスを通じてプラスチックごみの削減を図る。大阪府が鉄道会社と同協定を結ぶのは初めて。

●5月の大阪の百貨店売上高、13%減

日本百貨店協会が6月22日に発表した5月の大阪市内の百貨店売上高は、前年同月比13.7%減の183億円だった。緊急事態宣言に伴う休業要請を受け、4月25日から5月末まで食料品売り場などを除いて休業していたことが響いた。一方、5月中旬から平日の営業を再開していた京都（前年同月比63.1%増）、神戸（同65.6%増）両市内の百貨店は回復に転じた。

●米マリオット系ホテル、アロフトが関西初進出

米マリオット・インターナショナルの宿泊主体型ホテル、アロフト大阪堂島（305室）が6月28日にオープンした。2016年12月に閉館した旧・堂島ホテルの跡地。昨年10月に日本初進出したアロフト東京銀座に次ぎ、西日本では初出店となる。

●貝塚市、南海から「ふるさと納税」で人材受け入れ

貝塚市は6月29日、南海電気鉄道と人材派遣を軸とする企業版ふるさと納税の協定を結んだ。同市は南海からの人材を観光振興など地域活性化策を担当する参事として受け入れる。

●京都市の昨年の宿泊客6割減

京都市は6月30日、2020年に市内に滞在した宿泊客数が、前年比6割減の531万人だったとの調査結果を発表した。うち、外国人は同88%減の45万人。入国制限が強化された2月から減少し、4月以降はほぼゼロだった。

●地下鉄の夢洲延伸、鉄道設備の整備は約230億円

大阪メトロの中央線を夢洲まで延伸する工事で、鉄道設備の整備費用について整備を担う大阪港トランスポートシステムが約230億円を見込んでいることが6月30日の大阪市外郭団体評価委員会で示した中期計画で明らかになった。延伸費用の総額は約540億円と見込まれている。

●深日洲本ライナー、社会実験再開、7月17日から土日祝に運航へ

岬町の深日港と、洲本市の洲本港を結ぶ深日洲本ライナーが7月17日から11月28日まで、土日祝日限定で1日4往復（計8便）、運航される。2017年から始まった社会実験で、昨年は新型コロナウイルスの感染拡大で中止した。片道55分で、定員68人。

●訪日客2030年6,000万人「接種加速で実現可能」、政府観光局理事長

政府観光局の清野智理事長（JR 東日本顧問）は日本経済新聞のインタビューに応じ、新型コロナウイルスの感染拡大の前に政府が掲げた「2030年に訪日外国人6,000万人」の目標を巡り「ワクチン接種のスピードが上がって国内の受け入れ体制が整えば、現時点でも実現可能だ」との認識を示した。

●訪日客「2030年6,000万人」堅持、観光白書

政府は6月15日の閣議で、2021年版観光白書を決定した。新型コロナウイルスの影響で激減した訪日外国人旅行者を段階的に回復させるため、今年度から少人数分散型のパッケージツアーを行う方針を明記。訪日客を2030年に6,000万人に増やすとする政府目標を堅持し、官民一体で実現に取り組む考えを示した。

●5月の輸出、5割増

財務省が6月16日発表した5月の貿易統計速報（通関ベース）によると、輸出額は前年同月比49.6%増の6兆2,613億円、輸入額は27.9%増の6兆4,484億円で、貿易収支は1,871億円の赤字だった。赤字は4か月ぶり。輸出増は3か月連続で、1980年4月以来の高い伸びとなった。コロナ前の水準も上回った。米国向け（87.9%増）、EU向け（69.6%増）などが牽引した。

●緊急事態宣言、20日で解除

政府は6月20日、新型コロナウイルスの緊急事態宣言について、沖縄を除く9都道府県で解除した。東京や大阪など7都道府県は21日以降、宣言に準じる「まん延防止等重点措置」を適用、東京都と大阪府は飲食店の酒類提供を条件付きで認める。大阪府は2人以内に制限する。

●国交省、着陸料など1,200億円減免 航空会社と一体で基盤強化

国土交通省は6月22日、新型コロナウイルス感染拡大で旅客需要が激減している航空業界の路線網維持に向けた基本指針を発表した。今年度は空港使用料の減免などで計1,200億円の負担軽減策を講じる一方、航空各社には経営改善計画の政府への届け出を義務付けた。8月までに提出を求め、その後も半年に1度の頻度で実施状況を報告させる。

●国勢調査、人口5年で86万人減少

総務省が6月25日発表した2020年国勢調査の速報値によると、2020年10月1日時点の日本の人口（外国人含む）は1億2,622万6,568人で、前回調査（2015年）から86万8,177人減少した。2015年調査に続き、2回連続のマイナスとなった。人口増加率は東京が前回は上回る4.1%と最も高く、首都圏1都4県で80万人増の3,693万人となり、人口全体の約3割を占め、東京圏一極集中がより鮮明になった。

●国交次官に山田氏 観光庁長官に和田浩一氏

国土交通省は6月25日、栗田卓也事務次官が退任し、後任に技術系トップの山田邦博技監を起用するなどの幹部人事を式発表した。山田氏の後任に吉岡幹夫道路局長が昇格。次官級の国土交通審議官に石田優総合政策局長、観光庁長官に和田浩一航空局長を充てる。航空局長には久保田雅晴・公共交通・物流政策審議官が就任する。いずれも7月1日付。

●貸し切りバス237社が事業休止・廃止

新型コロナウイルスの影響を受け、4月末時点で全国の貸し切りバス会社237社が事業の休止・廃止を国に届け出たことが、国土交通省の調査で判明した。訪日外国人客が急減した2020年2月以降で、「コロナ禍の影響」を理由とした届け出分を集計した。地域別では、関東が79社と最多で、九州（29社）、近畿（27社）が続いた。

● 講演抄録

書籍『航空・空港政策の展望—アフターコロナを見据えて』出版記念

航空空港研究会の活動成果報告と
航空・空港の今後慶応義塾大学商学部
教授

加藤 一誠 氏



● と き 2021年5月14日 (金)

● と ころ オンライン会場

■ はじめに

今日は出版記念講演なので、本来ならここで書籍を披露したかったのですが、印刷所もコロナの影響で密になる作業がなかなかできず、現物は間に合いませんでした。表紙デザインだけご覧にいます。映画の予告編のような雰囲気仕上がりになりました。刊行は5月下旬を予定しています。

本書籍は、私が主査を務める航空空港研究会の活動成果をとりまとめたものです。編者は私の他に3名おられます。編集会議を何度も開き、今回刊行となった次第です。内容は第Ⅰ部から第Ⅴ部まであります。まず第Ⅰ部は航空需

要です。コロナ前の航空需要が増えてくる時の状況で研究会を開いており、コロナに関する記述はあとで加筆していただきました。続いて第Ⅱ～Ⅲ部は空港経営や地域の関係、そして第Ⅳ部はもっと大きな話を入れようと、空港航空を支える問題を扱っています。第Ⅴ部が今後の展望。最後は関西空港調査会の前理事長・黒田先生と私の対談で海と空の話をさせていただいています。

編著者、執筆者、執筆協力者総勢28名という大人数で制作いたしました。これは、研究者や実務の方々、そして国・地方の官の方々という、まさに産官学共同の成果です。

今回ページ数の全体制約と役割分担の公平性から、執筆者の方々にはかなり無理を言ってページ数を絞っていただいています。先ずもって執筆者の方々、協力者の方々に厚く御礼を申し上げます。

■ 第3弾となる研究会の成果本

この研究会は、設立からもう20年を数えます。首都圏と違い、関西ではなかなかこの

祝！ 関西空港調査会 成果本 第3弾



アフターコロナを見据えて

— 関西空港調査会 — 編

加藤 一誠
黒田 真二
黒田 真二

Prospectives on Aviation and Airport Policies

中央経済社

- 第Ⅰ部 航空需要の増大と対応
- 第Ⅱ部 受け皿としての空港活用
- 第Ⅲ部 空港・地域の持続可能な経営
- 第Ⅳ部 効率の基盤となる問題
- 第Ⅴ部 今後の航空・空港の論点

5月下旬 刊行予定

定価 3,520 円 (税込)

是非、ご購入をご検討ください

ような研究会は設立しにくい状況で、そのことは今も変わりません。当時、関西空港調査会で研究者の集まる場所をつくろうという動きが出て、私の師匠の故榊原胖夫先生が座長となって2000年に「航空交通研究会」がスタートしました。

その成果として初めて本として出版したのが『航空の経済学』（ミネルヴァ書房）です。おかげさまで好評を博し、第4刷まで版を重ねた本です。今はもう絶版かと思いますが、上にANA、下にJALの写真が入った表紙となっています。



第2弾で『空港経営と地域』（成山堂書店）という本をつくりました。執筆者は21人です。当時、空港に関する本はあまりなかったので、空港のプロにも入っていただいて研究会を開催し、その成果として発行しました。

そして今回が第3弾となります。

■研究会の特色

研究会は学会にもあるので、それとどう差別化するか、ずっとみんなで考えてきました。特色は三つです。20年続く研究会で、一貫したコンセプトがあります。

一つ目はまず、学（研究者）と産（実務家）がコラボして、ここに官（国や自治体）に入ってもらおうという方法です。今回はかなりダイナミックにやりました。講演会を行い、そこに研究者がコメントを付けるという少々強引とも言えるコラボを実現させました。事務局からかなり助言をいただき、どんなことをしようかと話

し合った成果です。

二つ目は非常にユニークです。学会では考えられない、メンバーの専門領域を横に拡大するというものです。もちろんテーマは航空空港ですが、ご自身の専門を少し広げて取り組んでいただきました。先ほど申し上げたように、実務家から講演いただき、そこに研究者の立場からコメントを付けていただきます。だから研究者の方は勉強しなければいけないわけです。しかもそれは『KANSAI 空港レビュー』に掲載されるので責任も生じます。そういう独特な研究会でした。

