



KANSAI 空港レビュー



No.513
2021.8

CONTENTS

- 1 | 巻頭言
「郵政創業150年」節目の年に
小方 憲治
- 2 | 各界の動き
- 10 | 講演抄録
バイデン新政権下のアメリカと日米関係
中林美恵子
- 22 | プレスの目
新型コロナ収束見据え先手打て
宮井 貴之
- 24 | 航空空港研究レポート
コロナウイルスの感染拡大と空港経営
引頭 雄一
- 33 | データファイル
・関西国際空港2021年6月分運営概況(速報値)
・関西国際空港2021年上半期運営概況(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港]2021年6月分(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港]2021年上半期分(速報値)
・関西国際空港の出入(帰)国者数2021年7月分(速報値)
・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2021年6月(速報値)

【表紙写真】「JAL A350-900 『みんなのJAL2020ジェット』」

JALの「みんなのJAL2020ジェット」3号機のA350-900です。

東京2020大会開幕直前の7月20日から運航開始した特別塗装機です。機体には「がんばろう日本!」の文字や機体左右で16名の選手が描かれ、尾翼はゴールドメダル色の鶴丸です。選手への応援だけでなくコロナ禍で暗い日本中へがんばろうのメッセージのようです。

なおポートサイドには描かれた選手は、体操の萱和磨選手、村上茉愛選手、橋本大輝選手、内村航平選手、テニスの錦織圭選手、ゴルフの畑岡奈紗選手、カヌーの羽根田卓也選手、空手の植草歩選手、車いすバスケットボールの香西宏昭選手です。

撮影：柴崎 庄司

「郵政創業150年」節目の年に



日本郵便株式会社
常務執行役員 近畿支社長

小方 憲治

1994年9月4日、関西国際空港の開港に伴い、大阪国際郵便局は国際郵便の通関交換業務を専門に取り扱う日本で二番目の「通関・交換専門局」として開局いたしました。（2021年7月現在、国際郵便の通関・交換局は全国に6局、うち専門局は3局）

2007年10月の民営分社化に伴い、郵便事業株式会社大阪国際支店と名称を変え、その後2012年10月、郵便局株式会社との統合を経て日本郵便株式会社大阪国際郵便局と名称を変更し、現在に至っております。

2013年には外国から到着する通常郵便物（航空便・SAL便）の通関交換業務を神奈川県川崎東郵便局に移管し、全国的に通関・交換業務のスリム化を行い、お客さまにお届けするまでのリードタイムの短縮に取り組んでまいりました。

また、国際交換局でありながら、関西国際空港島内の事業所さまからの大切な郵便物やお荷物をお預かりするとともに、島内に13箇所設置している郵便ポストの取集および事業所さまへの配達業務を行っております。

開局当初と比べますと、国際情勢は大きく様変わりし、郵便局で取り扱う郵便物にも変化が感じられます。

現在の外国あて郵便物につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大のため、引受停止となっている国々が増加しており、ピーク時と比較して取扱量は減少傾向であるのに対し、外国

からの郵便物は、ピーク時と同等以上の取扱量となっております。

また、郵便は主に旅客機を使用して運送することから、航空便が大きく減少している影響で、海外から社会悪物品を郵送するケースが増加し、税関等関係機関と連携して、社会悪物品の国内流通を水際で防ぐ役割は、これまで以上に大きなものとなっております。

郵便の創業者であり、日本近代郵便の父と呼ばれる前島密翁は「縁の下の力持ちになることを厭うな。人のために良かれと願う心を常に持てよ。」が信条でした。

少しずつ変異しながら新型コロナウイルス感染症が拡大し、未だ終息が見えぬ状況が続いておりますが、『郵政創業150年』となる今年は大きな節目の年度として、改正郵便法に伴うサービスの見直し（土曜日配達の休止、送達日数の繰下げ）、DXの活用による競争力の強化を行いつつ、エッセンシャルワーカーとして一人ひとりが最大限の力を発揮し、全国24,000のネットワークを生かして、お客さまのお手元にスムーズに郵便物やお荷物をお届けすることで、関西経済圏の「縁の下の力持ち」として貢献できればと考えておりますので引き続きよろしくお願いいたします。



各界の動き

関西国際空港

●ピーチ、女満別線就航

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは7月1日、関西～女満別線を開設した。1日1往復運航する。同社の女満別路線は2月に就航した成田に続き2路線目。

●ピーチの運航率、7月62.3%、8月82.8%

ピーチ・アビエーションは7月5日、国内線について7月の追加減便と8月の減便を発表した。7月19日から8月31日までの期間中、19路線で871便を減便する。運航率は7月が62.3%、8月は82.8%となる。

●初の五輪海外選手団、豪サッカー女子到着

東京五輪に出場する豪州の女子サッカー選手団37人が7月9日、チャーター機で関西空港に到着した。関空から入国する海外選手団の第1号となる。奈良市内で事前合宿した後、東京・晴海の選手村に入った。

●6月の出入国者数、2019年比99%減

大阪出入国在留管理局の関西空港支局が7月12日までに発表した6月の関西空港の出入国者数（速報値）によると、総出入国者数は前年同月の2.5倍の1万4,535人だった。コロナ禍前の2019年6月と比べると99%減だった。

●ルフトハンザ、ミュンヘン便の再開延期

ルフトハンザドイツ航空は、8月から順次再開予定だったミュンヘン発着の日本路線について、羽田線を9月、関西線は10月に延期した。

●関税支払いにスマホ決済アプリ

財務省は7月19日から成田、羽田、関西など6空港の税関で関税、消費税等の新たな納付方法として、スマホ決済アプリを利用した納付を導入した。利用できるアプリは、LINE Pay、au PAY。

●空港運用データベースを導入

山谷佳之関西エアポート社長とブノア・リュロ副社長が7月20日までに報道各社の取材に応じ、空港や航空会社、出入国在留管理局などの情報を一元化する空港運用データベース（AODB）を10月に導入することを明らかにした。山谷氏は「ハード面だけでなくソフト面でも空港運営を効率化していく」と語った。まず駐機場の割り当てに使い、運航に遅れが出た際に短時間で駐機場を変えるのが難しいが、素早く対応して影響が広がるのを防ぐ。2022年にはチェックインカウンターを弾力的に割り当てられるようにする。

●「国際線、来年夏には半分回復」関西エアポート社長

山谷関西エアポート社長は7月20日までに日本経済新聞の取材に対し、関西空港の国際線について「来年夏までには半分まで戻ると期待する」との見込みを示した。「もし国際線が半分に戻っても黒字化は難しい」としている。

●「ターミナル新設当面見送り」関西エアポート社長

関西エアポートの山谷社長が7月20日までに産経新聞の取材に応じ、「現在あるターミナルを徹底して使う」とし、当面第3ターミナルの新設はないことを明言した。

●上半期の旅客、2019年比94%減

関西エアポートが7月21日発表した2021年上半期（1～6月）の関西空港の利用状況（速報値）によると、総旅客数は新型コロナウイルス禍前の2019年上半期比で94%減の100万人だった。上半期としては1994年9月の開港以来最低。2020年上半期比では80%減となった。国際貨物便の発着回数は1万3,077回と30%増え、上半期としては過去最高だった。6月の総旅客数は2019年6月比95%減の14万411人だった。

●全体構想促進協、要望を決議

関西の自治体や経済団体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会は7月26日、空港をささえる重要機能の維持や新型コロナ感染の水際対策の充実・強化等を国土交通省に要望した。

●日本通運が定温倉庫を設置、代理店では初めて

日本通運は7月26日、関西空港の国際貨物上屋内に厳格な温度管理が可能な国際航空貨物の物流拠点としてNEX－PHARMA Logistics Hub Kansai Airportを新設した。航空貨物代理店が自社医薬品専用庫を空港内に設置するのは日本初。主に医薬品等の取扱いを想定している。

●護岸かさ上げ工事、ほぼ完了

関西エアポートは7月27日、2018年9月の台風21号による浸水被害を受けて実施してきた防災対策工事を報道陣に公開した。護岸のかさ上げはほぼ完了し、消波ブロックの設置も10月末に完成する見通し。護岸は1期島の約6kmを最大2.7mかさ上げ。工事は4月にほぼ完了した。さらに消波ブロックを、越波が大きかった東側と南側の護岸のうち約4.5kmにわたり約3万9,300個を設置。現在までに作業は約80%終えている。



クリック！

2018年の台風21号来襲時は、おもに東側と南側護岸を乗り越えて約230万～270万㎡の浸水があった。護岸かさ上げと消波ブロックの設置によって、21号並みの高波が押し寄せても浸水量は1万㎡に抑えられ、この量であれば既設の排水ポンプ（排水能力1時間当たり20万㎡）で対応することが可能としている。

●国交省、21空港を脱炭素拠点に

国土交通省は7月28日、成田空港や関西空港など国内21空港を脱炭素の取り組みを強化する重点空港に選んだ。太陽光発電設備の設置や空港車両の電動化などを先行して進め、2030年までに空港で温暖化ガス排出の実質ゼロをめざす。

●7月の感染者、15か国35人

厚生労働省によると7月中に関西空港に到着した旅客の検疫で15か国35人の新型コロナウイルス感染が確認された。インドネシア8人、ミャンマー6人、アラブ首長国連邦4人、フィリピン3人、アメリカ、イギリス、スペイン各2人、ガーナ、タジキスタン、ロシア、タンザニア、マレーシア、ペルー、チリ、イタリア各1人。

また同月中に変異株が確認されたのは5月7日～7月20日に入国した41人でほとんどがデルタ株だった。

＝ 大阪空港 ＝

●新型コロナPCR検査センターが開業

木下グループ（東京）と関西エアポートは7月14日、大阪空港ターミナルビル1階のレンタカーステーションに新型コロナウイルスのPCR検査センターをオープンした。最短4時間で検査結果がわかる唾液によるPCR検査のほか、約30分で結果がわかるクイック検査、新規導入のエキスプレスPCR検査を提供する。

●大阪空港交通など佐世保から大阪市内へ高鮮度物流の実証実験

ジェイエアと大阪空港交通、米倉鮮魚店、西肥自動車、Double Doorsの5社は、7月16日から7日間、長崎県佐世保市から大阪市内まで高鮮度物流の実証実験を行った。佐世保で獲れた鮮魚を西肥バスで長崎空港へ運び、ジェイエアが大阪空港へ。大阪空港交通のリムジンバスがなんばまで運び、飲食店で寿司などに調理して提供した。

●6月の旅客、前年同月比31%増、2019年比68%減

関西エアポートが7月21日発表した大阪空港の6月の旅客数は前年同月比31%増（2019年同月比68%減）の41万5,588人だった。発着回数は55%増（同36%減）の7,253回だった。

＝ 神戸空港 ＝

●FDA、松本線を1日2往復に増便

フジドリームエアラインズは7月5日、神戸～松本線を8月27日から1日1往復増便し、2往復にすると発表した。日帰りできるようになり、ビジネス利用でも利便性が高まる。

●関西エアポート社長「国際化検討先送り」

山谷関西エアポート社長が7月20日までに朝日新聞の取材に応じ、神戸空港の国際化についての検討を当面先送りする考えを明らかにした。関西3空港懇談会では国際化の検討時期を「2025年ごろまで」としていた。

●上半期の旅客数、26%減

関西エアポートは7月21日、神戸空港の2021年上半期（1～6月）の旅客数が60万1,601人（前年同期比26%減）だったと発表した。

＝ 首都圏空港 ＝

●「顔パス」搭乗が本格稼働

NECは7月12日、成田、羽田両空港で実証実験を行っていた顔認証による搭乗手続きについて、19日から本格稼働すると発表した。顔写真の事前登録で、チェックインから手荷物の預け入れ、保安検査、搭乗ゲートまで非接触で手続きができる国際線旅客向けのサービス。

＝ 中部国際空港 ＝

●2本目滑走路整備へ推進会議を設置

愛知、岐阜、三重3県と名古屋市、地元経済界などは7月29日、中部空港将来構想推進調整会議（会長・大村秀章愛知県知事）を設置し、初会合を開いた。中部空港の2本目滑走路整備に向けた具体的な将来構想づくりを進め2021年度内に策定する。

＝ その他空港 ＝

●広島空港、民営化スタート

広島国際空港会社は7月1日、広島空港の民間運営を開始した。三井不動産を代表企業に、東急、広島銀行、広島電鉄など16社が参加。国が管理する空港では仙台、高松、福岡、熊本、新千歳をはじめとする北海道7空港に続く6件目の民間運営となる。

●白浜空港で脱炭素化取り組み エアポート社、地域へ電力融通も

南紀白浜エアポート会社は7月6日、再エネ発電関連事業を手掛けるJAG国際エナジー（東

京)、建設コンサルタント、オリエンタルコンサルタンツ(同)との3者で脱炭素化に向けた連携協定を締結した。太陽光発電の自家消費のほか、周辺施設や地域への電力融通など脱炭素化に向けた取り組みを始める。

●大島空港の愛称は「かめりあ空港」に

東京都は7月9日、伊豆大島の都営大島空港の愛称が「東京大島かめりあ空港」に決まったと発表した。カメリアは伊豆大島に自生し、観光資源にもなっているツバキの英語名。応募のあった4,717の案から選ばれた。

航空・旅行

●三菱航空機、3月期最終赤字912億円

三菱航空機が7月1日公表した2021年3月期決算は最終損益が912億円の赤字(前期は5,269億円の赤字)だった。前期の三菱スペースジェットに関連する減損損失計上の影響がなくなったが、2期連続で債務超過となった。

●春秋航空日本の3月期、最終赤字75億円

春秋航空日本の2021年3月期決算は、純損益が75億4,133万円の赤字(前期2019年12月期は27億5,000万円の赤字)で債務超過が続いている。

●ボーイング787に構造問題、改修で一時的に生産削減

米ボーイングは7月13日、中型機787型機の生産に関連する構造的問題が見つかったため、一時的に生産ペースを引き下げると発表した。改修作業のため年内の出荷は約100機ある在庫の半分以上になる見通し。

