KANSAI 空港レビュー

No.526
2022.9

KANSAI 空港レビュー

SEP 2022 No.526

CONTENTS

1 巻頭言
「空飛ぶ電車」Peach就航10周年を迎えて
森　健明

3 各界の動き

11 航空空港研究会　講演抄録　— 第10回研究会 —
海外及び我が国における路線誘致インセティブに関する考察
原田　伸彦・赤松　祝／加藤　一誠

32 プレスの目
万博、地盤沈下脱却の切り札になるか
岸本　英樹

34 航空空港研究レポート
ポストコロナにおける旅客需要の回復や増加に向けた施策についての考察
錦織　剛

38 データファイル
・関西国際空港2022年7月運営概況（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］2022年7月分（速報値）
・関西国際空港の出入（帰）国者数2022年8月分（速報値）
・関西3空港と国内主要空港の利用状況　2022年7月（速報値）

【表紙写真】「上海航空　B787-9」

上海航空の B787-9 です。
上海航空は 8 月 15 日から青島～関空に路線を開設しました。
この便の起点の青島は2021年8月に開港した青島膠東国際空港です。青島膠東国際空港は3600mm の滑走路2本を有し年間 3500 万人の旅客と 50 万トンの貨物を取扱えると言います。
上海航空はこれまで関空へは B737 を運航してきましたが B787-9 を運航させるのは初めてのようです。

撮影：柴崎　庄司

当調査会ホームページの「KANSAI空港レビュー」では、講演抄録等の図表がカラーで分かりやすくご覧いただけます。
是非ご覧ください。 ⇒ http://www.kar.or.jp

巻頭言

「空飛ぶ電車」
Peach就航10周年を迎えて

Peach Aviation 株式会社
代表取締役CEO　森　健明

日本初の本格的 LCC として 2012 年 3 月 1 日に運航を開始した Peach は今年で就航 10 周年を迎えました。就航以来、Peach を応援していただいている関西の方々に感謝申し上げます。

Peach は 2019 年度にバニラエアとの統合を完了し、現在国内線 33 路線、国際線 17 路線（一部運休中）まで事業を拡大し、運航規模では国内第 3 位の航空会社に成長しました。創業以来様々な苦労はありましたが、2018 年 9 月に関西を襲った台風 21 号による被害は想像を超えるものでした。しかし、オール関西、オールジャパンでの復旧作業の結果、被災からわずか 3 日で運航を再開できたことは本当に素晴らしい事であり、復旧に当たられた方々に改めて感謝申し上げます。バニラエアとの統合により機材数も社員数も大幅に増加し「さあ行くぞ！」と思った時に、コロナがやってきました。当社の事業の 40％を占める国際線を運休し、国内線は減便を行いながら凌いできました。コロナ禍においても、Peach の社員は決して後ろ向きにならず、常に明るく楽しく元気よく前を向いて進んできました。「コロナは必ず終息する。日本の地方の魅力を発掘し、コロナ後には日本人も外国人も、これまで行った事の無い地方にどんどん行ってもらおう。そのためには地方路線を中心に国内線ネットワークを充実させ、誰でも気軽に何度でも旅行に行って

もらうための基盤を作り上げよう。乗ってもらえないなら Peach を知ってもらうために何かしよう！」という意気込みで中部国際空港への就航など、国内路線の拡大を行う一方で様々なユニークな取り組みを行って来ました。行き先のわからないワクワク感を味わってもらう「旅くじ」や 1 か月乗り放題「Peach ホーダイパス」の展開、国際線で先行導入した「日帰り弾丸旅行」の国内線への展開など、新しい旅の形や働き方をサポートするための仕掛けを行いました。メディアでも大きく取り上げられ、Peach の認知度は全国的に高まりました。

これらの取り組みは、まさにコロナ後を見据えた「種まき」だったのだと思います。「何もしなければ何も変わらない。コロナ禍でもできる事は何でもやろう。そしてコロナ後にはコロナ前より多くのお客様にご利用いただこう！」この気持ちがようやく今年の春には蕾となり、そして夏にはきれいな花が咲くかの如く成果が出てきました。入国規制の緩和により国際線の需要回復も期待できます。

コロナ禍でデジタル技術は急速に進化を遂げ、リモート＆バーチャルで多くの用事が済む時代になりました。しかしリアルな旅行や出張、帰省により、人と人が出会い感動を共有する事、家族の温かみを感じる事の大切さも再認識されたと思います。リアルな体験による相互理解の促進は世界の平和にもつながると信じています。コロナ禍で旅の需要は蒸発したのではなく、蓄積されていたのだと思っています。蓄積された需要がようやく顕在化してきました。そして関西には 2025 年の大阪・関西万博の開催という大きなチャンスがあります。このチャンスを最大限に活かし、アジアからそして日本各地からフーシアピンクの Peach が多くのお客様を関西にお招きします。どうぞご期待ください。

2022年 8月1日～ 8月31日

各界の動き

関西国際空港

●大麻草密輸容疑で男逮捕、電子申告ゲートで初摘発

大麻草をスーツケースに隠して密輸したとして、大阪府警関西空港署と大阪税関関西空港税関支署は 8 月 2 日、大麻取締法違反容疑で、京都市の自営業の男（28）を逮捕したと発表した。7 月 10 日にロサンゼルスから到着した際、航空会社からの情報で電子申告ゲートが自動的に閉まり、大麻草が発見された。電子申告ゲートによる密輸摘発は関空で初めて。

●2025年度の旅客・発着回数、万博効果で3割増の見通し

関西エアポートと新関西国際空港会社が設置した、関西空港の将来的な航空需要を分析する調査委員会（委員長・加藤一誠 慶應大教授）は 8 月 3 日、大阪・関西万博が開催される 2025 年度と 2030 年度の需要予測をまとめた。2025 年度は万博の影響で需要が押し上げられると予測し、旅客数は 3,733 万人、発着回数は 24 万 3,000 回となり、いずれも 2018 年度の 1.3 倍になるとした。環境影響評価で上限とした 23 万回を超える。2030 年度は、国内総生産の伸び率などに応じて 3 パターンの予測を示した。旅客数は 3,889 万～ 4,966 万人、発着回数は 25 万 3,000 ～ 29 万 7,000 回と見込んだ。

クリック！

2025 年度は万博で旅客数が 90 万 4,000 人、発着回数が 5,000 回上乗せされる。この結果、1 時間当たりの発着回数はピーク時には上限の 45 回を大きく超える 60 回に達すると予測され、処理能力を上げるための対応が必要となる。今後、経済界、自治体でつくる関西 3 空港懇談会で国に何を求めるか等の議論が行われる。

●特急ラピートの「デジタルきっぷ」販売

南海電気鉄道は 8 月 8 日、大阪・難波と関西空港を結ぶ特急ラピートでスマートフォンに表示した QR コードを改札機にかざして利用する「デジタルきっぷ」の販売を始めた。QR コードを使う乗車券と特急券をセットで売るのは日本で初めて。

●ベイ・シャトル、乗船客が500万人に到達

神戸空港と関西空港を結ぶ高速船、神戸～関空ベイ・シャトルを運航するこうべ未来都市機構は 8 月 10 日、同路線の乗船客が 2006 年の神戸空港開港に伴う運航開始から 500 万人に到達したのを祝う式典を開いた。

●チェジュ航空、10月から釜山線の運航再開

格安航空会社（LCC）のチェジュ航空は、関西～釜山線の運航を、10 月 2 日から週 3 便で再開する。

●手荷物カート用紫外線除菌装置を設置

岩崎電気は 8 月 18 日、関西空港の第 1 ターミナルと第 2 ターミナルに手荷物カート用に紫

外線除菌装置を設置したと発表した。

●エバー航空、台北線を増便

エバー航空は8月20日から関西～台北線を1便増やし、週4便とした。エアバスA330-300型機を使用する。

●ピーチ、ソウル線を増便

ピーチ・アビエーションは8月23日、関西～ソウル線を10月30日以降、週6往復から週14往復に増便すると発表した。羽田～ソウル線の運航も10月30日から再開する。

●佐川急便が医薬品航空輸送品質認証を取得

佐川急便は8月23日、関西空港で国際航空運送協会（IATA）が策定した医薬品航空輸送に関する品質認証、CEIV Pharmaを取得したと発表した。

●スターフライヤー、羽田線を減便

スターフライヤーは8月24日、2022年度冬ダイヤ（10月30日～2023年3月25日）の国内線運航計画を発表し、羽田～関西線を1日1往復減らし4往復にする。

●7月の国際線旅客数、2年4か月ぶり10万人超え

関西エアポートが8月25日発表した7月の関西空港の国際線旅客数は、前年同月比4.6倍の10万3,021人で、10万人を超えたのは2020年3月以来、2年4か月ぶり。6月の入国者数の上限引き上げや外国人観光客の団体ツアー受け入れ再開などで入国者数が増えた。総旅客数は、前年同月比2.26倍の64万9,909人だった。新型コロナ前の2019年同月と比較すると77％減。

●新国内線エリア、10月26日に先行開業

関西エアポートは8月25日、関西空港で進めている第1ターミナルの改修工事で、新国内線エリアを10月26日に先行開業すると発表した。保安検査前のフードコートなどは10月1日にオープンする。国内線はターミナルの中央部から南側に移転し、2か所ある保安検査場を1か所に集約。検査後の店舗面積が現在の5倍に拡張され、店舗数はこれまでの4店から6店に増える。

●来年度予算の概算要求、48億円

国土交通省が8月25日発表した2023年度予算概算要求で関西・大阪両空港について前年度より1億円減の48億円を計上した。航空保安施設の更新を行う。関西エアポートの事業として、2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた脱炭素化事業の一環として、引き続き航空灯火のLED化事業を進める。

●ピーチ、ソウル線を2年半ぶり再開、国際線第1号

ピーチ･アビエーションは8月28日､関西～ソウル線を2年半ぶりに再開した。週6往復する。これまで国際線をすべて運休しており、ソウル線が再開1路線目となった。

●日航、国内線チェックインカウンターをリニューアル

日本航空は関西空港の国内線チェックインカウンターをリニューアルし、8月30日から供用を開始した。第1ターミナルの大規模リノベーション工事に伴うもので、すべての人が使いやすいカウンターデザインに刷新している。

●スターラックス航空が増便

台湾の新興航空会社、スターラックス航空は、関西～台北線を夏ダイヤ最終日の9月29日まで週1往復増便し週4往復とし、10月からさらに1往復増やし週5往復とする。

●8月のコロナ感染者17か国157人

8月中に関西空港に到着し、新型コロナウイルス感染が分かった旅客は前月比27％増の17

か国の 157 人だった。国･地域別ではベトナムが 120 人と 4 分の 3 を占め､以下､インド 14 人、アメリカ 4 人、韓国、シンガポール、トルコ、パキスタン各 3 人などとなっている。

また同月中に厚生労働省が発表した変異株の感染者（7 月 19 日～ 8 月 18 日に到着）は 152 人で、うち 84％が BA.5 株だった。

空港

═ 大阪空港 ═

●7月の旅客数、コロナ前の73％

関西エアポートが 8 月 25 日発表した 7 月の大阪空港の旅客数は 101 万 7,063 人で前年同期比 70％増となった。コロナ前の 2019 年同月比では 73％の水準だった。

═ 神戸空港 ═

●店舗内でロボット接客の実証実験

ＩＴサービスのサイバーエージェントと大阪大学大学院基礎工学研究科は 8 月 22 日から 9 月 16 日まで、神戸空港の店舗内で、遠隔対話型のロボットを通じて商品の販売促進に取り組む実証実験を実施した。

●7月の旅客数、コロナ前の9割程度まで回復

関西エアポートは 8 月 25 日発表した 7 月の神戸空港の旅客数は 26 万 5,021 人となり、前年同月比 86％増加した。新型コロナ前の 2019 年同月の 9 割程度まで回復した。

═ 成田国際空港 ═

●7月の旅客数、3か月連続で100万人超え

成田国際空港会社が 8 月 25 日発表した 7 月の運用状況速報値によると、総旅客数は前年同月比 2.84 倍の 143 万 6,302 人で、3 か月連続で 100 万人を突破した。新型コロナ前の 2019 年同月比では 63％減だった。

●来年度予算概算要求、20億円減の156億円

国土交通省が 8 月 25 日に発表した 2023 年度予算の概算要求によると、成田空港関係では前年度予算より 20 億円少ない 156 億円を計上した。うち空港整備勘定からの無利子貸付が 120 億円（前年度比 34 億円減）となっており、成田国際空港会社が行う B 滑走路延伸や C 滑走路新設などを引き続き支援する｡空港会社の事業として A 滑走路北側で第 8 貨物ビルの整備を行う。

═ 羽田空港 ═

●BOX型ワークスペースが開業

野村不動産は出張などの空き時間を有効活用できる BOX 型ワークスペース『H1T BOX』を羽田空港第 1 ターミナル 2 階出発ゲートエリア内に 8 月 1 日に開業した。

●飲み物やPC出さずに通過OK、保安検査場新レーンがオープン

羽田空港の日本航空用保安検査場のリニューアルが完了し、JAL SMART SECURITY として 8 月 2 日に全面オープンした。高度化された保安検査装置（X 線検査装置）と追い越し可能なレーン（スマートレーン）、UV 殺菌システムを組み合わせたもので、事前にパソコンやペットボトルなどの液体物を取り出す必要がなく、スムーズに通過できる。

●日本空港ビル、4～6月期最終赤字縮小

羽田空港のターミナルを運営する日本空港ビルデングが 8 月 3 日に発表した 2022 年 4 ～ 6 月期連結決算は、純損益が 26 億 5,100 万円の赤字で、前期比赤字幅は約 45 億円改善した。売上高は前年同期比 61.5％増の 193 億 7,100 万円。

●京急の第1・第2ターミナル駅引上線、着工

京急電鉄と国土交通省は 8 月 8 日、京浜急行電鉄羽田空港第 1・第 2 ターミナル駅の改良工

事に着手したと発表した。ホーム終端部で途切れている線路を先へ伸ばし、折り返しのための引上線を新設する

●5月の国際線、2年2か月ぶり20万人超え

日本空港ビルデングと東京国際空港ターミナルが 8 月 10 日発表した 5 月の羽田空港の総旅客数は、前年同月比 2.45 倍の 388 万 4,073 人だった。このうち、国内線の旅客数は 2.40 倍の 368 万 1,604 人。国際線は 3.97 倍の 20 万 2,469 人で、2020 年 3 月以来 2 年 2 か月ぶりに 20 万人を突破した。

●来年度予算概算要求、前年度予算比65億円増

国土交通省が 8 月 25 日発表した 2023 年度予算の概算要求で、羽田空港関連では前年度予算より 65 億円多い 546 億円を盛り込んだ。JR 東日本の羽田空港アクセス線整備のための基盤施設整備に本格着工する。

═ 中部国際空港 ═

●第2滑走路建設の意見募集

中部国際空港会社は 8 月 18 日、第 2 滑走路建設に関する意見募集と説明会を実施すると発表した。パブリック・インボルブメント（PI、住民参画）を実施することで、近隣住民などと合意形成を図る。意見募集は 9 月 1 日～ 10 月 20 日まで。説明会は 9 月 17 日に開く。

═ その他空港 ═

●南紀白浜空港、7月の旅客数過去最高

南紀白浜空港の 7 月の旅客者数は 1 万 9,689 人と、これまで月間で過去最高だった 2019 年 11 月を上回った。4 月から 4 か月連続で月別の過去最高を更新している。

●英ヒースロー空港、旅客制限10月まで延長

英ロンドンのヒースロー空港は 8 月 15 日、空港での混乱を避けるために実施している出発旅客数の制限を 10 月 29 日まで延長すると発表した。

これを受け、ブリティッシュ・エアウェイズは 8 月 22 日、10 月後半～来年 3 月にロンドン・ヒースロー空港発着の短距離便を約 1 万便減らすと発表した。ダイヤを 8%削減する。

●雷エリア予測へJAXAが福井空港に気象レーダー設置

雷が発生しやすいエリアを正確に予測し、航空機の運航などに役立てる研究に向け、宇宙航空研究開発機構（JAXA）は 8 月 25 日、雲の中の状態が観測できる高精度な気象レーダーを福井空港に設置した。観測範囲は半径 80km で、国内の空港で 1 便当たりの被雷が最も多いとされる小松空港も入る。9 月下旬に観測を開始する。

航空・旅行

●ANAの4～6月期、10四半期ぶりに最終黒字

ANA ホールディングスが 8 月 1 日に発表した 2022 年 4 ～ 6 月期連結決算は、純損益が 10 億 200 万円の黒字（前年同期は 511 億 5,900 万円の赤字）となり、2019 年度の第 3 四半期以来 10 四半期ぶりに黒字転換した。営業損益は 13 億円の赤字だったが、為替差益を計上したことなどが奏功した。

●日航の4～6月期、最終赤字383億円改善

日本航空が 8 月 1 日に発表した 2022 年 4 ～ 6 月期連結決算は、最終損益が 195 億 6,000 万円の赤字（前年同期は 579 億 1,900 万円の赤字）で、赤字幅は約 383 億円改善した。通期予想は据え置き、通期黒字化を目指す。