スライドに「交通研究者の存在意義は？」と書きましたが、交通研究というのは非常に歴史の長い領域です。明治時代から科目があり、関西でいうと大阪市立大学や神戸大学などですが、古い伝統のある学問です。規制緩和が進んで、一般的な産業になってきたものですから、交通自体も次第に研究者の数が減少してきたよ

うに見えます。そこで、我々も自分の殻に閉じこもるのではなく、せっかくの機会を活かして少しばかり専門を広げようと考え、皆さんにお声がけさせていただきました。そして先生方の賛同を得、研究会に参加いただいたわけです。よって、この研究会への参加は強制ではなく、先生方の意思によるものです。

そして三つ目はコロナです。研究会は参集して行っていました。書籍制作の段階になって新型コロナウイルスが広がり始めました。そこで、皆さんに分かる範囲、差し支えない範囲で

コロナに関する記述を追加していただくようお願いしました。

■研究会のリニューアル

当初の研究会は、2017年に「航空空港研究会」へリニューアルし、足掛け4年になります。最初は、前回の『空港経営と地域』で残ったテーマ、まだ扱っていないテーマを取り上げました。すなわち、第2弾の研究成果とこの研究会のブリッジにしようと考え、はじめの3回は前の研究会で積み残したことを取り上げたわけです。

研究会の記録(1/2)			
年月日	テーマ	講師(肩書は当時)	コメンテーター
2017年 10月19日	インバウンド誘客の裏にある自治体の努力	上田伸一(北九州市)	錦織剛 (株式会社日本空港コンサルタンツ)
	持続可能な地域航空を目指して	山村宗氏 (オリエンタルエアブリッジ株式会社)	加藤一誠
2018年 3月16日	関西エリアに於ける外国人観光客誘客の現状と今後の可能性 訴訟実務にみる空港事業者の法的責任	川端祥司 (レインボウパブリッシング株式会社) 菅原貴与志 (弁護士・ANAホールディングス)	西藤真一 (鳥根県立大学) 朝日亮太 (九州産業大学)
2018年 6月4日 2部制導入	信用格付けの視点からみた空港運営のリスク要因～海外事例との比較を踏まえて～	柴田宏樹(S&Pグローバル・レーティング・ジャパン株式会社)	加藤一誠
2018年 10月1日	LGCが空港の非航空系収入に与える影響について	横見宗樹(大阪商業大学)	
	最近における国際航空需要の動向と成田空港の取組み～第3滑走路の整備をはじめとする機能強化の取組みについて～	長田太 (成田国際空港株式会社)	横見宗樹

研究会の記録(2/2)			
年月日	テーマ	講師(肩書は当時)	コメンテーター
2019年 2月1日	複数空港地域(Multiple Airport Region: MAR)の観点からみた世界の地域航空輸送	松本秀輔(神戸大学)	
	佐賀空港の昔と今、そして、これから～有明佐賀空港から九州佐賀国際空港へ～	野田信二(佐賀県)	松本秀輔
2019年 5月24日	災害時の救援救助活動を支える空港～東日本大震災の教訓に学ぶ～ 多発する大規模災害と空港～東日本大震災と台風21号被害等の教訓を踏まえて～	引頭雄一(関西外国語大学) 轟 朝幸(日本大学)	
2019年 8月5日	オーバーツーリズムとDMOの役割	幕 亮二(北九州市立大学)	
	罪作りなインバウンドブーム	小池邦夫(株式会社鳳鳴館)	幕 亮二
2020年 1月20日	選雑空港の容量拡大方策と騒音影響	平田輝満(茨城大学)	
	関西の今後の航空展望	蒲生猛 (北海道エアポート株式会社)	平田輝満

前回の研究会ではまだインバウンドがそこまで熱を帯びていなかったので、インバウンドの話、そして離島航空などを含めた航空問題などから始めました。第2回目、弁護士でもあるANAホールディングスの菅原貴与志先生から、民営化の裏側にある話についてご講演いただきました。

続いて、2部制導入と書いてありますが、ここから第1部で研究者、第2部で実務家が登壇する2部制を導入しました。このように、2018年の第1部はまず研究者だけで集まって勉強し、その上で実務家に来ていただくことにしました。

■航空政策の必要性

航空はおそらく交通の中で急に、しかも最も大胆に規制緩和が進んだ領域です。これが進んできたのは2000年前後だと思います。「普通の産業になった」とよく言われるので、「政府の出番は不要ではないか」「今さら航空政策の本などいるのか」と言う人がいるのではないかと考えました。

本書の問題意識はそこから始まっています。そこで第1章に国土交通省航空局の大沼俊之課長（講演当時）にオープンスカイの話を書いたいただきました。インバウンドが増えた理由はオープンスカイ政策があったからだ、ということをお願いがために、これを1章においてスタートとしています。つまり政策の必要性を最初に述べていることになりました。

スライドで政策を図式化しています。第1章のオープンスカイは成田・羽田の容量拡大を前提にした話なので、次の章では成田・羽田の話をおき、続いてLCCの参入という形で、政策に沿っ

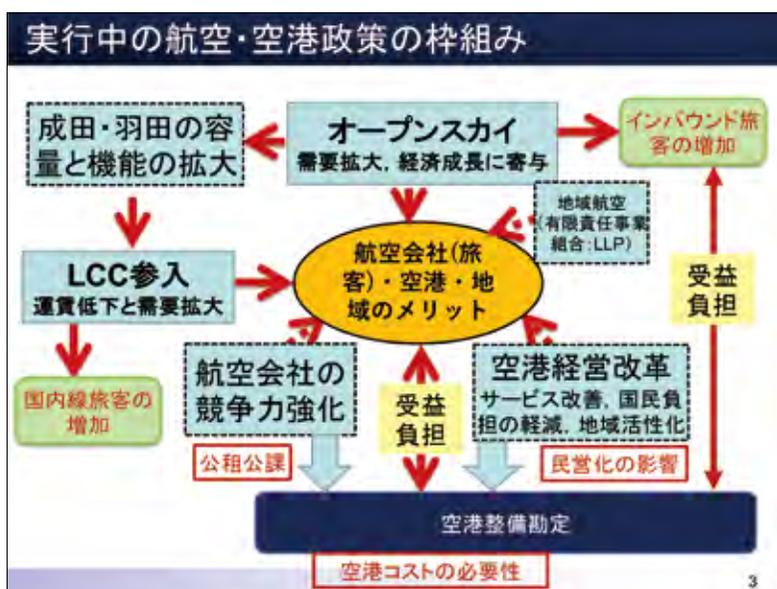
た章構成にしています。図で点線と実線を描き分けていますが、点線の囲みは現在進行中の政策であるとお考えください。この中で重要なのは成田・羽田の拡大です。成田はこれから第3滑走路を建設するという段階で、そこを長田太副社長（講演当時）に書いていただいています。

そして空港経営改革、いわゆる空港の民営化にはかなりのページ数を割いています。

最後に空港整備勘定です。空港整備勘定を正面から取り上げた本はあまりありません。空港を整備するためのポケット（財布）になっており、例えば地方管理空港でも整備の時は50%までここからお金が出ています。

空港はインフラです。道路では現在、インフラの維持管理費をいかに調達するかがポイントです。空港のインフラを今後どう維持していくかは、おそらくここと関係します。空港整備勘定はプール制のもとで業績のよいところは民営化されて出ていくから、その収入は見込めないわけです。空港の整備計画、民営化、空港整備勘定は非常に密接な関係があるのです。そのような意味で、空港整備勘定のことも本書では最後に取り上げました。

航空会社の競争力強化に関しては、JALが破綻した時に航空機燃料料の減免がありました。理由は変わってきているとはいえ、現在も続い



ています。さらにコロナではそれにプラスして政策が行われたので、この点についても本書では触れています。したがって、ほぼすべての政策を網羅しているのではないかと思います。

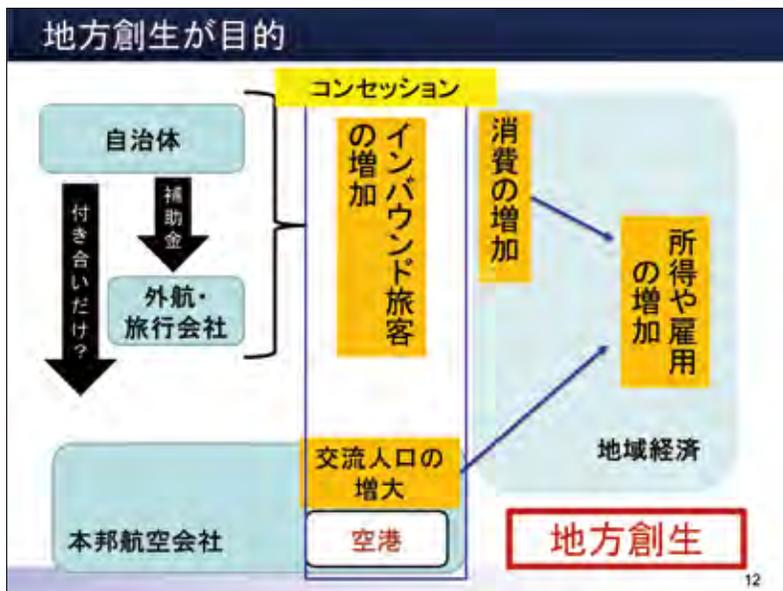
この図に書いていない政策が、安全政策と管制の政策です。安全については日本大学の轟朝幸先生に災害に触れていただき、管制は国土交通省航空局の石崎憲寛課長（執筆当時）にお願いして執筆いただいています。したがって、図に書いていないところは若干ありますが、この図が本書の構成と書いていただければと思います。