●全日空・日航、8月まで国内線で追加減便

全日本空輸と日本航空は7月15日、7～8月の国内線を追加減便すると発表した。全日空は8月1～22日の運航率(2020年度計画比)を65%と7月に比べ15ポイント引き上げ、日航は8月1～31日の運航率(2021年度当初計画比)を7月比で3ポイント増の73%とする。

●日航・全日空、国内線キャンセル料免除終了

日本航空と全日本空輸が、新型コロナウイルス感染拡大に伴い免除してきた国内線航空券のキャンセルや搭乗日変更などにかかる手数料の免除を6月末で原則終了したことが7月15日、分かった。業績の大幅悪化などを考慮した。

●夏休みの国内旅行、コロナ禍前の44%減、JTB見通し

JTBは7月19日、夏休み期間(7月20日～8月31日)の旅行動向を発表し、帰省を含めて1泊以上の国内旅行に出かける人は4,000万人と推計した。2020年比では5.3%増加するものの、コロナ禍前の2019年比では44.8%減と、大幅な低迷が続く見通し。

●6月の国際航空貨物、混載輸出は93%増

航空貨物運送協会が7月20日に発表した、6月の国際航空貨物取扱実績によると、混載貨物の輸出件数は24万9,995件(前年同月比36.7%増)で、総重量は10万t(93.4%増)となった。1～6月の累計は、59万4,817tと前年同期比64%増えた。新型コロナウイルス禍前の2019年1～6月と比べても18%多い。

●日航、金の鶴丸ロゴで五輪応援、特別塗装3号機

日本航空は7月20日、東京オリンピック・パラリンピックの特別塗装機「みんなのJAL2020ジェット」の3号機(エアバスA350-900型機)を羽田空港でお披露目した。垂直尾翼に描かれた鶴丸ロゴが初めて金色になった。

●6月のホテル稼働率「底打ち」

ホテル専門の英調査会社 STR が発表した 6 月の国内ホテル稼働率は 24% だった。コロナ禍で過去最低水準となった 4～5 月の 1 割台から上昇した。集計対象の開館施設は 970 軒と前月から 3 割戻った。

●ジップエア、9月に成田～シンガポール就航

日本航空傘下の LCC、ジップエア・トーキョーは 7 月 21 日、成田とシンガポールを結ぶ路線に就航すると発表した。まず 9 月 7 日から 10 月 26 日まで週 1 回運航する。同社は国際線専業で 4 路線目となる。

●機内食通信販売、日本航空も開始

日本航空と JALUX は 7 月 21 日、国際線の機内食を「BISTRO de SKY (ビストロですかい)」として公式通販サイト、JAL ショッピングで発売した。3 種類計 12 食入りの場合は 9,790 円。

●デルタ、アメリカン航空が黒字化、航空需要回復

米航空大手 3 社の 2021 年 4～6 月期決算が 7 月 22 日、出そろった。新型コロナウイルスワクチンの接種進展で旅客需要が急回復し、純損益はデルタ航空が 6 億 5,200 万ドル (約 720 億円)、アメリカン航空が 1,900 万ドル (約 21 億円) のそれぞれ黒字となり、コロナ流行後初の黒字に転換した。ユナイテッド航空ホールディングスも赤字幅が大幅に縮小した。

●上期の旅行業の休廃業・解散が最多

1～6 月に休廃業・解散した旅行業の企業が前年同期に比べて約 2 倍の 96 件となり、過去最多になったことが 7 月 26 日、帝国データバンクの集計で分かった。ホテル・旅館業も約 1.6 倍の 104 件で過去 2 番目の多さ。

●日本航空でシステム障害、123便に遅れ

7 月 26 日午前 9 時半ごろから日本航空のシステムで障害が起き、国内の複数の空港で飛行機の離陸を見合わせた。別のシステムに切り換え午前 10 時 40 分ごろに復旧し、チェックインの手続きや出発を再開した。国内線 123 便に最大 1 時間 45 分の遅れが出た。

●日航、サブスクの実証実験

日本航空は 7 月 27 日、スタートアップの KabuK Style (カブクスタイル、長崎市) と連携し、定額で航空と宿泊を利用できるサービスの実証実験を 8 月に始めると発表した。羽田発着の 10 路線が対象となる。

●日航、国際線減便率7割

日本航空は 7 月 28 日、10 月までの国際線運航計画を発表した。9 月の減便率は 74%、10 月は 73% となった。

●お盆期間の予約、前年比1.4倍

航空各社は 7 月 29 日、お盆休み期間 (8 月 6～15 日) の予約状況を発表した。国内線は前年比 1.4 倍の 165 万 2,000 人、国際線は同 2.7 倍の 5 万 4,000 人だった。大手航空会社の国内線ではコロナ禍前の 2019 年と比べ 44% の水準だった。

●日航、追加減便で8月運航率71%

日本航空は 7 月 29 日、8 月の国内線 34 路線 517 便を追加減便すると発表した。8 月の運航率は前回 15 日発表から 2 ポイント低下して 71% となる。

●ANAHDの4～6月期、646億円の営業赤字

ANA ホールディングスは 7 月 30 日、2021 年 4～6 月期 (第 1 四半期) の営業損失が 646 億円だったと発表した。増収効果や事業構造改革の推進など費用削減効果から前年同期の 1,591 億円と比べ赤字額はおよそ 6 割減った。

●スカイマーク、40億円調達へ

スカイマークは7月30日、増資と劣後ローンによる総額40億円の資金調達を9月下旬に実施すると発表した。持ち株比率は増資後も変わらず、株主の投資ファンド、インテグラルと関連ファンドが過半数を維持する。

●スターフライヤー、機体の命名権募集

スターフライヤーは7月30日、航空機へのネーミングライツや機内シートスポンサーの募集を始めると発表した。8月6日からクラウドファンディングで資金を募る。機体のネーミングライツは1口300万円で最大11口。エアバスA320型機1機に、好きな名前やロゴなどを1か月間掲出できる。

関西

●近畿2府4県の路線価、8年ぶりに全府県で下落

大阪国税局が7月1日、2021年分（1月1日時点）の近畿2府4県の路線価を公表した。2府4県の対前年変動率の平均はマイナス0.9%で6年ぶりに下落した。景気低迷と訪日外国人客需要の蒸発も大きく影響した。大阪がマイナス0.9%、京都が同0.6%など2府4県がいずれも下落したのは8年ぶり。

●西日本の百貨店の売上高、6月は回復傾向

西日本の主要百貨店が7月1日発表した6月の売上高(速報)は、大阪市中心部の6店のうち、4店が前年実績を上回った。緊急事態宣言を受けて1か月以上休業していたが、6月1日に平日の営業を再開した結果、販売が急回復した。

●近鉄が列車の空きスペース使い貨客混載事業

近畿日本鉄道は7月1日、名阪特急・アーバンライナーを使った貨客混載事業「福山グリーン便」を福山通運と共同で開始した。車内販売の準備室として使用してきたスペースを使う。

●大商、スマートシティの共同実験場

大阪商工会議所は7月1日、人とロボットが共に暮らす未来社会の実現に資する「コモングラウンド」の共同実験場として「コモングラウンド・リビングラボ」を中西金属工業（大阪市北区）にオープンした。スマートシティ向けのサービスやアプリケーション開発を後押しする。

●南海電鉄、3車両の台車に亀裂6か所

南海電気鉄道は7月1日、高野線などを走る3つの車両の台車から、計6か所の亀裂（4.5～20.5cm）が見つかったと発表した。一部はすでに修理をし、運行を再開している。

●奈良県が五條市に2,000m級滑走路建設、防災拠点めざす

奈良県は7月5日、南海トラフ地震などに備えた奈良県大規模広域防災拠点整備基本計画を策定し、五條市内に2,000m級の滑走路を整備する計画をまとめた。紀伊半島エリアを広くカバーする防災拠点とし、段階的に整備する。2,000m級滑走路の3期工事の終了は、整備開始から20年目を想定している。

●井上万博相「万博機に関西のインフラ整備を」

井上信治万博相は7月6日、大阪市内で開かれたシンポジウム「関西のインフラ強化を進めるために」（産経新聞社など共催）で講演し、2025年大阪・関西万博に関連するインフラ整備の支援要望について、「万博を機に関西が発展したというレガシー（遺産）をしっかりと残していかなければならない」と述べ、実現に意欲を示した。

●JR西日本、ホテル子会社を減資へ

JR西日本グループのジェイアール西日本ホテル開発（京都市）が、資本金を180億円から1億円に減資することが7月6日、分かった。同社はグループのホテルチェーン全体を統括する

ほか、ホテルグランヴィア京都とホテルヴィスキオ京都を運営している。新型コロナウイルス感染拡大の影響で業績が悪化しているため。

●京阪電鉄、運転本数15～20%減へ

京阪電気鉄道は7月8日、9月25日から列車の運転本数を平日で約15%、土日祝日で約20%減らすと発表した。2019年と比べ2021年は平日で3割、休日で4割程度鉄道の利用者が減っており、電気代や乗務員の人件費などのコスト削減を図る。

●京都市除く京都府、2020年の観光客数22%減

京都府は7月12日、京都市を除く府内の2020年の観光動向の調査結果を公表した。観光客数は前年比22%減の約1,626万人、観光消費額は34%減の約603億円と落ち込んだ。

●大阪・関西万博、米国と韓国が参加表明

井上万博相は7月16日、米国と韓国が2025年大阪・関西万博への参加を正式表明したと明らかにした。表明は計48か国5国際機関となった。

●近畿運輸局長が就任会見「MaaSを推進」

近畿運輸局の金井昭彦局長は7月16日、就任後初の記者会見を開き、「観光と交通を結びつける次世代移動サービス（MaaS）に関して関西全体で連携しなければいけないという機運を感じる。その旗振り役に挑戦したい」と話した。

●6月の大阪のホテル稼働率25.6%

日本経済新聞社が7月17日まとめた大阪市内の主要13ホテルの6月の平均客室稼働率は前月より12.1ポイント高い25.6%だった。6月下旬に新型コロナウイルスの緊急事態宣言からまん延防止等重点措置に移行したことを受けて改善した。前年同月比では7.4ポイント高い。

●兵庫県知事選、斎藤氏が当選

任期満了に伴う兵庫県知事選挙は7月18日投開票され、総務省出身で元大阪府財政課長の斎藤元彦氏（43）＝自民、維新推薦＝が前兵庫県副知事、金沢和夫氏（65）ら無所属新人5人による争いを制し、初当選した。自民県議らが金沢氏を支援し、県政史上初めて自民分裂選挙となった。

開票結果。

当	858,782	斎藤 元彦	無新（自民・維新推薦）
	600,728	金沢 和夫	無新
	184,811	金田 峰生	無新（共産推薦）
	140,575	中川 暢三	無新
	46,019	服部 修	無新

●新幹線延伸担う機構に私鉄7社から出向

開業が1年延期された北陸新幹線の延伸工事などを加速させようと、近畿日本鉄道など大手私鉄7社が、新幹線の線路や施設の建設を担う独立行政法人、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（横浜市）に技術者を出向させる。技術者不足の機構の支援が目的だが、自社の技術力向上を図る狙いもある。10月までに計28人が順次、出向する。

●和歌山IR、事業者正式決定、投資規模約4,700億円

和歌山県は7月20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IR投資会社、クレアベストグループの関連会社クレアベストニームベンチャーズ（東京）を事業者として正式決定したと発表した。同社の計画では投資規模は約4,700億円で、2027年秋の開業を目指す。

●大阪IRの投資は1兆円規模、MGMグループ提案

吉村洋文大阪府知事は7月21日、府・市が誘致を目指すカジノを含む統合型リゾート（IR）について、米MGMリゾート・インターナショナルとオリックスの共同グループから投資額1兆円規模の提案を受けたことを明らかにした。松井一郎大阪市長は同日、「事業者の経営環境をみても一挙に（開業する）というのは厳しい」と述べ、部分開業後の段階的な整備も含めたものとの認識を示した。

●6月の近畿輸出額、38.7%増

大阪税関が7月21日発表した6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38.7%増の1兆6,083億円と4か月連続で前年実績を上回った。経済活動が停滞した2020年の反動があったほか、中国や米国の景気回復がけん引した。

●大阪・関西万博、ポルトガルが参加表明

井上万博相は7月20～21日、2025年大阪・関西万博への招請活動のためにフランスとポルトガルを訪問した。ポルトガル外相との会談で参加表明があった。表明は計49か国・5国際機関となった。

●南海電鉄の4～6月期、最終黒字に転換

南海電気鉄道が7月30日発表した2021年4～6月期の連結決算は、最終損益が6,800万円の黒字（前年同期は25億円の赤字）だった。1回目の緊急事態宣言が発令された前年同期と比べ鉄道利用者が増え、運輸業の損失幅が縮小した。

国

●東京都に4度目の緊急事態宣言、大阪府など4府県の「まん延防止」延長

政府は7月12日、東京都を対象に新型コロナウイルス対策の緊急事態宣言を発令した。沖縄県への宣言と埼玉、千葉、神奈川、大阪の4府県で適用する「まん延防止等重点措置」は延長する。いずれも8月22日までで都への宣言発令は4度目。重点措置を適用している地域のうち北海道、愛知、京都、兵庫、福岡の5道府県は11日に解除した。

●カジノ解禁へIR整備法を全面施行

政府は7月13日、カジノを含む統合型リゾート施設（IR）整備法のうち、国内でカジノを解禁し、ギャンブル依存症対策などを定めた条項を7月19日に施行することを閣議決定した。これで同法は全面施行となる。

●6月の訪日外国人、2019年比99.7%減

日本政府観光局（JNTO）が7月21日発表した6月の訪日外国人客数は9,300人（推計）だった。2019年同月比で99.7%減。

●首都圏3県・大阪への緊急事態宣言拡大、東京・沖縄は延長

政府は7月30日の新型コロナウイルス対策本部で、埼玉、千葉、神奈川の首都圏3県と大阪府に新型コロナ対策の緊急事態宣言を発令すると決定した。期間は8月2～31日まで。8月22日までの東京都と沖縄県への宣言も31日まで延長する。宣言の対象は計6道府県に広がる。飲食店の酒類提供は一律停止する。北海道、石川、京都、兵庫、福岡の5道府県は「まん延防止等重点措置」を新たに適用する。

