



KANSAI 空港レビュー



No.517
2021.12

CONTENTS

- 1 | 巻頭言
質の高い空港づくりに向けて
酒井 洋一
- 2 | 各界の動き
- 9 | 講演抄録
ポストコロナ時代におけるMICEビジネス
西本 恵子
- 23 | プレスの目
新型コロナ対策 政・官・民の連携密に
杉山 正樹
- 25 | 航空空港研究レポート
コロナ禍における航空会社と空港会社への支援と今後の課題
小島 克巳
- 28 | データファイル
・関西国際空港2021年10月分運営概況(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港]2021年10月分(速報値)
・関西国際空港の出入(帰)国者数2021年11月分(速報値)
・関西3空港と国内主要空港の利用状況2021年10月(速報値)

【表紙写真】「アントノフ An-12B」

ウクライナの航空会社 Motor Sich Airlines の4発ターボプロップ輸送機アントノフ An-12B です。

関空までの飛行は Motor Sich Airlines の拠点空港であるウクライナのサボリージュ空港が起点でした。その後、フィンランドのヘルシンキに渡り 4ヶ所の空港を経由して関空までやってきました。

An-12B の速度は 350kt 程度でありヘルシンキからジェット機なら 9.5 時間のところ 46 時間かかりました。

撮影：柴崎 庄司

質の高い空港づくりに向けて



国土交通省
大阪航空局長

酒井 洋一

新型コロナウイルス感染が昨年から猛威を振るっている影響により、各国の出入国制限や移動制限の措置が取られたことで、旅客需要の減少が我が国の航空・空港業界を襲い、国内線需要に回復の兆しが少し見られるものの、依然、厳しい経営環境に晒されている状況にあります。

国土交通省航空局において、航空ネットワークは、公共交通として国民の社会経済活動を支えていること、またインバウンドの成長戦略の実現に不可欠なインフラであることとの認識の下、この航空ネットワークを維持・確保するため、企業等を支援する『コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ』や『感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援』など各種施策を実施しています。

このような状況下の中にあって、先々月、うれしいニュースが入ってきました。それは、Skytrax社による「World Airport Awards 2021」トップ10に日本の国際空港が3つも入ったことであります。旅客需要が厳しい環境下にあっても、日本のおもてなし等によって、2位に羽田空港、5位に成田国際空港、9位に関西国際空港がランクインされました。また部門別評価でも、Best PRM and Accessible Facilities 部門では、1位が羽田空港、2位が関西国際空港、3位が成田国際空港と上位を独占するとともに、大阪伊丹空港がBest Domestic Airports 部門で3位に、さらに関西国際空港がBest Airport Security 部門で3位、Best Airport Staff 部門で4位にそれぞれ

ランクインされました。このSkytrax社は航空会社や空港に特化したサービスリサーチ会社であり、このAwardsは世界トップクラスの機能やサービスを提供している空港であることを示すものと言われています。

現在はコロナ禍で需要がとても厳しい状況にあります。今だからこそできることがあるかと思えます。今後、需要が回復してきた時に備え、お客様のニーズに合ったハード・ソフトに見直す絶好のチャンスと捉えては如何でしょうか。このため、ハード面であれば、陳腐化した施設についてコロナ後を見据えたDX対応（AIやIT等を駆使した施設への改良）や、ソフト面であれば、空港関係者の教育（旅客へのおもてなしや、今年ICAQが設定したYear of Security Culture 2021であることを踏まえたセキュリティ意識の醸成等）などに取り組むことです。

このような取り組みによって、いずれSkytraxにおける評価が更に上がり、結果として世界各国からのインバウンドを支えることに繋がっていくものと考えます。

関西は、2025年開催予定の大阪・関西万博を控え、魅力ある博覧会開催を目指し、「空飛ぶクルマ」をはじめ様々なことに取り組んでいるところです。そして、これを目当てに来日される多くの海外観光客が空港を利用されることから、今この機会を活用して、関西地区における空港の質を高める取組みが進むことを期待しております。

各界の動き

関西国際空港

●ペイ・シャトル、就航15周年で片道1,000円

関西空港と神戸空港を結ぶ高速船、神戸～関西ペイ・シャトルが就航15周年を迎えたのに合わせ、11月1日～12月24日、関空発の便に限り1,880円の乗船料を1,000円にするキャンペーンを行った。ペイ・シャトルは神戸空港の開港に合わせ、2006年に就航した。

●3空港が空港カーボン認証レベル4を取得

関西エアポートは11月3日、関西・大阪・神戸の3空港が空港カーボン認証プログラムのレベル4を取得した。同認証は空港を対象にした国際的なカーボン管理基準で、2009年に国際空港評議会（ACI）が制定した。レベル4は、日本の空港では初めて。「絶対的CO₂排出量の削減を達成するため、空港運営の変革と空港関連事業者の関与強化」をクリアしたと認められた。

●展望ホール再開

新型コロナウイルス感染拡大防止のため2020年2月末から休館していた関西空港の関空展望ホールが11月3日から土曜と日曜、祝日に限り営業を再開した。

●南海トラフ想定し訓練、QRコードも活用

関西空港で11月5日、南海トラフ巨大地震に備えた、避難訓練が行われ、地震発生時の初動対応や客の誘導方法などを確認した。また客をサポートの必要性によってQRコードでグループ分けする仕組みが導入され、スムーズに運用できるか検証した。

●滑走路で初の事故対応訓練

関西空港で11月9日、貨物機が着陸に失敗して火災が発生し負傷者が出た想定で、開港以来初めて、滑走路上で事故対応訓練が行われた。関西エアポートとグループ会社の約60人が参加した。減便が続いていることから、防災関連工事のために滑走路が一時的に閉鎖となる時間帯を利用し、訓練の機会を設けた。

●カンボジアJC国際航空が2022年2月就航へ

国土交通省は11月15日、カンボジアJC国際航空から出されていた外国人国際航空運送事業の経営許可申請を許可した。2022年2月1日から台北経由のプノンペン～関西線を週2便で開設する。機材はエアバスA320型機（180席）。同社は2017年3月17日に就航、国際線は中国中心に運航している。

●10月の旅客16%増、2019年比86%減

関西エアポートが11月25日に発表した10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16%増の34万7,087人だった。新型コロナウイルス感染症前の2019年同月と比較すると86%減だった。国際線の旅客数は10%減（2019年同月比99.1%減）の1万8,061人で、2か月連続で前年を下回った。



クリック!

10月の関西空港の国内線旅客数は前年同月比18%増の32万9,026人で、4月以来7か月連続で前年を上回った。コロナ前の2019年の6割まで戻った。2020年度年間では69%減だったので、低水準とはいえ、着実に回復基調をたどっている。国際貨物取扱量も前年同月比15%増の7万2,582tで10か月連続のプラス、2019年同月比でも10%上回り、好調を継続している。

●オミクロン株対策始まる

南アフリカで見つかった新型コロナウイルスの新たな変異株について、世界保健機関（WHO）が、「オミクロン株」と名付け、「懸念される変異株」に指定したことを受け、厚生労働省は11月27日、成田や羽田、関西など国際線の発着する主要空港で、南アフリカなどの指定国に滞在歴がある人の到着が事前に分かった場合、空港での移動ルートを分け、その他の乗客らとの接触を避ける対応を始めた。

●11月のコロナ感染者、22か国34人

11月中に関西空港に到着し、新型コロナウイルスへの感染が確認されたのは22か国の34人だった。国別ではフィリピン7人、ネパール6人、パーレーン4人、スリランカ、ドイツ、ハンガリー各2人、ウクライナ、アラブ首長国連邦、ウズベキスタン、パキスタン、インド、シンバブエ、トルコ、韓国、ミャンマー、オーストリア、スロベニア、ブラジル、アメリカ、カンボジア、イタリア、ギリシャ各1人（4人が複数国に滞在）。

また11月中に厚生労働省が発表した変異株感染が判明したのは10月20日～11月13日に到着した16人でいずれもデルタ株だった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●日航がスマートエアポート

日本航空は11月11日、大阪空港の国内線カウンターをリニューアルオープンした。自動手荷物預け機の 신설やカウンターのデザイン刷新など、空港の利便性を高めた「スマートエアポート」と呼ぶサービスを提供、新型コロナウイルス対策として、非接触化も進めた。

●豊中市、撮影スポットに公園整備

豊中市は11月12日、空港周辺地域の今後の整備の方向性を示す大阪国際空港周辺地域整備構想（素案）を策定した。着陸機を真下から見られる場所として知られる大阪空港南東の千里川土手隣の原田緩衝緑地（約6ha）を公園化し、展望施設の整備や、バーベキュー広場、桜の植樹などを計画している。2025～2026年度の供用開始を目指す。

●10月の旅客数は前年比7%減、2019年比47%減

関西エアポートが11月25日発表した10月の大阪空港旅客数は、前年同月比7%減（2019年同月比47%減）の72万3,541人だった。発着回数は同20%増（同20%減）の8,934回。

●実機を使い事故対策訓練

関西エアポートは11月25日、大阪空港で全日空機を使用した航空機事故対策総合訓練を実施した。47機関の約200人と兵庫県消防防災航空隊、大阪市消防局のヘリ2機が参加、傷病者情報等の災害情報の電子化共有や感染防止対策についても検証した。

＝ 神戸空港 ＝

●10月の旅客数は前年比7%増、2019年比で45%減

関西エアポートが11月25日発表した10月の神戸空港旅客数は、16万1,236人（前年同月比7%増、2019年同月比45%減）だった。3月（17万4,788人）以来7か月ぶりの水準に回復した。

＝ 成田国際空港 ＝

●9月中間期、230億円の赤字

成田国際空港会社は11月18日、2021年9月中間連結決算で、純損益が230億円の赤字（前年同期は424億円の赤字）だったと発表した。営業収益は東京五輪・パラリンピックの開催などを受け、前年同期比20.6%増400億円となり2期ぶりの増収。

＝ 中部国際空港 ＝

●9月中間期、62億円の赤字

中部国際空港会社が11月19日に発表した2021年9月中間決算によると、純損益は62億円の赤字（前年同期は94億円の赤字）となった。売上高は75億円（前年同期比12%増）。旅行者の戻りが想定より遅れていることから、2022年3月期通期の売上高は当初予想から21億円少ない168億円で下方修正した。

＝ その他空港 ＝

●南紀白浜空港展望広場でビジネス拠点施設に着工

和歌山県白浜町才野の南紀白浜空港展望広場（空港公園）内に整備されるビジネス拠点施設の起工式が11月1日、建設予定地であった。約3,000㎡の敷地に平屋の建物（約1,000㎡）を建て、オフィスや会議室、交流・商談スペースなどが設けられる。2022年6月開業予定。事業者は建設コンサルタント、オリエンタルコンサルタンツ（東京都）と浅川組（和歌山市）。

●空港ビル会社、売上6割減、半数超が赤字転落

東京商工リサーチが11月19日まとめた全国主要空港ビル経営動向調査によると、空港ビル会社46社の2021年3月期決算は、1社を除く45社が減収だった。46社の売上高合計は前期から62.6%減少し、最終損益は半数超の25社が赤字だった。

航空・旅行

●日航の4～9月期、1,049億円の最終赤字

日本航空が11月2日に発表した2021年4～9月期の連結決算の最終損益は1,049億7,600万円の赤字（前年同期は1,612億2,600万円の赤字）だった。売上高は前年同期比49.2%増の2,906億4,700万円だった。2022年3月期通期の連結業績予想は、最終損益が1,460億円の赤字（前期は2,866億9,300万円の赤字）を見込む。