■空港経営改革（コンセッション）と地方創生

空港コンセッションについてお話いたします。これは先生方の意見を集約したのではなく、私見であることをお断りしておきます。

まず空港コンセッション、民営化の目的です。民営化の目的という、普通は企業の利潤最大化ですが、空港民営化の目的は、空港利用者の最大化を目標にしています。なぜなら、交流人口やインパウンド旅客が増えれば空港のお客様が増える、すなわち地域のためになるからです。したがって、コンセッションは民営化とはいうものの、空港の地域独占的性格があるので、それを道具にして地方を創生する政策であるという位置付けになっています。

図の左側で、自治体から補助金が出ているこ



とを示しています。インパウンドの担い手の航空会社というのは、8割方外国エアラインであるため、そこに自治体がインセンティブや補助金を払って来てもらっている構造があります。

一方で JAL、ANA を中心に、スカイマークや LCC などに対しては、言葉はふさわしくないかもしれませんが“お付き合い”だけといえるかもしれません。一部、自治体がお金を出して支援しているところはありますが、離島を除くと、地元が補助金を出して維持している路線は多くはありません。それが今コロナで羽田線

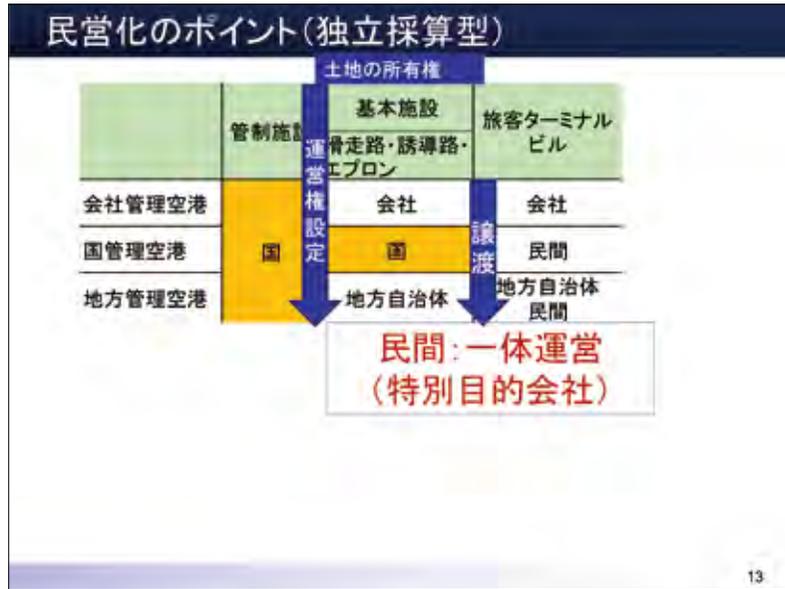
が減便され、自治体は改めて「羽田線は大事だったと痛感」という話になっているわけです。

民営化のポイントは、皆さんもよくご覧になっていることです。国が運営権を設定し、民間に一体運営してもらうもので、もう今さら説明するまでもないでしょう。

PFI の枠組みのなかで独立採算の方法を独立採算型としています。この方法では運営権を設定し、民間会社がお金を支払い、お金は特別会計の雑収入に入ります。払い方には二つのパターンがあります。一つは高松のように50億

円プラス消費税を最初に払ったところ。もう一つは福岡や北海道のように、一時金を払ってか

ら残りを毎年分割払いするところですよ。



■北海道は複数のコンセッションが併存

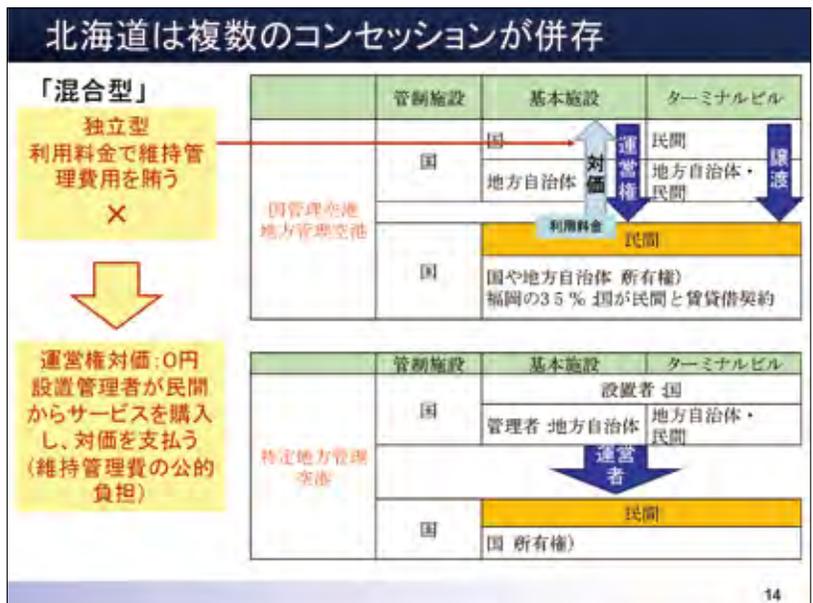
北海道エアポートの蒲生猛社長にも講演に来ていただきました。大阪空港の存続協定に立ち会われた方なので、その時のお話を伺いました。そのため、講演では北海道のコンセッションに関しては紹介だけにとどまったという経緯があります。その代わりに私から北海道のコンセッションを紹介させていただきます。

北海道では、七つの空港のコンセッションとなりました。このように複数空港の運営はバンドリングといいますが、北海道には「二つの複数」があります。

一つは国管理空港、特定管理地方空港、地方管理空港（地方管理空港は女満別）という三つの空港種別を運営することです。特定地方管理空港（旭川、帯広）については、設置が国で管理が地方自治体なので、運

営権が設定できず、よって運営者として民間に依頼するというパターンです。

もう一つは独立採算型と混合型があるということです。運営権対価がつくものは独立採算型となるのですが、空港収支が赤字の空港は、民間からすれば対価を支払えないということになります。そこで、空港の設置管理者が民間からサービスを購入し、対価を支払うサービス購入



型というタイプになります。つまり、空港の維持管理費用を公的負担で賄います。

このように、非常に複雑な形で北海道のコンセッションはできているわけです。

■混合型コンセッション

いま広島空港のコンセッションが最新です。ここまで、地方管理空港を中心に混合型のコンセッションも実施されていますが、解説した著作はそれほど多くありません。そこで本書では解説を近畿大学の横見宗樹先生にお願いしました。

混合型の意味するところについて説明します。お金を払ってでもやってもらうのは、自由度を高めて民間の運営者のノウハウを活かしてもらえるメリットがあるからです。特に長期契約が可能なので、エアサイドもランドサイドも運営者に委ねられるというメリットもあるといわれています。また、民間が公的部門からお金をもらって運営するのだから、公的部門のサービス購入額の少なさ、つまり公的負担の削減がポイントになります。本来自治体が行っているよりは安く運営するのが民営化のメリットとなるのです。

混合型について、特に関西でぜひお話ししておきたいことがあります。関西でニュースを見ると南紀白浜空港がよく出てきます。皆さまも

状況はよくご存知かと思えます。空港自体は、便が少なくお客様も少ないですが、それ以外のまちづくりでの貢献がニュースで報じられています。これは混合型の例です。鳥取空港も一体化して空港ビルに委託していますが、将来的には混合型の民営化を考えておられるということです。

■民営化空港を見る眼（私見）

今回のコロナ禍で特に思ったのは、土地・建物は全部国や地方自治体が持っているの、民営化空港には運営権しかないということです。事前の借金枠はあるとしても航空旅客がほとんどいない空港が運営権のみで借金ができるか、という難題をいきなり突き付けられることになりました。

飛行機が止まると日々のキャッシュフローが止まるので、借金を余儀なくされる、厳しい状況に追い込まれることになるからです。去年の5月くらいからかなり困っておられたということが想像できるわけです。

そこで、分割された運営権対価ということになりますが、福岡は毎年140億超、北海道は毎年20億円超を支払わなくてはなりません。北海道は運営権対価の2,200億円を一括で払う時にも借金しているので、その金利も払っていかなければならないという非常に厳しい状況に追い込まれました。収入が減っているので、活性化投資を大幅に減らさざるを得ないことになります。

熊本の場合は、当初からビルの建て替えを前提にしており、空港の規模を縮小して運営することになっていました。したがって若干他の空港とは事情が違い、予定と現実の差が小さくて済みました。その意味では助かったとはいうものの、支出以下の収入しか入らないことには変わりがなく、

混合型コンセッション(北海道一括)

空港名	運営会社	旅客数(万人)	運営開始	運営期間	SPCの構成
但馬	但馬空港ターミナル	3.8	2015年1月	5年	但馬空港ターミナル
鳥取	鳥取空港ビル	40.2	2018年7月	5年9か月	鳥取空港ビル
南紀	南紀白浜エアポート	15.4	2019年4月	10	経営共創基盤、みちのりHD、白浜館
旭川・帯広 (特定地方管理 空港)	北海道エアポート	180	2020年10月 2021年3月	30	北海道空港HG、三菱地所、東京急行電鉄、日本政策投資銀行、他13社
女満別	北海道エアポート	83.3	2021年3月		