バイデン新政権下のアメリカと 日米関係

早稲田大学社会科学部
教授

中林美恵子 氏



●と き 2021年6月1日（木）

●ところ オンライン会場

■はじめに

本日はお招きいただきありがとうございます。本来なら皆さんの顔を拝見し、どの辺りにご興味があるのかを探りながら話すのですが、今日はリモートなので、もしかしたら私の方で反応がずれてしまうかもしれませんが、お許しいただければと思います。

話を始める前に、なぜアメリカの国内政治や国際政治、日米関係などがビジネス界に関わってくるのかについて触れます。これは、今まではなかなかピンとこなかった側面が大きかったと思います。私自身も政治と経済はどちらかというに分かれた領域だとのイメージがありました。

しかしながら、トランプ政権を経てバイデン政権になり、アメリカの一強といわれる覇権がどんどん小さくなっています。これは、相対的に中国が大きくなり、安全保障も経済も影響力を増してきたことに起因します。アメリカが一強でなくなると、安全保障も何もかもアメリカに任せて日本は経済活動を一生懸命やっていけばいいのだ、という時代ではなくなってしまっているのではないかと思います。

日本のビジネスにとって、アメリカの国内政治は本来あまり関与せずともよかったものです。しかし政権が大きく変わってアメリカ国内が分断されたり、格差が拡大したりと不安定になっています。そしてもちろんパリ協定も、環境も、インフラ投資など、さまざまな政策が内部の理論で変わっていています。

これに日本は全く関係ないという見方はもうできません。ビジネスの世界にいれば、アメリカの国際政治や国内政治のルールやからくり、あるいは回し方が、基礎知識としてどうしても必要になってくる、そんな時代に入ってきたのかなと昨今感じている次第です。

■バイデン大統領、初めての記者会見

2021年1月20日からバイデン政権が始まってゆうに100日を超え、バイデン政権がどんなものが徐々に見えてくるようになりました。

78歳のバイデン氏は当初、飛行機のタラップを駆け上がるのに2回も3回もつまずき、「こんな年寄りで大丈夫か」「こんなによろろしていて大丈夫か」という声も上がっていました。さらには「もしや認知症?」「失言が非常に多い」など、いろいろ言われていました。

興味深いことに、今は周りがかっちり固めている様子が分かってきます。それが最初に現れたのが、65日目、2021年3月26日にようやく開催したバイデン大統領の初めての記者会見だったと思います。今からいくつか、バイデン政権のことがよく分かるスピーチやイベントを挙げていきますが、その筆頭がこの記者会見です。大統領が手元にメモ帳を持っています。

トランプ政権の時の記者会見は、密集するくらい小さな記者会見場にたくさんの記者たちを入れ、「はい君、はい君」とランダムに指してやり取りをしていました。結構オープンでフラ

ンクな感じでした。CNN が質問すると「フェイクニュースだ」と罵るなど、相当な丁々発止もありましたが、バイデン大統領はまずそういうことがありません。

最初の記者会見を見て、まず特徴的だと思ったのがこのメモ帳です。そして大きな記者会見室で記者たちはまばらに座っていました。このメモ帳だったか、もしかしたら机の上に置いてあるもう少し大きなメモだったかもしれませんが、それを見ながら、一人ひとり大統領が報道機関と記者の名前を呼んで順番に質問させるのです。全部がシナリオ通りに進みます。

クレイン氏という人物が大統領の首席補佐官を務めています。彼がワシントンのインサイダーであり、インサイダーだからこそ周りをきちんと固めてバイデン大統領を守っているようです。睡眠時間も休憩時間もしっかり確保し、体調コントロールを万全に整えているという話が聞こえてきます。したがって、かなりコントロールされているというのが大きな特徴の一つではないかと思います。

■初めての記者会見の内容とは

その写真から見えることはともかくとして、中身が問題です。まずワクチン接種を4月末までに2億回と言っていましたが、実際は2億2,000万回実施しました。当初目標は「100日間で1億回」としていたので、倍以上の速度を実現したことになります。公言よりも実現した政策の方が高いハードルを越えていたということで、評価が高くなります。これは老獪な政治戦術かもしれません。公言したことよりも実績を高くすることによって、「思ったよりやるじゃないか」という評価を得る最初の戦術であった可能性があります。

バイデン大統領は「自由や人権を重視するアメリカは中国による人権蹂躪^{じゅうりゃん}には容赦なく声を上げ続ける」と早速中国を想定した演説に入っています。そして中国の軍事的な脅威の増大に対しても、国際秩序という言葉を使って警戒感を示しています。

日本は中国と地理的に近く、輸出相手として

はアメリカよりも中国の方が金額的に大きくなっています。日本にとって中国は非常に重要な経済の相手国なので、中国とアメリカがどうなるのかは、アメリカの国内政治の反映であることも含め、私たちにとっては本当にのっぴきならないビジネス上の問題になっていると言っていると思います。

「民主主義と専制主義の戦い」であることを、早速この記者会見でも言っています。これは後に紹介する議会での演説でもしっかり使っています。バイデン政権の特徴とは結局、民主主義と専制主義の戦いに集約されていくように思われます。その他にも多くの政策の細かい案件が出てきますが、労働者層を中心としたインフラ投資も含めて民主主義と専制主義の戦いなのだという事です。

次に紹介する、大統領が議会で行った演説の中にも入ってきますが、北京で自然エネルギーの部材をつくるのなら、なぜピッツバーグでできないのか、とさえも言っています。要するに、労働者層でも、中国のような専制主義に負けるのではなく、アメリカがそういう物をつくることによって「民主主義は負けてはいけない」というロジックに、（無理矢理のようでも）全部結び付けていくようなスタンスを取っていることが如実に表れています。

その他にも記者団から質問がありました。「北朝鮮はどうするのか」「アフガニスタンはどうするのか」、また「2024年の大統領選挙には出るのか」なども。また、フィリバスター（議事妨害）は何もかもバイデン大統領にとってはネックになる部分ですが、その話にも及びました。

そして、不法移民といわれる越境者が、人権蹂躪だとされるほどひどい状態で隔離されているようなので、大統領は今でも全力で、メディアのカメラを入れないようにしているようです。これはトランプ政権から引き続き予算が少なく、そういう人々のための施設にお金をかけてこなかったこともあるのですが、バイデン政権になってから、アメリカに入国しやすくなったと期待した人たちが国境に殺到してしまい、本当に人権蹂躪ともいえる悲惨な状況になっていることもアキレス腱に

なっている側面があります。

そして地球温暖化です。地球温暖化は、まさにバイデン大統領がパリ協定に戻る決断を下したことを皮切りに、今後私たちをも含めて中国やアジアを巻き込んでいこうとしている部分です。これはヨーロッパと一緒に進めていくことになると思いますが、日本も乗り遅れないように動く必要があります。

■バイデン氏議会演説：施政方針

もう一つ、演説でバイデン新政権をよく表現しているものといえば、やはり2021年4月28日の議会での演説です。「State of The Union Address」と呼ばれるこの演説は、日本でいう所信表明演説のような位置付けです。

ここには、先ほどの記者会見で述べたことと同じ内容もずらりと並んでいます。コロナ禍で自分はどんなに素晴らしいことを行なったか、ということから始まっています。

この施政方針で注目すべきは、国内向けの計画を二つ出したことです。一つはブルーカラーのための青写真、つまり「米国雇用計画」です。もう一つは教育、育児サービスの拡充です。「米国家族計画」と称してこの二つを出しました。

同盟国と歩調を合わせることも強調しています。これもまた「民主主義と専制主義の戦い」であり、全部の筋がそこに集約されていく形になっています。

■歴代の一般教書に対する国民の支持率

同議会演説の後、CNN が世論調査を行いました。トランプ氏が毛嫌いしたりベラルなCNN が行なう調査なので、バイデン氏にとって有利に出るのではないかとされており、私もそう思っていました。すると、バイデン大統領は51% と、最近の大統領では最低の支持率でした。

これは何を意味するのでしょうか。かつての大統領たちに比べて“面白くない”ということでしょう。「期待を裏切るような意外な発言があるのでは」「何かサプライズがあるのでは」

といったドキドキワクワクするようなものを出せない大統領だと思われたと。

しかし私は、バイデン大統領の演説は非常に整っていたと感じました。首尾一貫して整っており、よく詰められ、よく考えられている演説だと思いました。とはいえテレビでは食いつきがよい、面白いといった点も重要になってきます。CNN の世論調査でさえ、バイデン大統領は国民にとってつまらなくサプライズがないと見なされたのです。

トランプ政権と比べると、そのほうが政治の現場ではありがたいのかもしれませんが、やはり一般的にはそれほど面白くない大統領だと国民は感じているようです。

日本でも、あまりバイデン大統領の発言は取り上げませんね。トランプ前大統領は、何か言えばすぐにメディアが取り上げていましたが、バイデン大統領ではその傾向が小さいのは、この支持率の数字に何かつながるものがあると思います。

■バイデン大統領：就任 100 日の支持率

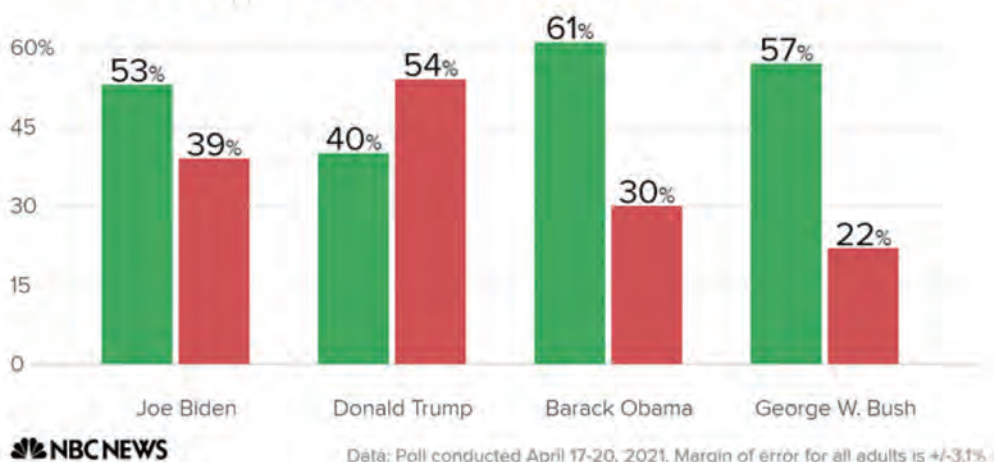
就任から100日が経過した、4月頭から中旬にかけて実施された NBC の世論調査があります。左からバイデン大統領、トランプ氏、オバマ氏、ジョージ・ブッシュ氏が並んでいます。

緑（左側）が支持、赤（右側）が不支持を表していますが、興味深いのは、バイデン大統領とトランプ氏の支持と不支持がちょうど逆転している点です。まさに支持が分かれたまま、トランプ政権からバイデン政権に移行したことが分かります。

トランプ氏に比べてバイデン氏は「国を一つにまとめたい」と表明していたので、よほどまとめているのかと思いきや、実はそうでもないことが、ここでも見て取れます。以前のオバマ氏やブッシュ氏のほうが、まだ最初の100日においては、支持率が高かったのです。

この分断状況が平行線につながっているのを見ると、バイデン大統領にとって政権運営はかなり難しいことが、薄々感じられるのではないかと思います。

バイデン大統領：就任100日の支持率



■バイデン氏の大統領としての特徴

最近の大統領選挙では、ワシントンのアウトサイダーが勝てる傾向が顕著でした。トランプ氏も、オバマ氏も、ブッシュ氏も、クリントン氏も、従来のワシントン政治を変革できる人物として登場しました。そういう人々が当選し易いので、アメリカ国民はワシントンが嫌いだという言い方もできるかもしれません。オバマ氏は上院議員だったのでインサイダーともいえますが、歴史上初の黒人だったという意味では、従来のアメリカ政治からすればアウトサイダー的な立場だったといえるでしょう。

しかし、バイデン氏はインサイダー中のインサイダーです。コロナ禍があったからかもしれませんが、郵便投票だったからというものもあるかもしれません。しかし、バイデン氏が勝ったのは、アメリカの政治や政権運営の中では非常に珍しいことです。しかも3、4年あるいは4、5年くらい上院議員を務めていて、不意に出てきて大統領になった、というならまだ分かるのですが、バイデン氏は36年間も上院議員を務め、8年間副大統領をしています。ましてや、テレビやラジオのみならず、SNSが出てくる時代に入って、これほどまでのインサイダーが大統領に当選できる年は珍しいのです。

振り返れば、トランプ氏はものすごいアウトサイダーでした。ニューヨークのビジネスマンが初めて選挙に出て、政治経験も軍歴もゼロ、ゼロゼロづくしの極め付きのアウトサイダーです。それでインサイダー中のインサイダーだったヒラリー・クリントン氏に勝ったという側面があります。とにかくアメリカ人は、「アウトサイダーが乗り込んできてワシントンをぶっ壊す」という展開が好きです。バイデン氏のように今までの政治経験を大統領として駆使できるのは非常に珍しいといえます。

例えば政治指名職が約4,000人と、民族大移動がワシントンの中で起こるほどさまざまな政治指名職を大統領は任命します。カーター氏は、ジョージア州から多数連れてきましたし、レーガン氏はカリフォルニア州から、クリントン氏もアーカンソー州から、ブッシュ氏もテキサス州から連れてくるなど、各自いろいろとやっています。

トランプ氏はニューヨークから連れてくることもありましたが、トランプ氏の場合は、政治経験がないので、例えばフォックスニュースでよい発言をした経済コメンテーターがいたと思えばホワイトハウスに連れてきたり、あるいはメディアを司る首席報道官にテレビ界の人を登用

して、そりが合わず2週間でクビにしたりしていました。

ワシントンの掟のようなものを理解するのに、半年や1年、ときには2年かかるという、そんな政権が今まで多かったわけですが、バイデン氏はとてつもなく長い上院議員経験と8年の副大統領経験を持っています。それが今後、政策やホワイトハウス運営にどう活かされるのかは、最近のアメリカでは初めての経験なので、私たちはこれから一つひとつ見極めていく、そういうプロセスに入っているのだと思います。