また従業員を2020年度末の約3万6,000人から2年間で2,500人減らす計画を明らかにした。採用抑制で対応する。

●日本航空、JALUXを連結子会社に

日本航空は11月2日、持ち分法適用会社のJALUXを2022年3月をめどに連結子会社にする と発表した。双日との共同出資会社を通じて株式公開買い付けを実施し、1株2,560円で買い取る。買収総額は156億円となる見通しで、電子商取引事業などを取り込む。

●川崎重工、水素航空機の開発に着手

川崎重工業は11月5日、水素をエンジン燃料とした航空機の研究開発を始めると発表した。新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が脱炭素につながる取り組みを支援するグリーンイノベーション基金事業として採択した。2030年度までにエンジン燃焼器や燃料タンクなど

を開発、実証実験を行う。事業費約 180 億円のうち 175 億円を NEDO が支援する。

●近ツー親会社が売上高を下方修正

近畿日本ツーリストを傘下に持つ KNT-CT ホールディングスは 11 月 10 日、2022 年 3 月期連結業績予想の売上高を、5 月時点の見通しから 300 億円少ない 1,500 億円に下方修正した。旅行需要の回復が想定より遅れ、コロナ禍第 6 波が懸念されるためだとしている。

●日本旅行、1億円に減資

JR 西日本傘下の日本旅行は 11 月 11 日、資本金を 40 億円から 1 億円に減資すると明らかにした。税法上の中小企業になって支払う税金を減らす効果を見込む。10 月の臨時株主総会で既に承認されており、12 月 14 日に実施する。

●シンガポール航空の4～9月期、最終赤字700億円に縮小

シンガポール航空が 11 月 11 日発表した 2021 年 4～9 月期決算は、最終損益が 8 億 3,680 万シンガポールドル（約 700 億円）の赤字（前年同期は 34 億シンガポールドルの赤字）で赤字は前年同期の 4 分の 1 に縮小した。売上高は前年同期比 73% 増の 28 億 2,700 万シンガポールドルだった。

●大韓航空の7～9月期、貨物支えに収益拡大、営業利益58倍に

大韓航空が 11 月 12 日発表した 2021 年 7～9 月期の単独営業利益は 4,386 億ウォン（約 425 億円）となり、前年同期の 58 倍になった。売上高比率は貨物が 74% で、好調な貨物事業が収益を押し上げた。

●ZIPAIRがロス便、LCC初

日本航空傘下の格安航空会社（LCC）、ZIPAIR Tokyo は 11 月 12 日、成田～ロサンゼルス線を 12 月 25 日に開設すると発表した。週 3 往復する。機材はボーイング 787 - 8 ドリームライナー（290 席）を使う。

●スカイマーク、年末年始は全便運航

スカイマークは 11 月 18 日、12 月 1 日から 2022 年 1 月 11 日の国内線運航計画を発表した。12 月 1 日から 23 日まで 4 路線 77 便を減便し、年末年始を含む 24 日以降は全便運航する。

●10月の航空貨物輸出23%増

航空貨物運送協会が 11 月 19 日に発表した 10 月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸出航空貨物件数（混載）は 24 万 5,982 件（前年同月比 6.1% 増）、重量ベースでは 9 万 8,062t（23.2% 増）となった。

●エアバス、ドバイ航空ショーで408機受注

エアバスは 11 月 19 日、ドバイ航空ショーで 408 機の受注を獲得したと発表した。確定受注が A321neo 型機など 269 機、コミットメントが 139 機。

●ボーイング、2040年までの新造機需要は北東アジアで1,360機

ボーイングは 11 月 19 日、民間航空機市場の予測レポートを発表した。今後 20 年間のアジア太平洋における新造機需要は 1 万 7,645 機、金額ベースでは 3 兆 1,000 億ドルを見込んでいる。日本を含む北東アジアにおける新造機需要は 1,360 機としている。

●エアアジア、赤字拡大 7～9月最終240億円

マレーシアの LCC 大手、エアアジア・グループが 11 月 22 日発表した 2021 年 7～9 月期決算は、最終損益が 8 億 8,700 万リンギ（約 240 億円）の赤字（前年同期は 8 億 5,100 万リンギの最終赤字）だった。売上高は前年同期比 37% 減の 2 億 9,500 万リンギだった。

●ANAが海外市場でCB発行へ、1,500億円

ANA ホールディングスは 11 月 24 日、ユーロ円建て新株予約権付社債（CB）の発行で 1,500 億円を調達すると発表した。成長投資のための資金を確保するとともに、有利子負債の返済などにも充てる。

●国際線の到着便、予約停止

国土交通省は11月29日、新型コロナウイルスの新たな変異株、オミクロン株の感染拡大を防ぐため、日本への到着便を運航する国内外すべての航空会社に対し、到着便の搭乗予約の新規受け付けを停止するよう要請した。

●ホテル稼働率、11か月ぶり50%回復

ホテル専門の英調査会社STRがまとめた10月の国内ホテルの平均稼働率は前月比11.7ポイント高い50.4%だった。50%を超えるのは2020年11月以来、11か月ぶり。特に軽井沢や箱根などリゾート地が堅調だ。

関西

●大阪府市、都市計画局を発足

大阪府と大阪市の共同部局、大阪都市計画局が11月1日、発足した。広域行政の一部を一元化する条例に基づく中心組織で、133人体制でスタート。大規模開発を多く実施してきた大阪市のノウハウを府域全体の事業に活用する。

●10月の関西の主要百貨店、緊急事態宣言解除で増収

関西の主要百貨店が11月1日発表した10月の売上高（速報値）は、阪神百貨店梅田本店を除き、8店舗が前年実績を上回った。新型コロナウイルス対策の緊急事態宣言が10月1日に解除され、入店客数が大幅に増えたことが押し上げた。

●JR西日本の9月中間決算、686億円の赤字

JR西日本が11月2日発表した2021年9月中間連結決算は、最終損益が686億円の赤字（前年同期は1,280億円の赤字）だった。コロナ禍による鉄道事業の低迷が続き、中間期としては2年連続の最終赤字を計上した。売上高は前年同期比8.6%増の4,368億円、うち運輸収入は2,100億円と、前年同期より約270億円回復したが、コロナ禍前の半分にとどまった。

●H20の4～9月期、最終黒字に転換

関西の百貨店大手4社の2021年9月中間決算が11月5日出そろった。臨時休業や時短営業が響き最終損益はエイチ・ツー・オーリテイリングを除く3社（J・フロントリテイリング、高島屋、近鉄百貨店）が赤字だった。売上高は4社とも増収だった。

●地域の魅力を万博で発信、首長連合発足

2025年日本国際博覧会とともに、地域の未来社会を創造する首長連合が11月8日、発足した。万博関連イベントなどを通じて地域の魅力を国内外にアピールし、観光客の増加などにつなげたい考え。高石市の阪口伸六市長ら14市町村長が発起人となり、全国の自治体に参加を呼び掛けている。

●京阪HDの9月期、最終黒字19億円

京阪ホールディングスが11月9日発表した2021年4～9月期連結決算は、最終損益が19億円の黒字（前年同期は63億円の赤字）だった。オフィスビルやホテルなど開発物件の売却益も寄与した。

●ANA・オリックスなど、空飛ぶクルマ実現へ実験

ANAホールディングスは11月10日、11の両日、オリックスとヒラタ学園（堺市）とともに空飛ぶクルマと呼ばれるeVTOL（電動垂直離着陸）機の実現に向け、ヘリコプターを使った実証実験を大阪市内にあるビル屋上のヘリポートで行った。大阪府に採択された3者の事業に基づく実験で、2025年大阪・関西万博での実用化を視野に検証を進める。空飛ぶクルマを想定したヘリが関西空港を出発すると、12分ほどで到着した。

●星野リゾート、新今宮のホテル詳細発表

星野リゾートは11月11日、新今宮駅北側に開業予定のOMO7大阪 by 星野リゾートの詳細を発表した。地上14階建てで、436室の客室を備える。2022年4月22日に開業し、ガイド付きで新世界の町歩きを楽しめるツアーも提供する。

●近鉄グループHDの4～9月期、黒字転換

近鉄グループホールディングスが11月12日発表した2021年4～9月期決算の最終損益は120億円の黒字（前年同期は314億円の赤字）だった。マンション販売が伸びたほか、福山通運の株式売却などが貢献した。

●10月の大阪市のホテル稼働率41.6%

日本経済新聞社が11月16日まとめた大阪市内の主要13ホテルの10月の平均客室稼働率は41.6%で、前月から13.3ポイント伸びた。

●関経連、中期計画を策定

関西経済連合会は11月16日、2024年度を最終年度とする3か年の中期計画を策定した。大企業とスタートアップの接点を増やすなどでイノベーション（技術革新）を創出し、関西各地での協業の促進を目指す。

●近畿10月の輸出額、過去最高

大阪税関が11月17日発表した10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21.1%増の1兆7,325億円と過去最高額を更新した。前年実績を上回るのは8か月連続。世界的に加速するデジタル化の流れを受けて、アジア向けの半導体等製造装置や電子部品が大きく伸びた。

●和歌山IR、県の公聴会を延期

和歌山県が進めるカジノを含む統合型リゾート（IR）の誘致計画について11月19日の県議会委員会、事業者側の情報開示が不十分だとして批判が噴出し、11月下旬からの県民向けの公聴会の延期を求めることが出席者の全員一致で決議され、延期が決まった。

●うめきた2期にヒルトン最上級など3ホテル

JR大阪駅北側の再開発エリア、うめきた2期を手がける三菱地所やオリックス不動産などは11月24日、米ヒルトンと阪急阪神ホテルズの計3ホテルが、2024年度以降、順次開業すると発表した。ヒルトンの最上級ブランド、ウォルドーフ・アストリア（252室）と、地域色を持たせたキャノピー by ヒルトン（308室）が日本に初進出する。阪急阪神ホテルズは482室のホテルを開設する。

●世界都市ランキング大阪36位、5年連続で順位低下

森ビル系のシンクタンク、森記念財団都市戦略研究所は11月24日、世界の都市総合ランキング2021を発表した。大阪は36位で2020年の前回調査（33位）から順位を下げた。新型コロナウイルス禍で関西空港を発着する国際線が大幅に減便したことなどが響いた。大阪が順位を下げたのは5年連続となる。東京は6年連続で3位。

●日銀、11月の関西景気判断4か月ぶり上げ

日本銀行大阪支店は11月25日、11月の関西金融経済動向を発表し、総括判断を4か月ぶりに引き上げた。好調が続いてきた生産は部品調達難などの影響でやや弱さが見られるものの、新型コロナウイルスの感染状況が落ち着いたことで個人消費が上向いていると指摘した。

●10月の百貨店売上高は3か月ぶりプラス

日本百貨店協会が11月25日に発表した10月の全国百貨店売上高概況によると、全国の百貨店の売上総額は約3,848億円で前年同月比2.9%増と3か月ぶりに増え、前々年比でも1.3%増とプラスに転じた。緊急事態宣言などが解除され、主要顧客層の外出機会が増加したことに加え、各社が企画した組織顧客向け施策や物産展など各種催事も奏功した。

●関西経済同友会次期代表幹事に三井住友銀の角元氏

関西経済同友会は11月30日、三井住友銀行の角元敬治副頭取（59）を次期代表幹事に内定したと発表した。古市健代表幹事（67、日本生命保険副会長）の後任。2022年5月の理事会で選任する。角元氏は就任2年目に入る生駒京子代表幹事（65、プロアシスト社長）と組み、関西経済の活性化や2025年大阪・関西万博に向けた提言などに取り組む。

