



KANSAI 空港レビュー



No.536
2023.7

CONTENTS

1 巻頭言

未完の規制緩和
高橋 望

2 各界の動き

11 講演抄録

最近の内外経済情勢と関西経済
高口 博英

27 航空空港研究レポート

新型コロナ収束後の国内線における業務需要の研究
中村 知誠

30 データファイル

- ・ 関西国際空港2023年5月運営概況(速報値)
- ・ 大阪税関貿易速報[関西空港]2023年5月分(速報値)
- ・ 関西国際空港の出入(帰)国者数2023年6月分(速報値)
- ・ 関西3空港と国内主要空港の利用状況 2023年5月(速報値)

【表紙写真】「イギリス政府専用機 A321neo」

イギリス政府専用機のA321neoです。

G7広島サミットに来日したイギリス・スナク首相を乗せてきた飛行機です。

各国の政府専用機は軍用機のような塗装が多いですが、これは大きなユニオンジャックが描かれイギリス機であることがよくわかります。

サミット開催中、関空に駐機場した飛行機で一番目立っていたと感じました。

サミット最終日に関空から広島空港に向けて離陸するところです。

撮影：柴崎 庄司

未完の規制緩和



関西大学商学部
教授

高橋 望

バブル崩壊以降わが国経済は低迷を続け、失われた10年とも20年ともいわれる。世紀をまたいだデフレの結果、アジア経済の盟主から一転して、一人当りGDPはシンガポール、香港、韓国に次いで今年は台湾にも抜かれるという。もちろん政府はこうした事態に手をこまねいていたわけではない。代表格がもはや古語となった「アベノミクス」であろう。

その政策運営の柱である三本の矢は、「大胆な金融緩和」、「機動的な財政出動」、「民間投資を喚起する成長戦略」であった。前二者については、ゼロ金利、世界的にも歴史的にも類例のない千兆円を超える国債発行残高の形で国民には周知の通りである。ただ最後の成長戦略については、日本経済の構造改革道半ばの印象が濃い。規制緩和によってスタートアップが隆盛し、世間でお金が循環しているという実感に乏しいからである。

岩盤規制と擲擻された航空・空港分野は、2000年の航空法の一部改正施行（需給調整規制の撤廃）、2008年の空港整備法から空港法への改称と、法制面では時代の変化に適合した動きがあった。その果実は、規制緩和の申し子ともいべきLCCの新規参入によりそれまで低落していた航空需要が反転したことや、関西国際空港のコンセッション（運営権売却）として、特に関西では身近に体感されるようになった。民営空港も増えたが、公営では民業圧迫を理由に経営が制限されていたため民営化も広義の規制緩和といえよう。

規制緩和の政策意図は、競争促進と民間活力による経済活性化である。それは、提供される財やサービスの価格・品質・数量・開発を政府が企業監督して決定するのではなく市場に委ねる、つまり規制対象の供給者に代わって消費者が重視されることである。かような趣旨の発言を学術誌の座談会でしたところ、「自分も消費者の一人であり、その視点から政策立案している」との声がお役所から寄せられた。ただ規制機関はいかに有能で善良な人財を揃えようと、直接接しない利用者の多様で移ろいやすい意を完全には汲み取ることはできない。他方、被規制企業の側は消費者より規制当局の方に顔を向けがちではなかったか。1995年に航空運賃の割引が認可制から事前届出制へと緩和され各種割引料金百花繚乱の中、ある航空会社の経営企画室で「お客様というのは賢明でいらっしゃいますね」との言を耳にしたことを思い出す。その後、多種の割引料金が姿を消したのも道理である。

LCCの国内線旅客数シェアは2021年で14.2%と欧米に比べて低く、その登場自体法改正後2012年まで待つしかなかった。かつて航空憲法とも呼ばれた航空各社の事業分野を定めた「45-47体制」は、閣議了解と運輸大臣達によるものであった。法の運用もさることながら、利用客不在の下での利害関係者間の牽制、忖度や調整が、市場成果の歪みひいては市場停滞を招きかねない。日本経済の病理の一端はこの辺にあるのかもしれない。

各界の動き

関西3空港

●淡路島上空を通る新飛行ルートを国交省が提示、3空港懇談会

関西、大阪、神戸の3空港のあり方を官民で議論する関西3空港懇談会（座長＝松本正義関西経済連合会会長）が6月25日、大阪市内で開かれた。関西・神戸両空港の発着回数を増やすため、国土交通省が淡路島の上空を通るルート（現行2ルート）に5ルート追加することを柱とする新たな飛行経路を提案した。今夏にも、関係する自治体で専門家による委員会を設置し、経路の妥当性や騒音の影響などについて検証する。

見直し案では淡路島上空を通るルートとして、関空から西・南西方面への出発機用に南あわじ、南淡の両ルートを新設、2経路から4経路に増やす。到着機用では北風運用時に洲本ルート、南風運用時に北淡路ルートの2ルートを新設する。神戸発も淡路島上空に出発経路を新設する。この結果、関空西側の空域が着陸復行用に使えなくなるため、関空の発着用滑走路の運用を入れ替え、A滑走路を着陸用、B滑走路を出発用に使う。