■外交・安保に関する政治指名者

外交・安全保障に関わる政治指名者たちの顔を眺めてみて、感じるがあります。それは「いかにスタープレイヤーが少ないか」という点です。

バイデン政権の中で外交安保に関するスタープレイヤーと呼べる人は、ジョン・ケリー氏くらいです。環境問題で特使を務めています。ケリー氏は上院議員も長く経験しており、大統領選挙にも立候補しましたが、インサイダーだったので2期目のボーナスで優位に立ったブッシュ氏にあっけなく負けました（2004年）。敗者はインサイダーの人が多い事例の一つになってしまいました。ケリー氏も含めて、予備選挙を勝ち抜く時にインサイダーを党内で勝たせると、本選挙で負けるのではないかと、というのが今までの雰囲気だったのです。いずれにしてもケリー氏は大統領選挙に出ており、国務長官も務め、パリ協定やイラン核合意を交渉した人なので、スタープレイヤーといって間違いありません。

他の人は皆、テクノクラートといわれる、実務経験や能力に非常に秀でた人たちです。40年以上ワシントンにいるバイデン大統領はこのような人たちを知り尽くしています。誰がどんな仕事をして、どんな仕事ぶり、誰と仲がよく、どんな癖があるのか、そういったことも知った上で雇っています。そして任命前から、着々といろいろな仕事の準備を進めておくことができる環境にあるのです。今までの大統領とは違

うところですよ。

中国に対する方策の打ち出し方などにも、かなりバイデン色があります。本人がどうこうよりも、チームとしてバイデン政権色がよく出ていると思います。

■アメリカの政党バランス

アメリカの政党バランスについては、実は見過ごされがちな部分です。ニクソン氏からずっと眺めてみると、いかに大統領府、上院、下院で勢力が分断されることが多いのかがわかります。

まず2001年のブッシュ氏が大統領になった年、上院は50-50という空前の均衡状態で始まりました。実は、同じことが今年の2021年にも起こっており、上院のバランスが50-50になっているのです。100人いる上院議員で、50対50の政党バランスはそうそう見られることではありません。

バイデン大統領の方は民主党なので、50対50でも民主党が上院の多数党になります。一方のブッシュ氏は共和党だったので、共和党が多数党でした。その理由は副大統領の一票にあります。副大統領は上院の議長を兼ねており、本会議場で上院が50-50の評決になった場合には、副大統領が一票を投じることができると憲法で規定されています。これをタイブレーキングボート（tie-breaking vote）といい、その一票によってどちらが多数党かが決まります。

しかし2001年の場合は、年度の途中、半年ぐらい経ったところに、バーモント州選出のジェームズ・ジェフォース議員（共和党）が、ブッシュ氏の減税策にへそを曲げて共和党を離党してしまいました。

そうするともう49-50になるので、文句なく民主党が多数党となり、すべての委員長権限を持っていかれて、共和党は少数党に転落しました。50-50というのは、当時の人は全く経験のないことでした。選挙もせず多数党が入れ替わることは想定外でした。50-50の上院は非常に危うい政党バランスなのですが、これがまた今年2021年に起こったのです。

では、2021年の上院はどんな問題があるの

か。ウエストバージニア州のジョー・マンチン氏や、アリゾナ州のキルステン・シネマ氏など、かなり中道派の、どちらかというところと民主党内では保守的な人々を民主党は抱えています。リベラル派もいれば保守派もいますので、纏めるのは至難の業です。

2001年、ブッシュ政権時の50-50のときは、実はバイデン氏も上院議員でした。したがって、選挙もないのに多数党と少数党がひっくり返る恐ろしい状況を、バイデン大統領は経験しています。だから、2021年でそれが起これば政権が大変なことになると彼は分かっているのです。

■バイデン大統領が置かれた 50-50 の難しい状況

ブッシュ政権ではハリケーンが起こるなど、いろいろなことがありましたが、とにかく上院が取られたら何もできなくなりました。

バイデン政権でも、大統領が環境政策で石炭はもう使わないようにしようと言えば、今度はジョー・マンチン氏が、ウエストバージニア州の産業は鉄鋼や石炭なので、コンサバティブな労働者を抱えているので困ると言い出す構図になります。また、財政政策でもマンチン氏は共和党の人たちと一緒に行動することが多いです。こういう状況なので、当時の悪夢がまた蘇る可能性があることを、バイデン氏は非常によく知っています。もし大統領がバイデン氏ではなく、ワシントンを全く知らない、アメリカ国民が大好きなアウトサイダーで、補佐たちも外部の人間といった状況だったら、半年が経過した今、そろそろ民主党内部から崩壊が起こる可能性もあります。

それを上手に、だましましですが、政権を運営できているという意味では、何も起こっていないことが逆にバイデン大統領のすごさを証明していることにもなります。ただ、最初の半年くらいはまだ何とかなっていますが、今後は分かりません。なぜならコロナの緊急事態的な要素がだんだん薄れてくるからです。そうすると、本来あるべき政策、例えばインフラ投資に

しても予算編成にしても、バイデン大統領がやりたいことはあまりにラディカルでリベラル過ぎるのではないかと、という批判につながる素地が徐々に増えてきます。

先週末、バイデン大統領は予算教書を出しましたが、全然通らないのは、ジョー・マンチン氏に気を遣っているのが本当のところだと思います。ファーストネームが大統領と同じジョーなので、ダブルジョーの物語などと言われます。

バイデン大統領は、政権の難しい状況に置かれています。これからの政策については、すべて50-50が関わってきます。新聞を読んでいても、ニュースを見ていても、予算やインフラ投資の話をして、必ず50-50が問題になってきます。先ほど申し上げたジョー・マンチン氏や、キルステン・シネマ氏といった人たちの名前も出てくるので、覚えておいていただくと良いかと思います。他の政権ならもっと大変なことになっているかもしれませんが、今のところは、気を付けながらバイデン大統領は進んでいる状況です。

■各国でのバイデン支持率

これは直接関係があるというよりも、バイデン政権が世界でどれくらい支持されているかを示したデータで、『フォーリンポリシー』という雑誌が実施した調査です。

アメリカでは半々に分かれています。日本人にも同じことを聞きました。「どちらかというところと支持」が非常に多く、これが日本人から見たバイデン政権です。フランスはバイデン大統領を支持する割合がかなり多く、ドイツはさらに多い。これを見るに、よほどトランプ大統領と折り合いが悪かったのかという感じがえします。メキシコも移民問題でいろいろありました。興味深いのはロシアです。ロシアでバイデン大統領を支持する人は極めて少数であることが分かります。

このように、バイデン政権に対し、各国さまざまな見方をしており興味深いです。

■バイデン大統領：政策ごとの支持率

アメリカ国民は、バイデン政権が中国に対してうまく交渉できるかをかなり心配しているようです。コロナや経済に関しては高い支持率ですが、対中国に関しては、下の方の35%程度しか、頼りになると思っていません。

中国は抜け目ない側面があるので、バイデン大統領では中国にそつなくやられてしまうのでは、という思いがあるのかもしれませんが、あまり強く出ないのではないかと、アメリカ国民は思っています。先日アラスカで行われた米中の会談では中国に対して厳しい言葉を発したり、いろいろなところで中国に対して厳しく出てはいますが、今後もっと本気で強い姿勢を見せないと、まだまだアメリカ国民は、トランプ氏に比べてバイデン大統領の米中外交の腕前を信頼していないところがありそうな調査結果です。

■バイデン政権による 4 兆ドル増税案

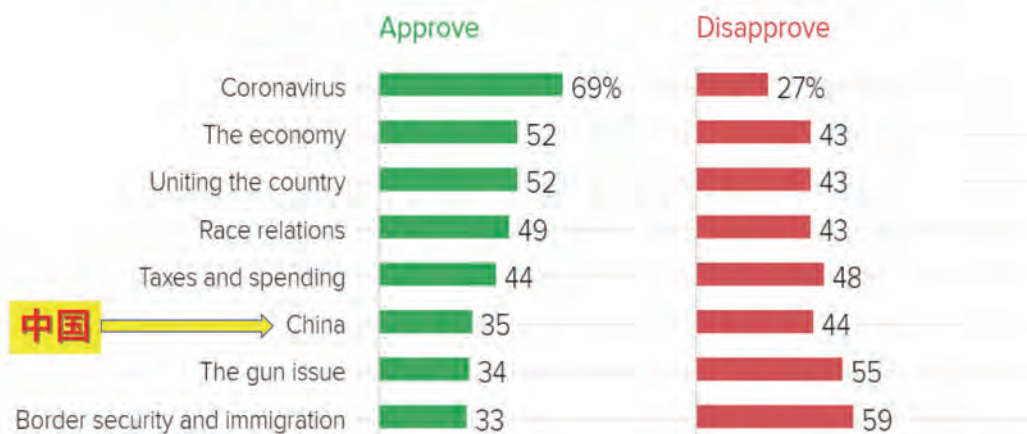
バイデン政権の特徴として、政権発足当初に発表された4兆ドルの増税案があげられます。すでにかなり多くの財政出動を計画しています。議会で演説で出てきた米国家族計画と米国雇用計画が、ここでも見られますが、4兆ド

ルの増税を行なったら、子育て世帯や中間層、あるいはインフラ投資にお金を振り分けたいとしています。可能ならば7月から毎月一定額を対象家庭へ継続的に給付し、将来的には子ども手当のようなものにしてしまう、あるいはベーシックインカムのようなものにしてしまう、といったことまで目論んでいるといわれています。

昔ながらのアメリカの資本主義の姿形がもう見えなくなってしまうのではないかと、パラダイムシフトを狙っているのではないかと、というくらいリベラルな計画を打ち出しています。これはバイデン大統領が民主党のリベラル派の意向を汲み、また予算委員会の委員長になったバーニー・サンダース氏の意向を汲んでいるためです。

しかし議会は、先ほど申し上げたように50-50で、下院もそんなに差はないのです。当初10人くらいの差がありましたが、今は数人の差です。内務長官などいくつかのポジションに、下院議員を指名して引き抜いたので、人数が減ってしまっています。そんなこともあり、やはりバイデン大統領も思うようにはいかないので、ひとまず大統領の予算リクエストは、アメリカの予算編成のプロセスの中では、まだま

バイデン大統領：政策ごとの支持率



NBC NEWS

Data: Poll conducted April 17-20, 2021. Margin of error for all adults is +/-3.1%

だ絵に描いた餅と見て良いかと思います。

■バイデン大統領の考えるインフラ投資 と共和党の考えるインフラ投資

他にも絵に描いた餅はいろいろあります。本日は空港関係の皆様もいらっしゃるので、インフラ投資にご興味がおありかと思います。少しご紹介すると、インフラ投資に2.2兆ドルという金額を大統領は要求しています。ただこれは、共和党から相当な反発を受けたので、最近になって1.7兆ドルまで圧縮して提言し直しました。

民主党は、交通インフラや生活インフラ、もう何でもかんでも要求してきています。特にインフラ投資には、グリーンイノベーションも取り込んでいくと言っているのです。積み重ねて結局2兆ドル近くになったわけです。クリーンエネルギー計画については、自動車、公共交通、電力、建物、住宅、技術革新、農業、自然保護……多岐にわたる分野でエネルギーをクリーンにしていきたいという意向を大統領は示しています。

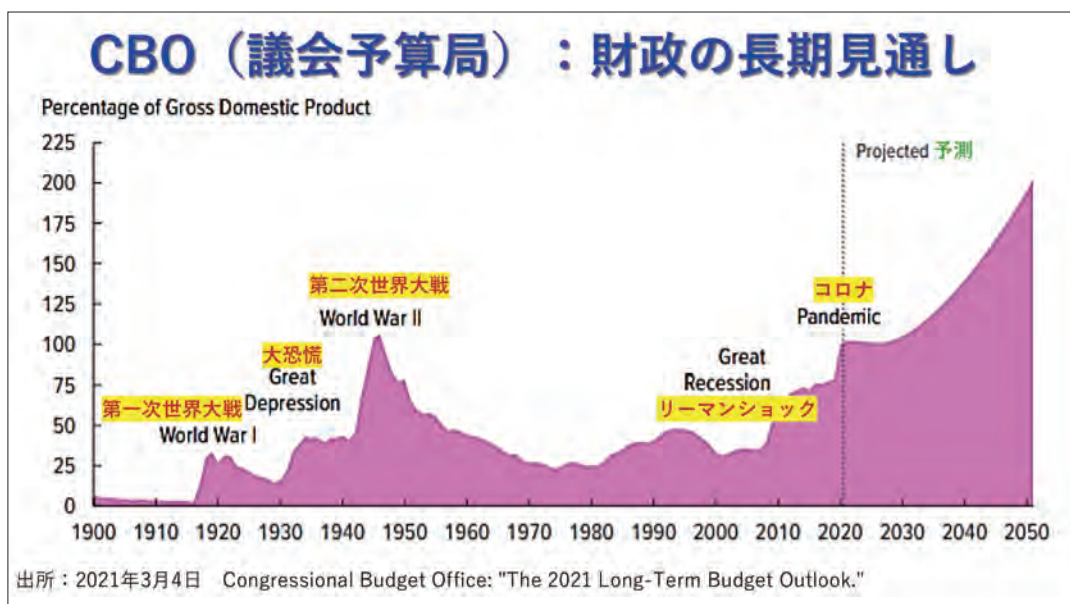
共和党はこれに対案を出しています。当初は5,686ドルしか支出しないと言っていました。ただ最近では少し増えて9,280ドルとしています。「インフラとは何か？インフラに生活保護のようなものを入れないでくれ」と言っている

のが共和党です。つまり道路、橋、空港、各種交通のセーフティー、こういうものが本当のインフラではないのかと共和党は主張しています。福祉や補助金のような支出を含めるのは邪道だということです。妥協と修正が必至です。

下院の民主党が2月末から5月末までに可決した、民主党色の濃い法案を数えてみました。下院はすべての法案を過半数で通すことができるため、2月から5月にかけてことごとく民主党好みの法案が通過しています。しかし、上院ではこれらが全く通っていません。