●近畿の人口0.89%減、2,054万人に

総務省が11月30日発表した2020年国勢調査の確定値によると、近畿2府4県の人口は2,054万1,000人と2015年の前回調査から0.89%（18万3,000人）減少した。滋賀を除く5府県がマイナスとなり、2回連続での減少となった。

●2021年度の関西成長率は2.8%、アジア太平洋研究所予測

アジア太平洋研究所は11月30日、2021年度の関西2府4県の実質域内総生産（GRP）成長率を2.8%とする予測を発表した。前回（8月）の予測から0.4ポイント下方修正した。緊急事態宣言による個人消費の伸び悩みや半導体不足による減産などを考慮した。

国

●入国規制を緩和、ビジネス客は待機最短3日

政府は11月8日、新型コロナウイルスの感染拡大で原則停止していた海外からの入国について、制限緩和策を適用する。ビジネス目的での滞在はワクチン接種などを条件に入国後の待機を最短3日間とする。留学生や技能実習生の入国も条件付きで認める。

●第2次岸田内閣が発足

衆議院選挙を受けた特別国会が11月10日召集され、岸田文雄首相（自民党総裁）が第101代首相に指名された。皇居での首相親任式と閣僚認証式を経て、第2次岸田内閣が発足した。

●入国制限、1日5,000人に緩和

松野官房長官は11月18日の記者会見で、新型コロナウイルス対策として実施している入国者数の制限を26日から緩和し、1日あたりの上限を現在の3,500人程度から5,000人程度に拡大すると発表した。

●補正予算案、過去最大の35兆9,895億円

政府は11月26日の臨時閣議で、新たな経済対策などを盛り込んだ2021年度補正予算案を決定した。一般会計の歳出は35兆9,895億円で、補正予算としては2020年度第2次補正の31.9兆円を上回って過去最大となる。新たな経済対策を実行する費用としては、31兆5,627億円を計上、うち新型コロナウイルス感染症の拡大防止に18兆6,059億円を充てた。

●政府、全世界からの外国人入国停止

岸田文雄首相は11月29日、新型コロナウイルスの新たな変異株オミクロン株の拡大を受けて水際対策を強化し、11月30日午前0時から全世界を対象に新規外国人の入国を禁止すると表明した。これらの措置は当面1か月の間、実施される。

日本人や在留資格を保有する外国人などについても入国規制の強化し、特定の国や地域からの帰国者などに対し、指定待機施設で一定期間隔離措置を実施する。1日の上限を5,000人から3,500人めどに引き下げる。

●オミクロン株、国内初確認

厚生労働省は11月30日、アフリカ南部ナミビアから入国し、空港検疫で新型コロナウイルスの陽性反応が出ていた30代男性について、オミクロン株が検出されたと発表した。国内でオミクロン株が確認されたのは初めて。男性はナミビア大使館の外交官。

● 講演抄録

ポストコロナ時代における MICEビジネス

一般社団法人MICE総研
上席研究員

西本 恵子 氏



●と き 2021年10月13日 (水)

●ところ オンライン会場

■はじめに

私はこれまで約20年間にわたり、国際会議やMICEの運営企画誘致運営などに携わってまいりました。直近の担当実務としては、一般社団法人MICE総研という会議運営会社に所属するシンクタンクの上席研究員として、主に札幌市、名古屋市、長崎市などといった自治体の観光・MICE戦略の策定に携わってきました。

アカデミックバックグラウンドとしては、2015年から社会人学生として京都大学経営管理大学院で学びなおし、2020年9月に「MICEの非財務価値」という研究テーマで博士号を取得させていただきました。

産業団体などでの活動としては、国際会議の統計などを行っている国際会議協会（ICCA）アジアパシフィック部会の担当理事を務めています。さらに、欧州系と北米系それぞれのMICE国際認証の制度設計や試験問題の作成を行うほか、最近では観光庁が立ち上げた「安全なMICEの再開と発展に向けた関係者協議会」の委員等も務めています。

なお個人的な趣味ですが、20年来、オープンカーに乗っています。現在の愛車は「ジョン」（MINI ジョンクーパーワークスコンバーチブル）で、暇さえあれば平均時速30キロ程度で都内を疾走しております。

■「メッセ」の語源

本題に入る前に、アイスブレイカーとしてク

イズを出題させていただきます。

この写真は今年11月1日から長崎市で開業する「出島メッセ長崎」というMICE施設です。JR新幹線駅に直結したMICE施設として、コロナ禍の中、期待と不安の中でスタートします。この「出島メッセ」という施設名称に関して、なぜ「出島」なのかとお思いになる方もいらっしゃるでしょう。

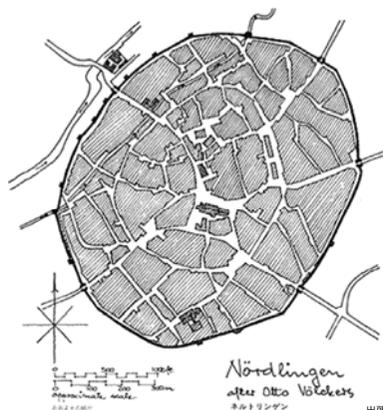
約500年前、長崎には出島という人工島がありました。ここにはオランダ商館が建てられ、それ以前からもポルトガルの商人が行き交うなど、当時の日本と世界をつなぐ唯一の結節点であり、文化交流の場所でした。長崎市にMICE施設という新しい都市機能を加えるにあたり、「新しい出島＝交流拠点」という期待を込めて「出島メッセ長崎」と名付けられました。

ここでクイズとしたいのは、メッセの語源です。「メッセ」という言葉は、このような展示施設そのものを指すこともあり、商談会を指すこともあります。では、メッセの語源が何なのか、皆さんご存知でしょうか。

次の図は、中世ヨーロッパの典型的な町を示したものです。当時のヨーロッパでは主にキリスト教が信仰されていたため、町の真ん中に教会があり、教会を起点に集落が広がっていることが多かったのです。

村人たちは、ふだんは集落のあちこちで畑を耕したり商売をしたりして、ばらばらに過ごしているわけですが、日曜日の朝には必ず町の中

クイズ：「メッセ」の語源は？



出所：ノーバード・ショウナワー、三村浩史監訳
「世界のすまい6000年 3西洋の都市住居」、彰國社、1985年

は「ビジネスイベント」に相当します。

MICEとは、Meeting、Incentive、Convention、Exhibitionの頭文字からつくった造語です。2008年頃にシンガポールの政府観光局が提唱して定着し

心にある教会に集まって、午前中は礼拝を行います。

礼拝が終わると、村人たちがどやどやと出て来ます。教会の前にはたいい広場があり、週に1回、村人たちが1カ所に集まる機会となります。ひさしぶりに顔を合わせると、おしゃべりや情報交換が始まり、情報交換はビジネスに発展します。さらに、その人々を対象とした屋台などが立ち並び、教会前の広場には交易の場が自然発生しました。つまり、礼拝を表す「ミサ」が「メッセ」の語源だというわけです。

この話を通じて私が皆さまにお伝えたいのは、人や情報が集まるところにビジネスやイノベーションが生まれる、これこそが MICE ビジネスの本質であるということです。

■国際会議・MICE ビジネス 〈MICE とは〉

このスライドは、カルガリー大学（カナダ）の Getz 名誉教授によるものです。彼は長年イベントツーリズムの大家として、この分野で発行される論文を定期的にレビューされています。Getz 教授の分類によると、イベントツーリズムは4つに区分されます。「ビジネスイベント」「エンタテインメント」「フェスティバル・文化イベント」、そして先日東京で終了したオリンピック・パラリンピックに代表される「スポーツイベント」です。本日お話しする MICE

たといわれています。

M・I・C・E それぞれのビジネスモデルは全く異なりますが、それを支える産業インフラ、例えば MICE 施設や交通機関、ホテル、エアラインなどが共通しているので、行政にとって使い勝手のいい言葉として定着しました。当初、ヨーロッパではこの言葉が敬遠されることもありましたが、最近ではツーリズム系の国際学会でも MICE という用語が一般的に使われるようになってきています。

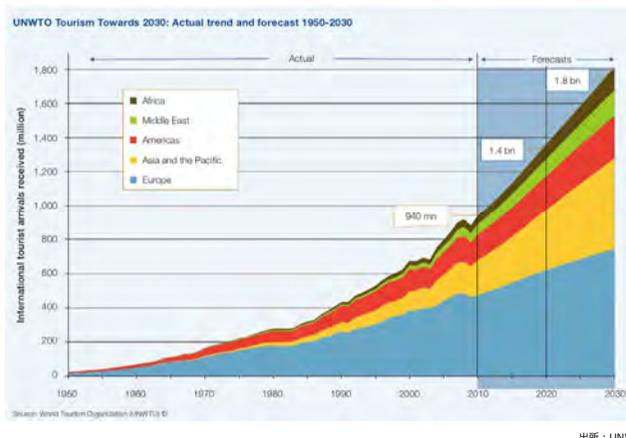
〈世界全体で成長を続けてきたツーリズム産業〉

ここで世界全体での国際ツーリズムの推移をご覧ください。UNWTO が毎年発行している「ツーリズムハイライト」というレポートから引用した図では、色ごとに各大陸の受け入れ国際旅客数を示しています。

一番下がヨーロッパ、2段目がアジアパシフィック、3段目がアメリカ、4段目が中東、最上段がアフリカです。いずれの地域も非常に大きな伸び率を示しており、このままいけば2030年には全世界で18億人の国際旅客数が見込めると予測されていたのですが、2020年に顕在化したコロナ禍によって、いったんゼロに近いところまで落ち込んでいる状況です。

コロナ禍に陥る前は、国と国を往来する国際ツーリズムが世界全体で成長するに従って、国

世界全体で成長を続けてきたツーリズム産業



出所：UNWTO Tourism Highlight

際会議の開催件数も順調に伸びていました。ICCAの統計によれば、コロナ直前の2019年がまさに当たり年で、この年には全世界で約1万4,000件の国際会議が開催されました。これまでの流れを見ると、開催件数は10年毎にほぼ倍増しており、MICEは成長著しい市場だったのです。

〈MICE開催の意義と効果〉

MICEの所轄官庁である国土交通省観光庁のウェブサイトでは、MICE開催の意義と効果について、次のとおりまとめています。

まず1点目が「高い経済効果」。MICE開催を通じた主催者・参加者などの消費支出は、開催地域を中心に大きな経済波及効果を生み出します。

2点目は「ビジネス機会やイノベーションの創出」。MICE開催はビジネスや研究分野の海外参加者とわが国参加者の人的ネットワーク形成や知識・情報の共有に大きな効果がある。これらを通じて、他のビジネス機会を生み出し、科学技術の発展・イノベーションの創出に大きく資する、といわれています。

3点目が「都市の競争力・ブランド向上」。MICEを通じた人や情報の交流・流通、ネットワーク構築の容易さなどは都市の競争力・ブランド力向上に寄与します。

ただし残念ながら、現在はコロナ禍のため、

1点目の「高い経済効果」が一時的に得られなくなっています。

〈大阪・関西ホールマーク・イベントと都市開発〉

大阪・関西ではここ数年、ホールマーク・イベント（国や時代を代表するような大規模なイベント）や都市開発が集中しており、2019年にはG20やラグビーワールドカップが開催されました。外国人がラグビーワールドカップのために訪日し、長期間滞在してスポーツを観戦しながら、日本の食や自然なども存分に楽しんでいる様子を日本人が目当たりにしたことは、インバウンドの経済効果の大きさやポテンシャルの大きさに気付くきっかけになりました。

2021年には中之島の開発、2022年には延長の形でワールドマスターズゲームズ（※講演の後日、2026年への延期方針を発表）、2024年にはうめきた第2期、2025年に大阪・関西万博、そして2028年以降には統合型リゾートというように、オリパラ終了後、イベントを軸とした経済発展の中心地は、東京から関西に移っているという印象を受けています。