注1) 現時点において国管理空港では正式には導入されていない

注2) 北海道の場合、7空港一括であり、ここではそのうちの一部を抜粋した

経営が厳しいことには変わりはないでしょう。

また、「経営のプロ」をつくるのが大きな命題としてありました。実際に見てみると、親会社の人事異動になっているのではないかという気がしております。社長さんが親会社に戻られるのです。もちろんそれでノウハウが引き継がれるならばよいのですが、今まで国の人事異動だったものが、親会社の人事異動になっているのはどうかなあ、とも思います。やはり「経営のプロ」づくりについては、エアラインに足元を見られないようぜひしっかりお願いしたいと考えています。

そして破綻についてですが、これはよく聞かれることです。実施方針などでは、運営ができない場合「『国または国の指定する第三者』に対して引き継がれる」と書いています。金融機関は運営権を買う時にお金を貸しているので、必ずモニタリングしているはずです。だから実務上、実際に経営が厳しくなったらそこでアラートが鳴るだろうといわれていたのです。

よく質問されるのは、海外のように破綻するのかということです。1年以上前ですが、ANA総研さんの『ていくおふ』という雑誌に、アメリカのインディアナ有料道路の破綻の事例——実際は破綻ではなく引き継いだ——を紹介させていただいています。マッコリーが道路の運営をギブアップし、一旦売却して次にIMFインベスターズが購入した時の状況を描写しています（ていくおふ№154 Winter 2019）。

日本の空港民営化で、そのような想定をしているのでしょうか。営業は継続しなくてはなりません、民営化してしまっているので、職員はその会社の職員です。となると、いつから運営できないのか、エアサイドの人材はどうするのか、そういうことを想定しているかという話になります。これはおそらく国で想定していると思いますが、実際には引継ぎなどクリアになっていないと私は考えています。例えば、国が破綻した運営会社に年度の途中でも人材を派遣できるのか、あるいはその破綻した運営会社にお金を支払って継続しなさいというのか、これは法律の問題でしょうが、その辺りが分から

ないのです。ただ、現状では運営会社の破綻はないようです。

民営化は万能薬ではなく手段です。民営化で全てを解決しようと思っていた地域があったかもしれませんが、しかし、空港は民営化されようがパブリックであろうが、地域における仕事は同じですから、苦境の時は地元が助け、一緒になって危機を乗り切っていただきたいと思っています。

民営化によって地域のあらゆる問題のソリューションになるという考えは、最適とはいえないのではないかと思います。特にコロナで、熱心な自治体とそうでない自治体とが分かってきたのではないかと思います。インパウンドにはブームに乗り遅れてやって来て、コロナになれば、早々に、今は空港に構っている場合ではない、とか言っておられます。これでは航空政策はできません。

■コロナと空港整備勘定

先ほど申し上げたポケット（財布）の話に戻ります。「コロナ」と「空港整備勘定」という全然違うものを結びつけたように思われるかもしれませんが、今回、国が航空会社の支援をされており、そのようなタイトルになっています。具体的には「ポストコロナを見据えた成長戦略の実現に向け、今後の機材投資などを支援する必要がある」ので、国が助けます。すなわち今後の成長戦略を描いてもらうためにヘルプしますとし、国は航空会社の支払う利用料を軽減しています。その他にも、航空機燃料税は現行の軽減措置で1万8,000円／kl、リットル換算で18円にしているのですが、それをさらに半減させて航空会社のキャッシュアウトを減らすなどの負担軽減措置です。エアポートの方にも先ほどの分割の運営権対価を猶予するといった政策を発表されています。しかし、1年猶予されても来年倍返しできるのか、難しいところです。財務的には単年度予算なので、5年や10年の猶予を、とは言えないのだそうです。運営会社からすると、1年後に払えと言っても無理という思いもあろうかと存じます。

日本とアメリカは制度が違うと言いつつも、

空港整備勘定は元々アメリカの信託基金を真似てつくったものです。アメリカはチケット税が中心ですが、日本の場合は航空会社が負担しています。アメリカは最初4月の段階で数カ月分の運営費として1兆円の援助を空港だけにしています。その辺りは、アメリカには国防の観点があるといわれるものの、彼我の差を感じた次第です。

空港の方からしても、エアラインの流れを止められたら、当然収入が入ってきません。航空も空港も同じ航空村の住人ですから、引き続き自治体・国には一緒に寄り添って見ていただきたいと考えています。

■空港整備勘定（歳入）

特別会計がどうなっているかを、私流に区分しました。先ほど申し上げたようなコロナの影響については、グラフの中で航空機燃料税の収入が減少していることから、わかります。そして着陸料収入も大幅に減っています。もちろん着陸料は、便数が減少しているから支払額も減るので、その影響もありますが、値引きもしています。

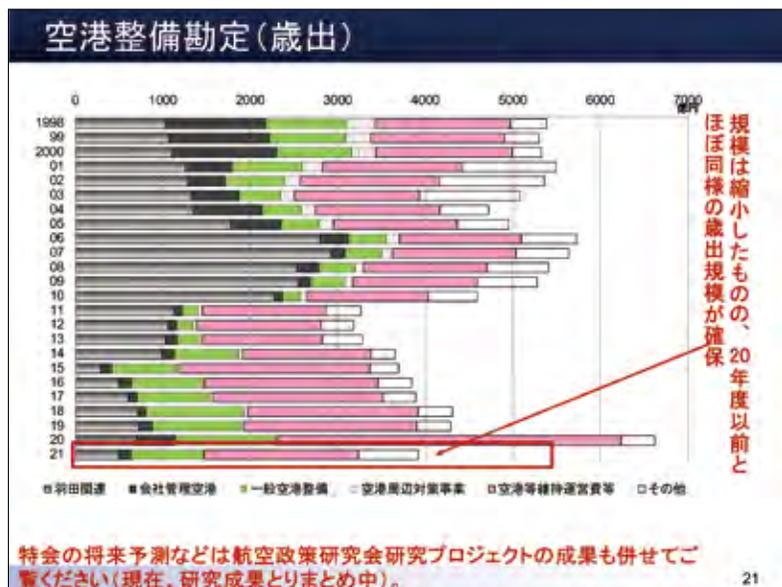
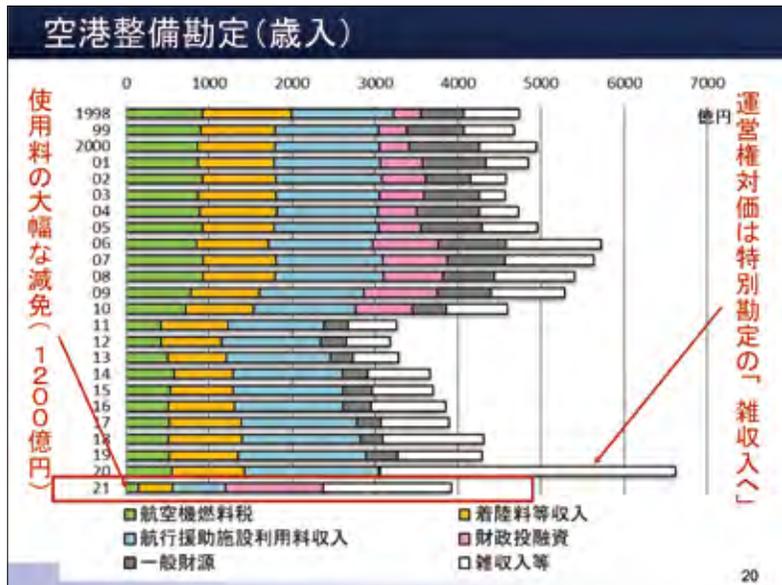
雑収入が随分増えたり減ったりしていますが、先ほどの運営権対価がここに入っています。2020年には、北海道エアポートが2,200億円を入れているので、一時的にドンと増えました。

2021年は収入が足りないので、財政投融資が久しぶりに登場してい

ます。2010年までは、羽田の沖合展開事業や再拡張事業で財投からお金を借りていました。その返却がほぼ終わろうかという時だったのですが、今回は不足前（たらずまい）を財政投融資から借りたということです。

■空港整備勘定（歳出）

歳出も私流に区分し直しています。「羽田関連」には中部・成田・関空も入っており、「一般空港整備」そして「空港等維持運営費等」が必要なお金として入っています。結局、歳出が



特会の将来予測などは航空政策研究会研究プロジェクトの成果も併せてご覧ください(現在、研究成果とりまとめ中)。

2020年以前とほぼ同じだけ必要なため、歳入の不足前を借金することになるわけです。

そもそも行政改革において、当時の空整特会すなわちこの空港整備勘定は、借金を返済するまでという約束がありました。しかし結局、また新たに借金することになるので、これを無くすのはおそらく難しくなった、重要性が理解されたと考えています。特会がなければ、これほど早いコロナ対策はできなかったのではないかと考えられるからです。

また、空港の利用者負担で空港を支えていくという航空局の考えも明確になりました。2019年までは若干の「一般財源」がありました。しかしこれを無くしています。このことは今後大きな意味を持ちます。私が勝手に解釈しているだけかもしれませんが、航空は航空で支えていくという意思表示をされたことで、今後、負担の問題をもっと体系的に考えていかねばなりません。

少し宣伝させていただくと、私が事務局の一人ですが、航空政策研究会という研究会でも先生方の研究プロジェクトを行っています。そこで特会の将来試算や負担の在り方の研究をしており、今後それが世に出てくると思いますので、ご期待ください。