コロナの経済対策は簡単に通りましたが、国民の支持があったからでしょう。その他の法案は結局上院がネックになっていて、思うように進んでいません。民主党内でも、上院ではマンチン議員の賛成を得なければ何も通りませんし、ましてやフィリバスターという、100人いる上院議員の中で60人が賛成しなければ普通の法律も通りません。財政調整プロセスや人事承認などは50対50で大丈夫なのですが、他はそうもいかないのが、明らかに苦戦していることが見て取れます。

あれだけいろいろな出費をしているので、GDP比にして、第二次世界対戦後の財政赤字をはるかに超えるのではないかと予測されています。



■政策転換：注目すべき産業分野は環境、競争政策、国内労働者

トランプ政権からバイデン政権になって、政策内容が転換したものの、変わらないものがあります。変わらないものは、産業・通商政策の中でも特に、製造業に従事する中間層の保護、サプライチェーンを回帰させてアメリカのものを製造すること。そして対中政策も、当然ながら通商政策その他に関わってくるので、あまりトランプ政権と変わらないだろうと言われています。

競争政策は、GAFAなどのハイテク企業による独占状態に対するもの。これにはトランプ氏もSNSでかなり怒りを示していましたし、民主党も独占には非常に厳しい目を向けているので、意味合いは多少違うものの、トランプ政権と民主党は競争政策でも同様の路線である可能性が高いと言われています。

■バイデン政権と地球温暖化

大転換するのが、先ほどから出ている税制や環境政策、インフラ投資、医療や移民ということになります。バイデン政権の地球温暖化防止政策は、おそらくトランプ政権時でいうところの対中貿易政策、あるいはTPPも含めた世界との貿易政策におけるアメリカファーストに匹敵する、大きな目玉になると見られています。少なくとも4年間は続きます。

バイデン大統領は、国防総省や国務省など、一見地球温暖化とは関係なさそうな省庁に対しても、作成する予算や政策指針のすべてに地球温暖化の問題を入れなさいと言っています。したがって、これは安全保障にも入ってきます。地球温暖化が進むと自然災害が増えて国家が不安定になり、そこに非民主的な国が介入し、世界の秩序と安全保障が不安定になるといった感じですね。いずれにせよ、必ず入れなさいと言っています。

TPPもそうです。トランプ政権でTPPを脱退後、バイデン大統領がなかなかTPPに入れないのは、国内政治の事情です。前向きに参加しようと言いだめたのが習近平国家主席。

今年の2月1日には、イギリスが加盟申請を公表しました。日本では、「中国がTPPなんてハードルが高すぎて入れない」「実は冗談で言っているのか？」という声も聞かれます。しかし中国は、世界から非難されていた外国企業に対する技術移転の強制を禁止する、母国への送金自由を保障する、そして差別があるとかかなり批判されていた内外企業の市場における待遇の格差を是正する、また知財も保護するなどを、2020年1月1日に表明しています。

一応法律をつくって準備はしていますが、中国のことですから、本当にこの政策を実行するかどうかはまた別の話だという気もします。とはいえ、まるっきり冗談で言っているわけでもないのかもしれない辺り、何となく「アメリカよ、TPPに戻ってしっかり中国と対峙してくれ」と言いたくなるような側面があります。

■中国に対する要求の難易度

トランプ政権とバイデン政権の違いで興味深いのは、中国との交渉です。簡単なのは、中国の内政に首を突っ込むのではなく、牛肉やトウモロコシをもっと買ってほしい、というような、貿易の不均衡を是正する話です。

貿易の不均衡は、まさにトランプ政権が最も注目したところですね。しかしながらバイデン政権は、一番困難な少数民族への弾圧是正、つまりウイグルの話や人権問題などから入ります。香港の自治も、もうどうしようもない状況です。そして民主主義の象徴ともなるべきレッドラインはどこなのかという話で台湾問題が出てきています。

このような要求をバイデン政権が推進するのは難度が高く、そこから入るのはいかなるものかと思いますが、おそらくヨーロッパ、日本、その他の同盟国や友好国と一緒に行動することによって主張自体が意味を持つと踏んでいるのかもしれませんが。それはまさにトランプ政権にはなかった同盟国との協調とも言えます。

この問題に同盟国がどう関わっていくことができるのか、日本は貢献できるのか。トランプ政権のやり方とは違うがゆえに、私たちにとっ

てもこの問題はハードルが高いのですが、考えていかねばならない局面に急に立たされたと言っていると思います。

USTR（米通商代表部）のレポートにも、労働者、脱炭素、中国の話がしっかりと載るようになっていきます。大統領令（2021年2月24日）では、サプライチェーンを100日以内に見直すための報告を出すとしています。もう100日経っているので、そろそろ正式に出てくると思います。半導体、EV 向けバッテリー、医薬品、レアアースなどについても、アメリカのリスクを軽減するために見直しを始めています。

■国家安全保障戦略と米軍予算要求

アメリカは戦力を世界中に展開しています。インド太平洋の地域で見ると、中国とアメリカでは圧倒的に中国の軍事力のほうが大きくなっています。戦争をすればアメリカが中国に負けるかもしれない、そんな根拠になっているので、安全保障上も、このインド太平洋の地域が非常に重要になってきています。

国家安全保障戦略として、今年3月3日に暫定的な指針が出ました。中国を唯一の競争相手であるとし、インド太平洋に米軍を重点配備することを謳っています。

2022年度の予算が今年の3月に提出されました。2027年度までの6年間で273億ドル（約2兆9,000億円）の要求となっています。議会ではこれから揉まれるので、このまま100% 通るかは疑問が残りますが、今は議会も中国に対してかなり厳しい立場を取っているのです、このような方向にシフトすることは間違いないでしょう。

2021年1月に成立した国防権限法に「太平洋抑止イニシアチブ」を入れ込んでいます。これの目玉は、米軍の対中ミサイル網なので、日本も対中ミサイルの配備先となる可能性があります。2022年度要求で、アメリカは2021年度の2倍強の予算（46億ドル、約4,970億円）を同イニシアチブに付けようとしているので、日本にとっても、かつてないほどアメリカ国内の予算編成が重要な意味をもつ時代になっている

と思います。

■どの公聴会でも中国が話題の中心に

マクマスター氏は、元大統領補佐官でトランプ政権のアドバイザーでしたが、今年になってから公聴会に呼ばれて証言しています。彼は「2022年北京冬季オリンピックの後、そして5年に1度の共産党大会終了後に、台湾が危機に陥る」と言っています。

デービッドソン元米インド太平洋軍司令官も「6年以内に台湾の辺りで何か起こる」と言っています。新インド太平洋軍の司令官アキリーノ氏もやはり「台湾における脅威が起こってはいけない」と述べており、議会ではどの公聴会も中国が話題の中心といってもいいでしょう。

トム・コットン上院議員は対中強硬派ですが、中国は台湾を軍事攻撃して支配下に入れるインセンティブは十分にあると言います。なぜなら半導体が台湾でつくられているからであり、台湾の獲得はすなわち半導体の獲得になるからだと言っています。

それを受けて、5月18日から「米国イノベーション・競争法案」が議会で審議され始めました。しかし、どうしても民主党内の中道派（どちらかというと保守的）をまとめることができませんでした。今回は Memorial Day（5月31日）までに採決しようとしていたのですが、とてもできる状況ではなく、先延ばしとなりました。上院の問題がここにも少し出てきています。ただ中国に対抗することは党派を超えたコンセンサスなので、いずれ議会で成立するでしょう。

■アメリカの国民は中国をどう見ているか

ピュー・リサーチセンターが各国の国民を対象に世論調査を行っています。アメリカで中国に対する不信感が高まったのはつい最近のことです。一方で、日本はずっと不信感が高止まりしたまま現在に至っています。いま日本では86%の人が中国に不信感を抱いています。

この中国に対する不信感が2020年ではアメ

リカで73%、日本で86%となっているのを見て、皆さまもいろいろなことを感じられると思います。日本のビジネス界からすると、「アメリカさん中国ともう少し仲よくして下さい」と言いたいところですが、日本人のほうが中国に対しては強い不信感を持っているのです。実際、トランプ氏が中国に厳しく接すると、日本人の間で「もっとやってくれ」といった雰囲気さえありました。

中国に厳しいのはバイデン氏よりトランプ氏だから、大統領はトランプ氏のほうがよいのではないかという話もあったくらいです。それは結局、日本人が中国に対してアメリカ人以上に不信感を持っていたからだというのが、何となくここで透けて見える気がします。

言い換えれば、アメリカ国民が不信感を抱いたのはつい最近なので、中国が今後態度をガラッと変えれば、また元に戻る可能性もありそうです。これは中国次第かもしれません。

■日米首脳会談と米韓首脳会談

こうした中国の問題があることから、日本の菅首相は、バイデン政権で最初にホホワイトハウスに招かれた国家首脳になりました。台湾のこと、日米安保のこと、尖閣諸島のこと、そして半導体や香港、脱炭素、オリンピック、その他さまざまな話をしました。

日本に対するアメリカ人の好感度は、最近非常に高くなっています。低かったのは日米貿易摩擦があったころです。当時アメリカ人の日本に対する印象はことごとく悪かったのですが、今は84%のアメリカ人が日本に好感を持っています。菅首相を最初に呼ぶことに、バイデン大統領が何のリスクも無いと考えるのは当然といえるのではないのでしょうか。ちなみに、過去において最初の会談に日本が呼ばれたのはブッシュ政権時代で、竹下首相です。この時も69%で、日本人に対する好感度は結構高かったようです。

バイデン大統領から2番目に呼ばれたのが韓国の文在寅大統領です。やはり、バイデン大統領がアジア太平洋あるいはインド太平洋で、重

点的に政策を練っていることが分かります。北朝鮮、アジア太平洋、経済・コロナ対応などについて話し合いました。

■バイデン大統領の支持率

バイデン大統領に関する世論調査からは、一般的に国民の支持が高いことが分かります。いろいろな見方がありますが、基本的に支持の方が高いです。これはトランプ時代と正反対です。トランプ氏の場合は支持が下、不指示が上というのがずっと続く感じでした。しかし、大統領選挙は接戦になりました。ぶっちぎりで勝てない理由は、大統領選挙の選挙人という仕組みのため、少しでも票を取れた所が選挙人を総取りできることが原因でしょう。

一方、連邦議会の支持率は非常に低いです。最近民主党が行政府と立法府をコントロールして政策を進めており、コロナに対して一生懸命取り組んでいることで、少し支持率が上がっています。しかしながら、この高い不支持率が、大統領選挙でインサイダー候補者がことごとく落選することの根拠にもなっていると感じます。バイデン大統領は例外でしたが。

国の方向性は、特にコロナがあったので、ワクチンや経済対策などで今のところは「いい方向になった」と思う人が増えています。

■支持政党ごとの大統領支持率、政党支持率

バイデン政権になってからの共和党支援者のバイデン大統領支持率を示したデータがあります。共和党支援者は8～12% 辺りで、無党派は5割以上、民主党支援者はなんと9割です。最初期は98% でした。

トランプ政権時代を見ると、共和党支援者は8～9割方、無党派は3割くらい、そして民主党支援者は4～6%と、国が分断されるような党派の分断があることが見てとれます。

政党支持率は、政権に関係なく、共和党支援者は25、26%、無党派は4割程度、民主党支援者は30% 以上という感じです。

■同盟国に対して

同盟国に対する考えを米国民に聞いた世論調査があります。同盟国が大事だという人が64%でした。同盟国なんかに同調していたら駄目だ、同盟国が反対してもアメリカの国益が大事だ、アメリカファーストだという人が34%でした。

内訳はどうでしょうか。共和党支援者に聞くと、半分以上がアメリカファーストを支持しました。民主党支援者に聞くと、8割方の人が、同盟国に妥協せねばならなくともアメリカは同盟国の利益を考慮して政策をとるべきだ、と考えていました。

バイデン政権は、政党の特殊性や政策指向性なども反映しているといえます。ここで安定して立っていられれば、まだまだ同盟国重視がバイデン政権の中では続いていくと思われます。

■日本にとっての日米関係

アメリカの役割は、バイデン政権かトランプ政権かにかかわらず変化していきます。冒頭でも申し上げましたが、アメリカ一強の大変強い覇権国としての存在が揺らいでおり、これはなかなか元に戻らないと考えられます。そしてアメリカ国内の分断が、国際政治にも大きな問題をもたらしています。バイ・アメリカンもそうですし、そのままではTPPに戻れないのも、国内政治の反映です。

中国の台頭に対し、民主主義対専制主義という考え方の中でどう理論的な整理を行なっていくのかということも、課題として課せられています。

日本の安全保障も大事です。尖閣諸島も含め、安全自体が脅かされると話にならないので、ここはやはり抑止していくことが大事です。いざこざや争いが起こってしまうのが一番悪いので、起こらないようにするためにはどうするのか。このためにも日米同盟は非常に大きな役割を果たしますし、バイデン政権も実は日本に大きな期待を持っています。

アメリカはトランプ政権によってTPPを離脱しました。バイデン大統領は副大統領当時

TPPを推進したので、離脱は嬉しくないはずです。「アメリカはあんなことになってしまったが、日本はきちんとTPPをまとめていったじゃないか、日本はあっぱれだ」と評価しているのです。さらにはインド太平洋やQuadの安全保障分野でも、日本はアメリカより先にコンセプトを打ち出しています。インド太平洋戦略、Quad、全部日本がつくったものでしょう、もっと活躍してもらいましょう、と。

■おわりに

バイデン大統領は、日本にもっとリーダーシップを発揮してもらいたい、やればできると思っているので、日本の役割はかなり大きくなってきます。安全保障上の抑止を利かせるために、アメリカと同盟を組む中で日本がどう変わっていくべきかが問われます。

また、地球温暖化対策や環境問題、人権問題での関与をどうするか、ビジネスに関わります。ここは同盟、ビジネス、安全保障を連係させて、日本の役割をこれから考えていかなければなりません。

「アメリカは何を考えているのか」「アメリカは人権をどうしようとしているのか」「アメリカは環境に対してどうしようとしているのか」。これはよく言われてきたことですが、もう今や、「日本は人権をどうしたいのか」「日本は民主主義や人権についてどう考えているのか」「環境をどこまでどうしようとしているのか」について、日本としての立場をしっかりと打ち出していく時代に入っています。したがって、経済と理念のバランスは日本自体がとるべきではないかと思うので、この辺りが日米関係の肝になっていくと思われます。