■コロナ禍による市場とビジネスモデルの変化

〈MICE主催者の思考回路〉

新型コロナウイルスが感染拡大して、一旦収

束してもまたいつ感染拡大するか分からない状況の中で、MICEの開催動向を左右するのは主催者の思考回路です。

MICE主催者としては、まず「MICEを開催するかどうか」「開催するとなったら、いつ開催するか」「どのように開催するか」という順番でご検討を進められますが、やはり可能ならリアルイベントを開催したいという根本的欲求を皆さんお持ちだと思えます。

しかしながら、開催直前に新たな感染の波がくると、それまでにかけた準備の手間や費用が無駄になってしまいます。その可能性を考えると、結局、最も感染拡大時のリスクが低いオンライン開催方式を選択する、という消極的選択になってしまう、という傾向がみられます。

おそらく本日の定例会も、実際に皆さんが集まって、講演聴講後は一杯飲みに行きましょうか、といったことも期待されていたと思えます。しかし、もし直前に第6波がきたら……と考えると、やはりオンラインを選びたくなってしまうのが主催者側の心情だと思えます。

そしてそうこうしている間に、1年半にわたりオンラインミーティングを頻繁に活用してきたわけですが、もはやコロナが収束したとしても、オンラインミーティングを手放す気にはならないと思うのです。

例えばテレビのリモコンです。昔はテレビ本体のボタンやダイヤルで操作していました。リ

モコンが初めて登場したとき、当時の大人たちは「せいぜい2、3m先のテレビまで移動することを厭うとは、なんと怠惰な発明か」と揶揄していたそうです。

しかし現在

では、テレビのリモコン以外で操作されることはほぼなくなりました。したがって、テレビのリモコン同様に、コロナが収まった後もオンラインミーティングは、私たちの生活の中に定着し続けると考えられています。一方、対面ミーティングの価値も皆さん痛感しておられるため、双方を兼ね備えたハイブリッド開催が主流になりつつあります。

〈国際会議・MICEはこれからどうなっていくのか?〉

では、国際会議やMICEはこれからどうなっていくのでしょうか。ICCAでは、ヨーロッパ、アジア、アフリカ約200団体のアソシエーション（学会や産業団体）に対して調査を行いました。この調査が行われたのは2020年5月なので、コロナ禍に入ってまだ数ヶ月という段階です。

このときの調査結果によると、アンケートに回答したアソシエーションの66%が、MICEの開催形態だけではなく、アソシエーションのビジネスモデルそのものが根本的に変化すると考えていることが明らかになりました。

さらに47%が年次集会の運営方式を具体的に見直しているという回答があり、その結果、現在では国際会議はオンライン開催、国内会議がハイブリッド開催に落ち着きつつあるところ

です。

主催者調査：国際会議・MICEはこれからどうなっていくのか？



ヨーロッパ・アジア・アフリカ 約200団体への調査結果（2020年5月）

- 66% 主催団体のビジネスモデルが根本的に変化する
- 47% 年次集会の運営方式を見直している
- 42% メンバーシップの設計を見直している
- 84% オンライン・ハイブリッド開催により参加者が増えると考えている
- 60% 会議の成果：対面開催 > オンライン開催
- 78% 会議運営会社の起用を検討

受け入れ都市や事業者は柔軟性やイノベーションを求められるようになる

The Future of Global Association Meetings - The New Association Reality (ICCA, 2020)

また全体の42%が、年次集会にリアル参加できないことを受けて、アソシエーションのメンバーシップの設計、つまり年会費に含まれるサービスの内容を見直していると回答しました。

さらに84%が、オンラインやハイブリッド開催により参加者が増えると考えていることが明らかになりました。これまでは、リアル開催の開催場所まで物理的に来られる人しか会議に参加できなかったのが、オンライン参加という選択肢が増えたためです。たとえば欧米の医学系の会議では、参加人数が1.5倍や2倍に膨れ上がっている事例が多数報告されています。これは診療の場を守りつつ、オンラインで参加できる医療従事者が増えたということでもあります。

こうして会議の利便性を高めたオンライン開催ですが、回答した団体の60%が、会議の成果はやはり対面開催にはかなわないと考えていることも明らかになりました。

そして、オンライン・ハイブリッド開催の技術は日進月歩であることから、今まで事務局が自前で会議を行っていたアソシエーションであっても、今後は会議専門会社の起用を検討したいと回答したアソシエーションは78%にのぼりました。

MICEを受け入れる都市や事業者の目から見た場合、この調査結果を総括すると、これから

のMICE受け入れには、より柔軟性やイノベーションを求められるようになると言えます。

〈オンライン開催・ハイブリッド開催〉

オンライン開催やハイブリッド開催のモデルについて説明します。今までリアル開催をしていた、例えば横浜で2日間のミーティングを持つ場合、リアル開催においては、人が横浜に集まって、講演や打合せが行われていました。

一方、これをハイブリッド開催にすると、オンライン参加者はパソコン上で視聴することになります。リアル参加の場合は横浜で2日間を過ごすわけで、会議セッションの最中には休憩時間があり、そのときに知人と談笑したり、ディナーで徐々に会う人とネットワーキングするといった楽しみがあるのですが、オンライン参加者はパソコンのみと向き合うわけで、それを丸2日間というのは、ほぼ苦行に等しいと思われます。

したがって、現在オンライン会議で主流になっているのは、リアルタイムでの視聴のほか、一定期間はオンデマンドで視聴可能とすることが多いです。つまり、開催の時間軸が数日から広がることになります。

〈実地で参加？ オンラインで参加？〉

このようなハイブリッド開催を、MICE参加

実地で参加？ オンラインで参加？



A学会	実地参加 → 忙しいから、オンライン参加
B学会	実地参加 → 理事に就任したので、実地参加
C学会	実地参加 → 出張費を節約したいから、オンライン参加
D学会	実地参加 → 大阪だから、実地参加しよう！
E学会	実地参加 → 大阪だから、実地参加しよう！

ハイブリッド開催の課題：「**大阪なら実地参加したい！**」と思わせる

者から見るとどうなるでしょうか。例えば大学病院の医師が、自分の専門分野の学会に年間5回、リアルで参加していたとします。

今まで実地参加していたA学会は、忙しいからオンライン参加にして、B学会では自分が新しく理事に就任したので他の理事への挨拶もあり実地参加しよう。そろそろ出張費を節約したいので、C学会はオンライン参加にしておこう。でも、D学会とE学会は開催地が大阪なので、実地参加しよう…。

こんなふうに、これまでは5件の学会すべてにおいて、あたりまえのように実地参加していたものが、ハイブリッド開催だと参加者本人が参加方法を選べるようになったため、「選ばれた学会しか実地参加してもらえない」状況になってきています。こうなると開催地にとっては、いかにして「大阪ならぜひ実地参加したい!」と思わせるかが最重要課題となってきます。

そのときに鍵となるのがオンラインコンテンツです。MICE参加者は多くの時間をパソコンを通じたコンテンツ視聴に費やしているため、リアルで大阪に来てもらうためには、デジタル上のプロモーションが非常に重要になるというわけです。

〈中国・天津のデジタルプロモーション事例〉

ここでひとつ、極端な事例ではありますが、昨年6月、中国の天津で世界智能大会 World Intelligence Congress が開催されました。もし天津でリアル開催されたなら、参加者はせいぜい1万人程度でしょう。それでも国際会議としては非常に大きなものです。

この会議のプラットフォームを、中国のIT大手・テンセントが担当しました。テンセントは日本の感覚でいうと、任天堂を巨大化させたような企業です。このテンセントがウェブサイトを手掛けたこともあり、なんと World Intelligence Congress には、400万人が参加したといわれています。

これは極端な事例ですし、400万人という参加者数がどこまで本当だったのかは分かりませ

ん。しかしここまでスケールが大きくなると、今まで MICE の開催メリットは、1万人が開催地までやって来て、どれぐらいお金を使うかという点に重きが置かれていたものが、この場合は400万人が中国の天津で開催される国際会議のウェブサイトを経済視聴している、つまりウェブサイト上でのデジタルプロモーションのほうが必要であるということになってきます。

つまり、MICE を開催することの価値が、コロナ前とコロナ後で、ずいぶん変わってきている印象を持っています。

■国内外のコロナ対策事例

〈施設・会議・展示の共同ガイドライン〉

次に、MICE の世界での国内外のコロナ対策事例をご紹介します。コロナはパンデミックなので、世界の産業界全体で同じような悩みを抱えています。このため、どのように課題や成功事例を共有し、産業界全体の振興を図っていけばよいか、我々 MICE 業界ではよく議論しているところです。

まず MICE ガイドラインについてお話しします。日本では、内閣官房コロナ室が業種別のガイドラインをまとめており、日本コンベンション協会や日本展示会協会などがまとめたガイドラインが MICE に該当するところです。

一方、世界に目を移してみます。優れたものの一つとして、AIPC・ICCA・UFI の共同ガイドラインが挙げられます。AIPC は MICE 施設の国際団体、ICCA は国際会議サプライヤーの国際団体、UFI は展示会の国際団体です。つまり、MICE ビジネスという点で共通する部分を持つ異なるセクター（施設・会議・展示）3つが策定した共同ガイドラインです。

これを業種別にすると各論になってしまうので、それぞれのよい点を補い合い、複数の業界が協力してガイドラインをつくった非常によい事例だと考えています。

〈大阪事例：国内最速、分かりやすいガイドライン〉

もう一つの好事例が、大阪観光局のガイドラ

インです。これは何といっても発行の早さ。国内最速で、なおかつ非常に分かりやすい。ガイドラインという、さまざまな団体が出ており、質は玉石混交です。「これをやったら駄目だ、あれもやったら駄目だ」みたいな関係者の意見を忖度して、ずいぶん分厚くなってしまったガイドラインも見かけます。

大阪観光局のガイドラインの優れた点は、MICE 主催者を勇気付けるポジティブな言葉でまとめられており、シンプルで分かりやすく、原理原則を掲載することにより、現場で判断してもらうような構成になっているところです。これは MICE のガイドラインとして、世界を見渡しても非常に優秀な事例であると思います。

〈集客施設の認証制度〉

MICE 施設やホテルなどの集客施設には清掃等衛生管理の認証制度はがあり、国際認証としては GBAC STAR と SAFE GUARD の2種類があります。また、東京の感染防止徹底宣言ステッカーのように、地域ごとに発行しているものもあります。

それぞれ一長一短ですが、今ほとんどの集客施設がコロナで経営面でのダメージを受けていることを考えれば、比較的リーズナブルに認証取得できるかどうか重要であると思います。

また、グローバルでは、集客施設が感染対策できているのは当たり前だという考え方も出てきており、エリア全体における衛生対応ポリシーも重要になっていきます。例えば MICE 参加者のカスタマージャーニーを考えてみましょう。空港に降り立って、公共

交通機関を使いホテルでチェックインしたあと MICE 施設に向かい…といったさまざまなプロセスをたどります。つまり、集客施設だけが国際認証を取っていても、公共交通機関やホテルで感染してしまうと意味がないので、エリア全体での衛生対応ポリシーが求められているのです。パリなどで取り組み事例が見られます。

〈ハイブリッド化支援：パリと韓国の事例〉

これもパリの事例なのですが、コロナ禍によって MICE 開催ノウハウが高度化していることから、専門家へのインタビュー記事を通じてハイブリッド開催の最新トレンドやノウハウを紹介する取り組みも行われています。