●ボーイング、名古屋などに研究開発センター開設

米ボーイングは８月１日、日本国内に研究開発センターを開設したと発表した。SAF（持続可能な航空燃料）や航空機の電動化、水素利用などの研究開発を進めるもので、名古屋を主要拠点とし、エンジニアなどを日本で採用する。

●ボーイング、1年ぶり787型機を出荷

米ボーイングは８月10日、製造品質問題で揺れていた中型機、787型機の出荷を約１年ぶりに再開した。787は胴体部品の接合工程などの問題が発覚して2020年11月に出荷を停止した。2021年春に再開したが、数か月後に再び納入停止に追い込まれていた。

●アメリカン航空、ブームの超音速旅客機20機購入へ

アメリカン航空は８月16日、米新興企業で超音速旅客機メーカー、ブーム・スーパーソニックの超音速機、オーバーチュアを20機購入することで合意したと発表した。ブームの超音速機の速度はマッハ1.7で、現在最速の商用機の２倍。2029年までの商業運航を目指す。

●お盆の国内航空旅客数、大幅増加

国内の航空各社は８月17日、お盆期間（８月６～16日）の利用実績を公表した。新型コロナウイルスの感染再拡大や台風８号が上陸する中、国内線の利用者数は前年比1.7倍の約331万4,000人になった。

●サーチャージ最高を更新、10～11月発券分

日本航空が８月18日発表した10～11月発券分の国際線の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）は、８～９月発券分を上回り、過去最高を更新した。急激な原油高の影響を反映した。北米や欧州は現行よりも１万200円高い片道５万7,200円となる。

●7月の航空貨物輸出量、15%減

航空貨物運送協会が８月18日に発表した７月の日本発の航空貨物輸出量（混載貨物ベース）は、前年同月比15%減の８万3,465tだった。７か月連続で前年を下回った。

●全日空ウェブサイト、空席照会にピーチ便も表示へ

全日本空輸は８月22日、10月上旬から同社のウェブサイトの空席照会で、ANAグループのピーチ・アビエーションの国内線全便（33路線178便）のスケジュールを表示することができるようにすると発表した。ピーチ予約サイトにアクセス可能なリンクも表示する。

●九州の地域航空3社、系列超え全日空・日航と共同運航

日本エアコミューター（鹿児島県霧島市）、オリエンタルエアブリッジ（長崎県大村市）、天草エアライン（熊本県天草市）の地域航空３社と全日本空輸、日本航空は８月23日、共同運航（コードシェア）を10月30日から始めると発表した。地域航空の座席を全日空と日航双方の便として購入できるようになる。大手２社の系列超えのコードシェアは初めて。

●カンタス航空の6月期、赤字縮小

豪カンタス航空が８月25日発表した2022年６月期決算は最終損益が８億6,000万豪ドル（約810億円）の赤字だった。赤字額は前期（16億9,200万豪ドルの赤字）から縮小した。豪政府が新型コロナウイルスに関する規制を緩和し、渡航者の往来が活発になったことが奏功した。売上高は前期比54%増の91億800万豪ドルだった。

●中国大手航空3社の1～6月期、赤字が拡大

中国南方・中国国際・中国東方航空の2022年１～６月期決算が８月30日に出そろい、いずれも最終赤字が悪化した。厳しい新型コロナウイルスの感染対策で国際線の運航が制限されていることが響いた。３社の最終赤字の合計は496億元（約9,900億円）と前年同期の166億元の赤字から大幅に悪化した。売上高の合計は841億元で32%減少した。

関西

●MICE誘致へTeam OSAKA MICEが発足

2025 年大阪・関西万博に向けて、大阪での MICE 誘致に取り組む Team OSAKA MICE が発足した。MICE 施設、ホテル、旅行会社、会議運営会社など 8 社が参加、2025 年大阪・関西万博期間中の MICE を誘致・創出することを目指す。

●7月の関西の百貨店売り上げ、伸びは鈍化

関西の主要百貨店が 8 月 1 日発表した 7 月の売上高（速報値）は、ほとんどの店舗で前年実績を上回った。3 年ぶりに営業制限のない夏のバーゲンになったが、新型コロナウイルスの感染者数が急増した影響で伸びが鈍化した。

●北陸新幹線、大阪延伸前倒しを決議

関西の経済団体や大阪府・市は 8 月 1 日、北陸新幹線の新大阪への早期延伸を目指し決起大会を開いた。政府に着工を 2023 年度に前倒しすることなどを決議した。

●USJ、入場料値上げ

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは 8 月購入分から年間パスを大人 2 万 8,800 円（引き上げ幅は 2,000 円）、子ども 1 万 9,200 円（同 1,400 円）に値上げした。10 月から 1 日入場券の最高価格を大人で 400 円引上げ 9,800 円にする。

●「グレーターミナミ」大阪商工会議所が提言

大阪商工会議所は 8 月 2 日、大阪府南部地域の活性化に向けた提言を発表した。食を軸とした観光振興や脱炭素技術の拠点化などを促し、一体的な広域経済圏「グレーターミナミ」として発展させたい考えだ。

●プリンスホテル、2022年秋大阪・淀屋橋進出

西武・プリンスホテルズワールドワイドは 8 月 2 日、2022 年秋に大阪・淀屋橋に宿泊特化型のホテル、プリンススマートイン大阪淀屋橋を開くと発表した。同社として大阪市内への進出は初で、大阪府内では 2002 年に撤退した守口プリンスホテル以来となる。

●鉄道5社が2023年春に運賃10円上げ、バリアフリー投資

阪急電鉄と阪神電気鉄道は 8 月 3 日、2023 年 4 月から大半の路線で鉄道運賃を一律 10 円値上げすると発表した。国土交通省がホーム柵設置などバリアフリー化を促すために設置した料金制度を活用する。京阪電気鉄道は 8 月 5 日、大阪メトロは 8 月 10 日、JR 西日本は 8 月 19 日、それぞれ同様の発表をした。

●国内観光の大型展示会、第2回を来春開催

国内観光の大型展示会、日本観光ショーケース in 大阪･関西を 2023 年 3 月 24 ～ 26 日、大阪･南港のインテックス大阪で開くと実行委員会が 8 月 5 日発表した。昨年に続き 2 回目で 300 社の出店、1 万人の入場を目指す・

●関西6府県人口0.56%減　京都・神戸市、減少目立つ

総務省が 8 月 9 日発表した住民基本台帳に基づく人口動態調査（2022 年 1 月 1 日時点）で、関西 2 府 4 県の総人口は前年比 0.56% 減の 2,048 万 6,536 人だった。0.35% 減だった前年から減少幅が 0.21 ポイント拡大した。外国人の人口は前年より 3.1% 減って 46 万 4,491 人となった。

●関西鉄道5社の4～6月期、3年ぶりに全社で最終黒字化

ＪＲ西日本を含む関西の鉄道大手 5 社の 2022 年 4 ～ 6 月期の連結決算が 8 月 10 日、出そろった。赤字が続いた鉄道事業が外出制限の緩和などで黒字転換し、3 年ぶりに全社の最終損益が黒字化した。鉄道では大都市間輸送が主力の阪急阪神ホールディングスなどの回復が目立つ。ただ、

ホテルやレジャーなど観光需要は回復が鈍い。

●7月の近畿、2か月ぶり貿易赤字

大阪税関が8月17日発表した7月の近畿2府4県の貿易概況によると、貿易収支は381億円の赤字だった。貿易赤字は2か月ぶり。資源価格の上昇に加え、外国為替市場で進んだ円安・ドル高の動きが輸入額を押し上げた。

●JR西日本、お盆の新幹線・特急の利用が前年の2.3倍

JR西日本が8月18日発表したお盆期間（8月10～17日）の新幹線や在来線特急の利用者は、前年同期比2.3倍の160万5,000人だった。緊急事態宣言などの行動制限があった昨年夏に比べて大幅に回復した。新型コロナ前の2018年比では62%の水準にとどまった。

●和歌山市長に尾花氏3選

任期満了に伴う和歌山市長選挙は8月21日投開票され、無所属の現職尾花正啓氏（69）＝自民、立民、公明、国民推薦＝が無所属新人の元市議吉本昌純氏（65）を破って3選した。

開票結果

当	64,721	尾花　正啓	無現
	29,711	吉本　昌純	無新

●泉佐野市とピーチ、2万円分のポイントを1,000人に配布するキャンペーンを開催

泉佐野市とピーチ・アビエーションは泉佐野市に観光客を誘致するキャンペーン「Peachでゴーゴー!!泉佐野キャンペーン」と銘打ち、同市のふるさと納税専用サイトの会員を対象に2万円分のポイントを抽選で1,000人に贈るキャンペーンを8月21日まで行った。ポイントでピーチの航空券を買え、同市内での買い物に使える。

●難波駅前を歩行者天国に、工事開始

大阪市は8月25日、南海難波駅前を歩行者専用の空間とする改修工事を9月から始めると発表した。2025年大阪・関西万博までに新たなにぎわいを創出する空間へと再編する。また市は御堂筋の長堀通から道頓堀川（道頓堀橋北詰交差点）までの側道を10月4日から閉鎖し、万博までに長堀通～千日前通間の側道を全面歩道化する。

●南海電鉄、泉佐野にeスポーツ施設

南海電気鉄道は8月25日、泉佐野市の商業施設内にeスポーツの体験施設を開くと発表した。専用のパソコンや椅子などの機材が無料で体験できるほか、主に小学生を対象とした子ども向けエリアも設置する。竣工は2022年度下期を予定する。

●関西の成長率予測、1.8%に下方修正

アジア太平洋研究所は8月29日、2022年度の関西経済の実質成長率を前年度比1.8%増とする予測を発表した。5月時点の予測から0.2ポイント下方修正した。2025年大阪・関西万博に向けた大型投資案件が進行していることもあり、日本経済全体の成長率を上回る見通し。

●阪神高速・淀川左岸線、完成最大8年の遅れ

大阪市や阪神高速道路が建設を進めている高速道路、淀川左岸線で、2期区間の開業が予定の2026年度末よりも最大で8年遅れることを8月30日、松井一郎大阪市長が明らかにした。2021年9月に一部で地盤異常が判明しており、工法を変更する。2025年大阪・関西万博ではトンネルの工事が間に合わない一部区間で河川敷上に仮設の道路を設け、会場へのシャトルバスのルートとして使う。

国

●お盆期間、駅空港など66か所に無料検査場拡充

政府は8月2日、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、お盆期間の8月5日から18日に全国117か所で無料検査拠点を開設すると発表した。内訳は駅が77、空港が38、高速道路が2となる。これまでの拠点に加え、お盆向けに66拠点を新設したり、拡充したりした。

●経常黒字3兆5,057億円、2022年上期

財務省が8月8日発表した2022年1～6月の国際収支統計（速報）によると、海外とのモノやサービスなどの取引を示す経常収支は3兆5,057億円の黒字だった。資源価格が高騰した影響や外国為替市場での円安が響いた。上半期の経常黒字額としては2014年1～6月期以来、8年ぶりの水準となった。6月単月の経常収支は1,324億円の赤字だった。

●第2次岸田改造内閣が発足

岸田文雄首相は8月10日、19閣僚のうち14人を交代させ、第2次岸田改造内閣を発足させた。斉藤鉄夫・国土交通相は留任、地方創生・国際博覧会担当相には岡田直樹氏が就任した。

●7月の貿易赤字、最大の1兆4,367億円

財務省が8月17日発表した7月の貿易統計速報によると、貿易収支は1兆4,367億円の赤字だった。赤字額は7月としては最大だった。貿易赤字は12か月連続となる。

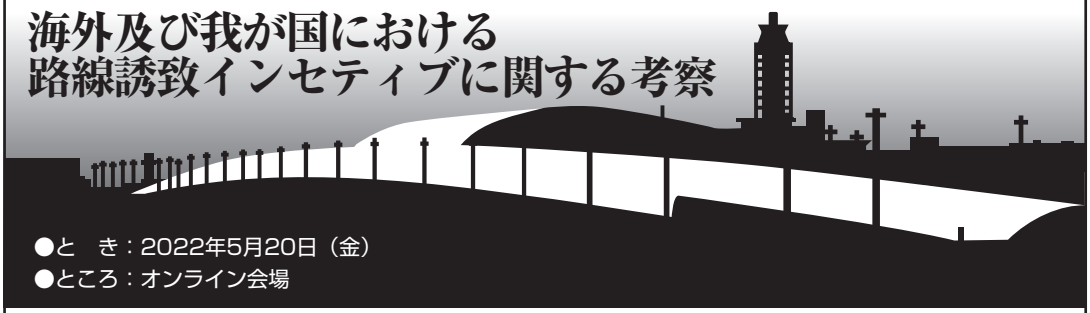
●国交省、観光再生へ基金

国土交通省は8月25日発表した2023年度予算の概算要求に、新型コロナウイルス禍で厳しい経営環境にある観光業の再生に向けた基金の創設を盛り込んだ。複数年度にわたり使える予算を確保し、宿泊施設の大規模改修やデジタル化に補助金を出す。基金は数千億円規模を見込む。観光産業の基盤整備を支えることで収益力の強化につなげる。

●入国上限、1日5万人に緩和

岸田文雄首相は8月31日、記者会見し、9月7日以降、水際対策を緩和する方針を明らかにした。外国人旅行者の1日当たりの入国者数上限は、現行の2万人から5万人に引き上げ。すべての国から、添乗員を伴わない訪日パッケージツアーでの入国を可能とした。

海外及び我が国における路線誘致インセティブに関する考察



●と　き：2022年5月20日（金）
●ところ：オンライン会場

講　師
西村あさひ法律事務所
弁護士
原田　伸彦 氏・赤松　祝 氏

コメンテーター
慶應義塾大学商学部
教授
加藤　一誠 氏

Ⅰ．原田　伸彦氏の講演

■はじめに

本日は航空空港研究会という素晴らしい場でお話をさせていただく機会を頂戴いたしまして、誠にありがとうございます。まず御礼を申し上げます。せっかくの機会ですので、私どもの事務所および私自身について簡単に紹介させていただいた上で、本日の議題に入っていきたいと思います。

西村あさひ法律事務所は、1980年代から主に国内外のエアラインが航空機を導入するときのファイナンスや、航空機取引のストラクチャリングのサポートを約40年にわたり手がけております。その関係で航空機の売買、登録、規制の調査、そういった形のお手伝いも事務所として長く行ってきております。また空港のコンセッションなどでは、様々な当事者の関係で、弊事務所の弁護士がいろいろな形でサポートさせていただいた経緯もございます。

一方で、実際の航空オペレーション、空港オペレーションの部分では、これまであまり事務所として関与させて頂くことはございませんでした。このような状況の中、2年前に国土交通省の航空局にも勤務経験のある赤松祝弁護士が新たにメンバーに加わることになりまして、今まで手掛けていなかったところでも皆様のお役に立てるよう、いま勉強させていただいているところでございます。実際に航空・空港関係の皆様にいろいろとお話を伺う機会を頂戴し、教えを乞いながら勉強しているところですが、その中で加藤先生、幕先生とのご縁を頂戴することができ、本日ここでお話をさせていただくことになった次第でございます。

本日の資料は赤松と共に作成しました。赤松も本日参っておりますので、最後に一言ご挨拶させていただければと思っておりますが、メインの部分は私の方からお話いたします。主要な内容は、インセンティブに関する話です。弁護士という立場もあり、主に規制の部分や法的な枠組みといった観点からもお話をさせていただく予定です。大きな流れとしては、「インセンティブとは何ぞや」から始まり、欧州と米国のインセンティブに関する規制の概要を説明した上で実例をご紹介し、最後に私どもからの提案をお話させていただくという構成で考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

■エアラインと空港のビジネス環境の変化（コロナ後）

インセンティブの話の前に、そもそも今どういう状況になっているのか、我々が理解しているところをざっとまとめました。コロナによって航空需要は急激に減り、特に国際線はかなり厳しい状況になっています。いつ戻るのかなかなか具体的な予測が難しいという状況です。

普段海外の当事者とやりとりすることが多いのですが、よく電話で「いつから日本に入れるのだ」と個人的に聞かれます。なかなかはっきりとしたことが言えず、いつも困っておりますが、未曾有の状況であろうと思っています。

医療体制を整えなければ人を呼び込めないなど、コロナ前はあまり話に出ていなかった新しい問題がいろいろと出てきています。また、コロナ前は少々過熱していた観光地のオーバーツーリズムの反省から、持続可能な観光地域づくりもこれからの課題になっているだろうと思われます。

そして、一つ目のところに関係するのですが、航空需要が急減して実際の運航が事実上ストップする状態がしばらく続いたので、エアライン側でもフリート（航空機材）、人員の削減が行われ、コロナ前と同じネットワークに必ず戻るというわけではない、という状況だと認識しています。なので、もともと路線があった空港の皆様も、元の路線を戻すことがスムーズにいくかどうかわからない状況ではないかと思います。逆に言えばリセットされている状況ではあるので、今まで路線がなかったところに引っ張ってくる良いきっかけになるかも知れない状況ともいえるでしょう。