私からの話は以上です。ご清聴ありがとうございました。



新型コロナ収束見据え先手打て

一般社団法人共同通信社 大阪経済部 宮井 貴之

新型コロナウイルス流行に伴う旅客減少で関西エアポートは民営化後初の赤字に転落した。京都や神戸など訪日客に人気の観光地の玄関口として国内の空港の中でも「勝ち組」だったが、国際線需要が消失するなど正念場が続く。需要回復の時期が見通せない中、関西エアポートは2025年の大阪・関西万博開催に備えて5月末に第1ターミナルビルの大規模な改修工事を着工。格安航空のピーチ・アビエーションも新規路線を就航させるなど手探りの状況が続いている。

▽見通せない先行き

「未曾有の状況が続いているが必ず回復する時が来る」。6月に開催されたオンラインの決算会見で山谷佳之社長は強調した。新型コロナ禍が直撃した影響で旅客数が大幅に減少し、2016年に民営化後初の赤字に転落した。「ワクチン接種が広がれば国際線の回復も早い」と期待を語ったが、回復の時期については明確には答えず当面厳しい環境が続くことをうかがわせた。

関西空港を拠点とするピーチ・アビエーションの業績も厳しい。2021年3月期単体決算は3年連続となる赤字を計上。3月末時点で約216億円の債務超過となったが、親会社のANAホールディングスからの借り入れなどで当面の資金繰りには問題ないとしている。

航空業界だけでなく鉄道各社もコロナ禍に翻弄されている。JR西日本は当初、2022年3月期に黒字転換を見込んでいたが、7月下旬に通期の純損益が最大1,165億円の赤字になると下方修正した。宣言が発令されたことで鉄道需要の回復が遅れると想定。坪根英慈取締役兼常務

執行役員は大阪市内で開かれた記者会見で「緊急事態宣言で鉄道利用が想定より厳しかった」と振り返りつつも「ワクチン接種の浸透で回復局面は近づいている。引き続き構造改革を進めていきたい」と語った。

▽勝ち組だった関空

これまで関西エアポートは関西、大阪（伊丹）、神戸空港の一体運営で相乗効果を狙ってきた。世界的な観光ブームや格安航空会社（LCC）の誘致成功もあり、主力の関西空港は民営化初年度である2016年度に2,572万人だった総旅客数が、2019年度には2,877万人にまで増加した。

ただ、コロナ禍の到来でこうした「勝ち組」の地位が揺らいでいる。関西空港の2020年度の総旅客数は前期比92%減の226万人にとどまる。直近の6月もコロナ禍前の2019年6月と比べて95%減の14万411人だった。

国際線需要消失の影響を受けない伊丹空港や神戸空港も低空飛行が続く。伊丹空港は2019年6月と比べて68%減の250万人。神戸空港は62%減の60万人だった。

▽収束見据えた先行投資

需要の先行きは不透明だが、関空は大阪・関西万博の開催に間に合わせるためには今から設備投資を進めざるを得ない。第1ターミナルの大規模改修は訪日客の回復を見越して5月末に工事を開始。空港全体の受け入れ能力を現在の年間約3,300万人から約4,400万人に引き上げる計画だ。

ピーチ・アビエーションは7月1日から関西～女満別（北海道）線の就航を始めた。通年運

航としてはLCC 初といい、毎日1往復する。初便はほぼ満席になるなど人気を集め、搭乗した50代の男性は「新型コロナでなかなか自由にできなかった分、気分転換したい」と笑顔を見せた。

▽レジャー需要取り込みを

新型コロナによる生活様式の変容で、ビジネス需要は元の状態に戻らない可能性が高い。リモート会議の普及で、出張せずとも仕事の打ち合わせがある程度できることが分かってしまったからだ。

リモートの普及で現地の人が観光地を案内す

る「オンライン旅行」を楽しむ人も増えたが、仕事の打ち合わせと違い、旅先での体験はリモートでは得られない。特に全国の中でも観光資源が豊富な関西はレジャー客需要の早期回復が期待できる。関西エアポートの山谷社長も「行動制限によりレジャー需要がマグマのよう溜まっている」と語る。

今後、関空の大規模改修やピーチの国内線の新規就航などの取り組みが実を結び、関空がにぎわいを取り戻すためにも空港だけでなく関西全体でレジャー需要を取り込む戦略を立てることが重要になってくる。



コロナウイルスの感染拡大と空港経営

1. 新型コロナウイルスの国内感染の状況

2019年12月に中国で発生した新型コロナウイルスは瞬く間に拡散し、全世界に大きな影響を及ぼしている。わが国における感染者拡大の様子を振り返ってみると、これまで大きく4波の感染ピークがあり、それぞれ2020年4月、8月、2021年1月、5月をピークとし、患者数の増減を繰り返してきた。この間、3度の緊急事態宣言が発出され、現在は4回目の緊急事態宣言下にあり、第5波の襲来ではないかと懸念されている。

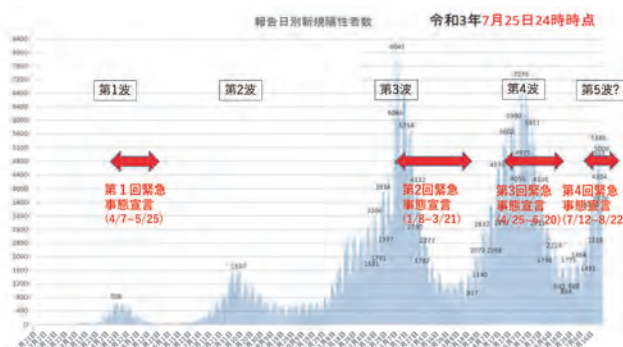


図1 コロナウイルス感染者数の推移

注：緊急事態宣言の期間は東京都を対象

出所：厚生省ホームページ より筆者加工

2. 航空需要への影響

(1) 航空旅客数への影響

中国では感染者急増に伴って旅行禁止通達が出されたため、春節時における訪日客が無くなり、国際旅客は2020年2月から急減した。3月には欧米諸国での感染者急増に伴い4月になるとほとんどの国際線が運休となり、国際旅客数は全国で9.4万人、5月にはわずか6万人と対前年0.7%まで劇的に減少した。その後も世界各地の感染状況に応じてわずかの増減はあるものの、2019年では月間8～900万人の実績があった国際航空旅客数が2020年4月以降25万人を超えることはなく、低迷が続いている。

一方、国内線旅客も国内での感染者急増に伴い国際線に続いて3月には急減し、4月7日の緊急事態宣言発令に伴い、都道府県をまたぐ交流の自粛が要請され、5月には62万人と対前年6.5%まで減少した。その後、感染者数の減少、「Go to トラベルキャンペーン」の効果もあって次第に増加し、11月には539万人、対前年同月27%まで回復した。

しかし、年末年始の第3波の影響により2月に



図2 国際・国内航空旅客数の推移

出所：空港管理状況調査書（国土交通省）

は184万人まで急減し、第4波までの狭間の3月には383万人まで急増するが、第4波の襲来により再度減少と、感染者数の推移と反比例して増減を繰り返してきた。

(2) 航空貨物量への影響

航空貨物量では旅客とは異なり感染が拡大した2020年2月には対前年同月より約6%多く、3月には31万トンへ急増した。これは報道でも伝えられたように、中国で多く製造されるマスク、医療用防護服等の医療用品の緊急輸送需要が増加したためと考えられるが、4月以降は22万トンに急減している。これは、旅客便の運航減少に伴い、旅客機下部のペリースペースを利用した貨物輸送ができなくなったためと思われる。

一方、コロナ感染の影響により港湾荷役が制約されたため、貨物が港に停滞し、荷役待ちの船があふれ、コンテナ不足が顕在化したため、コンテナ運賃が高騰した。このため、通常は海運で輸送されていた自動車、機械部品等が航空輸送を利用するようになり、航空貨物のニーズが高まり、航空貨物運賃も高騰した。これにより、航空会社は旅客機を地上に留め置くよりは貨物のみを搭載して貨物便として運航するフライトが増加し、国際貨物量も2020年5月を底として徐々に増加し、2021年12月にはほぼコロナ感染拡大前の水準まで戻った。

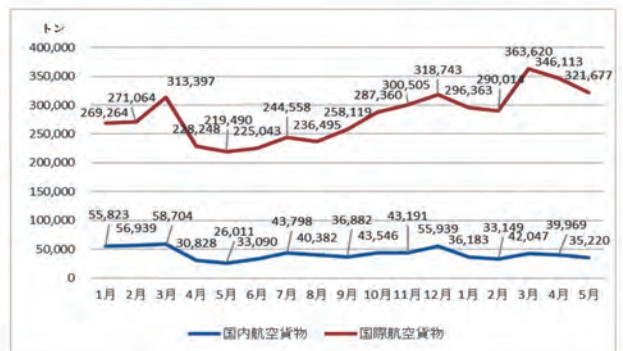


図3 国際・国内航空貨物量の推移
出所：空港管理状況調査書（国土交通省）

3. 空港経営への影響

1) 静寂の空港

コロナ感染の拡大と共に、国境をまたいでの往来が制限され、国内でも県境をまたいだ移動に自粛が求められたため、人の動きは急減し、フライトも急減。特に国際線のフライトの減少により空港会社では着陸料、停留料等のエアサイドから得られる航空系収入が急減した。同時に航空旅客の減少により、免税売店、一部の物販店は閉鎖され、ショッピングを楽しむ旅客は消え、空港内からは人々の喧騒は無くなり、静寂がターミナルを覆うようになった。

空港内で営業する小売店の売上は見込めなくなり、空港会社、空港ビル会社等の空港運営者もテナントの賃貸料、施設利用料収入、駐車場収入、各種手数料収入が大幅減収し、コロナウイルスの拡大は空港経営に大きな打撃を与えることとなった。



図4 羽田空港の朝（2021年4月20日8時30分）
出所：著者撮影

2) 成田国際空港への影響

① 空港利用客、貨物量への影響

i) 旅客の動向

成田空港は我が国の国際ネットワークの中核となる空港のため、国際旅客の動向は全国の動向と

ほぼ一緒の傾向を示している。コロナ前の2019年には年間3,477万人、月平均290万人余りの実績のあった国際旅客は、感染拡大と共に急減し、2020年5月にはわずか4.2万人、対前年同月の99%減を記録した。その後は微増傾向を示すものの、11月の14.7万人をピークとして、2021年1月の2回目の緊急事態宣言による国際線のほぼ全面運休に伴い再度減少に転換した後、横ばいが継続しており、2021年5月の実績は8.9万人に留まっている。

成田空港の国内旅客はコロナ前の2019年には764万人、月平均63万人の実績があったものの、感染拡大後の2020年5月には3.6万人、対前年同月の94%減となった。その後、同年11月には25.5万人となり対前年同月43%まで回復したものの、その後は20万人前後で横ばい傾向を示している。

ii) 貨物の動向

成田空港は全国の国際貨物の55%（2019年実績）を占める巨大ターミナルのため、全国の動向とほぼ同様な動きを示している。国際貨物は堅調な貨物需要に対応して、貨物専用機の臨時便、旅客機の床下スペースのみを利用した貨物専用便も多く運航された。貨物便は対前年度比で180%と過去最高を記録し、国際貨物輸送量は対前年を上回る102%となった。

ANAは2019年に導入した100トン搭載可能な大型の貨物専用機 B777F を上海、シカゴ、フランクフルトへ就航させるとともに、旅客機に貨物のみを搭載して運航する貨物専用便も多く活用している。また、これまで沖縄貨物ハブネットワークで使用してきた貨物専用機 B767F を成田から上海、青島、厦門、広州等の中国路線、香港、バンコク、シンガポール等の東南アジア線に転用し、日本発着の貨物だけでなく、成田空港を中継してアジア・北米間の貨物輸送需要を担っている。

貨物専用機を所有しない JAL も貨物運賃が高騰していることから旅客機に貨物のみを搭載するフライトを多く飛ばしている他、コロナ禍の下で開業を迎えた中長距離 LCC の ZIPAIR は2020年6月のバンコク線、9月のソウル線共に貨物専用便として運航開始した。同社の2020年度の事業収益の9割超が貨物収入となっており、厳しい環境下でのスタートに一定の貢献をしている。

なお、成田空港の国内線は貨物を取り扱わない LCC が多いため、従来から国内貨物は少ないものの、コロナ禍のため取扱量は前年の3割程度まで減少している。

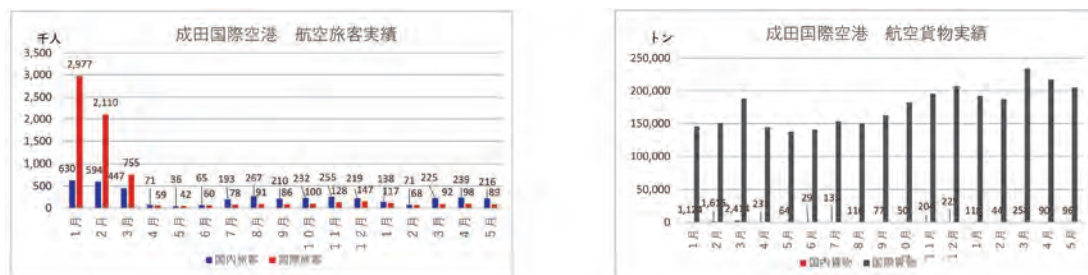


図4 コロナウイルス感染拡大が旅客・貨物取扱量に及ぼした影響（成田国際空港）
出所：「空港管理状況調査」国土交通省東京航空局

② 空港経営への影響

コロナ禍によるフライト、利用客の減少により、成田空港会社の営業収益は前年度から約7割減少し718億円に留まった。エアサイドからの収入が主体の空港運営事業は対前年度68%減少して348億円だったのに対し、ランドサイドでの事業が中心となるリテール事業は91%も減少し83億円、不動産賃貸が中心となる施設貸付業は17%減の255億円に留まった。営業利益は前年度より982億円減少し575億円の損失、当期純損益は714億円の損失となり前年度より958億円の減少となった。

空港会社は航空会社に対して、国内線着陸料の免除、国際線着陸料の3割減免を実施するとともに、空港内で事業を営む事務所には賃貸料の50%減免、小売業を営むテナントには最低保証額を撤廃し、