もう一つ、非常に優れているのは韓国の事例です。デジタルイベントを戦略的に開催するための国際専門資格 Digital Event Strategist (DES) を発行している Professional Convention Management Association(PCMA) という国際団体があるのですが、韓国 MICE 協会では PCMA と2年間の戦略的提携を行って、年間30人ずつの有資格者を生み出しているという優れた取り組みです。日本でもぜひこのようなことを国や自治体の支援で実施していただくようお願いしているところです。

■国際会議協会 (ICCA) の対応

〈コロナ禍による MICE ビジネスモデルの変化〉

コロナ禍における国際会議・MICE 主な論点



- 2020-2021年でMICEのビジネスモデルと市場が変貌する
- 展示会を貿易促進ツールとして重要視する中国では、展示会のオンライン化に国が巨額投資
- 国の往来という世界的な要因があるため、回復には各国が足並みをそろえる必要がある
- オンライン化が進む一方で、フェイス・ツー・フェイス(F2F)はむしろ重要になる
- PCOに求められるスキルが変わる (デジタルマーケティングなど)
- 新しいMICEのビジネスモデルを創出するためにはROIの重要性が高まる
- デジタル人材の争奪戦、サイバーセキュリティや都市間連携の重要性

国際会議協会（ICCA）は、各国の政府観光局やコンベンションビューロー、MICE 施設、MICE 関連事業者から構成され、全世界約100カ国、1,100団体が所属する産業団体です。2020年はコロナ禍となり、これからの国際会議や MICE がどうなっていくかについて、団体内で熱心に議論し合いました。そのときの主な論点は、次のようなものです。

まず、2020年と2021年で、MICE のビジネスモデルと市場がかなり大きく変わるだろうということです。実際すでに変わってきているところがあります。そんな中で、中国の動きは他のエリアとかなり違ってきます。例えば日本やヨーロッパ、あるいは豊かな東南アジアでは、展示会の価値を、「国際展示会のために海外から人が来てくれる」という部分に重く置く傾向があります。一方、中国の場合は、展示会はあくまで輸出を促進するためのツールだと考えており、このようにコロナ禍になると、国のお金で展示会のオンラインプラットフォームの大規模開発にいち早く乗り出しました。このように国ごとの違いもあります。

また、コロナの場合はパンデミックなので、局地的な被害ではなく、国の往来という世界的な要因があるので、コロナ禍からの回復は、1カ国だけ頑張っても駄目で、各国が足並みを揃える必要があるだろうということです。オンラインが進む一方で、フェイス・ツー・フェイス（F2F）はむしろ価値が高まっています。

会議運営会社に求められるスキルが、主にデジタルマーケティングなど、オンラインやハイブリッドで開催した際、いかに参加者を集めるか、スポンサーシップを集めるかという、デジタルマーケティングの関係が非常に重要になっていくという指摘もあります。

さらに、新しいビジネスモデルで MICE を開催していくためには、費用対効果 Return on Investment (ROI) の重要性が非常に高まります。そうなってくると、デジタル人材の争奪戦やサイバーセキュリティなどの重要性が非常に高まっていくだろうということです。

以上のようなことを、コロナ禍でなかなか実際に MICE を開催できない中、産業界のメンバーがずっとオンラインミーティングで議論していました。そんな中で、我々 ICCA がコロナ禍に対応するためにどのような動きを行ってきたか、主要なものを挙げてみました。

①統計・調査

今まで ICCA では、国際会議が各国、各都市で何件開催されたか、統計を取ってランキングを行い、各都市の観光局はランキングを活動の KPI としていました。ところが、件数の統計を取れなくなってしまい、特に2020年と2021年の件数統計がもはや意味をなさなくなってしまいました。

そこでこれを実態調査に、つまり開催された

コロナ禍におけるICCAでの主な動き



(1) 統計・調査 ICCA statistics

- ・開催「件数」統計から市場の「実態」分析、主催者の意向調査へ

(2) 産業の回復に向けた戦略枠組み Strategic recovery framework

- ・有識者パネルやアンケートを基にしたトレンド把握と戦略立案

(3) 新しい開催方式・ビジネスモデルの確立 ICCA Congress

- ・2020年・2021年とも年次総会をマルチハブ・ハイブリッド方式で開催
(大陸別にハブ会場を設けることにより、地域ごとの対面開催を復活させる取り組み)

(4) 人材育成プラットフォーム ICCASkills

- ・小論文提出方式での教育コンテンツ積み上げを開始（国際アカデミア委員に就任）

(5) 次世代リーダー育成 Future leader council

- ・提出されたマニフェスト・プレゼンテーション映像をもとに2段階評価で選出

うち、何%が従来通りの開催であったか、何%がオンラインあるいはハイブリッドだったかを分析する方法に切り替えました。また主催者の意向調査も細かく行い、産業回復に向けての手立てを探っています。

②産業の回復に向けた戦略枠組み

有識者とのエリアアンケートをもとに、トレンドを把握して戦略立案を進めています。

③新しい開催方式・ビジネスモデルの確立

ICCAとしても、今までは年次総会をリアルで開催していたのですが、これをマルチハブ・ハイブリッド方式で開催しました。マルチハブ・ハイブリッドとは、メイン会場の他に、大陸ごとにハブ会場を設ける方法です。今年であれば、メイン会場がコロンビアのカルタヘナにあり、ハブ会場を長崎、パリ、ヨハネスブルグと各大陸の都市に設けていました。

地域ごとであれば対面開催ができるわけで、こうやって対面開催を復活させる取り組みを行っています。このことについては、後でもう少し触れたいと思います。

④人材育成プラットフォーム

MICEのビジネスモデルが今、根底から変わってしまっているので、変わった状態のビジネスモデルに即した教材を、ゼロから積み上げ

てつくっていく取り組みです。そこで、小論文提出方式での認証取得制度を設けて、コンテンツを積み上げています。私自身、この国際アカデミア委員に就任させていただいています。

⑤次世代リーダー育成

どうしても数年間はMICEという産業の魅力が落ちてしまうことになるでしょう。そこで若手の火を消さないために、今から若手リーダーを選出して、MICE業界の未来を若手に議論してもらうという取り組みを行っており、選挙による若手リーダーの選出を実施していません。

〈ICCA「高雄プロトコル」〉

本日特にお話したいのは、上記②の「産業の回復に向けた戦略枠組み」です。昨年のICCAの年次総会は台湾の高雄市で開催されました。開催地にちなんだ名前なので、「カオシュンプロトコル（高雄プロトコル）」と呼んでいます。

プロセスは左側に示した通りです。最初に有識者によるパネルを設置して、このプロトコルをどのような形でまとめるか、方向性を設定しました。

次に2番のアンケート調査。会議主催者80名、MICE事業者128名に対してアンケートを行いました。アンケート結果をもとに、3番のトレンド把握を行う。マクロトレンド・ミクロ

ICCA「高雄プロトコル」 Strategic recovery framework		
作業フェーズ	内容	将来戦略 4つの柱
1. 有識者パネル設置	プロトコルの方向性の設定	(1) エンゲージメントと価値の向上 Enhanced Engagement & Value
2. アンケート調査	会議主催者80名、MICE事業者128名	
3.トレンド把握	マクロトレンド・ミクロトレンドの把握	(2) デジタル再構築 Digital Restructure & Hybrid Events
4. 主要戦略の特定	業種別ディスカッションによる戦略の特定	
5. 戦略の優先順位付け	業種別ウェビナーによる戦略の優位付け	(3) リスクの共有 Shared Risk Management
6. 中間発表	高雄総会セッションでの進捗発表	
7. 最終レポート発行	最終レポートのWEB公開	(4) ビジネスモデルの革新 Innovative Business Model

<https://www.iccaworld.org/cnt/docs/ICCA%20Kaohsiung%20Protocol.pdf>

トレンドという書き方をしていますが、マクロトレンドとは MICE に限らない、世の中全体のビジネスのトレンドで、ミクロトレンドとは MICE 業界に限ったトレンドのことです。大きくこの二つのトレンドの把握を行いました。

その中で「MICE 産業がどのように進んでいくべきか」の主要な戦略の特定を行います。考え得る戦略について、例えば MICE 施設や MICE 運営会社など、業種でビジネスモデルが異なるので、業種別にディスカッションを行い、戦略を特定し、さらにその戦略の優位付けを行います。

最終的に、昨年11月に開催された高雄総会で進捗を発表し、ウェブで公開するという流れで進めました。スライドの下に示した URL から高雄プロトコルの実際のレポートがダウンロードできます。このときに、MICE 産業の将来戦略として描き出された「四つの柱」があります。

①エンゲージメントと価値の向上

今まで国際会議や MICE は、実際に1カ所に集まって、同じ分野のその研究者やプロフェッショナルの顔を見て話します。海外へ行けるので旅行の楽しみもあります。それで何となく価値を感じた気分になっていたので、“開催するだけ”でも価値を生み出せるような側面がありました。

しかし今では、当面はオンライン、せいぜい国内参加を含めたハイブリッド開催です。MICE そのものの価値、プログラムそのものの価値、プログラムからいかに学習するかという学びの価値、参加者の組織に対するエンゲージメントや参加者同士のエンゲージメントといった、MICE に参加することの価値、こうしたさまざまな価値を改めて本質的に考え直して向上させる必要があります。さもなくば MICE の参加者そのものが減ってしまうという大変な危機感を覚えています。

よって、オンラインであっても参加価値のある MICE をいかに開発していくかが、一つ目の戦略として挙げられています。

②デジタル再構築とハイブリッド・イベント

MICE 業界はこれまで長らく対面開催が当たり前で、それを疑いもしませんでした。しかしここに来て、オンライン開催やハイブリッド開催という手法があり得て、それがそう悪くもなくなかなか便利で、移動の経費や時間を削減することもできる、そのよさも実感しているところでは。

さらには、対面開催なのか、オンライン開催なのか、オンラインにしても、パソコンで参加するのか、スマホや iPad などに参加するのか、といったように、さまざまなデジタルプラットフォームで参加することができます。ここではオムニチャンネルと表現しています。

あらゆる組織とバリューチェーン全体で、デジタル文化やオムニチャンネル文化をこれから新たに構築していく必要があると産業界は考えています。また、このようなことを進めるためには、デジタル人材の確保が必要。これはどの業界でもそうですが、MICE 業界としても、何とかデジタル人材を確保もしくは育成することが喫緊の課題となっています。

③リスクの共有

いずれ新型コロナウイルスが収束したとしても、その後また新たなウイルスや他の災害が発生する可能性があります。実際我々もこれまで、東日本大震災や SARS など、決定的なリスクが発現してきていました。これからもきっと定期的にそのようなリスクが出てくると思います。

例えば、開催2週間前に次の波が来てしまったので急遽キャンセルする、となった場合を考えます。現在は、例えば MICE 施設のキャンセル料は主催者が100% 負担、もしくは会議運営会社など特定の事業者やステークホルダーが全てを負担することになっているために、ならばそのリスクを回避したいと考えて「もう最初からオンラインにしておこう」となるため、ますます実地開催が減っているという問題点があります。

よって、これを解決するために、例えば会議

主催者だけではなく、開催地の自治体やコンベンションビューローなど、いろいろなステークホルダーが均等にリスクを負担するような仕組みができないか。もしくは、そんな契約スキームや保険商品が開発できないか。さらに、これから MICE のビジネスモデルが新しく変わっていく中で、そのビジネスモデルの中での受益者について、それぞれの受益度合いに応じて収益や課金モデルを根本から見直す必要があるのではないかと……など、昨年11月の段階でこのような結論に達してはいるのですが、なかなか具体的な見直しまでには進んでいないのが現状です。