その他いろいろな外的要因、規制や状況の変化があります。CO_2規制や燃料価格の問題、ITの発達に伴うビジネスや経営への影響などの新しい問題が、いろいろな方面から出てきている状況だろうと思います。もっとも、空港としては、路線を増やして利用者を増やすのが引き続き経営上も大事なところであろうと思います。その中でインセンティブは、路線の発掘、維持、発展の後押しになるのではないかと考えておりますので、本日はインセンティブにフォーカスしてお話をさせていただこうと思っております。

■インセンティブは二つに大別

インセンティブは、① Financial Incentives（財務的インセンティブ）と② Non-Financial Incentives（非財務的インセンティブ）の二つに大別することができます。しかし一般的にイメージされるのは前者の①でしょう。

具体的には、税金や費用の減免がまず一つ。着陸料、停留料、保安料その他の使用料や税金の減額という形のインセンティブです。これとは別に資金を提供するインセンティブもあります。資金の提供は、直接エアラインに提供する形もあれば、間接的に提供する、ないしは一定の条件付きで提供する―これはもう“約束”みたいなところはありますが、そのような形のインセンティブもあります。今は費用の減免と資金の提供を分けて書いていますが、後ほどお話する米国の規制との関係では、この減免と資金の提供は大きく扱いが異なります。

後者の②ですが、そんなものがあり得るのかと私も最初は思いました。実際どういうものが扱われているかというと、例えば各種の情報提供です。ローカルな事情がある場所にエアラインが飛んできた場合、有益な情報を定期的に渡してくれるといったものもインセンティブになり得ます。また、デスティネーションマーケティングなどとも関係しますが、地元のステークホルダーとの接点の提供もあります。他には、空港利用者向けのアナウンスや設備の提供などもインセンティブとして機能します。

■インセンティブの提供主体と規制

インセンティブに関する規制について、概要をお話します。この表は、ざっくりではありますがイメージを掴むために我々が調べた範囲で作ったものです。左側列の三つがインセンティブの提供主体で、この提供主体がインセンティブを出すときに規制がどれぐらいの強度でかってくるか、○や△などを使って示しています。

〈欧州の規制〉

欧州では、国・地方公共団体がエアラインに対してお金を渡すことは、直接的に規制の対象になります。これは「State Aid（公的補助）の禁止」というルールのもとでインセンティブに直接的に影響があります。空港に関しても、その空港を地方公共団体や国などのパブリック

インセンティブの提供主体と規制

NISHIMURA & ASAHI

■ インセンティブの提供主体と規制の有無

	欧州の規制	米国の規制	日本の規制
国・地方公共団体	○ State Aidの禁止	△ Airport Sponsorに適用あり	-
空港	△ Public Authorityの間接関与	○ ①空港収益の空港外使用の禁止 ②機会均等の確保 ③direct paymentの禁止	▲ 着陸料の不当差別の禁止 (空港法13条2項1号)
民間・地域経済団体など	-	-	-

3

が運営しており、そのパブリックが実質的に補助金を出すという場合には規制がかかります。

純粋な民間でパブリックとは無関係のところでお金を出す場合には、「State Aid（公的補助）の禁止」ルールとは別にNon-discrimination（無差別）で均等に扱わねばならない、不当な差別をしてはいけない、という別のルールがありますが、「State Aid（公的補助）の禁止」ルールの関係では対象外となります。

空港においても、実質的に公共が空港を経由して出しているのであれば、それはやはり「State Aid（公的補助）の禁止」にかかります。そういう観点で△にしています。

〈米国の規制〉

一方、米国の方は、欧州とはかなり考え方が違っています。真ん中の「空港」のところに○が入っています。米国はFAAのポリシーというレベルで規制が入っているのですが、簡単に申し上げると、空港の収益は空港の目的外の用途に使ってはならないということです。

表中③の「direct payment（直接支払い）の禁止」につながってくるところですが、空港の収益は、空港の目的内の用途であってもエアラインに直接配るような形で使ってはいけないという規制もかかっています。使用料の減免などは可能ですが、直接資金を提供する形のインセンティブは米国では禁止されています。

一番上の「国・地方公共団体」のところは△にしています。これは空港および空港のスポンサー、つまり実質の運営主体両方にかかっている規制です。空港収益は直接資金提供するような形で使ってはいけないという規制は、空港自体にもかかるし、空港のスポンサーレベルでもかかるということです。「スポンサーレベルでかかる」とはどういうことなのかについては後ほどご説明します。

〈日本の規制〉

日本の場合、「着陸料の不当差別の禁止」という空港法上の規制があります。それ以外のところは事実上規制がない状態になっており、良く言うと自由にできる、悪く言うと野放図な状態で、歯止めが効かなくなる恐れもあるという状況です。

日本に海外の規制をすぐ持ってきた方がいいという話ではありませんが、欧州や米国も規制を設けた理由が当然あるわけで、それらを参考にしながらあるべき姿を図っていくための指標

として、海外の規制や実例が使えるのではないかと考えています。

■欧州インセンティブのアプローチ

欧州のアプローチについて概略だけ述べます。非常に複雑なルールなので、本格的に話をしようとすると、これだけで何時間もかかりかねないような内容です。したがって非常に端的に申し上げたいと思います。

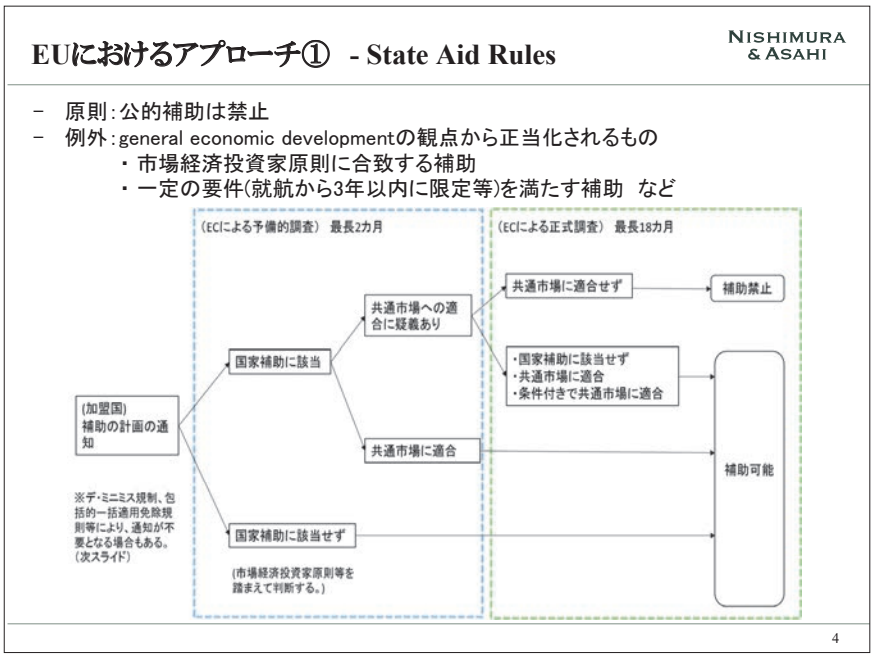
〈公的補助は原則禁止〉

公的補助は禁止、これが大原則です。一定の例外があり、それに当てはまれば可能となっています。その例外というのも、「general economic development（全般的な経済発展）の観点から正当化されるもの」となっています。

結局、公的補助が禁止であり国がお金を払うことはできないというのは、それ自体が目的ではありません。それをした結果、市場が歪められ、結果的に経済の発展に遅れが生じることを防止するのが目的です。きちんとした市場であれば、効率的に経済も仕組みも発展していくはずだという考えのもと、それを歪めることは経済発展を阻害するので、自分たちのためにならない。そういう目的の中で原則的に公的補助を禁止して、逆にgeneral economic development（全般的な経済発展）の観点から正当化される、それはやった方がむしろみんなのためになる、といえるようなものであれば、例外的に許容していくアプローチをとっています。具体的には市場経済投資家原則に合致する補助で、まさに競争の範囲で成り立つものであれば許容されます。

もう一つの例外が「一定の要件を満たす補助」です。期間制限や金額制限などいろいろな要件がありますが、その範囲であれば市場を歪めるとまでは言えない場合、例外とみなされます。

このような二つの例外に当たらず、原則通りにいくとどのようなルートで手続きが進んでいくのかを図で示しています。まず、「State Aid（公的補助）に該当しそうなものを考えています」という通知を出すと、「予備的調査」が行われます。これは最長で2カ月かかります。ここで「大丈夫です」となれば実施できますが、「疑義があります」となれば「正式調査」となり、1年以上期間がかかってしまうこともあります。こういった厳しい手続きが用意されています。



〈デ・ミニミス（De minimis）規則〉

一方で、何でもかんでも規制することが果たして社会経済の発展に資するのか？というのは当然現地でも問題視されるわけで、いろいろな規則が用意されているわけであります。

一つはデ・ミニミス（De minimis）規則。金額の小さい場合は国家補助に該当しないものとして取り扱われます。「金額が小さいから市場を歪めない」というのは、後付けの理屈である可能性もあるとも思いますが、実際にはこういった小さいものまで全部審査しようとすると、実務が回らなくなる可能性もあるので、それを考慮して行っているところも否定できないだろうと思います。

小さいものには目をつむるというのは、いろいろな制度で行われています。例えば、私は飛行機の取引の他にも、事業再生や倒産案件にも関与していますが、その中では、債務者からの支払を原則として禁止しつつ、一定金額以下の支払いであれば例外的に弁済をしてもいいとする少額弁済制度もあるところです。やはり目的効果を考えたときに、一定のところで線を引いて、より効率よく審査できるようなものだけをしっかり見ていくやり方は、実務的にはよく取り入れられていると思います。

〈包括的一括適用免除規則〉

包括的一括適用免除規則（General Block Exemption Regulation = GBER）は、欧州の中でも非常に発達しているところと、やや遅れているところがあり、同じ規制をかけるのは不公平をもたらすこともあるため、地域の発展を促進するための一定の要件を満たしていれば通知義務を免除しますよという規則です。

これには地理的な要件や金額的な要件などがありますが、要件に該当すればデ・ミニミス規則より大きな金額でも事前通知義務が免除されます。

欧州（EU）のウェブサイトによると、これを導入した結果96％の新たな state aid measures（公的補助措置）の事前通知義務が免除されたとのことです。もうここまでくると、原則と例外が逆転しているのではないかとも思えてきます。

このような免除規則もあるので、「欧州では原則禁止だから厳しい」とするのは少々一面的なとらえ方かもしれません。これが実際のところのようです。やはり欧州の皆様も実務が回るようにやっている、というのが素直な感想です。

■米国インセンティブのアプローチ

米国のアプローチ（FAA ポリシー）は、欧州のように法律レベルでいっぺんに規制をかけているわけではありません。空港をつくるときに国の補助をもらうための要件があるのですが、「これを守れば空港建設等に国として補助を出します。その代わり補助をもらったら、定めたガイドラインに従ってください」としています。

そのような形のルールなので、国から1円ももらわずに空港をつくりましたという場合には、実はこの FAA ポリシーの規制に服す必要がありません。しかし我々が利用するような主要空港は国からサポートを得ているので、事実上法規制と同視できるような状況です。

〈空港は可能な限り自立的であるべき〉

空港に関する FAA ポリシーはたくさんありますが、基本的なコンセプトとしてまず一つ挙げられるのが、空港は可能な限り self-sustaining（自立的）でなければならないという規制です。つぶれないように自立して活動しなければならないということで、空港収益を空港の目的外に使ってはならないと規制しています。

日本の銀行法においても、最近はかなり緩和されましたが、他業禁止という形で「銀行は他の業務を行ってはならない。儲かるかもしれないが、そちらで失敗すれば銀行も悪影響を受けてつぶれるかもしれない。だから駄目だ」という規制が長らく続いていましたが、基本的には同じような考え方です。空港事業から上がってきたお金は、その空港の事業が

直接的に発展するようなものにしか使ってはならないという縛りがかかっています。

他方で、空港の目的内であっても、空港収益から直接エアラインに資金提供するのは不可という規制もあります。この「資金提供すること」というのは、FAA ポリシー上は、インセンティブという言葉を使わずに、サブシディズ（subsidies、補助金）と別の言葉を充てています。

いま我々が議論している中では、エアラインに直接お金を渡すことも含めてインセンティブの話をしていると思いますが、米国の規制上は、インセンティブは費用等の減免または Non-Financial（非財務）の話であって、直接資金提供するのはサブシディズ（subsidies、補助金）であるとしています。サブシディズは空港収益からしてはいけなので、空港を運営する自治体も空港収益を原資としてエアラインにお金を渡すのは不可であると言われていることになります。したがって、エアラインにお金を渡す形の資金提供は、空港や地元自治体以外のいろいろな当事者を巻き込んでいかないと、資金の出し手がいなくなってしまう可能性があります。そのため、地元の経済界や、空港運営主体ではない地元自治体などを巻き込むようなことも必要になってきます。

〈補助金は機会均等であるべき〉

もう一つの基本コンセプトは、空港はインフラであり使用に関して排他的な権利を有しているので、不当な取り扱いをしてはいけないということです。機会均等の概念は世界各国で同じですが、これがインセンティブの側面でどう出てくるのでしょうか。

先ほど米国では空港収益からエアラインにお金を配ってはいけないという話をしました。空港スポンサー（基本的に地元自治体）は、空港収益でないお金であればエアラインに対して直接出してもよいことになっていますが、必ず機会均等でなければならないとされています。A エアラインに出したら、同じ条件で飛んでくる B エアラインにも同じ金額を出さなければならないという形で規制がかかります。

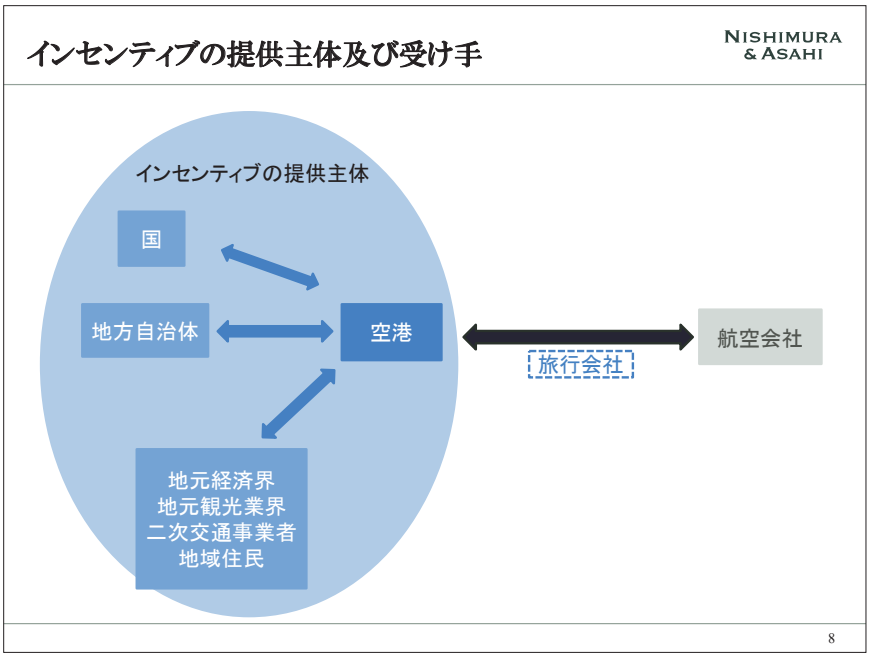
ところが空港スポンサーではない自治体、近隣自治体が出す場合はそもそもこの縛りがないことになっています。また地元の企業や住民から出す場合もこの縛りはありません。そうなってくると、空港スポンサーや運営主体の地元自治体からすると、何が空港収益なのかが大変な関心事になるわけです。

FAA の資料には、結構細かく議論の過程や最終的な結論などいろいろな情報が載っています。一例を挙げると、空港から非常に離れた所にある空港経営の駐車場の収益。これは空港収益なのか？　地理的には遠く離れているではないか？　と議論になりました。結論は、これは空港収益であるというものでした。空港の敷地から希少な金属が出てきて、それを売って得たものは空港収益ですか？　これは日本人の感覚からすると空港運営に関係なさそうに思うのですが、これも空港収益となります。他に面白いところでは燃料税。これも空港収益に当たるので補助金には使えません。一方で空港の固定資産税は空港収益ではないので補助金に充ててもいいとされています。

このように、どこからどこまでが空港収益なのか、どのようなロジックで決まっているのか日本人からするとよく分からないところもあります。しかし、こうした細かい積み重ねで、空港収益に該当する・しないを分けた上で、空港収益であれば補助金には使えず、空港収益でなければ補助金として直接交付できるということになります。そして、先ほどお話ししたところですが、空港スポンサーから出すときには、機会均等の要請があるので全てのエアラインに同じように出さなければならないと、こういう縛りがあります。実はこの縛りが、後述の「なぜ ATB（Airline Travel Bank）なるものが生まれたのか」に大きくつながってくるわけです。