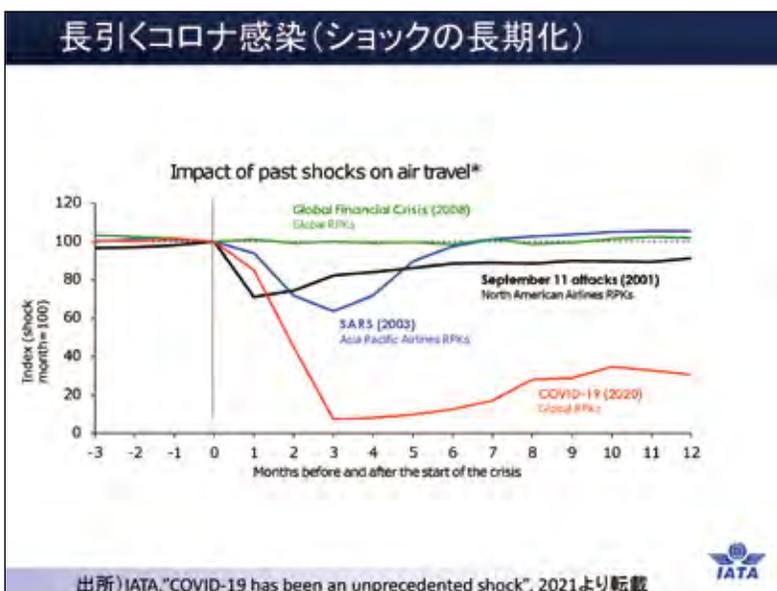
■ 長引くコロナ感染 (ショックの長期化)

IATAの2021年のデータをご覧ください。IATAはこれをどんどん改訂し

ています。去年の4月ごろはもっと楽観的で、コロナはもっと早く収束すると考えられていました。明らかにコロナ(Covid-19)は他のショックに比べて長く、インパクトが大きいですと言っています。

一方、回復シナリオでは、今年12月の段階では51%くらいしか戻らない、あるいはもっと下になるのではないかと考えられています。

2021年度で考えると、航空空港の収入はやはり引き続き厳しいであろうことはまず間違いありません。空港、エアラインは引き続きキャッ



シュを準備し、引き締めて取り組まざるを得ないと思います。

ただ、注視しておきたいのは、アメリカ・ヨーロッパはワクチン接種が進むと急激に動きが再開することです。もし大きなことがなければ、同様の動きがおそらく日本でも出てくると考えられます。そうなると国際線も徐々に動き出すでしょうし、この数字が変わってきますので、あくまでもこれは現時点の予測だにご理解ください。一見悲観シナリオに見えますが、逆にいえばすぐに変わり得るということです。

■ 緩やかな回復 (GDP 成長率と寄与度)

次に、日本経済のマクロ的な影響を見たグラフです。実質成長率の変化を対前年四半期ベースで見たものですが、まず2019年の第4四半期から景気が失速気味だったことが分かります。消費税増税によって消費が落ちたのが原因です。そこへコロナが来たのですが、2020年の第2四半期は国内だけの影響ではありません。

第2四半期は、前年同期に比べると大幅に輸出が落ちています。インバウンドが減少したことがここに現れています。インバウンドは非居住者の消費なので輸出と同じであり、インバウンド蒸発は輸出の急減になります。だから消費が落ちているということは、皆さま

のご想像のとおりです。輸出が減ると地域にとって厳しいのは言わずもがなです。インバウンドなき「緩やかな回復」と書いています。

■ コロナで変わった (と思う) 航空・空港の常識

コロナのまとめです。3密の回避とありますが、これは経済学的にいう「効率からの逃避」です。効率とはコストカットだけではなく、無駄なく多くの人を利用するということです。しかし多くの人が集まることを避けたわけですか



コロナで変わった(と思う)航空・空港の常識

三密の回避 = 「効率」(無駄のないこと)からの逃避

- ⇒ LCCモデルの修正 = インバウンドは戻るのか?
- ⇒ 効率 = Benefit/Costのさらなる縮小

永遠の在宅勤務や出張の消滅は疑問だが、

- ⇒ 経験者と通勤回避には正の相関 徐々に地方にも同じ動き
- ⇒ すでにコロナ前に戻っている業種がある(自動車など)

他産業の業績は航空を使わず回復したのは事実

時間を考慮しない主張が噴出

企業の投資行動には「立地慣性(投資後の移動は困難)」の存在

- ⇒ 短期的な地方分散の実現は容易ではない

ら、効率を諦めることに等しいわけです。

これをエアラインでいうと、「LCCは8割以上乗ってなんぼ」だったものを、3密になるのでやめてくださいとなるわけです。LCCが増えるとインバウンドが増える、その効果が小さくなるのです。

交通の場合は、お客さんの通行量を掛け算してインフラのベネフィットを考えていましたが、効率が悪くなれば、ベネフィットが減ってしまうのです。一方でコストは変わらないが、もしかするとコロナ関連でコストが増加するかもしれませんね。つまり交通インフラの世界では、効率が悪くなると言うことになるのではないのでしょうか。

そしてもう一つ、在宅勤務が永久に続くような話があります。出張もなくなると言っていますが、在宅勤務の経験者が多いほど通勤回避が多いので、在宅勤務が進んでいる東京などでは通勤の回避があり、地方はそこまで進めていなかった。しかし長期化によって徐々に地方でも同じ動きが出てきたということです。

一方で、コロナ前に戻っている業種があると日経新聞などで出ています。それは自動車です。つまり航空を使わずに業績が回復しているわけです。「あれっ、航空は要らなかったんだな」ということが分かってしまいました。私はむしろこちらがショックでした。航空なしに回復した業種は航空をどう思っているのかを知りたいなと思っています。出張がないだけが原因ではないだろうと思うのです。ただ、貨物は使ってくれています。だから貨物は非常に今業績がいい。船の運賃が上がっているので航空運賃も上がっています。そういうわけで貨物は別ですが、今後旅客便をどのように使われるか、を聞きたいと思っています。

「時間を考慮しない主張が噴出」と書きましたが、結局ワーケーションといわれているのは、企業自体が移っているのではなく、働く人が移っているのです。企業は、一度立地した場所から移動しにくいという特徴があり、これを立地慣性といいます。企業が移るのはやはり難しいので、短い時間で地方分散の実現はまだ少

し早いのではないかと、というのが私の意見です。

■日本が旅行先として選ばれる要因

関西には、2025年の大阪・関西万博という大きな目標があります。経済界などいろいろなスケジュールがそこに向かって進んでいるように見えます。コロナの中でも明るいのは、これがあったからだろうと思います。

私が中央大学の後藤孝夫先生、慶応大学の元ゼミ生・阪口雄哉氏と共に書いた章が本書にあるのですが、そこでまとめている内容と関係しています。先行研究もたくさんあります。

なぜ日本が旅行先として選ばれたかを考えておく必要があります。所得要因は、アジアの人々が豊かになってきたこと。つまりアジアの経済成長がどんどん人を押ししているから日本にたくさん来てくれたわけです。

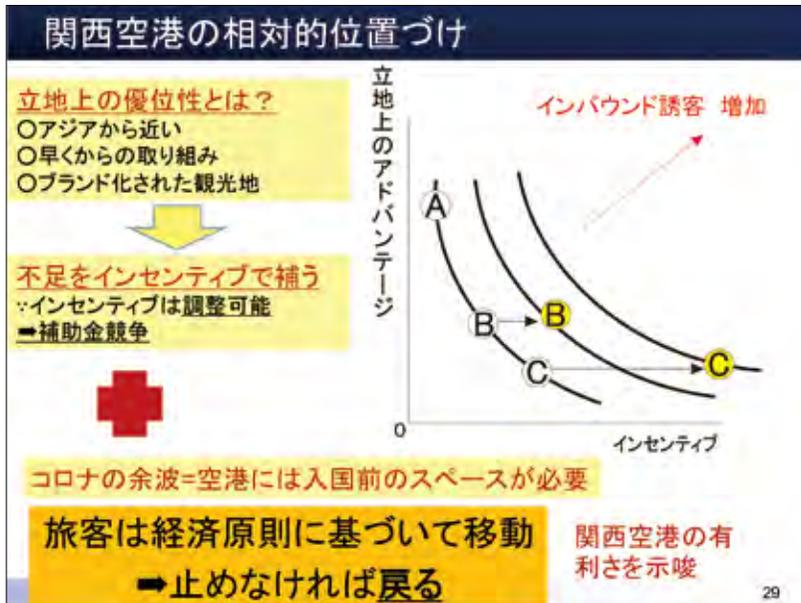
日本に引っ張られた要因は、アジア諸国から近いことです。インバウンドは新千歳を除くと西高東低です。西日本の方が多いのは距離が近いからです。手軽に旅行できるので、近い方が当然人は増えます。

もう一つの引っ張る要因は政策的なものです。まずビザの取りやすさ、そして非常に大きいのが各自治体のインセンティブです。外国エアラインに補助金を支払うのですが、これがコロナ前に値段が上がって“補助金競争”ともいうべき状況になっていました。

■関西空港の相対的位置づけ

まとめると、このようになります。まずアジアから近いこと。そして取り組みの早さ。早くからインバウンド誘致に取り組んでいるところは、それほどインセンティブが高くないのです。うまく値引き交渉しながら安くしてもらっています。さらにはブランド化。なぜそこに来るかということ、観光地としてブランド化されているからです。これらは、ロケーションアドバンテージつまり「立地上の優位性」とまとめることができます。

最初から取り組んでいた地域や、ブランド力のある観光地、関西はそれに当てはまると思い



ますが、そういうところがこのグラフの縦軸(立地上のアドバンテージ)では高いところにあることになります。では後発の地域、あるいはアジアから遠い、またブランド化されていないところはどうかというと、これをお金(補助金)で補うわけです。

例えば、Aに比べてBやCはアドバンテージが低い。Cは、お客さんを増やそうと思えば、インセンティブを多く出さねばなりません、Aは少ないインセンティブですみます。Cのような後発組の都道府県や自治体、あるいは少し条件の悪い自治体などがインセンティブを多く出したため補助金競争になっていたわけです。

これは経済原則そのものです。今はパタリと止まっています。もしここにコロナがなければ、二つの変数で話が進んでけりがついたはずでした。「うちは新参者だからインセンティブを払います」と言い続ければよかったのです。