④革新的なビジネスモデル

従来の国際会議や MICE は、世界のどこかに参加者が全員集まり、終わったら解散するもので、そこに来ることに対して参加費を支払い、そこに集まる人へのプロモーションのためにスポンサーフィーを集めるといった、非常にシンプルなビジネスモデルでした。

しかし今後は、雑誌のサブスクリプションのようにより重層化したものになります。つまり現地に行って体験するもよし、オンラインでコンテンツだけ見るもよし、そのコンテンツも何種類もあり、自分に合わせて選ぶ、といった、より複雑なビジネスモデルです。だから、このような部分を今後見直していかなければなりません。

また、これまでは MICE 参加者が1カ所に集まることによる経済効果を目的に、その開催地の自治体の方々から MICE の誘致・開催支援をしていただいていたのですが、「経済効果以外に測定可能な非財務価値、レガシー効果をはっきりと示していく必要があるだろう」という革新性をもって、高雄プロトコルはまとめられています。

■ハイブリッド国際会議

今年開催する国際会議協会 (ICCA) 年次総会 ICCA Congress 2021 について紹介します。今年は10月26～27日を中心とした4日間

で、メイン会場がコロンビア共和国のカルタヘナ会場、ハブ会場はパリ、アブダビ、ヨハネスブルグ、長崎、ソウルの5カ所に置きました。これをマルチハブ・ハイブリッド方式で開催します。

マルチハブ・ハイブリッド方式の最大の課題は時差です。例えば、長崎で朝の時間帯は、メイン会場のカルタヘナではディナーの時間になってしまうので、どうしても完全な中継でプログラムを開催することが難しいわけです。

そこで、マルチハブ・ハイブリッドの開催のために、時間枠の一覧表を設けて、「この時間ならハブ会場同士でのネットワークイベントが開催できる」とか、「この会場とこの会場であれば共通プログラムが組める」といった、タイムテーブルのマネジメントが新しい方式の国際会議では必要となってきます。

幸い今年は韓国と日本のタイムゾーンが同じなので、ある程度容易ではあるものの、プログラムの組み立てはかなり大変です。①プログラム全てを地元だけでの実地開催、②元々収録したものをオンデマンドで放映するタイプのセッション、③全ハブもしくは一部のハブを中継してのセッション、という3種類の非常に複雑なプログラム構成を、メイン会場とハブ会場五つに分けて組み立てる作業をまさに今進めているところです。

オンラインで参加するにあたり、オンライン用のプラットフォームを設けて、六つの会場をあたかもテレビのチャンネルのように選んでオンラインで視聴可能にします。では長崎会場はどうするか。これは実際に開催する「出島メッセ長崎」のコンベンションホールの写真です。ただ、このまま映しても味気ないので、パーティールームを設けることにしました。会場の細かなモチーフなどの特徴を生かしつつ、パソコン上で見ても魅力的に映るよう、長崎の夜景の写真を組み合わせたり、そこに集まる人々のアバターを入れたりして、なるべくオンラインであっても臨場感を持って MICE に参加できる仕組みを作っているところです。

国際会議協会（ICCA）年次総会

出島メッセ長崎 コンベンションホール



国際会議協会（ICCA）年次総会

アジアパシフィック・ハブ（長崎） バーチャル会場



■次世代育成の取り組み

〈代表的な MICE 国際資格〉

代表的な MICE 国際資格として、CMP（Certified Meeting Professional）という北米由来のミーティングプランナーの国際資格と、先ほど ICCA の説明のところでお話した ICCASkills があります。後者ではミーティングプランナーだけではなく、コンベンションビューローや DMO、MICE 施設などを対象としたものを、来年から運用開始予定としています。

このような国際資格を通じて、これを取得してもらおうというよりは、資格の運用を通じて MICE の新しいビジネスモデルを文章化、体系

化していくことを重視して、特に ICCASkills の方では進めているところです。もう一方の CMP については、スキル取得のためのカリキュラムはビジネススクールと共通点が多いのが特徴です。

〈立命館大学観光ホスピタリティ履修証明プログラム〉

立命館大学では、2024年から観光ホスピタリティ大学院を立ち上げることになっており、私もそこで MICE マネジメントというユニットを担当しています。今年から「観光ホスピタリティ履修証明プログラム」を3年連続で実施します。

ひとくちに MICE といっても、M・I・C・E それぞれでビジネスモデルがかなり違うので、各専門でゲストスピーカーを招き、仕事の仕組みや MICE 業界の魅力について幅広くお聞かせいただきながら、それを整理していくような形で進めています。

先日、大阪観光局 MICE 政策統括官の田中嘉一さんにゲスト講義をしていただいたところ、非常に多くの感想や質問が寄せられました。学生には文字数の制限を指定しているのですが、それを大幅に超える質問が寄せられました。田中さんからは「皆さんの感想を拝読し、理解度の深さに感銘を受けました。このような講義やディスカッションを続けていけば、MICE を本質的に理解した人材を輩出できるかもしれないと、私自身、非常に勇気づけられました」とい

うコメントを頂戴しています。

開学する2024年は大阪・関西万博の前年です。観光ホスピタリティ、特に MICE に特化したプログラムは日本全国でも珍しいのではないかと思います。MICE 産業界から求められる人材を育成していきたいと考えております。

■コロナ収束後の MICE 需要（関西における将来展望）

大阪・関西は、2019年から2028年までさまざまなホールマーク・イベントと都市開発が目白押しであり、MICE に関しても期待の大きな市場です。大阪・関西から MICE や観光ホスピタリティを発信し、牽引していくようなデスティネーションになり得ると考えています。



■国際会議・MICE は人生を変える

なお、私は自分自身の経験を通じて、国際会議・MICE は人生を変え得ると思っているので、私自身の歩みをご紹介しますことでプレゼンテーションを終えたいと思います。

これは約10年前、2012年にプエルトリコで ICCA 総会が開催されたときの写真です。手前の丸いテーブルの左端に座っているのが私です。それまでプランナーとして多くの国際会議に関わってきていましたが、これは私にとって初めて、自分が参加者として参加す

る国際会議でした。世界中から集まった同じ同業者との議論から、非常に刺激を受けました。翌2013年には、ICCA 上海総会でプレゼンテーションする機会を得ました。もっと認められたいという思いから、翌2014年にはミーティングプランナーの国際認証 CMP を取得しました。

CMP カリキュラムを体系的に勉強するうちに、そもそもビジネス知識を学び直したいという学習欲が出てきたため、京都大学経営管理大学院に社会人入学しました。そこで小林潔司先

おわりに：国際会議・MICEは人生を変える



生とお会いすることができました。

大学院にいるあいだ、MICE 業界から忘れられたくないという思いから、CMP カリキュラムについて、MICE 業界誌で毎月の連載を開始しました。さらには ICCA アジアパシフィック部会の理事選挙で人生初の選挙活動を経験し、役員に就任しました。

日本ではなかなか実感できませんが、国際社会の中で生きていくためには、修士号や博士号は非常に有効です。そこで2017年には博士後期課程に進学し、2020年に博士号を取得することができました。2021年には ICCASkills という MICE 国際認証制度の国際アカデミア委員に就任。2024年には立命館大学の観光ホスピタリティ大学院が開学する予定です。

■おわりに

2012年にプエルトリコで国際会議に参加させていただいたことが、ここまで自分の人生に影響を与えるものかと、改めて並べてみてびっくりしました。会社組織から与えられる機会だけでは得られない、ゲームチェンジャーのような役割が、専門家組織や MICE にはあると思います。

本日まで参加いただいた皆さまも、わざわざこうして関西空港調査会の定例会に集まって学んでおられます。こうした課外活動にはご自身の人生をよりよい方向に変えていく効用があり、MICE の価値はそういうところにあるとも考えています。

私からのお話は以上です。ご清聴ありがとうございました。



新型コロナ対策 政・官・民の連携密に

読売新聞大阪本社経済部 杉山 正樹

新型コロナウイルスの新たな変異株「オミクロン株」の感染拡大で、渡航制限の緩和や国際観光の再開に向けた動きは停滞することになった。政府は11月30日、外国人の新規入国を12月末まで停止した。水際対策を巡っては政府内の連携不足が露呈し混乱を招く事態に発展した。危機対策には関係機関の密な連携が欠かせない。政・官・民が一体となって、未知の変異株に立ち向かうことが必要だ。

■水際対策の強化を

オミクロン株は、南アフリカで新たに検出された変異株で、世界保健機関（WHO）は11月26日、警戒度が高い「懸念される変異株（VOC）」に指定し、ギリシャ文字にちなみ「オミクロン株」と名付けた。オミクロン株には、数多くの変異があり、インド由来の「デルタ株」などこれまでの変異株に比べ、再感染のリスクが高い可能性があるとの指摘もある。

水際対策として、米国は11月26日から南アの周辺国を中心に渡航制限を実施し、欧州連合（EU）加盟国も同日、南アなどからの渡航制限を行うことで合意した。日本政府は南アなどに加え、30日午前0時以降、全世界を対象に外国人の新規入国を原則停止した。岸田首相は「オミクロン株の情報が明らかになるまでの臨時、異例の措置」と説明した。

関西空港では、国際線の旅客数はコロナ禍前の1%以下だが、入国できた人からは安堵の声が漏れる一方、留学生を受け入れている団体からは「入国制限が緩和され、いい方向に向かっていたのに残念」との声が上がった。関西の検疫所では、検査証明書の確認や抗原定量検査など、現状でできることを徹底するという。

しかし、日本国内でも30日に成田空港でアフリカ南部のナミビアから入国した外交官の男性がオミクロン株に感染していることが判明した。12月1日にはペルーに滞在歴のある20歳代の男性も感染していたことが分かった。市中感染を起こさないためにも、空港や航空会社の水際対策の徹底が肝心だ。

■国際線の予約停止撤回

水際対策にあたっては、政府内のドタバタ劇が目をつけた。政府が全世界からの新規入国停止を決定した11月29日、国土交通省が「緊急避難措置」として、国内外の航空会社に国際線の新規予約受け付けを1か月間停止するよう要請した。この要請は日本人も対象で、年末年始に帰国を予定していた海外の駐在員からは不満の声が噴出した。政府は一転、12月2日に要請を取りやめ、日本人の帰国に配慮するよう航空会社に要請した。2日午後には斉藤国土交通相が記者会見を開き、「混乱を与えてしまい、責任者として申し訳ない」と謝罪した。

国交省の説明では、政府が11月29日に公表した水際対策で、日本人帰国者らの上限を1日あたり5,000人程度から3,500人程度に絞り込む方針が盛り込まれ、日本着の航空便の「新規予約を抑制」との文言も含まれていた。12月は帰省で航空需要が高まり、帰国者の3,500人程度という制限の超過を避けるため、国交省航空局は「独自判断」で12月いっぱい新規の予約を停止すると決定した。航空局はこれまでも首相官邸に情報を上げることなく、数日間の予約停止措置をとったことがあり、今回も官邸には報告をしていなかったという。

しかし、今回の問題は、岸田首相の政権運営

への考え方も要因の一つではないだろうか。安倍、菅両政権時代は権力を官邸に集中させてきた。官邸官僚と呼ばれる経済産業省出身の今井尚哉首相秘書官や、国交省出身の和泉洋人首相補佐官らに情報が集約され、情報の伝達経路はシンプルだった。一方、岸田政権では主要な官邸官僚を解任し、各省庁の主体性を重視するようになった。その反面、情報の伝達経路があいまいになってしまった可能性がある。

斉藤国交相は2日の会見で「航空局が少し荒っぽい方針を出した。情報共有できていなかったことは反省したい」と述べ、幕引きを図った。私は5月末まで1年強、国土交通省を担当していた。国交省のある幹部は「岸田政権になり、今は官邸の誰に報告すれば首相や官房長官らに情報が行き届くのか分からない」と漏らした。今回の問題を教訓に官邸と各省庁の連絡体制を精査すべきだ。