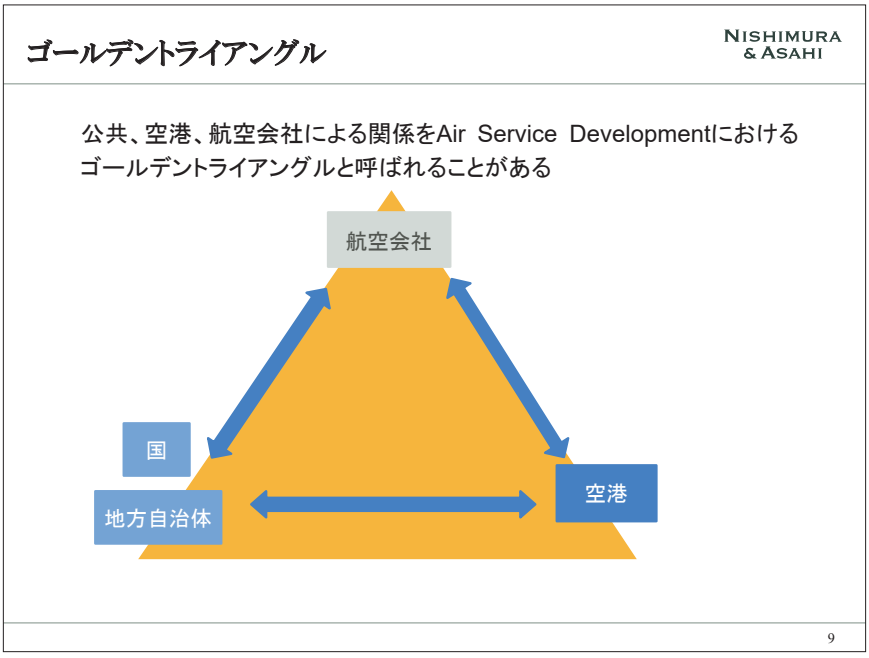
■インセンティブの提供主体及び受け手

インセンティブに関連する当事者を模式的な図で表しました。空港、国、自治体、地元経済界、地域住民といった左側の当事者集団がインセンティブの提供主体として考えられます。それぞ



れ空港が活性化して人が動くことで利益を享受するような主体です。ここがインセンティブの提供主体となり得ます。

エアラインは、インセンティブの観点からいうと「もらう側」になります。しかし実際に実効性のあるインセンティブをつくって路線を誘致し、発展させていくことを考えたときには、「出し手」と「もらい手」という2面的なとらえ方よりも、航空会社、公共、空港のトライアングルで、3者が一体になって、それぞれの希望を満たす、しかもサステナブルな形で路線誘致を実行していくべきと考えていくのが望ましいだろうと思います。この三者の三角形は、Air Service Development（航空路線開



発）における「ゴールデントライアングル」と呼ばれることもあるようです。したがって、出す側、もらう側、使う側それぞれがしっかり連携し、一つの目的に向かって事業構造を組んで将来ビジョンを共有していくことが大事であろう、とそのように思うわけであります。

■欧州インセンティブの実例―Hermes Airport Ltd.

ここから先は欧州インセンティブの実例として、キプロスにあるHermes Airport Ltd.を紹介します。余談ですが、日本人はこの綴りを見ると常に「エルメス」と読んでしまう方も多いのではないかと思いますが、この空港の読み方をウェブで確認してみたところ「ハーメス」と読んでいました。英語読みは「ハーメス」となるようです。キプロス（Cyprus）も同じで、英語だと「サイプラス」と発音しないと通じません。日本人はその辺りがアバウトですね。

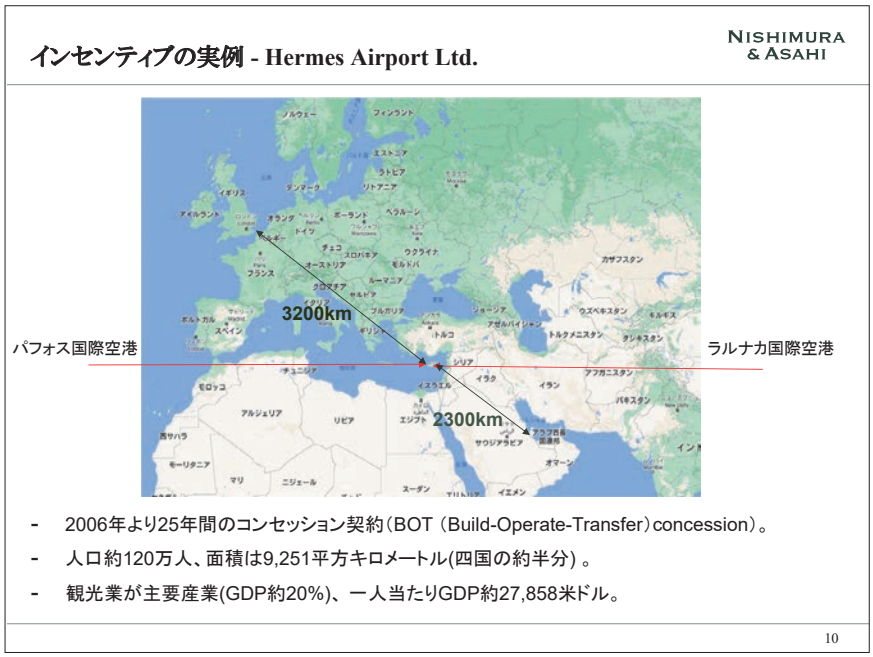
〈Hermes Airport Ltd.について〉

Hermes Airport Ltd.は、2006年から25年間のコンセッション契約により運営されている空港です。空港を建設・運営し、最後は公共に渡すというBOT（Build Operate and Transfer）タイプの25年間コンセッションで民営化された空港運営会社で、二つの空港を運営しています。

キプロスの人口は120万人強。観光業が主要産業でGDPの約20%を占めます。このような島国で、かなり観光に力を入れなければならないということで、当然インセンティブについても本気で取り組んでいると思われる場所です。

同社の空港で採用されるインセンティブについて、我々が調べた範囲で表にまとめました。左側の列を見ると、New Routes（新規路線）やLoad Factor（有償座席利用率）があり、Seasonality（季節性）は観光シーズンによってもお金を払っているということです。それからSustainable(継続性)は新規だけではなく、ずっと続けてくれているところにもお金を渡しますよということです。路線が大きく成長したらみんなで利益を共有していきましょうというGrowth on existing routes（誘致路線の成長）などもあります。

二の矢、三の矢、四の矢、五の矢と、「1回足を踏み入れたら決して逃がさないぞ」というぐらいのインセンティブパッケージを準備しています。全部紹介すると時間をとってしまうので、いくつかをピックアップしてご紹介します。



両空港で採用されるインセンティブ一覧

NISHIMURA & ASAHI

分類	インセンティブ内容	導入時期	2018年時
New Routes	Introduction of single new routes	2012年1月	継続中
	Volume based agreement on multiple new routes	2012年1月	継続中
Load Factor	Load factor based incentive for selected routes in Larnaca airport	2013年6月	廃止
Seasonality	Winter Traffic Incentive Scheme	2012年1月	継続中
Sustainable Routes	Sustainability incentive for single new routes	未確認	継続中
	Continuity incentive for new routes under volumet growth agreements	未確認	継続中
Growth on existing routes	Bonus on net traffic growth	2015年時点で確認	継続中
Discount	Landing fee incentive support for Larnaca and Paphos	2013年6月	廃止
Marketing Agreements/ Destination Promotion	Marketing support	2013年時点で確認	継続中

Source:
https://www.hermesairports.com/media/cms/Incentive_Schemes_2018_Updated_Nov_229E6FC7A48A3.pdf
http://docplayer.net/21151620-Incentive-schemes-to-air-transport-currently-in-force-in-cyprus.html
https://www.hermesairports.com/media/cms/Joint%20Press%20Release%20for%20Incentive%20Schemes%2011032015.pdf

11

〈New Routes 向けのインセンティブ〉

まず、新しい路線を引っ張ってくるときのインセンティブです。Weekly Frequencies（1週間の便数）で「最初からたくさん飛ばしてくれれば最初からたくさん払いますよ」という形でグラデーションをつけてスキームを組んでいます。

Volume based（実際に運んできた人の量）によって支払われるインセンティブもあります。New Routes（新規路線）の数と航路の数、Total Pax（総旅客数）などと連動してグラデーションにし、たくさん引っ張ってきたらたくさん払いますよ、単価自体も上げますよ、というようなインセンティブのつくり込みをしています。

先ほども触れたように、引っ張ってくるだけではなく、それを維持することに対してもSustainability incentive（継続インセンティブ）が支払われます。最初の5年が終わってからの6年目、7年目、8年目、9年目、10年目というような形で、徐々にインセンティブとして低減はしていきますが、New Routes（新規路線）のインセンティブが終わったらすぐ補助がなくなるという形にはなっていません。ソフトランディング的な形で、徐々に減らしていきます。

〈空港全体の需要増加に連動するインセンティブ〉

これも面白いなと思ったのですが、空港全体の利用者が増えてそれに対してどのエアラインがどれぐらい寄与していたかという、その寄与分に応じて空港全体の収益の一部を還元するような形のインセンティブ（Bonus on net traffic growth）もあります。

〈キプロス政府によるインセンティブ〉

空港だけがインセンティブを行っているわけではありません。キプロス政府も2010年からの3年間、総額1800万ユーロのAir Route Development Support Scheme（ARDSS、航空路線整備支援スキーム）を用意して、エアラインにいろいろなインセンティブを与えていました。中身としては先ほど示したものと近く、新規路線や増便に対する費用を補助するようなスキームです。

キプロス政府がこのスキームに取り組んだ背景がいくつかあります。リーマンショックによる世界的景気減退で、2009年ぐらいから観光客が減ってきていました。キプロスは当時、GDPの78％がサービスセクターでした。先ほ

ど観光が20％ぐらいだと述べましたが、観光・金融・不動産含めてのサービスセクターというとらえ方をすると、GDP の8割近くをサービスセクターが占めているといわれています。

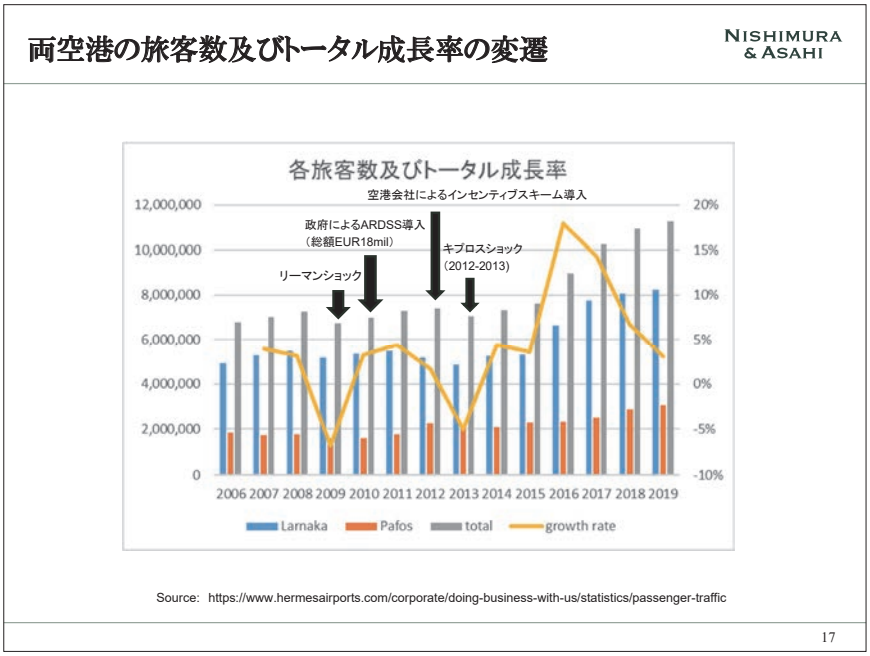
これが何を意味するのかというと、要は人・物・金が動かない限り GDP が萎んでしまうということです。とにかく人・物・金を動かさないとやっていけない、食っていけない国である、そういう立ち位置だと理解できるかと思います。また観光客が減っている中で、民営化したパフォス空港とラルナカ空港がキャペックス（資本的設備投資）をかけて2008年、2009年に大規模化した上で開港するという状況にもかかわらず、世界的景気減退で人が減ってしまったので、このままではまずいと。そんな背景や事情があったようです。

〈パフォス空港とラルナカ空港の成長率〉

実際どのような状況だったのかを表したグラフがあります。グレーの縦線はトータルの旅客数です。2009年のリーマンショックから横ばいでさほど減らなかったが、そんなに増えてはいないという感じです。

2010年には ARDSS（航空路線整備支援スキーム）を導入して下支えしました。2012年には空港会社がインセンティブスキームを導入。2013年に1回落ちていますが、これはキプロスショックが原因です。2012年～ 2013年はキプロス自体が社会経済的に大混乱していた時期でした。逆にいうとそれでも横ばいで止めたということです。そこから先の2014年以降は、かなり右肩上がりで成長している状況です。

どこまでインセンティブがこの成長に寄与したのかについては、また別途の分析が必要だろうと思いますが、結果だけを見るとこのような形になっているということです。

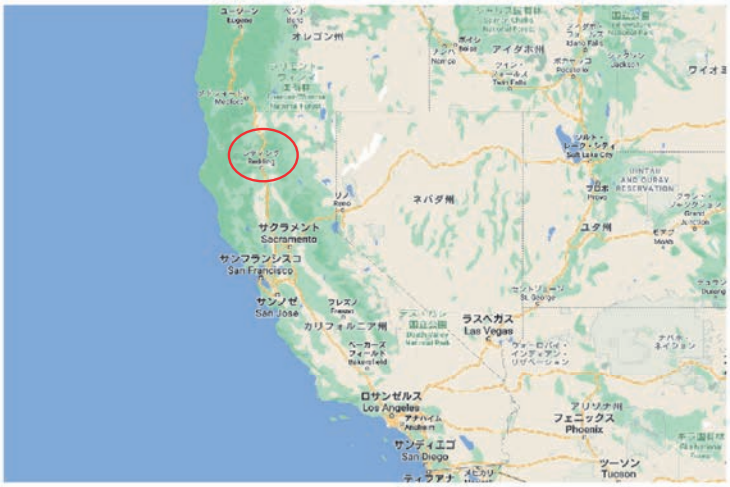


■米国インセンティブの実例―Airline Travel Bank（ATB）

次に米国の実例を紹介します。カリフォルニア州の西海岸、州北部にあるレディング市という街です。サンフランシスコまでは比較的近く、ロサンゼルスまでは飛行機でなければ行けないほど距離が離れています。人口は8万人～ 10万人ぐらいです。10年ほど前のデータしか見られなかったのですが、そのころで8万人ぐらいということでした。

Airline Travel Bank① - 2

NISHIMURA & ASAHI



19

〈Airline Travel Bank（ATB)〉

ここはAirline Travel Bank（ATB）という制度を実現している街で、市の当局と地元の商工会議所、EDC（Economic Development Corporation、経済開発公社）と呼ばれる特別会社が共同で導入しています。

EDC（経済開発公社）は非営利セクターの会社で、日本にはないのですがアメリカではこの手の目的でよく使われる会社組織のようです。商工会議所の一部みたいな形でEDC（経済開発公社）を設立して活動していることが多いようです。商工会議所が広く地元の経済の発展全般を取り扱うのに対して、EDCは地元の経済の将来的なビジョンなど、将来性の部分に特化して検討する組織となっています。

レディング市は、自ら運営している市営空港があります。ここにいろいろな新規路線を引っ張ってくるためのインセンティブとして、ATBを導入しています。これは地元の潜在的利用者から集めたお金を保証金として、エアラインを勧誘するスキームです。「これだけお金を集めたので、エアラインさん飛んで来てください。この集めたお金はチケット代として、また残ったお金は直接交付の形でエアラインさんに差し上げます。だからこの集めたお金は、直接的あるいは間接的に何らかの形で全てエアラインさんに行くと保証されたお金ですよ」と。

地元資金拠出者が入れたお金自体は地元の銀行が管理し、全体としてATBアカウントに集約されます。個々の資金拠出者はそれぞれサブアカウントが割り当てられて、それを利用するためのキャッシュカード（ATBカード）が付与されます。自分の残高はそれぞれのサブアカウントで管理できます。

実際、2019年に100万ドル（約1億円、現在（講演時）の為替なら1億3,000万円くらい）で、ユナイテッド航空のロサンゼルス路線の誘致に成功しています。

〈ATBの具体的な内容〉

我々が調べた例では、申込みの最低金額は2,000ドルです。申し込み時に50％の1,000ドルを入金し、残り1,000ドルはエアラインと空港が実際に契約してから払います。