コロナの影響で、空港では今後何が必要かという、検査のスペースです。もしウイルスに感染していればその人を隔離しなくてはなりません。検査スペースもたくさん必要になります。将来的には、技術革新によって狭いスペースですむかもしれませんが、スペースの確保はやはり重要でしょう。いちいち、空港から遠い

市内の中心部で検査をしていたのでは、旅客を待たせなければならないわけで、この条件で地方空港にインバウンド誘客は現実的ではありません。

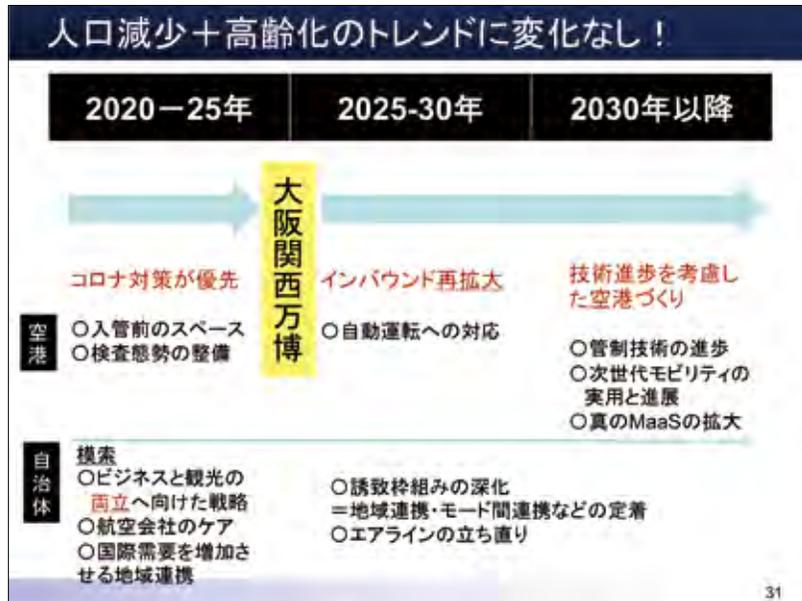
だから小さな空港にとってコロナは大きな障害になります。今までのように誰でも呼び込んでくるわけにはいなくなり、スペースの確保も必要になります。あるいは何か他の知恵や工夫が必要になるので、これがインバウンド関数に新たな変数として加わったということです。

新たな変数が加わっても、ここに書いてあるように旅客は経済原則に基づいて移動します。つまり所得要因や距離要因(立地上の優位性)に基づいて移動するので、インバウンド旅客は入国を止めなければいつかは戻ります。だから立地上恵まれた関西は、やがてインバウンド旅客が戻るだろう、経済原則がその論理を支えてくれるだろうと思っています。

■人口減少+高齢化のトレンドに変化なし!

空港の対策は、2025年すなわち数年先、10年先、さらに10年より先という三つのスパンに分けて考えるべきだと思います。

最初はコロナ対策でしょう。まず航空会社



や空港会社に力を付けてもらう時代、これが2025年まで。そして2030年までにはおそらく技術革新が加わってきます。インバウンドの障害も解消して再拡大してきます。

2030年以降になるとMaaSが一層進んで、空港がMaaSと結びつくための次世代の技術を考えなければいけません。そして本書でも触れているように、管制技術が進むので容量が増える可能性があり、飛び方が変わるかもしれません。そうしたことも含めて考えていくのがこの先の展望です。

■おわりに

はじめに申し上げた、「航空の自由化で政府の出番は不要。だから航空政策はいらない！」という意見への答えです。やはり政策は必要です。コロナは政府の重要性を改めて再確認させました。

そして本書の意義です。アフターコロナで、もう航空の書籍は売れないのではないかと出版社は懸念しています。しかしそうではないだろうと思います。先ほど申し上げたように、本書ではアフターコロナでも指針として使える原理原則を書いているので、これをベースにさまざまなオプションを考えていただければいいわ

けです。プラスアルファで、政策はやはり必要であると結論付けているので、将来の展望に役立つと考えます。

では、「展望する」の主語は誰か？それは読んでいただく方々です。誰を想定しているかというと、大学生はもちろん航空や観光に関心のある会社員といった方々を、対象読者としています。したがって難しい数式は一切出てきませんし、脚注も最小限にしているので、“文字は大きく、画面は白く”なっています。ぜひ皆さまもお手元に一冊、ご購入をお考えいただければと思います。

本書の作成に当たり事務局に多大なるバックアップをいただき、心から御礼を申し上げます。またこの場を借りて、政治家みたいなことを言うておりますが、支援者の皆さまには、関西空港調査会へのご支援を引き続きよろしくお願い申し上げて、私のお話を終わらせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

航空・空港に関する政策研究に取り組んだ最新の成果がここに!

『航空・空港政策の展望』 発刊

この分野を代表する多くの執筆者が航空・空港政策に関わる最新のトピックや事例を取り上げながら、政策の背景、しくみ、問題点などを解説。さらに、これからの航空・空港政策の未来を展望します。航空関係実務者必携の一冊です。



編著者のことば

航空・空港の領域は、21世紀に急速に自由化が進展しました。航空会社や民間委託された空港が自由な意思決定ができるようになるなど、ダイナミックな動きもあります。

しかし、人口減少の進むわが国の航空・空港分野に関わる企業はグローバルな競争を生き抜かなくてはなりません。同時に、災害対応や環境問題、コロナ禍からの早期回復など多様な課題を世界に先駆けて解決することが求められます。

その後押しのため、航空・空港政策の役割は大きくなっていくのではないのでしょうか。

本書では、多彩な執筆者が航空・空港政策に関わる最新のトピックや事例を取り上げながら、政策の背景、しくみ、問題点などを解説します。そして、これからの航空・空港政策の方向を示します。



本書の主な構成

第I部 航空需要の増大と対応

これまでの航空・空港政策の歩みを振り返り、新型コロナウイルス等、近年の情勢の変化を考慮しながら、今後の方向性を模索。

第II部 受け皿としての空港活用

具体例を交えながら、複数空港の活用や空港経営の方法について考察。

第III部 空港・地域の持続可能な経営

空港経営、特にコンセッションに焦点を当て、欧州

の事例をとりあげながら、民営化やインバウンド対応へのインプリケーションを導出。

第IV部 効率の基盤となる問題

航空管制、環境、災害、人口減少をキーワードに、経営とは別の視点から航空会社・空港の有する役割や課題について整理。

第V部 今後の航空・空港の論点

鉄道や自動車などの交通機関との関係や財源の観点から、今後の航空・空港政策における論点を提示。

ご購入

最寄りの書店、NET書店、あるいは右記弊社販売サイトよりお申し込みください。



ビジネス専門書Online
Business Technical Book Online

<https://www.biz-book.jp/isbn/978-4-502-38771-5>



●請求書が必要な場合等、お問い合わせ等は 株式会社中央経済グループパブリッシング 営業部 TEL: 03-3293-3381 までお願い致します。



3空港の運営議論、 関西エアポートがリードを

朝日新聞大阪経済部 筒井 竜平

関西、大阪（伊丹）、神戸の3空港を運営する関西エアポートが6月3日に発表した2021年3月期決算には、コロナ禍の影響が鮮明にあらわれた。まずはこの決算の内容を振り返りたい。

最終的なもうけを示す純損益は345億円の赤字（前年は335億円の黒字）に転落した。2016年4月に国から関西、伊丹の運営を受け継いで以来、初の通期赤字となった。売上高は前年比73%減の572億円、本業のもうけを示す営業損益は428億円の赤字（前年は524億円の黒字）だった。

3空港のうち主力である関空の国際線は近年、インバウンド（訪日外国人客）の増加で旅客数が右肩上がりだった。それが移動制限の影響で急減した。

ピークだったコロナ禍前の2019年3月期の2,289万人に対し、2021年3月期は99%減の21万人。関空の旅客数で約8割を占めた国際線需要が吹き飛んだ。運休も相次ぎ、発着回数は前年比78%減の3万1千回だった。

国内線も厳しく、関空全体の旅客数は前年のわずか8%、226万人にとどまった。伊丹と神戸の旅客数は、ともに前年比6割減となり、それぞれ581万人と121万人だった。

結果として、着陸料などの航空系収入は77%減の207億円。直営の免税店は多くが休業し、テナント料なども含めた非航空系収入は71%減の365億円だった。賞与カットなどコスト削減を進めたが、急激な減収には追いつかなかった。

財務も悪化しており、現預金残高は昨年3月末時点の1,280億円から今年3月末には928億円に減った。

山谷佳之社長は記者会見で資金繰りについて

問われ、「これまで蓄えたものがあり、この状況があと1年続いても大丈夫だろう」とした。業績の見通しについては「経費削減の努力は進めるが、抜本的なコロナからの回復がないと、黒字化は厳しい」と述べた。ほかの多くの企業と同じように、耐えて異常事態の収束を待つしかない苦境がにじんだ。

◇

4月に関空を訪れた際、がらんとしたターミナルを歩いて、大阪・ミナミの黒門市場を思い出した。かつては食べ歩きを訪日客でごった返したが、コロナ禍で人通りが急減。串焼き屋の店主は「外国人に頼り過ぎたツケがきた」と嘆いていた。訪日客増加の恩恵を大きく受けた反動が直撃する商店街と関空が、重なって見えた。

関西エアポートによると、1994年に関空が開港した当初、国際線と国内線の利用者比率は1：1の想定だったようだ。実際は訪日客増加により国際線が膨れ、コロナ禍前は8：2となっていた。国際線の受け入れ能力を高めるため、同社は今年5月、中核施設の第1ターミナルの大規模改修に本格着工した。約700億円の事業費の半額程度を政府が財政投融資で支援する方針だ。