また、国交省と航空会社間の連携も十分だったとは言えない。国交省から11月29日に国際線の新規予約受け付け停止の要請を受けた航空各社にも混乱が広がった。国交省から予約を停止してほしいとの方針が伝えられただけで、航空会社側から日本人帰国者への対応について問い合わせても具体的な回答がなかったという。航空会社のある幹部は「顧客対応する側の身にもなってほしい」と注文を付けた。国交省は民間への丁寧な説明を心がけることが必要だ。

■二重三重の対策を

関西では、オミクロン株への水際対策の強化のため、大阪府が12月1日に感染者の濃厚接触者に14日間待機してもらうために専用の宿泊療養施設を設ける方針を発表した。宿泊療養施設として確保しているホテル32か所(8,514室)のうち、診療所機能を併設する1か所をあてる。3日には関西を利用する入国者を対象に、抗原検査キットを無料で配布する方針も打ち出した。自宅待機者らに、定期的に自主検査をしてもらい、早期の感染者の発見につなげる。吉村洋文・大阪府知事は「自主的に検査してもらう仕組みをつくり、二重三重の網で流入

を防ぎたい」と説明した。

京都府では3日、新型コロナに感染した場合、オミクロン株かどうか確認できるまで、全員を入院措置にすると発表した。現在、主流のデルタ株でなかった場合に全遺伝情報(ゲノム)解析を行う。解析には1週間程度かかり、オミクロン株と判明すれば、陰性になるまで入院を継続してもらうという。

3日には全国知事会の平井伸治会長(鳥取県知事)と後藤厚生労働相がテレビ会議で意見交換し、後藤氏が知事会に検査体制の強化とワクチンの追加接種の緊密な連携を呼びかけた。平井氏は「オミクロン株に対し、立ち向かわなければならなくなった。一気に局面が変わり始めている」と危機感を口にした。

■我慢の時

オミクロン株の水際対策のため、国際観光旅行の再開は再び先行きが見通せなくなった。観光庁は訪日外国人の団体旅行の受け入れに向け、年内にもモニターツアーを開催する予定だったが先送りが決まった。モニターツアーは旅行者の行動把握や陽性者が発生した場合の対処法などを検証するのが目的で、訪日観光の再開に向けた一歩とされていた。観光庁は当初、夏にあった東京五輪・パラリンピックの開催前に実施し、五輪での訪日客の受け入れを模索していたが、春頃の第4波の感染拡大で断念した経緯がある。

航空業界や観光業界は国内旅行需要でなんとか食いつないでいくしかない。そのためには、政府の観光支援策「Go To トラベル」の早期再開が必要だ。政府は年末年始の感染状況を見定めた上で1月中旬にも再開する考えを示してきた。一方、斉藤国交相は12月3日の閣議後の記者会見で、「オミクロン株の感染力などを踏まえた上で判断していきたい」と慎重な答弁を繰り返した。

コロナとの戦いはもうすぐ2年になる。5回の波と対峙する中で、水際対策や拡大防止策について多くの知見も集まっている。各組織の総力を結集し、オミクロン株の拡大防止を何とか阻止したい。



コロナ禍における 航空会社と空港会社への支援と今後の課題

1. コロナ禍の状況

世界的な新型コロナウイルスの感染拡大は、各国でワクチン接種が進んだ2021年の年末時点でもいまだ収束を見通せない状況となっている。航空市場においても、とりわけ入国禁止・制限措置の影響を直接的に受けている国際旅客便に関しては、航空各社とも航空需要の急減と大幅減便を強いられているのが現状である。ANA、JALとも2022年3月期の連結決算が昨年度に続き赤字見通しとなると発表するなど、コロナ禍が航空会社の経営に与えている影響は計り知れない。

コロナ禍の影響は航空会社のみならず、航空会社の大規模な運休・減便の結果として空港運営にも大きな影響を与えている。特にここ数年、国管理空港を中心に空港運営の民間委託が進められてきたが、これらのコンセッション空港の運営会社は運営開始からまだ間もないにもかかわらず、航空需要の減少と航空系・非航空系収入の減収に見舞われる事態となっている。そのため、一部の空港会社では運営権対価の支払い延期や、将来的な投資計画の見直しを余儀なくされている状況にある。

2. 航空会社や空港に対する支援策

コロナ禍で経営的に厳しい状況となっている航空会社や空港に対しては、自助努力はもちろんであるが、今回の未曾有の危機に対する政府による財政的支援や政策的支援も必要不可欠である。

空港に対する支援については、IFC(2020)は、コロナ禍における空港運営の将来的リスクとして「航空会社の財務状況の悪化」と「航空需要の構造的変化」を指摘している。具体的には、航空会社の財政状況の悪化、特にその空港をハブとしている航空会社が経営破綻に至った場合は空港運営に甚大な影響を与えること、またコロナ禍による航空需要の構造変化がコロナ後の空港運営にも影響を与え、収支計画の見直しや信用格付けの低下を招くといった点を指摘している。

そして、そのための対応策として、スロット規制の緩和（特に貨物便に対して）や財政面での政府による支援、施設の一部閉鎖や人件費や設備投資の抑制といった空港のコスト削減、航空会社やテナントに対する空港使用料の支払い免除、コンセッション条項の見直しといった点を挙げている。

3. 各国政府による支援策

では、実際のどのような支援策が航空会社や空港会社に対して行われているのか、欧米各国やわが国の例を見てみたい。

(1) 欧米

米国では CARES 法 (The Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES) Act) が2020年3月に成立し、米国航空会社に対する融資支援プログラム (計250億ドル) や給与支援プログラム (計250億ドル) が盛り込まれた。また、空港に対しても旅客数や負債額などを基準に計100億ドルの財政的支援が実施された。その後も、この CARES 法の支援を延長する形で、2020年12月の経済対策 (Relief Package) と2021年3月の米国救済計画 (America Rescue Plan) において航空会社と空港に対する支援が行われている。

EU においても、欧州委員会の承認により自国の航空会社に対する財政的支援 (ルフトハンザ航空、エールフランス、KLM オランダ航空、アリタリア航空など) や、ベルギーやドイツ国内の空港に対する財政的支援が実施されている。

(2) 日本

わが国においても、航空会社や空港会社などへの支援策として国土交通省が2020年10月28日に「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」をとりまとめ、同年12月21日には新たな追加支援策を盛り込んだ改定版を発表した。この改訂版の「支援施策パッケージ」には下記の5項目が盛り込まれている (カッコ内は施策の一例)。

1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策 (空港使用料・航空機燃料税の減免など)
2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策 (着陸料等の支払い猶予、雇用助成調整金など)
3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置 (混雑空港利用ルールの弾力運用など)
4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策
 - 1) 収益性向上努力を支援するための施策 (Go To トラベル事業の延長と適切な運用など)
 - 2) コスト削減努力を支援するための施策 (飛行経路の短縮等による消費燃料の削減など)
5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策 (コンセッション空港における運営権対価分割金等の年度越え猶予など)

4. 今後の展望と課題

2020年7月～12月まで実施された Go To トラベル事業の期間中、航空各社の国内線需要は明らかに回復基調を示した。また、ワクチン接種が進み、緊急事態宣言が解除された今年10月以降も国内線需要の回復が見られる。このような事例から、旅行需要喚起や移動制限緩和といった施策は、落ち込んだ国内線需要を喚起するのに一定の効果があると考えられる。

ただし、ここでの国内線需要の主体は観光需要あり、航空会社としてはまずは観光需要の回復に頼らざるを得ない状況となっている。一方、ビジネス需要については、コロナ禍でリモートワークが普及したことで、コロナ前の需要水準に戻るのには難しいのではないかと考えられている。運賃単価が相対的に高いビジネス需要の回復が望めなければ、それだけ航空会社の路線便数計画や収益に与える影響は大きくなる。このことは、観光需要が主体のLCCよりも、ビジネス需要が主体のFSCにとって大きな痛手となる可能性を示唆している。

空港会社にとっては当面、航空需要の回復と運航便数の増加を待つしかないが、国際貨物については、コンテナ不足による海上輸送の滞留が原因でコロナ禍においても好調が続いている。特に新千歳、成田、関西、北九州の各空港ではコロナ禍以前の水準以上に国際貨物取扱量が伸びている。しかしながら、国際線の旅客需要は依然として壊滅的な状況が続いており、変異ウイルスの拡大もある中で早期の回復は期待できない。特に、地方のコンセッション空港の多くは国内線需要の回復

に頼らざるを得ず、まだまだ厳しい経営状況が続くと予想される。さらに、これらの要因が中長期的な事業計画に多大な影響を与えるため、空港運営期間の延長やコンセッション契約条項の緩和といった措置も不可避と考えられる。

航空会社と空港会社はいわば表裏一体の関係にあり、航空会社への支援は空港会社の運営にも直接的、間接的に寄与する一方、その逆もまた然りである。したがって、ここしばらくは航空会社と空港会社の相乗効果に期待しながら「支援施策パッケージ」に盛り込まれた各施策を確実に実施していくことが求められる。

コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ(概要) 国土交通省 R.2.12.21改定時の新規・延長等の項目

- 新型コロナの影響により、**航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少**が続いており、**航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況**。
- 国内外の交流や国民生活、経済活動を支える**航空ネットワークを維持**するとともに、**航空・空港関連企業の経営基盤強化**を図るため、企業におけるコスト削減等の収支改善の取組を前提としつつ、金融機関の取組も合わせて、**国と関係者が連携して強力に支援**。

<p>1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 旅客需要の減少を踏まえた着陸料等の減免 <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度下期（令和2年8月～令和3年2月）分の国内線の着陸料・停留料について、旅客需要の減少を踏まえて、一律45%軽減。【減免想定額：約55億円】 ■ 空港使用料・航空機燃料税の更なる減免（令和3年度） <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度分の国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約90%軽減、航空機燃料税について税率を従来の軽減措置から更に1/2に軽減。【減免想定額：約1,200億円】 <p>2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 令和2年度下期の着陸料等の支払い猶予 【猶予想定額：約480億円】 ■ 危機対応融資等の活用による資金繰り支援 【航空会社計約5,000億円】 ■ 国税・地方税等の支払い猶予 ■ 繰越欠損金の控除上限の特例 ■ 雇用調整助成金 【申請済額：約490億円（12月判明時点）】 ■ 産業雇用安定助成金（仮称） <p>3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 混雑空港利用ルールの弾力運用（U/Lルールの適用免除） <ul style="list-style-type: none"> ・2020年冬期ダイヤ全期間、コロナ影響による欠航はカウント除外 ■ 乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置 <p>5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策</p> <p>【空港会社関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ コンセッション空港・会社管理空港（成田）の空港施設の整備に対する無利子貸付 <ul style="list-style-type: none"> ・空港施設の整備費用に対し無利子貸付を実施 【コンセッション空港：31億円】 【成田：50億円】 ■ コンセッション空港における運営権対価分割金等の年度越え猶予（北海道・福岡） <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度・3年度分を2年猶予（必要に応じ最大3年延長（通算5年猶予）） 【北海道：26億円/年】 【福岡：153億円/年】 ■ 財政投融資を活用した、会社管理空港（関西・中部）による空港インフラ整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル改修事業等 【関西：財政融資728億円】 【中部：政府保証 221億円】（事業費ベース） <p>【その他空港関連企業関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ コンセッション空港における空港運営事業期間の延長 <ul style="list-style-type: none"> ・1年延長（更なる延長は会社からの申し入れを踏まえ協議） ■ コンセッション空港における契約上の履行義務の緩和 ■ 国有財産使用料の支払い猶予 【約180億円】 ■ 空港会社等に対するその他空港関連企業の支援の要請 ■ グランドハンドリングの生産性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・資機材の共有化等に向け、支援策を含め検討 	<p>4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策</p> <p>1) 収益性向上努力を支援するための施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組 <ul style="list-style-type: none"> ○ G o T o トラベル事業の延長と適切な運用 ○ 感染拡大予防ガイドラインの普及 ○ 感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援 【110億円】 ○ 地域航空における感染防止対策等 【305億円の内訳】 ■ 国際的な人の往来再開に向けた段階的措置 <ul style="list-style-type: none"> ○ 段階的な出入国規制の緩和 ○ 入国時の検査能力の確保 ■ 新たな航空需要獲得のための規制緩和等 <ul style="list-style-type: none"> ○ 旅客機の客室内での貨物運送実施 ○ 遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援 <p>2) コスト削減努力を支援するための施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減 ■ 安全規制の集中的見直し <ul style="list-style-type: none"> ・乗員・運航・整備に係る安全規制について、航空業界からの規制緩和・運用弾力化に関する要望に集中的に対応（すでに約20件措置済み） － 航空会社内で実施可能な機長認定の範囲の拡大 等
--	--