入れたお金は航空券の購入のみに使えます。飛んできてくれた新規路線のエアラインで、その航路に限らず同じエアラインなら良いことになっているようです。ただし、パッケージツアーなどには使えず、あくまでも航空券だけで、そのエアラインの路線にだけ使えます。

サブアカウントを持っている申込者には毎月statement（お知らせ）が届き、「あなたの残額は幾らですよ」とリマインドされ、使い残しのないよう注意喚起がなされます。もし1年以内に誘致した路線が撤回された際は、その時点での残金が申込者に返金されます。1年以上続けば、1年後の未使用残高はエアラインに支払われます。このような内容になっています。

全体像を図解しました。真ん中に銀行があり、全体としてのATBアカウントに全部のお金を集め、サーバーアカウントで個人ごとに管理しています。資金を拠出しているのは地元の企業や個人となります。

先ほど米国の規制について述べたとき、「これがATBにつながってきます」と申し上げました。地元の企業や個人が出す場合は、FAAポリシーには拘束されません。ですので、特定のエアラインとの間だけでこういったものをやることが許容されることになります。

ところがこれを空港がやることになると、直接渡す部分があるのでサブサディズ（subsidies、補助金）に当たり空港収益からはできません。また、地元の自治体ができるかというと、空港収益だとするとまず駄目です。空港収益以外なら一応はできるのですが、今度は機会均等の規制がかかってしまいますので、ユナイテッドに渡せばアメリカンにもデルタにも全部同じ条件で渡さねばならなくなります。

やはり公金そして空港を巻き込んでしまうと制度的にうまくいかないということで、地元の企業や個人にフォーカスします。焚きつけるのは公共ですが、お金の出し手は確実に民間にしなければいけません。それは規制の問題も多分に影響しているだろうと思われます。

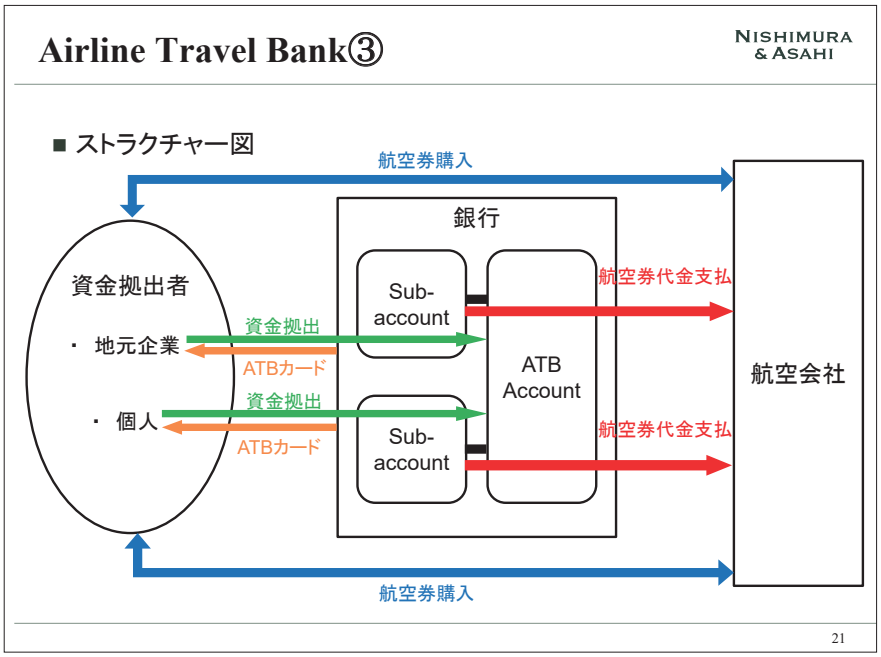
〈ATBのメリット〉

ATBは実際に人の移動が伴うことが大きな長所だろうと思います。また、資金拠出者としては、先にお金を払った以上は使わなければ損だというインセンティブが働くので、利用促進にも繋がるという点も当然あります。

また、チケットの形であるか、残額の保証金の形であるかは別として、ATBで集めた金額は最終的には全てエアラインに渡るので、エアラインとしては非常に安心して取り組むことができる点も長所として挙げられます。

■日本へのATB応用の可能性

これを日本に持ってくることもできるのではないでしょうか。地域住民の利用促進に関して



は、必ずしも空港活性化という目的だけでなく、例えば国際性の涵養や将来的な航空利用の下地をつくるといった目的にも使えます。

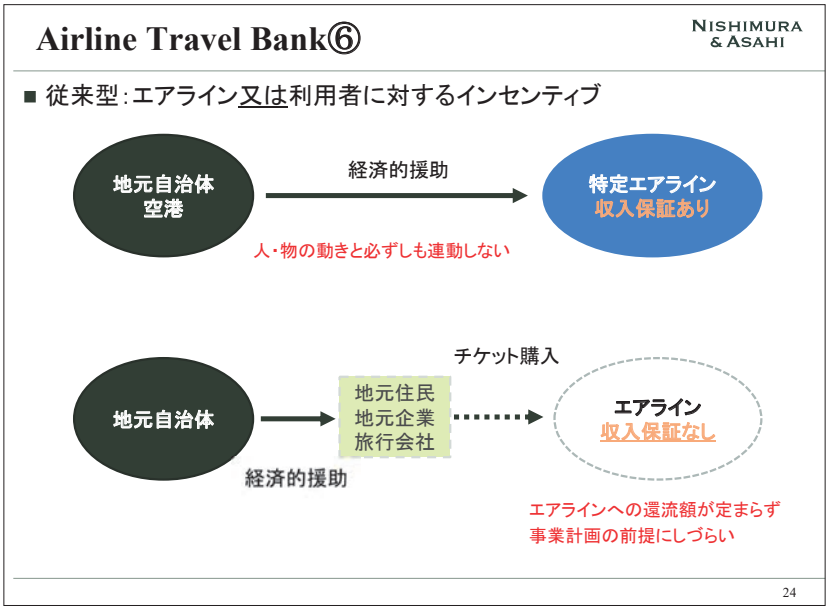
今まで外部の人を呼び込むために観光の予算を使ってこのようなインセンティブを組んできたことが多いと思うのですが、アウトバウンドに目を向けると、地域住民の福利厚生目的にも使うことができるのではないか。そうすると、いろいろな予算、公共のいろいろな部署を巻き込んで、いろいろなグランドデザインが可能になってくるのではないか、というちょっと夢のある話ではあります。

もともと ATB はアウトバウンドの需要に着目しているわけですが、インバウンドの活用可能性もあり得ると思います。これは次に述べますが、公金を入れるような形で構築するときには、インバウンドの方にも使ってもいいのではないかと思います。

〈従来型のインセンティブ〉

従来のインセンティブを図解しました。簡単な模式図で、実際にはもう少ししっかりつくられたものが多いと思いますが、単純に考えると、直接エアラインにお金を渡す非常にシンプルなものです。これは、お金は渡すが実際に人が動くかどうかは必ずしも保証されていないという点に少し問題があったのではないでしょうか。

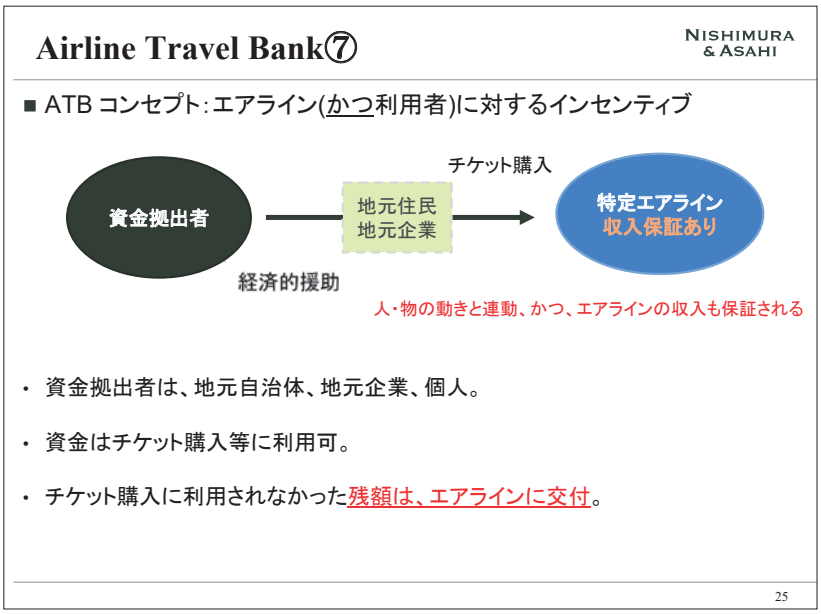
一方で利用者にクーポンを配ることもよく行われています。地元住民に対してもですが、外から来た観光客に配ることもあったと思います。これにも問題点があります。その空港に来ているエアラインからすると、エアラインの収入に影響があるかもしれないが、結局どれぐらいの人がこのクーポンを使うためにそのエアラインの飛行機に乗ってくれるのか分かりません。ですので、「これがあるから路線をつくりましょう」とはなりにくいと思われます。



〈応用型 ATB コンセプトによるインセンティブ〉

応用型の ATB コンセプトにおいては、資金拠出者は特定のエアラインのチケット購入したときに受益できるという形で受益者となります。またチケット購入に使い切れずに余ったお金はそのエアラインは受け取れるため、チケットの売れ行きに関わらずエアラインは収入保証が得られます。これらは ATB の仕組みそのものといえます。

応用型においては、地元自治体からも資金拠出するので、当該資金供出部分についてチケット購入の補助金的に使うことができます。そのため資金拠出者である地元住民は、安価にチ



ケット購入できるというメリットがあります。

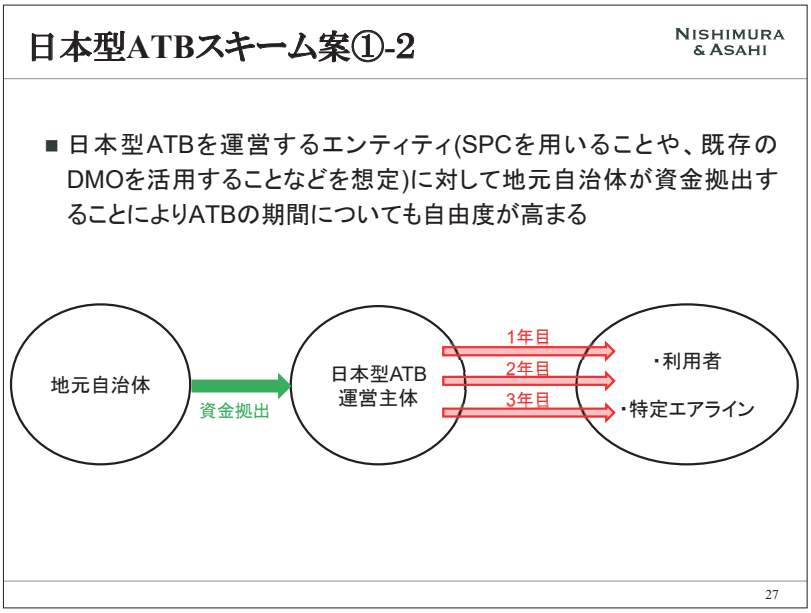
応用型 ATB は、地元の自治体からお金を入れていただく前提でつくっています。繰り返しになりますが、日本に持ってくる場合は、地元の自治体からの資金拠出を組み合わせた方が、いろいろな制度設計ができて現実的ではないかと思われます。

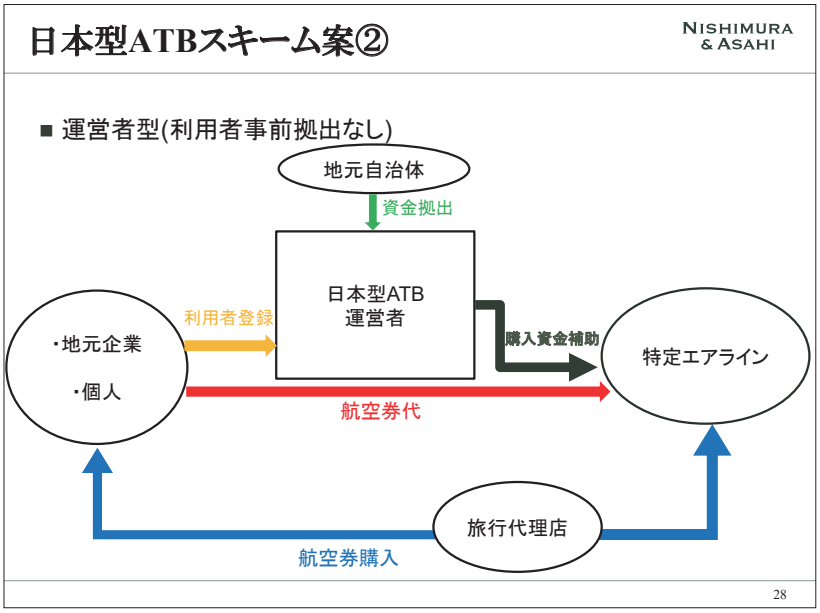
■日本型 ATB スキーム案

米国 ATB は銀行がお金を管理していましたが、日本で銀行を巻き込んで一から制度設計しようとすると非常に時間もかかり大変かもしれません。したがって、銀行を関与させない形も現実的に考える必要があります。銀行を関与させない形とは「利用者からお金を預かる形にしない」ということです。

日本の金融規制上、利用者からお金を預かるという行為には相当強度の規制がかかっています。このため利用者からお金を集めるようなことはしない制度設計にするのが実務的には取り入れやすいでしょう。

また、複数年にわたってエアラインに保証を出したいときに、自治体から直接お金を出すとなると予算の時限性の問題も出てくることになると思います。その観点から、間に運営主体を挟んで複数年のプログラムを組むことで、自治体から入ってきたお金を長期にわたって使っていくことも可能になるのではないかと思います。



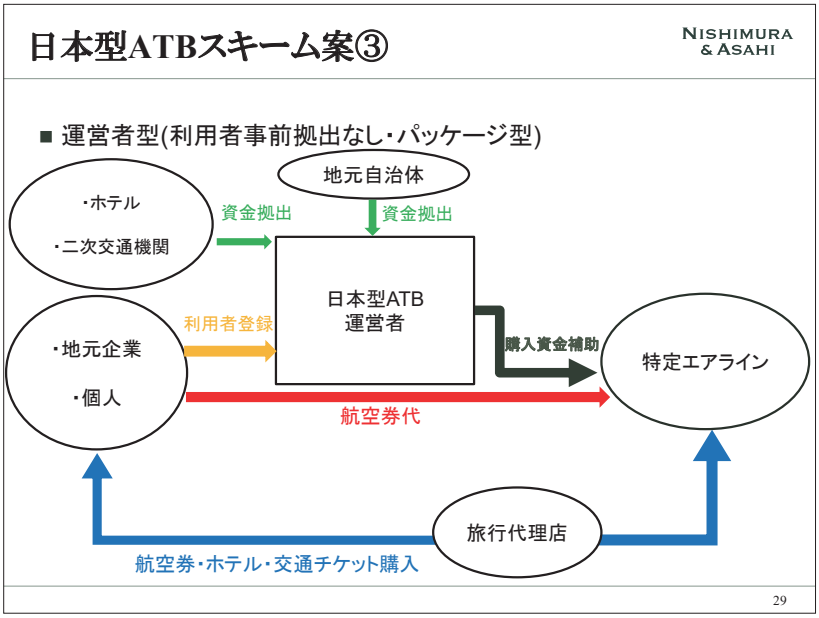


〈スキーム案の提案〉

日本型 ATB のスキーム案を図案化しました。左が地元企業・個人で、利用者の登録はしてもらいますがお金はここでは入れません。お金を払うのはあくまで、実際にチケットを買うときです。

地元自治体が資金拠出し、実際に企業・個人が航空券を買ったときに、そこに資金補助の形で一定の金額を充当します。拠出した資金の残額についても、一定期間ごとにエアラインに渡していくということで、エアラインとしては、一定期間毎に約束された金額は航空券収入又は保証金のいずれかの形で入ってくることになります。

さらに地元のホテルや二次交通機関などいろいろな企業を巻き込んだアレンジも可能です。ホテルや二次交通機関に資金拠出をさせるかどうかは制度設計次第ですが、こういった関連企業も巻き込むことで、日本型 ATB ではホテルや二次交通機関を組み合わせたパッケージ商品



にも資金補助を出すようなアレンジというのもあり得るのではないかと思います。

〈日本型 ATB の出口戦略〉

この日本型ATBを実施したとして、どうやって終わらせるのか。ずっとやり続けるというわけにもなかなかいかないでしょう。やはり出口戦略としては、この支援がなくとも、航空需要を喚起して、エアラインの採算性が確保できるところまで何とか持っていくような形が望ましいところです。

ある程度期間が経過すると実績が出てきますので、その実績を見ながら一定のRevenue Share（空港収益の一部をエアラインとシェア）を組合せることなどで、公的な資金なく自立自走できるような路線に成長させていくといった戦略も考えられるところです。