事実上の家賃を減免したものの、国際線の利用客が戻らないため、苦しい経営状況が続いている。

表1 成田国際空港会社の収益比較（2019年度vs2020年度）

項 目	収益と利益（億円）		構成比の変化		対前年比較
	2019 年度	2020 年度	2019 年度	2020 年度	
営 業 収 益	2,371	718	100%	100%	-69.7%
空 港 運 営 事 業	1,088	348	46%	48%	-68.0%
リ テ ー ル 事 業	946	83	40%	12%	-91.2%
施 設 貸 付 業	306	255	13%	36%	-16.7%
鉄 道 事 業	29	29	1%	4%	-0.6%
営 業 損 益	407	▲ 575	—	—	▲ 982 億円
経 常 損 益	391	▲ 573	—	—	▲ 964 億円
当 期 純 損 益	244	▲ 714	—	—	▲ 958 億円

出所：成田国際空港株決算報告書

3) 関西エアポート(株)への影響

①空港利用客、貨物量への影響¹

i) 旅客の動向

関西空港は成田空港よりも中国路線が多いため、国際旅客の減少も成田より早く、大きくなっている。2020年4月からは国際線がほぼ全面運休し5月の4千人が底であったが、その後の回復は遅く、2020年度の国際旅客数は対前年度99%減、国内旅客数は69%減となっている。

ii) 貨物の動向

国際貨物は医療用品等の輸送需要の増加により貨物専用便の臨時便が多く飛来しており、2020年度は24,948便と年度としては過去最高を記録し、コロナ禍においても大きな落ち込みは見られない。

一方、国内貨物については関西空港の国内線では貨物を取り扱わないLCCが多いため、取扱量はもともと少ないが、それでも2020年度の国内貨物量は対前年度の35%程度まで落ち込んでいる。

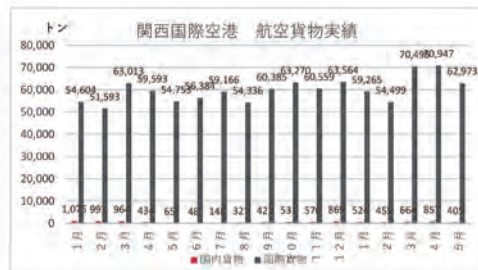
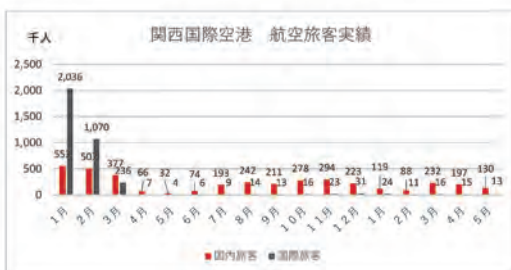


図5 コロナウイルス感染拡大が旅客・貨物取扱量に及ぼした影響（関西国際空港）
出所：「空港管理状況調査」国土交通省大阪航空局

②空港経営への影響

関西国際空港、伊丹空港、神戸空港の関西3空港を運営する関西エアポート(株)では、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う航空旅客の大幅な減少に伴い、航空旅客総数は3空港合計で81%減少し、特に国際線の拠点となり多くの訪日客を受け入れていた関西国際空港では92%減少となり、国内線空港の伊

1 2020 年度実績は関西エアポート(株)発表資料による。

丹、神戸両空港の63%減少と比較すると減少率が大きく、収益減少に大きな影響を及ぼしている。

2020年度決算では、国際線フライトの減少に伴い、航空系事業が76.8%減、非航空系事業が71.1%減と共に7割を超える減少に見舞われ、営業収益は73.5%減の572億円に留まった。その結果、経常損益は前年度の412億円の黒字から520億円の赤字に転落し、2016年にコンセッションによって関西、伊丹両空港の運営権を取得して以来、初めての赤字決算となった。

表2 関西エアポート㈱の収益比較（2019年度vs2020年度）

項 目	収益と利益（億円）		構成比の変化		対前年比較
	2019 年度	2020 年度	2019 年度	2020 年度	
営 業 収 益	2,158	572	100%	100%	-73.5%
航 空 系 事 業	893	207	41%	36%	-76.8%
非 航 空 系 事 業	1,264	365	59%	64%	-71.1%
営 業 損 益	524	▲ 428	—	—	▲ 952 億円
経 常 損 益	412	▲ 520	—	—	▲ 932 億円
当 期 純 損 益	335	▲ 345	—	—	▲ 680 億円

出所：関西エアポート㈱決算報告書

4) 羽田国際空港への影響

①空港利用客、貨物量への影響

i) 旅客の動向

国際旅客は2020年2月以降急激に落ち込み、コロナ感染拡大当初には国際線のほとんどが運航休止となっていた。5月の1.4万人を底にして、徐々に欧米諸国のフライトが再開されてきたものの運航回数は週1～2便と少なかった。その後、感染状況に応じて徐々に路線再開、増便が行われてきたが、旅客数は4～5万人程度で横ばい傾向を示している。

国内旅客も5月の33.2万人を底として7月の「Go to トラベルキャンペーン」の効果もあり徐々に回復に向かい11月には303.9万人と対前年の5割程度まで回復した。しかし、第3波感染拡大により2021年に入ってから急減し、その後は感染状況、緊急事態宣言の発出状況によって増減を繰り返している。

ii) 貨物の動向

羽田空港では旅客便の運航休止とともに貨物輸送量も急減した。2020年4月の1.4万トン を底にして、5月以降は旅客便の回復とともに徐々に増加し、2021年4月には4.1万トンとなり、ほぼコロナ禍拡大前の水準に近づいている。

旅客便による輸送手段しかない国内貨物は、国内便の大幅な運休、機材の小型化に伴って急減した。取扱実績は2020年5月の2万トン を底にして徐々に回復し、12月時点では4.6万トンとほぼコロナ感染前のレベルまで回復したものの、その後は国内便の運航量によって増減している。

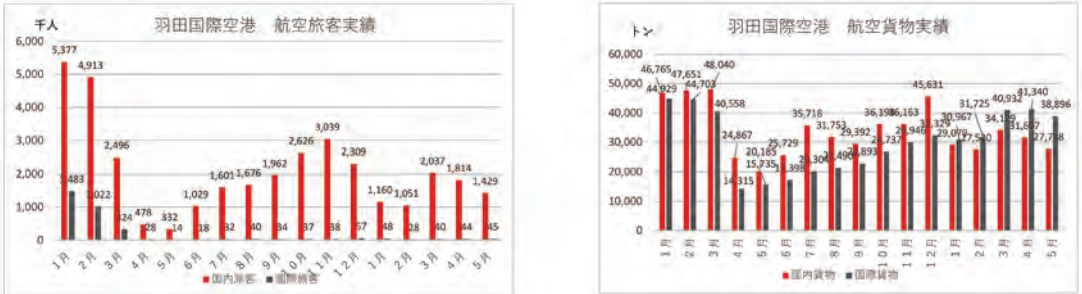


図6 コロナウイルス感染拡大が旅客・貨物取扱量に及ぼした影響（羽田国際空港）
出所：「空港管理状況調査」国土交通省東京航空局

②羽田空港 日本空港ビルデング㈱への影響

2020年度の営業収益は対前年度の79%減の525億円に留まり、当期純利益は365億円の赤字となった。

業務セグメント別にみると、航空旅客の急減により物品販売業が対前年91%減の136億円に留まり、収益に占める割合も2019年度の59%が2020年度では26%に留まった。施設管理業は不動産賃貸が中心となるため物品販売業より減少率は56%減と低く、収益全体に占める割合が2020年度の33%から68%へと収益の7割近くを占めることとなった。国際線の大幅な休止に伴い、免税品の売り上げが急減したことが、収益に大きな影響を及ぼしている。

表3 日本空港ビルデングの収益比較（2019年度vs2020年度）

項 目	収益と利益（億円）		構成比の変化		対前年比較
	2019 年度	2020 年度	2019 年度	2020 年度	
営 業 収 益	2,497	525	100%	100%	-79.0%
施 設 管 理 業	829	359	33%	68%	-56.7%
物 品 販 売 業	1,478	136	59%	26%	-90.8%
飲 食 業	189	29	8%	6%	-84.2%
営 業 損 益	98	▲ 590	—	—	▲ 696 億円
経 常 損 益	87	▲ 573	—	—	▲ 758 億円
当 期 純 損 益	50	▲ 365	—	—	▲ 829 億円

出所：日本空港ビルデング㈱決算報告書

5) コンセッション空港への影響

①北海道エアポート㈱

北海道内7空港を運営する北海道エアポートの中核となる新千歳空港の国内旅客は他空港と同様に2020年3月より急減し、5月の11万人を底として10月までは徐々に増加した。しかし、その後の感染拡大により再度急減し、国内旅客実績は前年度より約7割減少して643万人となった。

新千歳空港の国際旅客は観光客の利用が多くを占めていたため、2020年4月以降全面的に運航休止された結果、5月以降は利用客ゼロが続いている。一方、6月以降これまで旅客便を利用して輸出していた北海道からアジアに向けた道内物産品の輸送のために、北海道エアポートはベリースペースを利用した旅客機による貨物専用便の着陸料を無料にし、国際貨物輸送を継続した。着陸料は徴収できないものの、国際貨物取扱量は10月以降、ほぼ前年並みか上回るようになり、旅客便再開後においても北海道からの物流を確保するために努力が続けられている。収支は最悪の状況であっても地域における空港の存在感を示しており、地域に貢献する空港のお手本ともいえるであろう。

しかし、収支状況をみると2020年度の収入は169億円と大幅に減少し、経常損失261億円を計上した。コスト削減に努めるも、空港事業は固定費比率が高い費用硬直型産業のため、削減できる経費が限られており、訪日客の回復による非航空系収入の回復を期待するしかない状況である。

国土交通省は救済策として運営権対価の支払いを2年猶予するが、これだけでは不十分であり、運営期間の延長、緊急融資等の対策が望まれる。



図7 コロナウイルス感染拡大が旅客・貨物取扱量に及ぼした影響（新千歳空港）
出所：「空港管理状況調査」国土交通省東京航空局

②福岡国際空港㈱

全国の動向と同じく国内旅客は2020年3月より急減し、国内線は5月に14.2万人まで減少したが、その後は回復傾向を示し、11月には100万人近くまで回復した。2021年に入ってから緊急事態宣言による人流抑制の影響を受けて増減している。

国際線は2020年4月より全面運休となり、6月まで旅客数ゼロが続いたが、7月には台湾、マニラ線が週1便程度で再開し、10月からは貨物需要があることからソウル線が運航開始され、11月にはシンガポール線も再開された。しかし、運航回数が少ないため旅客数は2020年12月に4千人まで増えたものの、1月以降の感染再拡大により、その後は月1千人程度にとどまっている。

現在はソウル、台北、マニラ、シンガポール各線を運航しているものの、運航頻度は週3便から月2便程度の運航に留まっている。

福岡国際空港㈱の2020年度の最終損益は219億円の赤字を計上し、前年度に続いて2年連続の最終赤字となり、37億円の債務超過となる見込み。

福岡空港はコンセッションの運営権対価として毎年142億円を国に支払うことになっているが、国土交通省は運営権対価の支払いを1年猶予することとした。



図8 コロナウイルス感染拡大が旅客・貨物取扱量に及ぼした影響（福岡空港）
出所：「空港管理状況調査」国土交通省大阪航空局

4. 今後の見通し

コロナウイルス感染後の航空需要の推移を見たところ、感染者の増減に反比例するように航空旅客需要は増減を繰り返している。これは感染状況が落ち着けば、必ず需要は戻ってくることを示唆しているといえよう。2020年夏に実施された「Go to トラベルキャンペーン」期間中における航空旅客の増加がこれを裏付けているといえる。また、ワクチン接種が現在の高齢者から働き盛りの世代、若者世代まで広がれば、感染リスクの軽減により、一気に需要が回復することが期

待される。

ビジネス客については、リモート業務によって従来型の需要としては完全には戻らないとしても、この期間に体験したワーケーションは新たな需要として顕在化することも期待したい。これまでもつばら輸送を担ってきた航空会社も多くの従業員が外向により全国各地において新たな経験を積んだこともあり、これらの地域と協働することによって新たな需要創造に力を入れることを期待したい。

国際航空需要もワクチンの接種が進むことによって、まずは観光需要が一気に増加することが予想される。特に欧米諸国では今年の夏ごろには人口の75%が接種することが見込まれている。これに比べると日本は遅れてはいるものの、今年中には過半数の人々の接種が終了していることが見込まれ、年末年始の頃には国際需要の復活を期待したい。

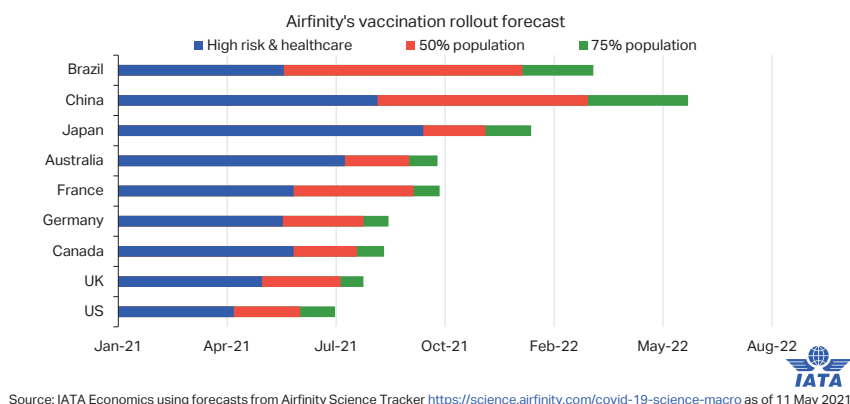


図9 主要各国におけるワクチン接種の進捗状況予測

出所：“COVID-19 An almost full recovery of air travel in prospect” (May 2021 IATA)

IATA（国際航空運送協会）の予測によれば、感染の拡大により当初の予測よりも回復基調が若干遅れるものの、コロナウイルス発症4年後の2023年には、発症前の2019年レベルの105%に回復すると予測しているが、発症以前の増加予測よりは2年分、7%程度の需要を失ったまま増加すると見込まれている。