出典：国土交通省報道発表資料

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001379480.pdf>

〈参考文献〉

IFC, International Finance Corporation (2020) "The impact of COVID-19 on Airports : An Analysis"
 国土交通省「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」令和2年12月21日
 真子と也 (2021)「コロナ禍における旅客航空会社への支援」『国立国会図書館 調査と情報 - ISSUE BRIEF -』
 第1154号

関西国際空港 2021年10月運営概況（速報値）

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

○発着回数 6,429回（前年同月比127%、前々年同月比39%）

国際線： 3,296回
（前年同月比128%）
国内線： 3,133回
（前年同月比127%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比127%の6,429回、国際線は同128%の3,296回となっております。

○旅客数 347,087人（前年同月比116%、前々年同月比14%）

国際線： 18,061人
（前年同月比90%）
国内線： 329,026人
（前年同月比118%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比116%の347,087人、国際線は同90%の18,061人、うち外国人は同57%の7,447人となっております。

○貨物量 72,850t（前年同月比114%、前々年同月比108%）

国際貨物： 72,582t（前年同月比115%）
積込量： 33,142t（前年同月比110%）
取卸量： 39,440t（前年同月比119%）
国内貨物： 268t（前年同月比50%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比115%の72,582t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11月17日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報〔関西空港〕（速報値）

2021年10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	1,732,528	121.1	24.1	1,301,286	118.2	17.9	431,242
管内	1,172,167	121.0	16.3	977,304	116.5	13.5	194,863
大阪港	430,279	116.6	6.0	428,467	111.0	5.9	1,813
関西空港	568,612	118.7	7.9	367,711	107.5	5.1	200,901
全 国	7,184,042	109.4	100.0	7,251,412	126.7	100.0	△ 67,370

【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	568,612	118.7	7.9	367,711	107.5	5.1	200,901
成田空港	1,148,835	121.8	16.0	1,432,394	121.7	19.8	△ 283,560
羽田空港	24,402	146.8	0.3	70,801	265.9	1.0	△ 46,399
中部空港	103,088	128.2	1.4	68,218	108.0	0.9	34,870
福岡空港	20,348	118.2	0.3	40,671	136.5	0.6	△ 20,323
新千歳空港	1,385	80.4	0.0	656	198.1	0.0	728

関西国際空港の出入（帰）国者数（2021年11月分速報値）

※2021年9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	2,774	89	3,752	121	7,475	241	2,998	97	16,999	548
2021年8月	2,476	80	3,610	116	4,688	151	5,778	186	16,552	534
2021年9月	3,079	103	3,376	113	4,403	147	4,090	136	14,948	498
2021年10月	3,743	121	3,704	119	5,318	172	4,160	134	16,925	546
2021年11月	3,678	123	4,589	153	5,893	196	4,467	149	18,627	621
2021年累計	38,383	115	44,496	133	53,453	160	39,723	119	176,055	527
前年同期	997,633	2,978	1,109,512	3,312	693,009	2,069	600,765	1,793	3,400,919	10,152
対前年同期比	3.8%		4.0%		7.7%		6.6%		5.2%	

※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

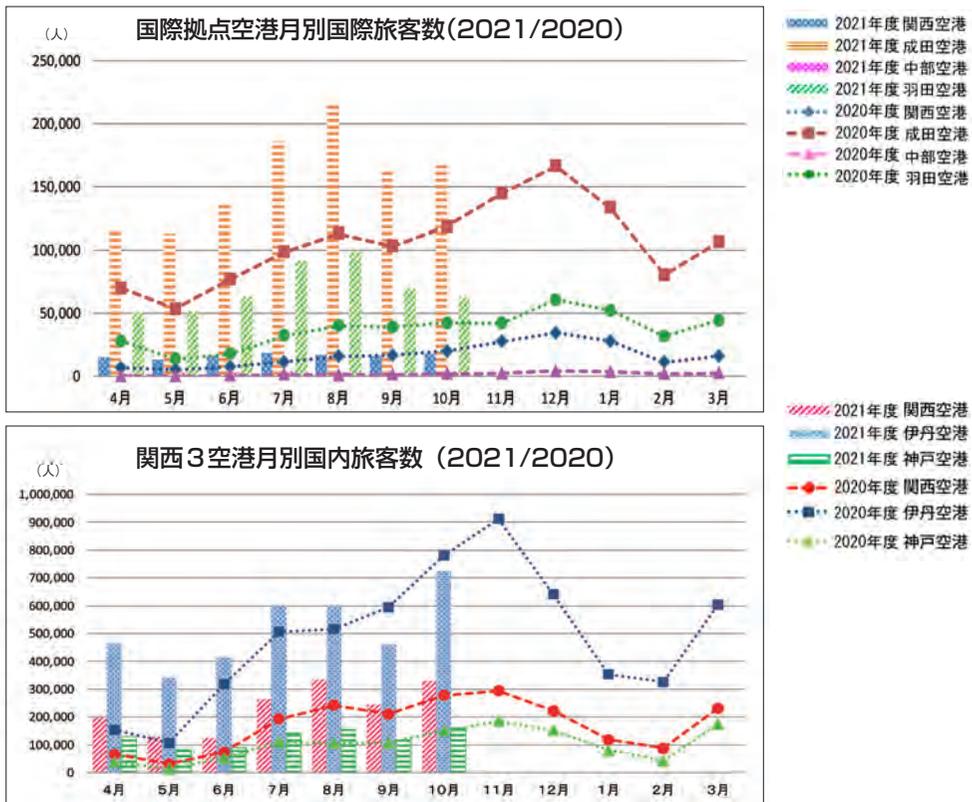
2021 年 10 月実績【速報値】

区分	空港名	国際線		国内線		合計	
			前年同月比		前年同月比		前年同月比
発着回数 (回)	関西 3 空港	3,296	127.9%	14,473	120.3%	17,769	121.6%
	関西	3,296	127.9%	3,133	126.9%	6,429	127.4%
	大阪(伊丹)	0	—	8,934	119.8%	8,934	119.8%
	神戸	0	—	2,406	114.0%	2,406	114.0%
	成田	9,142	127.6%	2,784	143.2%	11,926	130.9%
	中部	638	143.7%	3,801	116.0%	4,439	119.3%
旅客数 (人)	関西 3 空港	18,061	90.0%	1,213,803	100.4%	1,231,864	100.2%
	関西	18,061	90.0%	329,026	118.3%	347,087	116.4%
	大阪(伊丹)	0	—	723,541	92.8%	723,541	92.8%
	神戸	—	—	161,236	107.0%	161,236	107.0%
	成田	168,393	141.8%	367,458	158.5%	535,851	152.8%
	東京(羽田)	62,586	161.0%	2,720,692	103.6%	2,783,278	104.5%
	中部	3,900	227.7%	267,706	99.7%	271,606	100.5%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	72,582	114.7%	7,233	98.9%	79,815	113.1%
	関西	72,582	114.7%	268	50.5%	72,850	114.2%
	大阪(伊丹)	0	—	6,965	102.7%	6,965	102.7%
	成田	231,324	126.8%	—	—	231,324	126.8%
	東京(羽田)	37,429	130.7%	37,087	92.1%	74,516	108.1%
	中部	9,148	99.0%	786	73.9%	9,934	96.4%

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

注 2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○第476回定例会（2021年12月14日開催）

「新しい新大阪のまちづくりに向けて ～まちづくり方針の骨格や検討状況など～」をテーマに小田 博映 氏（大阪都市計画局 拠点開発室 広域拠点開発課 北エリアグループ 課長補佐）のオンライン講演会を開催した。

今後の予定

○第477回定例会

日 時／2022年1月19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／大阪・関西万博の開催に向けて（仮題）

講 師／馬場 広由己 氏（大阪府政策企画部 理事）

※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。

○2022年度 調査研究助成事業のご案内

◇対象分野

空港と地域経済の活性化・国際化の促進に寄与するものであって、航空・空港経営、空港防災、航空物流、環境、観光、交通、市場分析及び施設維持管理に関する調査研究（特に関西3空港に関連する課題をテーマとした調査研究を歓迎）

◇助成金額

1件につき200万円以内（助成事業数は4件程度）

◇募集期間

2021年12月1日（水）から2022年1月31日（月）17時まで＜必着＞

※調査研究期間は、2022年4月1日から2023年3月31日までの1年間

◇応募方法

関西空港調査会のホームページ（<http://www.kar.or.jp/jyosei>）で実施要綱、申請要領を確認の上、申請書に必要事項を記載して、E-mail（kenkyu-jyosei@kar.or.jp）で電子申請を行ってください。

事務局だより

- ▶ コロナ禍で迎える2度目の年末となりました。家で過ごすことが多かったこの2年、私はデジタルサービスの利用がかなり増えました。
 - ▶ 緊急事態宣言が発出されたとき、ネットショッピングや動画配信、テレワークやオンラインイベントなどのデジタルサービス22項目のうち、いずれかのサービスを利用した人は約7割との調査結果が情報通信白書（令和3年）にありました。
 - ▶ 22項目のうち18項目のサービスを利用した私からすると、残り約3割の「利用していない、という人たちに注目してしまいます。デジタルサービスを利用しない私……。想像できません。
 - ▶ 今年もデジタルサービス利用三昧の年末年始となりそうです。皆様、良いお年をお迎えください。（K T）
-

シンボルツリーの植樹・点灯式！

熊取町町制施行70周年記念（熊取町）



町制施行70周年記念事業の「後世に形を残す取り組み」として、また駅利用者に緑あるやすらぎを感じていただくとともに、駅前のにぎわいづくりの創出を目的としてJR熊取駅前夢広場にシンボルツリー（シマトネリコ）を植樹しました。

このシンボルツリーは、高さ約11メートルのシマトネリコで、令和3年10月に鹿児島県から運び込んだものです。

また、令和3年11月3日の熊取町町制施行70周年記念日に合わせ、JR熊取駅前夢広場において、シンボルツリーの点灯式が行われました。点灯式では、午後6時ちょうどにライトアップが行われ、駅前が幻想的なムードに包まれました。

夜間はライトアップされ、熊取町のシンボルツリーとして輝いています。ぜひ一度、JR熊取駅前夢広場に足を運んでみてください！

植樹および点灯式の様子については、熊取町ホームページにて公開しておりますので、そちらもご覧ください。

■問合せ先 熊取町役場 総合政策部 企画経営課 TEL：072-452-9016