〈実務上の課題〉

日本型 ATB を導入するにしても、まずは必要な金額が出ないことには話が前に進みません。実際いくら必要なのかに関しては、どんな路線でどんな機材を使い、週何便なのか、そういった部分と全部セットになってきます。

そうなると、関係者とエアラインの情報の格差の問題もありますので、専門家を入れて進めていくというのが一つのあるべき方向だろうと思います。個々のエアラインの実際のコストはなかなか情報も取れないと思いますし、またそれがなければ制度設計ができないこともないと思います。実際に、国の他の規制でも、想定コストを見積もってそこを前提にいろいろな基準を決めていくことはよく行われていますので、この日本型 ATB でもそのような形でやっていくことはできるのではないかと思っています。

先ほど「ゴールデントライアングル」の話をしましたが、やはりエアラインも当初から巻き込んで、どういうものが自分たちにとってインセンティブとして働くのか、またお金をもらうにしても、先払い・途中払い・最後、といろいろな形があって、どれが望ましいのか、その辺りの需要を聞きながら実施していくことも非常に大事でしょう。地元を含めた共通のビジョン、まさに出口戦略のところに関わってくると思いますが、最終的に地域や空港をどういう形に持って行くべきなのかを共有した上で進めることができれば素晴らしいと思います。

お金の出どころの問題ももちろんあります。これはバランスの問題で、公的なお金を入れすぎると、長期的にはやはり発展は阻害される恐れがあります。欧州の規制の話につながりますが、公金投入をやりすぎると市場が停滞して最終的には発展を阻害することになりますので、そのバランスは常に永遠の課題です。

■おわりに

米国 ATB を応用した日本版 ATB は、いいところ取りで素晴らしいシステムだと私も思っていますが、当然システムを作り、発展させていくに当たっては、スキームの構築費用やモニタリング含めた維持改善費用がかかりますので、その辺りのバランスを考える必要はあります。リスク分担や、あるいは個人を巻き込むときには個人情報保護といった実務的な問題はありますので、実施する場合はしっかり考え準備しながら進めていく必要があります。

時間軸については、春から適用されるダイヤは、前の年の秋ごろに確定されると理解しております。そうなると、来年の春に向けて動くには、もう夏ぐらいには実質的な議論を始めないと、来年からというのは難しいと思います。その意味でスピード感も大変重要になってくるでしょう。

やや駆け足になってしまい大変恐縮でございますが、予定の時間となりましたので私の話はここまでとさせていただきます。ご清聴いただき誠にありがとうございました。

最後に講演資料の共同作成者である赤松からもご挨拶をさせていただきます。

Ⅱ．赤松　祝氏（講演資料の共同作成者）の挨拶

西村あさひ法律事務所の赤松でございます。本日はこのような機会を頂戴しまして改めて御礼申し上げます。日本版 ATB の文脈の中で、原田から出口戦略について話がありましたが、追加で少しアイデアのご提案をさせていただければと思います。

一つは、エアラインに対して空港側が着陸料をディスカウントしている現状に対して、工夫の余地があるのではないかという点になります。

例えば可能性としてあり得るのは、空港側が着陸料をディスカウントする代わりに、エアラインから着陸料相当分を ATB に拠出してもらい、そのお金を利用者の航空チケット代金に充て、利用者が安くチケットを買って最終的にエアラインに還流する、そういった形で着陸料をぐるぐる回していくことが考えられます。さらに、安く航空チケットを購入することができた利用者がターミナルビルで消費活動をすることによって得られた収益の一部を、例えばエアラインに一部シェアします。そうすると、例えば年間着陸料を仮に1,000万円もらっていたところに、ターミナルビルの売り上げを少し足してあげて1,100万円という形でエアラインに還流できることも理論としては成り立ちます。これはエアライン側からすると、ある意味で資金を運用していることになります。

もちろん手元のキャッシュフローとの関係で、エアラインも足元が苦しいのは分かるのですが、将来的なことを考えると、エアラインから着陸料のディスカウント相当分を ATB に拠出してもらって、その相当金額を利用者にチケット代金の一部として利用して頂いて、最終的にエアラインに環流するというサイクルを回すということも考えられます。このように利用者、エアライン、空港の利益を最大化していくような、全体として持続可能となるような仕組みも考えられるのではないでしょうか。

もう一つ申し上げたいところとして、空港側としては長期就航の約束をエアライン側から得るというのも、空港経営の安定性という観点では重要なミッションだと思います。それをどうやって実現するかについては、路線開設の当初から、いかに出口戦略を描きつつ、エアラインからの長期の就航の確約を得られるようなインセンティブプランを提供するかが重要になってくると考えています。本日はキプロスの空港の例を挙げました。例えばキプロスの空港で採用されている Volume based agreements では、エアライン側から複数年にわたって路線を増やしていくような事業計画が提示され、当該事業計画に従った路線開設をエアラインが確約するのであれば、旅客数が増加して、ある一定の閾値を超える毎に、旅客1人当たりのインセンティブの額も増やしていきますよと、そういう旨味をエアラインに見せています。

これがなぜできるかというと、空港運営の費用構造として、一定程度の規模までは、旅客数が増えれば増えるほど、1人当たりのオペレーティングコストが低減していくような規模の経済が働くからです。ある一定数を超えると少し上がっていく部分もあると思いますが、例えば年間1,000万～ 1,200万人ぐらいまでの旅客数であれば、旅客1人頭のオペレーティングコストは規模が大きくなるにつれ低減していきます。

一方で、ターミナルビルにおける旅客1人当たりの消費単価（買い物等で落とすお金）を経営上維持できるのであれば、旅客が増えれば増えるほど営業利益率は上がっていきます。そうすると1人当たりの Revenue Share（空港収益の一部をエアラインとシェア）できる額を上げることができ、エアライン及び空港双方において WIN-WIN な関係が築けます。

そういった前提のもと、複数年での複数の新規路線の開設を確約するエアラインに対しては、当初5年間ということで、インセンティブ

プランを提案しています。このような手法でエアライン側のある一定期間の就航の確約を得るような交渉アプローチはあり得るのではないかと思います。

またその当初5年間のインセンティブプラン自体の出口戦略をどう考えるかについては、原田から申し上げたSustainability incentive（継続インセンティブ）の話になりますが、これは新規路線就航から5年が経過した後に適用されることになります。これは私の考えですが、例えば新規路線の就航をエアラインが決定する際に、先ほどのVolume based agreementsのような5年間を期間とするインセンティブプランの適用に加えて、何かしらの交渉上のオプションを上手く提示していくようなやり方もあり得るのではないかと思います。例えば「就航時より10年間の就航をエアラインが確約するのであれば、最初の5年間はこのインセンティブプランの適用を、その後の5年間はSustainability incentive（継続インセンティブ）を提供できます」といった交渉のあり方が考えられるのではないかと思います。

最後に一つ申し上げておきたいところとしては、西村あさひ法律事務所が、法律事務所としてなぜこういったご提案を行っているかという背景のところでございます。

もともと私自身、過去に航空局の空港民営化の推進室にて担当官を務めた経験がございまして、その当時いろいろな自治体を訪問することがあり、地方空港の現状や地方の人々の生活を生の声として聞いて参りました。人口減少に端を発した色々な課題がそこにあり、東京の丸の内、大手町で働いていると見えない現実がそこにあるように感じました。「地方を何とかしないと、20年後、30年後の日本の社会はどうなっているのか？」と不安な気持ちに襲われたところです。自分の人生はあと30年、40年で現役は終わっているかもしれませんが、次の世代の人々のことを考えると、本邦航空産業の発展に向けて、特に路線誘致事業に関する新たな取り組みについては現役世代である我々が今取り組まないといけない仕事だと思っております。

そのようなわけで、西村あさひ法律事務所のチーム内で日々の議論を重ねておりますが、特に日本の地方空港と外国のエアラインとの交渉内容については、関係者からヒアリングをさせて頂いた限り、適切な交渉過程を経ていないと感じており、それはそれで商取引に関わっている弁護士として見過ごせないものがあるという思いです。何とか地方を活性化したいという行動原理でいま取組んでいるところでございます。

本日の話をお聞きいただき、少しでも日本版ATBやインセンティブプランの新たな取組可能性に関心を持っていただけると幸いです。もしよければ前向きな議論をさせていただけると、我々もその議論を糧に更に研究してそれを皆様にご提案して参りたいと思いますので、何卒よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

Ⅲ. 加藤　一誠氏のコメント

■はじめに

時間価値の大変高いお二人の先生方が我々にお付き合いいただき、このような話をしていただきました。その根底にはパブリックマインドといいますか、社会に対する熱い気持ちがあるということなので、私も非常にありがたく思います。

特に海外のお話に関しますと、欧州の場合は商業ベースや競争性を原則としつつも、財政基盤の弱い空港にはパブリックの手を伸ばしてもいいが、将来的な自立化を図るためにリスクシェアをどう考えていくかということがポイントだったと思います。

一方で米国の場合は、自治体あるいはパブリックオーソリティが空港を持っていますので、常に周辺の自治体が空港の収入を狙うとい

う背景があり、そのため空港の収入はどこまでを指すのかについていつも議論されてきたということです。

以前、ロサンゼルス市が空港収入を自分の基金に入れようとしたとき、世論の批判があり、当局の変更もあって、空港に収入を戻したことがありました。空港はパブリックに近いが商業収入を得られますから、常にそういうことが議論されてきました。

日本は米国型に近く、今までパブリックが空港を持ってきました。ところが民営化が進んで形態が混ざってきたわけです。ヨーロッパの場合は民営化空港が少なくありません。民営空港はどうしても収支を考えねばならず、お金を出しづらくなるため、ある程度支出に歯止めがかかるのかもしれません。しかし日本の場合はパブリックが空港と一体になっていることもあり、コロナ前にかなり派手にインセンティブを入れていたわけです。

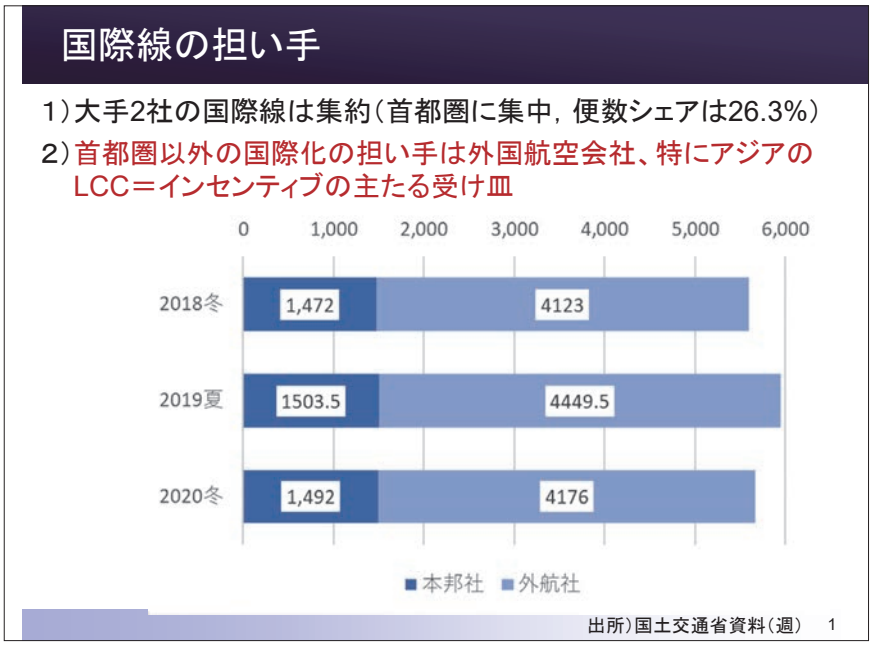
■国際線の担い手は外国エアライン

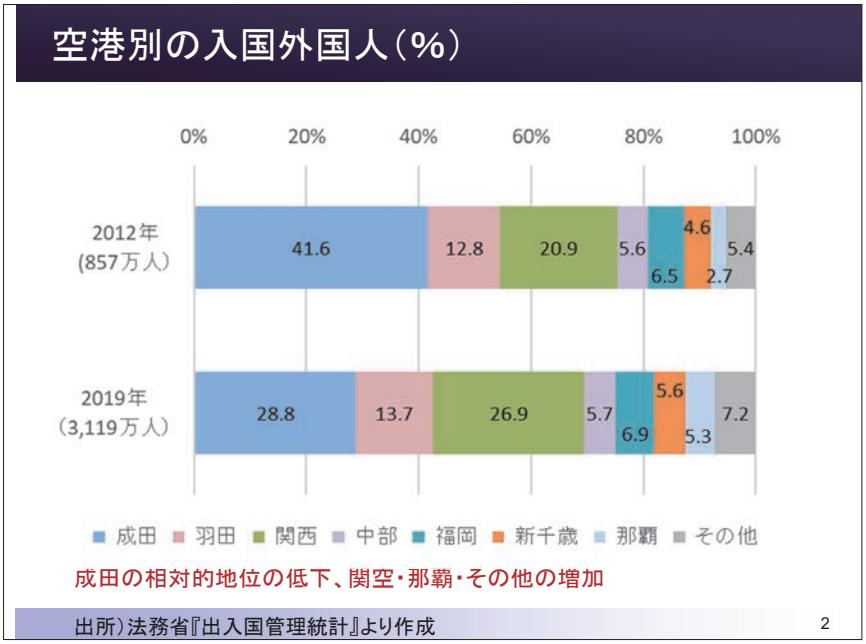
米国の場合は、エアラインの数が多数に及びますが、日本の大手国内エアラインは2社なので顔が見えるわけです。エアラインの中でも国際線は、図をご覧いただくとわかるように、インバウンドの担い手はほとんど外航つまり外国エアラインでした。

そこにアジアのLCCが増えて、彼らに自治体がインセンティブを持っていくということになっていたわけです。各自治体ともに詳細は公表していませんが、最後の方は金額競争になっていました。結果的に、地方の努力の結果ということで旅客が増え、成田以外の空港のシェアが増えていました。

我々の問題意識は、自治体間でのインセンティブ競争にあります。研究会メンバーの錦織先生がおっしゃるように、インセンティブが切れると、路線もなくなります。すなわち、路線をどんどん誘致し、それを自治体がつぶし合って短命にしている状況であり、このような現状から問題意識をもったということです。それをどのような形で納得させてきたのか。インバウンドの方々が買い物をすると、これは非居住者の消費がインセンティブより大きくなり、しかも利益が県全域に及ぶ。非居住者の消費は輸出なのです。人口減少の中で観光がこれから地域を担うことになるので、インセンティブより落とすお金が大きければそれでよい、という議論がなされていたわけです。

インセンティブは言い換えるとお金を向こう



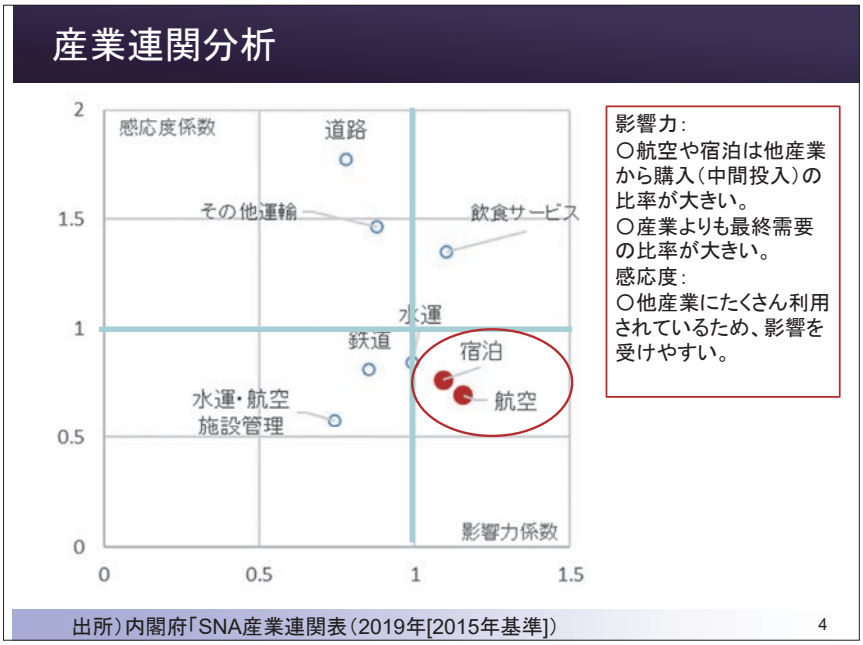


へ持っていくということです。自治体のお金を海外にそのまま移転、トランスファーするということなので、日本では雇用を生みません。インセンティブの代わりに来たのがお客さんでした。お客さんが買い物をしたり、宿泊したりすることによって観光消費が生まれ、雇用が生まれるという循環です。無批判にこの状況を受け入れてよいのでしょうか。