ワクチン接種の広がりなどにより、需要は徐々に戻る見通しだ。国際航空運送協会（IATA）は世界の航空旅客輸送について、2023年には2019年の水準を5%上回ると見通している。2025年には大阪・関西万博も控える。同社は今回、コロナ禍で大きな打撃を受けたとはいえ、将来の回復を見越して準備を進めるのは運営事業者として当然だ。山谷社長は「回復が始まったときに、それをいち早く取り込むことが重要だ」とする。

一方、関空の国内線は低調だ。関空建設時は、

騒音問題を抱える伊丹空港の廃港を前提に国内線利用の移転を見込んでいたが、1990年に同空港の存続が地元自治体の要望などで決定。両空港で国内線を分け合う形となり、大阪の中心部から遠い関空は利用者が伸びていない。

2020年3月期の旅客数は、伊丹の1,576万人に対して関空は約4割の670万人にとどまる。国際線だけでなく、国内線利用者の利便性にも目配りが必要だ。



2018年4月に関西エアポートによる3空港一体運営が始まってから、3年が過ぎた。その効果を実感している一般利用者は、どれほどいるだろうか。一体運営のメリットを最大化するための施策を加速させてほしい。

3空港の運営については、過去の経緯や地元の事情が絡み合う。前述の通り、関空は伊丹空港の廃港を前提につくられたのに、結果として存続した。神戸空港をめぐってはさらに根深い「遺恨」がある。関空の建設予定地には当初、神戸市沖が浮上したが、神戸市は拒否。その結果、現在の泉州沖での建設が決まった。ところがその後、神戸市は今の神戸空港の建設計画を進めた。これに大阪府や関空の周辺自治体が反発した。

これらの複雑な事情を踏まえ、3空港のあり方についての合意形成の場として、経済界や地元首長らが協議する「関西3空港懇談会」が2003年に設けられた。事実上、運営に関わる意思決定の場となっている。

この懇談会で、「関空は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港」「伊丹空港は国内線の基幹空港」「神戸空港は神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港」などの序列的な役割分担が合意された。伊丹、神戸の両空港に対する運用時間や発着回数の規制も、過去の経緯を踏まえて関空を脅かすことがないように懇談会で合意されたものだ。

3空港一体運営が始まって、懇談会の枠組みは残った。2019年5月には、神戸空港の運用終了時間を午後10時から1時間延ばし、1日

60便の発着上限も80回に拡大することが懇談会で認められた。2006年に同空港が開港してから初の規制緩和だった。

一方、午後9時以降の発着が認められていない伊丹空港の規制緩和は、当面見送りとなった。焦点だった神戸空港への国際線の就航については、「国際化を含む空港機能のあり方の検討」との表現で2025年ごろまでの中期的な課題として位置づけられたただけだった。

昨年11月にも懇談会が開かれたが、議論の中心はコロナ禍への対応にならざるを得ず、神戸空港の国際化については方向性の確認にとどまった。

気になるのは、運営者の関西エアポートが議論を牽引できていないように見える点だ。懇談会の座長は関西経済連合会の会長が現在も務めており、協議の内容も関経連事務局が取りまとめる。

財界関係者は「一体運用が始まったのだから、本来協議の音頭をとるべきは事業者自身だ」と話す。2018年に開かれた懇談会后、神戸市の久元喜造市長は自身のブログに「3空港の一体運用が実現した今、実質的な運営主体である関西エアポートの意見を尊重する必要があることを申し上げました」と記した。

同社は「あくまで規制を前提として、より効率的な運用をめざす」との立場を強調するが、利便性向上につながる規制緩和には前のめりになっていいはずだ。

もちろん巨大インフラである空港の運営にはさまざまな要素が絡み、懇談会のような地元との協議の場も必要だ。ただ、そこに縛られすぎではスピード感ある効率化を実現するための民営化が肩すかしになりかねない。

関西エアポートには、どうすれば3空港全体の利便性を高めて利用者呼び込めるか、事業者の立場から積極的に意思表示することを期待したい。一体運営は、空港間の競争原理を犠牲にしているとも言えるだけに、民営化によって何をどう変えるのか、明確なビジョンを示すことは重要だ。その上で、懇談会で各方面との議論を深めればよいのではないか。



地域航空の現状と今後 —アフターコロナを目指して—

1. 地域航空の現状

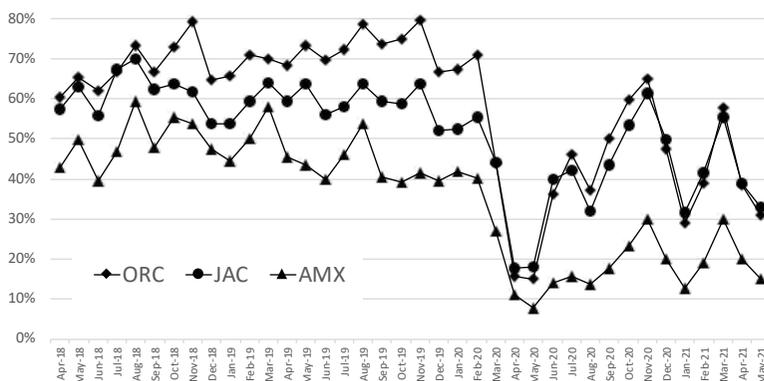
「地域航空」とは、離島あるいはそれに準ずる交通不便地域の、生活・交流を担う航空路線です。同路線を運航する航空事業者を「地域航空会社」と言います（国は「主に客席数30～70席程度の小型機（ターボプロップ機）により、離島その他の地方航空路線の運航に従事する会社」としています）。下表は国内の地域航空会社の概要です。日本エアコミューター（JAC）、天草エアライン（AMX）、オリエンタルエアブリッジ（ORC）はそれぞれ拠点を鹿児島・熊本・長崎に置く、九州の航空会社です。

表 地域航空会社の概要

会社名	日本エアコミューター(株)	(株)北海道エアシステム	天草エアライン(株)	オリエンタルエアブリッジ(株)	ANA ウイングス(株)
略称	JAC	HAC	AMX	ORC	AKX
主な運航線	奄美をはじめ西日本の地方路線	北海道内を中心	天草空港を中心	長崎離島を中心	ANAの地方線
資本関係	JALの子会社 JAL60.0%、奄美群島12市町村40.0%	JALの子会社 JAL57.2%、北海道19.5%、札幌市他6市町19.5%	JACと協力関係 熊本県53.3%、天草市他2市町26.9%	ANAと協力関係 長崎空港ビルディング(株)28.8%、長崎県11.0%、ANAホールディングス4.8%、大村市他7市町0.2%	ANAの100%子会社 ANAホールディングス100%
拠点空港	鹿児島空港	丘珠空港	天草空港	長崎空港	新千歳空港、福岡空港

出所)『航空・空港政策の展望—アフターコロナを見据えて』中央経済社

図 地域航空の座席利用率の推移



出所) 国土交通省大阪航空局資料より作成

3. 課題解決の道筋

このような地域航空会社が抱える構造的課題については、補助事業等による財政支援や機材整備の質の向上といった対応に加え、有限責任事業組合（LLP）との連携による抜本的な問題解決が期待されるところです。

九州では2019（R1）年度に、地域航空会社3社と JAL・ANA によって、地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合（EAS LLP）が設立されました。離島やそれに準じる地域の生活に重要な役割を果たす航空路線を持続可能とするために、各地域航空各社の経営の独自性は維持しつつ、安全推進体制の確立と安定的な運航確保ならびに効率化を目指したあらゆる協業深化の取り組みを、大手航空会社の協力も得つつ早期に促進していくこととされています。2023（R5）年度までの4年間の時限的な組織であり、設立から3年を経過した時点で取組状況を検証し、以降の対応を協議することとされています。

現在、「①安全・技術、②事業促進、③総務調達」の3つの分科会において、系列を超えたコードシェアや旅行商品の展開等による収益性改善や、運航や整備に係る規定類の統合、部品や資材の共有化、業務の委託化等による人員の合理的活用等の検討がなされていますが、アフターコロナの需要回復に備え、交通条件不利地域のアクセス交通としての本旨である地域住民の需要喚起のために、運航の信頼性を回復するための就航率の向上等に地道に取り組みつつ、EAS LLP における需給両面の連携・共同により、地域航空会社の構造的課題解決に具体的にどの程度の効果が期待できるか、実証実験的な評価と見える化が、残された僅かな期間に必要な喫緊の課題です。

【参考文献】

後藤洋政・幕亮二・中村彰宏（2020）「地域航空路線振興に向けた実証的アプローチと検証：天草路線と五島福江路線のケース」日本交通学会『交通学研究（64）』147-154

山村宗・加藤一誠「人口減少地域における航空の将来－地域航空」中央経済社『航空・空港政策の展望－アフターコロナを見据えて』182-189

関西国際空港 2021年5月運営概況 (速報値)

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

○発着回数 4,623回 (前年同月比 123%、前々年同月比 26%)

国際線： 2,665回
(前年同月比 95%)
国内線： 1,958回
(前年同月比 202%)

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 123% の 4,623 回、国際線は同 95% の 2,665 回となっております。

○旅客数 143,368人 (前年同月比 393%、前々年同月比 5%)

国際線： 13,104人
(前年同月比 265%)
国内線： 130,264人
(前年同月比 413%)

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 393% の 143,368 人、国際線は同 265% の 13,104 人、うち外国人は同 179% の 5,281 人となっております。

○貨物量 63,378t (前年同月比116%、前々年同月比 102%)