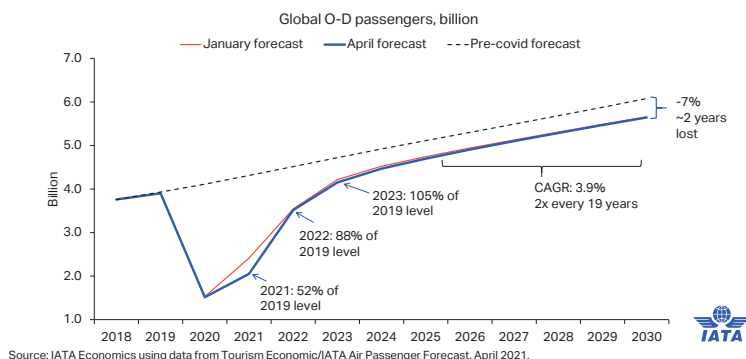


図10 アフターコロナにおける航空需要の回復予想

出所：“COVID-19 An almost full recovery of air travel in prospect” (May 2021 IATA)

5. おわりに

我が国の空港は、公共交通機関の一翼を担う施設として、国、地方自治体によって整備され、運営されてきた歴史がある。関係機関により精力的に空港整備が進められた結果、2000年代後半には全国の空港数は97空港となり、空港から2時間圏内に居住する人口は95%となった。この結果、「配置的には概成」との認識の下「整備から運営へ」と政策が転換され、2008年には空港整備法が空港法へと変わった。また、2010年の「国土交通省成長戦略」によって関西国際空港においては「バランスシート改善による経営改革」によって借入金の確実な返済を実現させ、国管理空港においては「民間の知恵と資金を活用した空港経営」が提唱された。これにより、2016年の関西空港、伊丹空港と仙台空港を皮切りとしてコンセッション（運営権売却）を活用した民間企業による空港運営が開始され、国管理空港を中心として19空港において民間企業による空港経営が実現した。

しかし、コロナウイルスの地球規模での伝染によって引き起こされたパンデミックにより航空需要は消滅し、空港会社は軒並み大きな損失を抱えることとなり、「民間の力」に依存した空港経営に大きな影を落とすこととなった。公共交通機関の一翼を担う空港を健全な形で運営を続けるためには、空港施設を所有する国、地方自治体が委託期間の延長、金融支援だけでなく、積極的に空港会社の経営をサポートすることも検討されるべきであろう。

残りページが少なくなったため、このあたりで筆をおきたいが、これまで空港整備の歩みと共にコンサルタントとして、また後年は研究者として空港に係わってきた身としては、国、自治体、空港運営に関与する企業、そして本誌の読者でもある研究者の皆様方にも大いに知恵を発揮して頂き、新たな空港のページを切り開いて頂くことを祈念して、筆をおきたいと思います。

関西国際空港 2021 年 6 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 4,840 回（前年同月比 132%、前々年同月比 28%）

国際線： 2,877 回
（前年同月比 113%）
国内線： 1,963 回
（前年同月比 176%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 132% の 4,840 回、国際線は同 113% の 2,877 回となっております。

○旅客数 140,411 人（前年同月比 172%、前々年同月比 5%）

国際線： 16,231 人
（前年同月比 223%）
国内線： 124,180 人
（前年同月比 167%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 172% の 140,411 人、国際線は同 223% の 16,231 人、うち外国人は同 160% の 6,703 人となっております。

○貨物量 66,780t（前年同月比118%、前々年同月比 113%）

国際貨物： 66,259t（前年同月比118%）
積込量： 32,311t（前年同月比126%）
取卸量： 33,948t（前年同月比110%）
国内貨物： 521t（前年同月比1085%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 118% の 66,259t となっております。

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

2021年7月21日 関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2021 年上半期運営概況（速報値）

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

○発着回数 28,724 回（前年同期比 56%、前々年同期比 28%）

国際線：16,240 回（前年同期比 46%）
国内線：12,484 回（前年同期比 78%）

発着回数について

合計発着回数は前年同期比 56% の 28,724 回、国際線は同 46% の 16,240 回となっております。

○旅客数 1,000,255 人（前年同期比 20%、前々年同期比 6%）

国際線：109,850 人（前年同期比 3%）
国内線：890,405 人（前年同期比 55%）

旅客数について

合計旅客数は前年同期比 20% の 1,000,255 人、国際線は同 3% の 109,850 人、うち外国人は同 3% の 62,708 人となっております。

○貨物量 387,864t（前年同期比113%、前々年同期比 104%）

国際貨物：384,438t（前年同期比 113%）
積込量： 188,229t（前年同期比 123%）
取卸量： 196,209t（前年同期比 105%）
国内貨物： 3,426t（前年同期比 96%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同期比 113% の 384,438t となっております。

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

大阪税関貿易速報〔関西空港〕（速報値）**2021年6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	1,608,264	138.7	22.3	1,278,290	120.7	18.7	329,974
管内	1,057,224	136.6	14.6	938,561	119.7	13.7	118,663
大阪港	401,550	142.4	5.6	413,511	110.7	6.0	△ 11,961
関西空港	480,263	128.9	6.7	340,607	110.4	5.0	139,656
全国	7,220,793	148.6	100.0	6,837,613	132.7	100.0	383,179

【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	480,263	128.9	6.7	340,607	110.4	5.0	139,656
成田空港	1,135,668	149.4	15.7	1,286,979	130.3	18.8	△ 151,311
羽田空港	21,052	89.0	0.3	52,888	215.0	0.8	△ 31,835
中部空港	99,859	182.7	1.4	64,699	110.8	0.9	35,160
福岡空港	19,400	165.7	0.3	37,527	139.0	0.5	△ 18,127
新千歳空港	1,295	113.1	0.0	378	149.7	0.0	917

大阪税関貿易速報〔関西空港〕（速報値）**2021年上半期分****【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	8,819,862	119.7	22.1	7,194,041	108.2	18.5	1,625,822
管内	5,918,254	120.7	14.8	5,380,753	107.5	13.8	537,502
大阪港	2,264,537	129.4	5.7	2,386,269	105.8	6.1	△ 121,732
関西空港	2,683,867	113.5	6.7	1,990,763	109.1	5.1	693,103
全国	39,857,269	123.2	100.0	38,872,283	112.2	100.0	984,986

【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	2,683,867	113.5	6.7	1,990,763	109.1	5.1	693,103
成田空港	6,094,419	127.0	15.3	7,611,720	123.0	19.6	△ 1,517,302
羽田空港	140,678	104.1	0.4	280,231	84.9	0.7	△ 139,553
中部空港	586,787	157.6	1.5	379,650	80.2	1.0	207,136
福岡空港	116,119	124.5	0.3	210,043	113.9	0.5	△ 93,924
新千歳空港	9,116	82.8	0.0	2,337	94.4	0.0	6,779

関西国際空港の出入（帰）国者数（2021年7月分速報値）

※ 2021年5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	2,002	65	3,280	106	3,983	128	2,902	94	12,167	392
2021年6月	2,361	79	4,342	145	5,314	177	2,518	84	14,535	485
2021年7月	2,776	90	3,752	121	7,475	241	2,998	97	17,001	548
2021年累計	25,409	120	29,217	138	33,151	156	21,228	100	109,005	514
前年同期	976,224	4,583	1,092,738	5,130	679,092	3,188	587,003	2,756	3,335,057	15,658
対前年同期比	2.6%		2.7%		4.9%		3.6%		3.3%	

※外国人入出国者数には、地位協定該当者及び特例上陸許可は含まれない。

※ 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

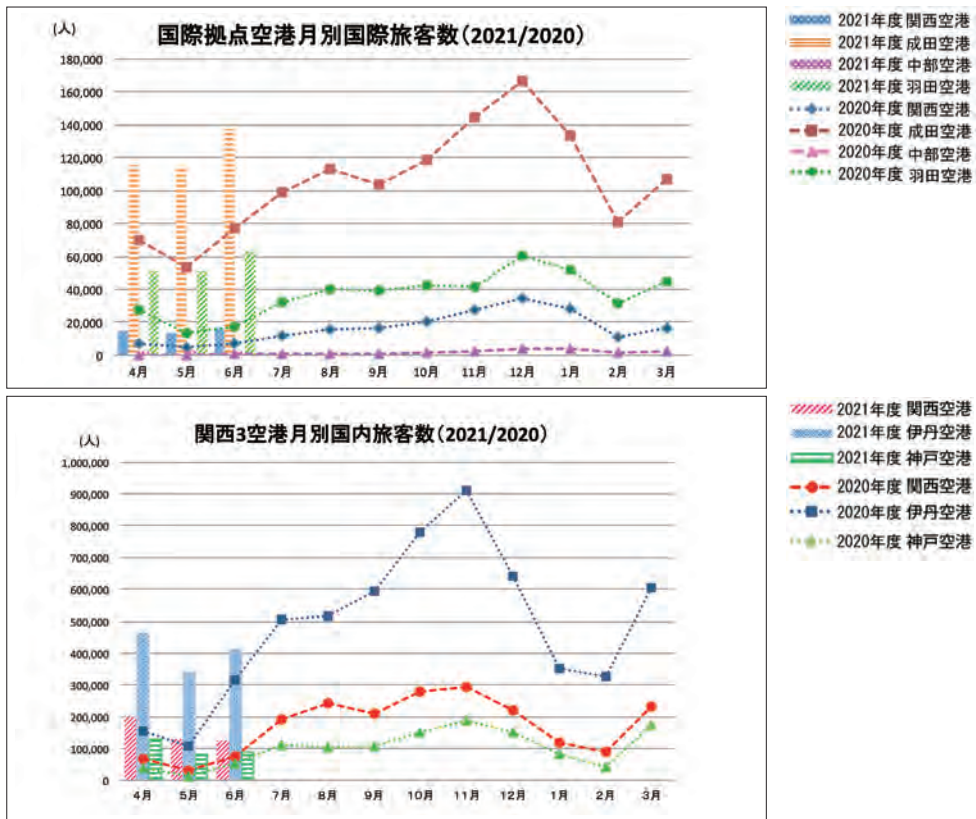
2021 年 6 月実績【速報値】

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	2,877	113.4%	11,181	155.6%	14,058	144.6%
	関 西	2,877	113.4%	1,963	175.9%	4,840	132.5%
	大阪(伊丹)	0	—	7,253	154.5%	7,253	154.5%
	神 戸	0	—	1,965	142.7%	1,965	142.7%
	成 田	8,070	130.1%	1,540	209.2%	9,610	138.5%
	中 部	527	123.1%	2,958	159.9%	3,485	153.0%
旅客数 (人)	関西 3 空港	16,231	222.5%	630,526	142.0%	646,757	143.3%
	関 西	16,231	222.5%	124,180	167.2%	140,411	172.2%
	大阪(伊丹)	0	—	415,588	130.9%	415,588	130.9%
	神 戸	—	—	90,758	173.3%	90,758	173.3%
	成 田	137,149	178.4%	162,085	247.9%	299,234	210.3%
	東京(羽田)	63,177	293.2%	1,476,170	143.5%	1,539,347	146.6%
	中 部	2,700	449.3%	131,875	148.8%	134,575	150.8%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	66,259	117.5%	6,523	118.5%	72,782	117.6%
	関 西	66,259	117.5%	521	1085.4%	66,780	118.3%
	大阪(伊丹)	0	—	6,002	110.0%	6,002	110.0%
	成 田	209,073	148.7%	—	—	209,073	148.7%
	東京(羽田)	39,901	211.0%	33,338	116.3%	73,239	154.0%
	中 部	9,316	123.5%	686	108.0%	10,002	122.3%

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

注 2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

今後の予定

○関西空港調査会2021年度セミナー後編（2020年度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）

○第474回定例会

日 時／2021年10月13日（水） 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／ポストコロナ時代におけるMICE

講 師／西本 恵子 氏（一般社団法人 MICE総研 上席研究員）

※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

▶ 今朝、普段より早く、4時まえに目が覚めました。

カーテンを開けると、外はまだ暗く、明るいときにはやかましく鳴いているクマゼミの声もなく、静かにニイゼミの声が聞こえます。

外に出ると、オリヒメやヒコボシが西の空で光っています。

普段の喧しい日常と違った清々しい雰囲気に入ることができました。

空が白み始め、カラスの鳴き声とともに、セミの大合唱が始まりそうです。

▶ クマゼミは、私が小学生の頃は高い樹の上で時折鳴く程度で、夏休みの昆虫採集で1匹捕まえるだけで我慢合ったものですが、今ではそれこそゴマンというんざりさせられます。

しかし、すぐにツクツクボーシに替わり、夏が終わって秋の虫の声へと移り変わります。

そういう慌ただしい喧噪の中での、ほっとした一時でした。

(KM)

田尻漁港周辺エリア

田尻町観光案内所オープン！（田尻町）



田尻町は小さな町ですが古くから農業と漁業が盛んに行われており、田尻漁港で毎週開催されている日曜朝市には、朝早くから新鮮な魚介類や野菜などを求めて、大勢の来訪客で賑わっています。

そんな田尻漁港の一角に田尻町観光案内所がオープンしました。観光案内所では、観光ボランティアの方などが町の見所やウォーキングコースの紹介等を行っています。また、町民の方にもあまり知られていない隠れたスポットの情報発信やたじりっちグッズの販売等も行っています。

田尻漁港の日曜朝市やマープルビーチ等、田尻町周辺にお越しの際はぜひお立ち寄りください。



■アクセス 【電車】 南海本線「吉見ノ里」駅から1km（田尻漁港）

【車】 阪神高速 泉佐野南IC降りて
田尻スカイブリッジ手前側道左へ
無料駐車場完備（田尻漁港内）

■開所時間 午前9時～午後5時（定休日 水曜日）
*不在となっている場合がございますので、
来所される際にはご連絡ください。

■問合わせ 田尻町観光協会 TEL 072-493-9556



田尻町
マスコットキャラクター
「たじりっち」

発行
●

2021年8月20日

印刷
●

一般財団法人 関西空港調査会

〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号
TEL:06)6767-0800 URL: <http://www.kansai.jp>