■航空産業の特徴

航空産業には宿泊とよく似た構造があります。こちらは内閣府の SNA のデータから持ってきた産業連関表の一番新しいものです。横軸は「影響力」を示します。

航空産業も宿泊産業も、他の産業からの購入が大きいことを示します。例えばホテルの場合、ホテルの空間はホテルが用意しますが、中



の備品は全部他の産業から買っています。すなわちコストが大きい産業です。

航空も、交通の中では異例といえるほど、他産業からの買い物が多い業種です。例えば、図の中に「道路」がありますが、トラックは買い物が少ないのです。航空は他産業から購入している比率が大きいため、そういう意味で航空が発展すると他の産業にも波及効果が及びます。それはホテルとよく似た構造だから、地域にも波及効果があるという言い方がされるわけです。一方道路は、いろいろな産業に利用されているため、逆にいうと他の産業が販路、つまり、買ってもらっており、他の産業から影響を受けていることになる。そういうことで縦軸の値が大きくなるわけです。

同じ交通やインフラでも特徴が違ってきます。特に今回は地域に広く影響が及ぶという点で、航空と宿泊の周辺がかなり活況を呈していたということになろうかと思います。それがコロナで駄目になったものですから、地域の賑わいも去り、今、アフターコロナを模索しているところです。

この二業種のもう一つの特徴は、産業に対してではなく消費者に直接売っているため、お客さんを止められてしまうとダメージが大きいことです。他の産業から多く購入してもらっているところ、つまり、BtoB をもつ例えば自動車は利益が上がっているのです。ところが航空の場合は、消費者に購入してもらう BtoC の比率が大きい産業なのです。

そういう中で、自治体はコロナ禍を受けて「インバウンドが来なかったらもう地域は終わってしまう」と感じているところが多いわけです。それで先ほど、「今のうちに何か枠組みを考えてはどうか」とお二人の先生方からお話があったわけです。ところが自治体というのは、県をまたいで話し合うのが苦手なものですから、先生方は「どうやって巻き込んでいくか」を考えておられます。

■協力ゲームにできないか？

法的な問題は別として、外国旅行会社や外国エアラインにお金を持っていくのですが、商談会に行って話すのは前段階です。その後に一対一で対話して、自治体の純情無垢な職員に「よそはお金をこれだけ出しますよ。あなたのところはいくら出すのですか？」と言うと、自治体の職員は商売の経験がないため、慌てて言われるがまま出してしまうことがあります。そして、どんどんインセンティブの金額が上がっていきます。これは自治体間の対話がないことが前提になっています。つまり信頼がないわけです。これが「非協力」（事前のお約束が履行されない）の意味です。

では事前のお約束が履行されるような仕組みがあればいいのではないか。「プラットフォーム」と書きましたが、これもまた法的に許されるかどうかは別ですが、やはり「対話」はどこかでしっかりなされないといけません。

うちの県の補助金はうちの県で活用しないと駄目だ、と言っているようでは広域観光はなかなか実現できません。口では皆「インとアウトが違っていてもいい」と言いつつも、「やはりアウトはうちで」となります。なぜなら「お土産を買ってくれるのはアウトだから、アウトはうちで」というような話になるからだと聞いております。私が特に申し上げたいのは、自治体の方に対話を成立させるような機会を常に持っていただくのが大事ではないかということです。

もう一つ問題があって、内政干渉だとお怒りになる自治体があり、ここには書いていませんが、人事もそうです。担当者はローテーションで2年ごとに交代されます。しかし相手のエアラインは長く1人の方が担当されます。1～2年目の担当者など、長年の担当者にとっては赤子の手をひねるようなものです。自治体によっては、ローテーションを考えて、職務の近い部署に移動させてまた戻したりします。ベテランを育成することも、今後長期的に考えていく必要があるのではないかと思います。

まだ他にも準備していたものがあるのですが、時間が決まっております。皆様も言いたいことはたくさんあろうかと思います。本日は問題提起として、この研究会から皆様の方に投げかけたということでお許しいただければと考える次第です。ご清聴ありがとうございました。

プレスの目

万博、地盤沈下脱却の切り札になるか

読売新聞大阪本社経済部　　岸本　英樹

2025年大阪・関西万博は関西経済活性化の起爆剤となることが期待されている。だが、高度経済成長期の1970年に開催された大阪万博以降、関西経済は地盤沈下が続いており、楽観はできない。確実に反転攻勢につなげるには、大阪・関西万博で残された技術をレガシー（遺産）として活用し新たな産業創出につなげるなど、意義あるイベントにする必要がある。

■地盤沈下

1970年の大阪万博は、3月15日から183日間、大阪府吹田市の千里丘陵で「人類の進歩と調和」をテーマに開催された。アジア初の国際博覧会で、参加国は77か国・地域、来場者は6,422万人（1日最高84万人）に達し、当時としては史上最大規模を誇った。戦後に高度経済成長を成し遂げた日本にとって1964年の東京五輪に続く国家プロジェクトで、世界2位の経済大国となったことを象徴するイベントとなった。

330ha の会場には、芸術家の岡本太郎がデザインした太陽の塔や、各国・企業の展示館など118の施設が並んだ。動く歩道やテレビ電話、携帯電話のほか、ファミリーレストランやファストフード店など、現代社会に普及した製品やサービスの原型が登場し、開催期間中、大阪を中心に全国は熱気に包まれた。

当時へのノスタルジーは強く、2025年大阪・関西万博には「あの頃の活気をもう一度」との期待も膨らんでいる。だが、歴史をひもとくと、皮肉にも、大阪万博は関西経済にとって長期にわたる停滞の入り口となった実態が浮かび上がる。

アジア太平洋研究所（APIR）によると、国内総生産（GDP）に占める関西の割合は1970年度に19.3％とピークを記録した後、50年以上にわたり低下傾向が続いている。2回の石油危機を経て1989年度に16.2％まで低下した後、バブル期の1991年度にはいったん17.1％まで回復したが、2000年代には15％台に落ち込んでいる。APIR はこの原因について、全国に比べて投資が不足しており、特に、公共工事を中心とした公的部門の不足が目立つと指摘する。

ニッセイ基礎研究所によると、1996年度から2016年度までの累積成長率は、全国平均の12.7％に対し、関西は2.8％にとどまった。ほかの地域と比較しても、日本経済の中心として基幹機能が集約し、サービス業も大きく伸びた関東や、トヨタ自動車など自動車産業が成長した中部に、大きく見劣りした。

関西経済衰退の発端となったとされるのが1964年の新幹線開通だ。その後、新幹線が博多まで延びたほか、同時期に航空業界でも大型機が登場し、関西が素通りされる状況が固定化され、東京一極集中が加速した。商社や銀行といった大企業が情報の集まりやすい東京に本社を移す動きも常態化した。

日本総合研究所は、そこに1995年の阪神大震災やバブル崩壊、主力の電機産業の国際競争力低下などが重なったことも停滞の要因となったと分析する。

阪神大震災では6,434人の死者と10兆円近い被害が発生した。直後の2 ～ 3年間は復興需要が発生したが、それが一巡すると多くの企業が退出したほか、復興費用が関係自治体の財政に中期的な負担となり、神戸市などで前向きな投資が遅れる原因にもなった。震災前、世界6

位につけていた神戸港のコンテナ取扱量は翌年、23位に転落。「世界の工場」としてアジアが台頭する中、その立ち位置は瞬く間に韓国・釜山や中国・上海にとって代わられた。

バブル崩壊の打撃も深刻だった。大阪圏の公示地価は、1990年前後の上昇率と反動局面での下落率がいずれも東京圏や名古屋圏を上回るなど振れ幅が大きく、不良債権を抱えた多くの地元金融機関の破綻を招いた。

電機産業は中国・韓国製などとのグローバル競争が激化する中で、厳しい経営環境に追い込まれ、製造拠点の海外シフトも進んだ。好調を維持した自動車産業と明暗が分かれた。

■胎動

だが、長期にわたって逆風が吹き続けた関西経済にも変化の胎動が見え始めている。コロナ禍前のインバウンド（訪日外国人客）の急拡大だ。近畿の訪日客数は2012年の182万人から、コロナ禍前の2019年には約4.6倍の841万人に増加し、全国の伸び率（約3.8倍）を大きく上回った。大阪は世界の中でも「訪れたい観光地」の上位に入るようにもなった。訪日客による「爆買い」も経済の起爆剤となり、2019年の訪日客の旅行消費額は1兆円を超えた。大阪や京都などでホテルの建設や開発が進み、雇用の改善にもつながった。

関西空港の外国人入国者数も2012年ごろまでは年間200万人に届いていなかったが、2019年には800万人を超えた。東アジアから比較的近いという地の利や神社仏閣などの豊富な観光資源といった元々のポテンシャルの高さが生かされたことに加え、関空による積極的な格安航空会社（LCC）の誘致といった自助努力も功を奏した。

■成長加速

成長の勢いを加速させるには、2025年大阪・関西万博の有効活用が欠かせない。そのためには、何が必要なのか。

APIR は、大阪・関西万博を契機に毎年1兆円程度の追加投資が生まれれば、GDP に占める関西の割合は、2018年度の15.2％から2030年度には16.2％に拡大し1990年代以前の水準に回復すると試算する。近年、関西では民間企業と公共部門の合計で年間約15兆円の投資が行われているが、2022年度以降、日本経済の成長率が0.5％で続くと仮定した場合、毎年1兆円程度の追加投資があれば関西の経済成長率は全国を0.5ポイント程度上回り続け、GDP に占める割合も高まるという。

日本国際博覧会協会や経済産業省によると、大阪・関西万博の会場建設費は1,850億円、経済波及効果は2兆円と見込まれている。万博に参加する企業は、投資拡大に向け、飛躍的な成長を果たすための技術革新の場として、大阪・関西万博を活用することが重要だろう。脱炭素やデータ活用、健康・医療など期待される分野は多くある。

一方、関西では今後、大阪府と大阪市が誘致を進めるカジノを含む統合型リゾート（IR）の開業（初期投資1兆円）、大阪市中心部と関西空港を結ぶ鉄道新線「なにわ筋線」の整備（総事業費約3,300億円）など大型プロジェクトが目白押しだ。大阪・関西万博で世界に関西の魅力を伝え、いかに持続的に国内外から関連の投資を呼び込めるかも課題となる。

コロナ禍で消失したインバウンド需要を復活させる機会としても重要だ。2005年の愛知万博では、外国人の比率が5％前後だったが、個人所得が向上しているアジア諸国からの海外旅行者数の増加が見込まれることや、観光地として大阪の人気の高さも踏まえ、10％前後の来場を期待する声もある。

関西経済の復活は東京一極集中を是正する観点からも重要だ。経済界を中心に関係者の本気度が試される。

航空空港研究レポート
Vol.40

株式会社日本空港コンサルタンツ 国内業務本部計画部
錦織 剛

ポストコロナにおける旅客需要の回復や増加に向けた施策についての考察

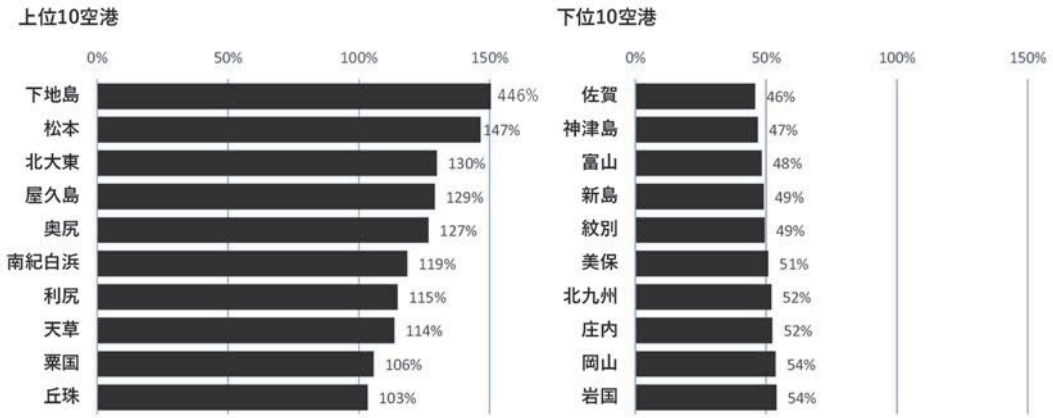
1. はじめに

新型コロナウイルスの感染拡大に応じた行動制限が緩和されるにつれて、航空旅客が回復しつつある。2022年6月の日本の航空旅客は、2019年の同月に比べて国内は70%、国際は12%の水準であった。航空旅客の回復しつつある中、各空港や自治体では、航空会社へのアプローチや、来年度の施策実施に向けた検討を進めており、今後、こうした旅客需要の回復に向けた取り組みが活発になることが予想される。

本稿では、まず、コロナ禍からの需要回復についての空港による違いや、空港の特性に応じた施策の必要性を確認する。次に、航空需要の増加に向けた施策の1つとなる利用者利便の向上についてオーストラリアの事例の紹介や、持続可能な航空路線の誘致活動について考察する。

2. 航空需要の現状分析

新型コロナウイルスからの国内航空旅客の回復については、空港によって差異が生じている。直近の2022年6月の旅客数を用いて、国内航空旅客の空港別の回復状況を図1に整理した。生活利用が中心の離島空港で回復が早い。また、路線単位では、仕事目的が多い路線に比べて、観光目的が多い路線の回復が早い傾向にある。



注 :2019　年6月の国内線旅客数に対する2022　年6月の国内線旅客数の割合。
資料 : 東京航空局と大阪航空局のホームページを基に作成。

図1　国内旅客の回復が早い空港・遅い空港（2022年6月）

回復が早いのは離島空港のほか、松本、南紀白浜、天草などである一方、回復が遅い空港は佐賀、神津島、富山などとなっている。回復が遅い空港は羽田路線が中心の空港であり、便数が少ない空港が多い傾向にある。しかし、これらの特徴は回復が早い南紀白浜にも当てはまるため、回復状況に影響を与えている要因の把握や、回復に向けた施策の検討にあたり、運航便数や需要特性の変化も含めた分析が必要となる。需要特性については、コロナ前では若者の旅行離れが課題となっていたのに対して、最近のアンケートによれば、20代男女の旅行意向が高く、50代や60代以上女性の旅行意向が低いとの調査結果[1]もあり、コロナ禍を通じた変化にも着目したい。

3. 空港の特性に応じた施策の検討

航空旅客の回復や増加に向けた施策は、全国一様ではなく、空港の立地条件、背後圏の需要特性、あるいは近隣空港や新幹線との競合関係によって異なる。このため、それぞれの空港の特性に応じて施策を検討する必要がある。

例えば、多くの便が集中し、航空会社の就航ニーズが高い拠点空港では、滑走路･スポットの増設、ターミナルビルの拡張、空港アクセスの強化など空港容量の拡大や旅客の利便性の向上が航空需要の増加に寄与する。こうした空港施設の整備は計画から供用までに時間を要することから、コロナ禍においても、羽田空港、成田空港、関西空港等において進められてきた。

他方、地方空港において航空需要を高めるには、第一義的には、地域の魅力を高めることが求められる。ポストコロナでは、オンライン会議の普及に伴って、特に国内線については東京や大阪から地方への出張需要の回復の遅れが懸念される。このため、観光需要の掘り起こしが一層重要となるが、観光需要は多様化している。団体旅行やパッケージツアー等に代表されるマスツーリズムから、個人旅行、スポーツ、趣味を目的とした個人、小グループの旅行が主流となっており、サイクルツーリズム、サウナツーリズムなど、目的や趣味に特化した目的地、旅行ルートが選ばれる傾向が見受けられる。航空旅客の回復が早い南紀白浜空港は「ワーケーション」という新たな需要を掘り起こした成功事例と言える。コロナ禍において、航空会社各社では、自治体への出向者などを通じて地方創生を強化している。地方の魅力を、航空会社が一体となって発信することで、航空旅客と結びつきやすくなることが期待される。

また、ポストコロナにおいて、日本より先行して航空旅客が回復している欧州では、空港の地上職員不足により、長蛇の列が生じているとの報道もみられる。グランドハンドリング等の受け入れ体制の確保は、日本においてもコロナ前から課題となっていた。待ち時間の短縮に向けては、コロナ禍でもFAST TRAVELの推進として、セルフバッグドロップやスマートセキュリティの整備が進められてきた。その他、省力化・省人化を図るため、受託手荷物の自動積み付けやGSEの自動運転への取り組みが始まっている。これらの設備投資は、投資効果の高い拠点空港を中心に導入が進むと考えられるものの、地方空港においても事業者間の連携促進などのソフト面も含めた効率化、省力化の試みが始まっている。例えば、グランドハンドリングの事業者間の連携は、福岡空港で先行しており、今後、空港のカーボンニュートラルを進める上でも垣根を超えた連携が必要な施策となる。

4. 利用者利便の向上

海外の主要空港では、2013年頃から旅客体験（Passenger Experience）や空港利用者体験（Airport Customer Experience）の改善をキーワードとして、セルフチェックイン機、セルフバッ

1　株式会社JTB: 新型コロナウイルス感染拡大による暮らしや心の変化と旅行に関する意識調査（2022年4月）」～オミクロン株の猛威が人々の意識に与えた影響とこれからの旅行～