国際貨物： 62,973t (前年同月比115%)
積込量： 30,375t (前年同月比122%)
取卸量： 32,598t (前年同月比109%)
国内貨物： 405t (前年同月比623%)

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 115% の 62,973t 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6月16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5月分

【貿易額】

(単位：百万円、%)

	輸出			輸入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,383,222	133.2	22.1	1,155,807	114.2	17.9	227,415
管内	949,644	135.8	15.2	853,207	112.9	13.2	96,437
大阪港	355,782	141.8	5.7	386,736	99.7	6.0	△ 30,954
関西空港	436,853	123.8	7.0	316,830	121.3	4.9	120,023
全国	6,261,276	149.6	100.0	6,448,423	127.9	100.0	△ 187,148

【空港別貿易額】

(単位：百万円、%)

	輸出			輸入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	436,853	123.8	7.0	316,830	121.3	4.9	120,023
成田空港	1,017,886	145.4	16.3	1,320,460	139.3	20.5	△ 302,573
羽田空港	21,992	77.1	0.4	54,676	243.2	0.8	△ 32,684
中部空港	95,309	182.7	1.5	73,496	122.0	1.1	21,813
福岡空港	16,941	114.7	0.3	35,925	140.4	0.6	△ 18,984
新千歳空港	1,253	125.8	0.0	388	455.8	0.0	865

関西国際空港の出入（帰）国者数（2021年6月分速報値）

※2021年4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5月	2,001	65	3,280	106	3,983	128	2,902	94	12,166	392
2021年6月	2,361	79	4,342	145	5,314	177	2,518	84	14,535	485
2021年累計	22,632	125	25,465	141	25,676	142	18,230	101	92,003	508
前年同期	975,390	5,359	1,089,790	5,988	676,074	3,715	585,084	3,215	3,326,338	18,277
対前年同期比	2.3%		2.3%		3.8%		3.1%		2.8%	

※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

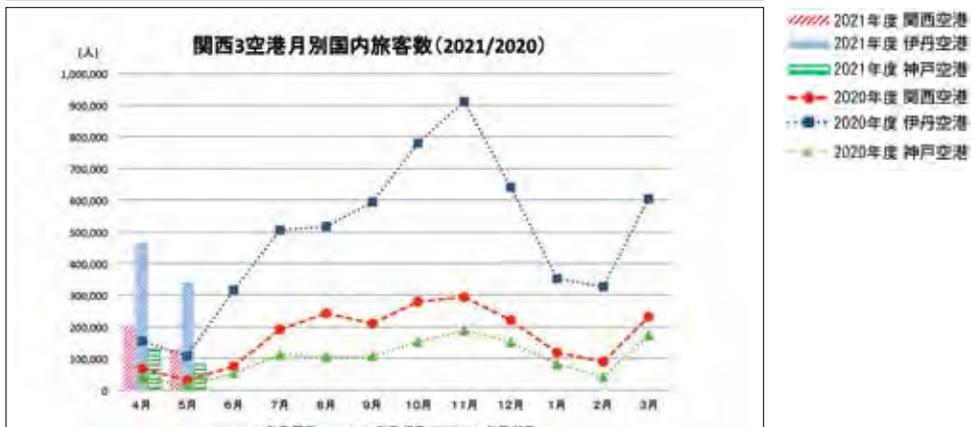
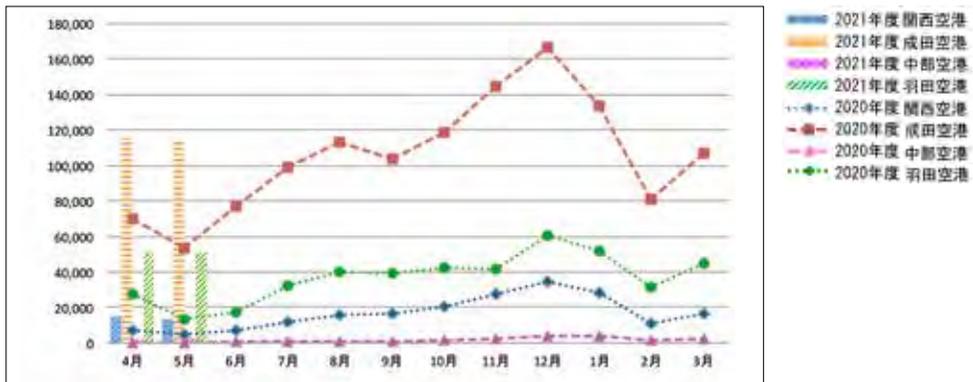
2021年5月実績【速報値】

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	2,665	95.2%	10,795	214.1%	13,460	171.7%
	関西	2,665	95.2%	1,958	202.1%	4,623	122.7%
	大阪(伊丹)	0	—	6,865	214.4%	6,865	214.4%
	神戸	0	—	1,972	226.4%	1,972	226.4%
	成田	8,103	117.2%	1,982	313.6%	10,085	133.7%
	中部	551	14.7%	3,208	100.0%	3,759	54.0%
旅客数 (人)	関西3空港	13,104	264.6%	554,242	366.3%	567,346	363.0%
	関西	13,104	264.6%	130,264	413.3%	143,368	393.1%
	大阪(伊丹)	0	—	341,533	320.5%	341,533	320.5%
	神戸	—	—	82,445	622.7%	82,445	622.7%
	成田	113,513	212.0%	216,161	598.7%	329,674	367.8%
	東京(羽田)	51,211	308.2%	1,428,709	429.8%	1,479,920	424.0%
	中部	2,800	56000.0%	162,159	509.3%	164,959	518.0%
貨物量 (トン)	関西3空港	62,973	115.0%	6,061	144.5%	69,034	117.1%
	関西	62,973	115.0%	405	623.1%	63,378	115.6%
	大阪(伊丹)	0	—	5,656	137.0%	5,656	137.0%
	成田	205,244	149.0%	—	—	205,244	149.0%
	東京(羽田)	40,720	240.4%	31,353	136.3%	72,073	180.4%
	中部	9,126	115.3%	644	113.0%	9,770	115.1%

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

- 関西空港調査会2021年度セミナー前編（2020年度調査研究助成事業調査研究発表会）（2021年7月16日開催）
- 「空港BCPの実効化に資する組織ガバナンスの構築に関する研究」
大西 正光 氏（京都大学防災研究所 准教授）
- 「空港アクセスと一体的な二次交通サービス改善のための統合型モビリティ・サービス需要創出効果分析：
関西利用訪日中国人観光客を対象として」
西井 和夫 氏（流通科学大学 経済学部 教授）

今後の予定

- 関西空港調査会2021年度セミナー後編（2020年調査研究助成事業調査研究発表会）

日 時／2021年9月28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。

〔調査研究課題〕

「航空貨物を含めた全世界国際物流シミュレーションモデルの構築」

柴崎 隆一 氏（東京大学大学院 准教授）

「認知症や発達障害など見えにくい障害者のスムーズな移動の実現に関する問題点の明確化と解決策の検証」

丹羽 菜生 氏（中央大学研究開発機構 機構助教）

事務局だより

▶ 我が家の末っ子の近況です。〈チワワ（5歳9か月）空港レビュー No.481、492で紹介〉

▶ 我が家へ来て早や5年半。体は小さい（2.3 kg）が、食欲旺盛で病気知らずの健康優良児。

私が帰宅しドアを開けると、しっぽを振り振り猛ダッシュでお出迎え。家族にとっては、とても可愛い癒やしの瞬間。

冬は布団からなかなか出ないのに、今の季節は朝5時前には起床（早い！）。散歩をしてご飯を食べるといふ、健康的なモーニングルーティン。（笑）

▶ 5歳ともなると、知恵もついてきました。自分のやりたい事は、右前足でねえねえと催促したり、僕を見て！とばかりにワンと一声。自己主張します。『あんたが大将』ですよ。

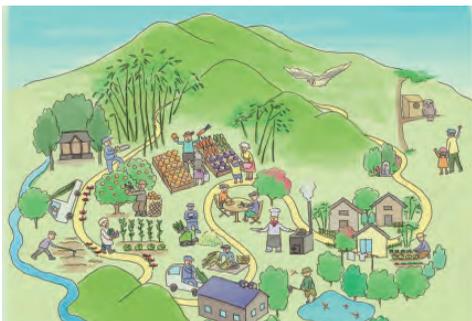
昨今の状況により在宅勤務が増え、一緒にいる時間が一番長い家族です。

（κ）



みんなが主役のまちづくり

ゆめみヶ丘岸和田(岸和田市)



岸和田市の丘陵地区に位置する、“都市・農・自然が融合したまち”ゆめみヶ丘岸和田では新しいまちづくりが進行中です。

ゆめみヶ丘岸和田では、豊かな自然を活用し、地域の方々とともに、地域資源である竹に関する取組が始まっています。令和2年10月にはアドベンチャーワールド(株)アワーズ)と「SDGsパートナーシップ協定」(通称パンダ協定)を締結し、竹の枝葉はジャイアントパンダに食べてもらい、残った幹部分を再利用し、竹あかりとしてイベントを盛り上げています。現在、竹製品を試作中で将来的にはふるさと納税の返礼品として全国へPRしていく予定です。

令和4年は岸和田市市制施行100周年にもあたり、令和4年3月27日(日曜日)にゆめみヶ丘岸和田まちびらきフェスタを開催します。当日は府営蜻蛉池公園や愛彩ランド等を主なイベント会場として行いますので、お誘いあわせのうえお越しください。

■問合先 岸和田市まちづくり推進部丘陵地区整備課
(ゆめみヶ丘岸和田まちづくり協議会事務局)
TEL 072-423-9658
ゆめみヶ丘岸和田まちづくり協議会ホームページ
<http://kishiwadamachikyo.com/>




ゆめみヶ丘
岸和田