グドロップ、あるいはスマートセキュリティ、顔認証の導入などの設備投資を実施してきた。また、リアルタイムの情報提供やイーコマースの充実など、空港だけではなく、旅行の始まりから終わりまでの利便性向上を図っている。

こうした設備投資を通じた利用者利便の向上は、海外空港で積極的に行われている。オーストラリアの空港会社へのヒアリング調査によれば、設備投資を通じて、利用者の満足度が向上すると、空港での消費額が増えて、収益の増加につながることが、その背景となっていた。このことは、国際空港評議会（ACI）が提供する空港サービス品質調査（ASQ）でも分析されている。世界全体では、空港利用者の満足度が1％増加すると非航空系収入が1.5％増加するとの結果が得られている[2]。また、旅客数が1％増加すると非航空系収入は0.7 ～ 1.0％増加することや、商業スペースが1％増加すると非航空系収入は0.2％増加することも示されており、満足度を増加させることが、収益向上に効果的であることが確認されている。

加えて、オーストラリアでは、空港会社が実施する ASQ のほかに、オーストラリア競争・消費者委員会が、毎年、民営化された空港で満足度調査を実施しており、空港ごとの満足度の変化を確認できる。オーストラリアでは設備投資をすると、それをオンチケットで回収していることから、年々旅客一人当たりのオンチケット料金が増加傾向にあった。しかし、オンチケット料金が値上がりしても、サービスが改善したことで満足度が向上している調査結果もあり、安くて、質が悪いサービスよりも、若干費用負担があったとしてもよりよいサービスを望む傾向にあると考えられる。

一方、我が国では、現在、空港ごとの満足度調査について公表されている情報が少ない。利用者の満足度の変化を定期的にモニタリングすることで、設備投資や費用負担の検証、収益性の向上、旅客数の増加など、様々な施策との関連性が分析できるようになる。特に民営化された空港では、ポストコロナにおいて旅客ターミナルビルの拡張などの設備投資が予定されており、設備投資の前後における利用者の満足度の変化を確認することは、民営化の効果を PR するのにも好材料となると考える。

■パース空港 T1
チェックインエリア

■ブリスベン空港　国内線ターミナル
保安検査後の立ち飲みエリア

筆者撮影（2018年11月）

5. 持続可能な航空路線の誘致活動

コロナ前においては、国際線の持続性が課題となっていた。2009年から2019年に地方空港から開設された国際線のうち約30％は運休となった。特に地方空港では、需要があるところに路線が開

2　https://blog.aci.aero/airport-customer-experience-between-management-and-execution/

設されるというよりも、路線開設によって新たな需要が創出される傾向が強いことから、路線開設直後の一過性の利用で終わる路線も見受けられた。拠点空港の近隣に立地する空港の国際線や、海外の地方都市への国際線が運休になりやすい傾向にある。また、ある地方空港では、既存の国際線の利用を増やすよりも、多くの国際線が開設されていた方が、空港の拠点性の PR につながるため、新規路線の誘致に重点を置いていたとの話も聞かれた。

航空路線の誘致は、開設された路線を活用して、交流人口を増やすことが目的であるため、路線開設後において、需要を定着させるための施策が重要となる。需要特性は路線単位で異なることから、需要の定着に向けては、路線単位での施策の実施や関係者とのコミュニケーションが重要となる。路線数が増加すると、それに応じて需要の定着に向けた路線毎の施策等が必要となるため、持続可能なペースでの成長が課題となる。コロナ前における地方空港での新規国際線の開設のペースは、平均的には3年に1路線であった。

各空港では、今後、旅客数をコロナ前水準まで回復させることを目標に、路線の再開や利用促進に取り組んでいくことが必要となる。ポストコロナにおいて、国際線の再開は、各国における水際対策の緩和に応じて進んでいくことが予想されるが、これに慎重な我が国は世界の動きから取り残される可能性がある。また、コロナ禍を通じて航空会社の合併や事業再編などを行っている国も見受けられる。航空会社や需要特性の変化に着目しつつ、再開した路線の利用促進を1つずつ実施していくことが、その後の空港利用者の持続的な増加につながっていくと考えられる。

6. おわりに

新型コロナウイルスの感染拡大に応じて、航空旅客数は落ち込んだものの、国内旅客については回復基調にあり、国際旅客についても外国人にとって日本は引き続き旅行したい国としての関心が高いとの調査結果[3]もあるため、コロナの収束に応じて回復していくことが予想される。

旅客数の回復状況は一様ではなく、国内旅客では空港によって差がみられ、国際旅客では水際対策の緩和状況に応じて、国・地域によって差が生じている。ポストコロナにおける航空旅客数の回復や増加に向けた施策を検討する上では、まずは現状分析を実施し、旅客数の変動要因や直近の状況についての情報収集が必要となる。

コロナ禍が始まって以来、これまでの約2年間はコロナ前の実態調査結果やデータ等を活用しながら、旅客数の回復見込みや将来予測を実施することが多かった。旅客数の回復の兆しが見える中で、今後は、コロナ禍やポストコロナを見据えた情報やデータも踏まえながら、旅客数の回復や増加に向けた施策を検討する必要がある。

近年は、観光客が団体ツアーから個人、小グループへ移行しており、コロナ禍を通じてその傾向が加速していると感じる。観光需要の更なる掘り起しが必要となる地方空港では、これまで以上に観光客を引きつける地域の魅力の再発見、きめ細やかな情報発信に力を入れることが求められる。

〈参考文献〉

錦織剛（2020）「地方空港の国際線の持続性とインバウンド」『IATSS Review（国際交通安全学会誌）45 巻第 1 号』, pp.43-50.
錦織剛（2021）「国管理空港の民営化と地方自治体」『航空・空港政策の展望 - アフターコロナを見据えて』, pp.123-130.
錦織剛（2022）「国内線旅客需要の回復についての考察」『ていくおふ』No.167」, pp.56-63.

3　DBJ・JTBF アジア・欧米豪　訪日外国人旅行者の意向調査（第 3 回　新型コロナ影響度　特別調査）

2022 年 8 月 25 日　関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2022 年 7 月運営概況（速報値）

http://www.kansai-airports.co.jp/news/2022/

○発着回数 8,324 回（前年同月比 143%）

国際線：　3,591 回
（前年同月比 120%）
国内線：　4,733 回
（前年同月比 168%）

発着回数について
合計発着回数は前年同月比 143%の 8,324 回、国際線は同 120%の 3,591 回となっております。

○旅客数 649,909 人（前年同月比 226%）

国際線：103,021 人
（前年同月比 455%）
国内線：546,888 人
（前年同月比 207%）

旅客数について
合計旅客数は前年同月比226%の649,909人、国際線は同 455%の 103,021 人と 2 年 4 か月ぶりに 10 万人を超えました。うち外国人は同 490%の 51,778 人となっております。

○貨物量　66,492t（前年同月比 93%）

国際貨物：　65,876t（前年同月比　92%）
積 込 量：　30,445t（前年同月比　89%）
取 卸 量：　35,431t（前年同月比　96%）
国内貨物：　616t（前年同月比 104%）

貨物量について
国際線の貨物量は前年同月比 92%の 65,876t 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。

2022 年 8 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）　2022 年 7 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	1,856,628	119.4	21.2	1,894,685	147.2	18.6	△　38,057
管　　内	1,253,411	118.9	14.3	1,390,150	143.3	13.6	△　136,740
大　阪　港	436,039	111.9	5.0	586,703	138.1	5.8	△　150,663
関 西 空 港	565,638	116.8	6.5	409,635	113.4	4.0	156,003
全　　国	8,752,814	119.0	100.0	10,189,569	147.2	100.0	△　1,436,755

【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	565,638	116.8	6.5	409,635	113.4	4.0	156,003
成 田 空 港	1,421,139	125.1	16.2	1,547,654	117.9	15.2	△　126,515
羽 田 空 港	30,728	165.3	0.4	38,109	115.2	0.4	△　7,381
中 部 空 港	117,008	110.0	1.3	80,960	127.0	0.8	36,048
福 岡 空 港	19,756	82.1	0.2	51,702	127.0	0.5	△　31,946
新 千 歳 空 港	1,793	90.5	0.0	1,091	129.4	0.0	702

大阪出入国在留管理局　関西空港支局・発表資料より

関西国際空港の出入（帰）国者数（2022 年 8 月分速報値）

※ 2022 年 6 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	41,121	113	51,170	140	65,139	178	43,970	120	201,400	552
2022 年 1 月	3,497	113	4,339	140	4,597	148	6,656	215	19,089	616
2022 年 2 月	3,499	125	4,440	159	4,123	147	4,736	169	16,798	600
2022 年 3 月	10,284	332	7,018	226	9,474	306	6,197	200	32,973	1,064
2022 年 4 月	21,616	721	11,863	395	8,601	287	10,736	358	52,816	1,761
2022 年 5 月	27,161	876	11,174	360	9,718	313	11,122	359	59,175	1,909
2022 年 6 月	23,463	782	15,484	516	16,144	538	14,447	482	69,538	2,318
2022 年 7 月	25,189	813	26,589	858	24,897	803	26,008	839	102,683	3,312
2022 年 8 月	34,311	1,107	33,211	1,071	34,812	1,123	42,797	1,381	145,131	4,682
２０２２年累計	149,020	613	114,118	470	112,366	462	122,699	505	498,203	2,050
前年同期	27,883	115	32,827	135	37,839	156	27,006	111	125,555	517
対前年同期比	**534.4%**		**347.6%**		**297.0%**		**454.3%**		**396.8%**	

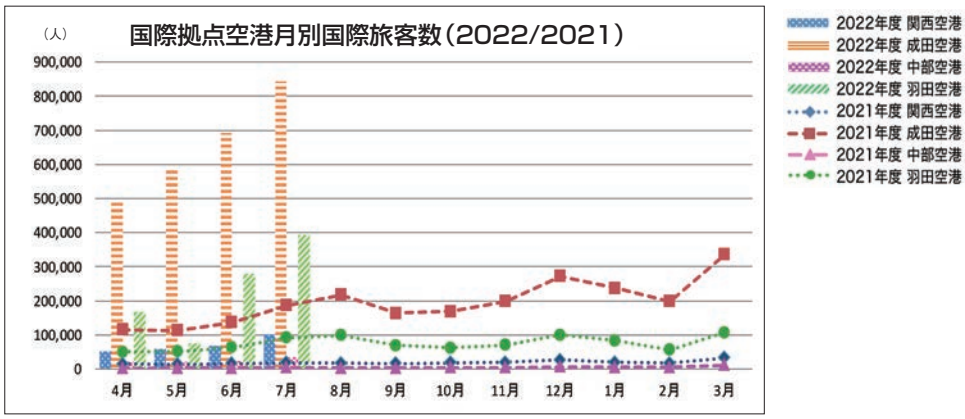
※外国人入出国者数には、地位協定該当者及び特例上陸許可は含まれない。
※ 1994 年の数値は、開港（9 月 4 日）以降の数である。

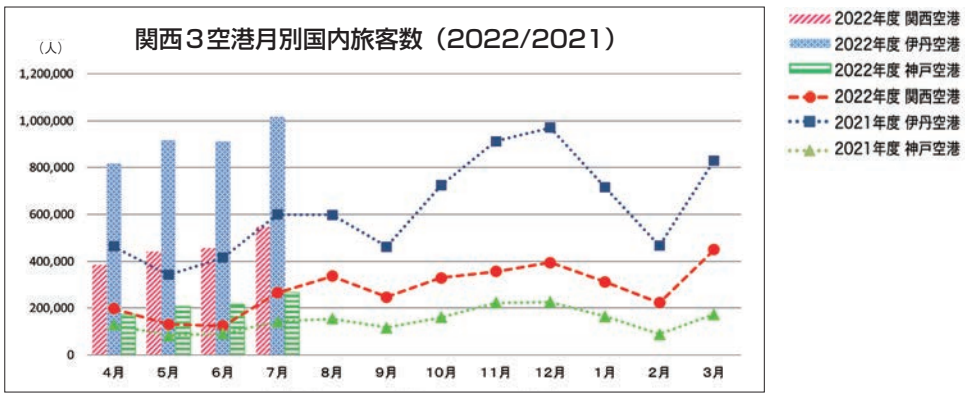
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2022年７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	3,591	119.8%	19,728	153.9%	23,319	147.4%
	関西	3,591	119.8%	4,733	167.9%	8,324	143.1%
	大阪(伊丹)	0	－	11,914	159.8%	11,914	159.8%
	神戸	0	－	3,081	121.2%	3,081	121.2%
	成田	9,846	117.9%	4,626	163.8%	14,472	129.5%
	中部	813	152.0%	5,171	157.3%	5,984	156.5%
旅客数（人）	関西３空港	103,021	455.2%	1,828,972	181.7%	1,931,993	187.8%
	関西	103,021	455.2%	546,888	206.6%	649,909	226.1%
	大阪(伊丹)	0	－	1,017,063	169.7%	1,017,063	169.7%
	神戸	－	－	265,021	186.2%	265,021	186.2%
	成田	843,005	451.7%	593,297	186.2%	1,436,302	284.3%
	東京（羽田）	392,679	569.2%	4,254,841	195.9%	4,647,520	207.4%
	中部	36,100	946.0%	442,457	202.4%	478,557	215.1%
貨物量（トン）	関西３空港	65,876	92.4%	8,383	113.5%	74,259	94.4%
	関西	65,876	92.4%	616	104.2%	66,492	92.5%
	大阪(伊丹)	0	－	7,767	114.3%	7,767	114.3%
	成田	201,426	90.7%	－	－	201,426	90.7%
	東京（羽田）	27,673	86.7%	42,782	110.0%	70,455	99.5%
	中部	9,566	101.7%	895	100.6%	10,461	101.6%

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11回航空空港研究会（2022年8月30日開催）

「ウイズコロナ・アフターコロナ時代における国内外空港の諸課題」

講　師　　村山　憲治 氏（株式会社日本空港コンサルタンツ　取締役　常務執行役員）

コメンテーター　　横見　宗樹 氏（近畿大学経営学部　教授）

今後の予定

○第482回定例会

日　時／2022年9月30日（金）16：00～17：00

場　所／オンライン会場　※出席者にはオンライン会場への入場用URLをご案内します。

テーマ／航空バイオジェット燃料など持続可能な社会の実現を目指すユーグレナの取組みについて（仮題）

講　師／尾立　維博 氏（株式会社ユーグレナ　執行役員　エネルギーカンパニー長）

※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

▶　３年ぶりに行動制限のない夏休み、両親も他界して空き家となっている実家へ家族で帰省しました。リゾートホテルなら快適なのでしょうが、誰も住んでいない実家は雑草が生い茂り、部屋に入ると虫さんたちの亡骸があちこちでお出迎え。チェックインは家族総出の大掃除となりました。

▶　法事と墓参りを済ませた翌日、チビ達のメインイベントである瀬戸内海のとある島へ。チビ達がじぃちゃん&ばぁちゃんとコロナ前まで毎年海水浴に出かけた想い出の島です。車でのアクセスができない小さな島なので来る人も限られ（知る人ぞ知る）、三密の心配もありません。沖合に TOKIO のバラエティ番組でお馴染みの鉄腕ダッシュ島も見えます。

▶　３年前は浮き輪にしがみ付いていたチビ達でしたが、今や砂浜から 50 メートルほど先の防波堤までを自由に泳ぎ回り、クロールで競争したら完敗でした。途中でこちらの足がつりそうになり、チビ達の成長ぶりと引き換えに我が身の衰えを再認識させられたひと夏の記憶となりました。　（ひ）

城と祭りと輝く未来　岸和田市制 100 周年

岸和田市市制施行100周年記念事業（岸和田市）

岸和田市は、大正11年11月1日に大阪府内で3番目の市として誕生し、令和4年11月1日に市制施行100周年を迎えます。
100周年記念事業の推進にあたっては、多くの市民や団体など様々な主体が参加することができるよう、産業、福祉、教育・文化等多様な分野の団体で構成された「岸和田市市制施行100周年記念事業実行委員会」を設置し、市全体で事業の推進を図っています。
「岸和田城EXPO～未来への想い　TAKEAKARI～」と題し、10月下旬からは「謎解き事業」を、11月上旬からは「竹あかり事業」を、岸和田城周辺において開催する予定です。
ぜひ一度お越しいただき、幻想的な空間をお楽しみください。
そのほかにも、令和5年3月末まで多くの団体が主体となって、様々な記念事業が実施される予定です。
記念事業一覧については、市ホームページにて掲載しておりますので、ご覧いただき、ぜひ多くの事業にご参加ください。

■問合先：岸和田市総合政策部企画課
（岸和田市市制施行100周年記念事業実行委員会事務局）
TEL　072-423-9493
●市制施行100周年記念事業ホームページ
https://www.city.kishiwada.osaka.jp/site/kishiwada100th/

KANSAI空港レビュー
2022. 9　No.526
KANSAI空港レビュー　2022・9　No.526
●発行日　2022年9月20日　●印　刷　㈱ディーネット
●発　行　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.kar.or.jp