クリック！

関西・神戸両空港の発着便数を増やすうえで出発機の7割以上が飛んでいる明石海峡がネックになっていた。現在、明石海峡上空は上から大阪出発、関西出発、関西到着、神戸到着・出発の4つを高度差（1,000ftごと）で使い分けていた。これを抜本的に解消する策として考えられたのが淡路島上空の利用という案だ。関空の発着便は陸上部では高度8,000ft以上の制約があったが、今回の見直しでは出発5,000ft以上、到着4,000ft以上に緩和される。開港以来の大幅な見直しであり、地元合意に最大限の配慮が求められる。

関西国際空港

●キャセイ、台北経由の香港便再開

キャセイパシフィック航空は6月1日、台北経由の香港～関西線を再開した。1日1往復ずつ運航する。香港～関西線の直行便は週24往復で、台北経由を含めると週31往復となった。

●KIX泉州ツーリズムビューローが大阪公立大と地域振興で連携協定

関西エアポートや大阪府南部の13市町などをつくるKIX泉州ツーリズムビューロー（理事長・永藤英機堺市長）は6月1日、大阪公立大学と泉州地域の地域振興と相互の人材育成を図ることを目的に連携協定を締結した。

●日航が国際線ラウンジを3年ぶりに再開

航空需要回復を受け、日本航空は6月1日、関西空港国際線エリアにあるサクララウンジの運営を3年ぶりに再開した。

●エア・カナダ、3年半ぶりにバンクーバー線再開

エア・カナダは6月3日、関西～バンクーバー線の運航を週4便で再開した。関西への運航は、約3年半ぶり。使用機材はボーイング787-9型機（3クラス298席）。

●ピーチ、台北線を9月に増便

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは、関西～台北線を、9月24日から1日2往復から3往復に増便する。

●全日空、3年ぶりに国際便

全日本空輸は6月5日、関西～上海便を3年ぶりに再開した。関西からの同社の国際線再開はコロナ後初。週3便を運航する。コロナ前には全日空は関西から中国各都市へ週42便運航していた。これに合わせ、国際線のANA ラウンジの営業を、同日から再開した。

●大規模地震で給油施設が火災想定訓練

関西空港で、震度6強の地震が起きて空港内の航空機給油施設に火災や油漏れが発生したと想定した防災訓練が6月6日、行われた。地元の消防や海上保安本部などから約70人が参加。雨の中、火元と想定した高さ約20mの給油タンクを取り囲んで消防車両から一斉に放水、消火手順を確認した。

●アムステルダム線、10月から直行に

KLM オランダ航空は6月13日、冬ダイヤ（10月29日開始）から関西～アムステルダム線を直行便にすると発表した。現在は週3便をソウル経由で運航している。便数は同じ。機材はボーイング787-9型機（3クラス275席）となる見込み。

●3月期決算、赤字縮小

関西エアポートが6月14日発表した2023年3月期連結決算は、売上高が前期比50%増の999億円、最終損失は190億円（前期は303億円）だった。赤字は3期連続だが、2022年10月の水際対策の緩和以降、航空需要が戻りつつあり改善した。関西、大阪、神戸の3空港を合わせた旅客数は前年度の約2.1倍の2,759万人（コロナ前の2019年度比42%減）、発着回数は35%増の28万回（同23%減）だった。山谷佳之社長は「国際線旅客が70%まで回復すれば必ず黒字化する。今年度上半期の達成を目指したい」と述べた。

●深圳航空、深圳線の運航再開

深圳航空は関西～深圳線の運航を7月8日から週3往復で再開する。エアバスA320型機で運航、中国国際航空と共同運航（コードシェア）を行う。

●フィンエアー、ヘルシンキ線を増便、2024年夏ダイヤ

フィンエアーは6月15日、日本路線の2024年夏ダイヤ（2024年3月31日～10月26日）運航スケジュールを発表した。現在週3往復の関西～ヘルシンキ線を週5往復に増便する。エアバスA350-900型機を投入する。

●アプリ使いデジタルクーポンの実証実験

関西エアポート、scheme verge、関西イノベーションセンターの3者は6月19日、関西空港でアプリを用いたデジタルクーポンチケットの実証実験を始めた。10月1日までscheme vergeが提供する観光ナビアプリ「Horai」上で、国内線エリアの飲食店4店で利用できる200円割引クーポンを配布する。

●ジェットスター航空、2024年2月からブリスベン線を再開

ジェットスター航空は6月19日、関西～ブリスベン線を2024年2月2日から15年4か月ぶりに再開すると発表した。週4往復でボーイング787-8型機（2クラス335席）を使う。

●ファミマが国際線に開店

関西エアポートは6月16日、ファミリーマートが6月21日に第1ターミナルビル国際線ゲートエリア南ウイングに開店すると発表した。営業時間は午前7時～午前1時。

●7月に海外旅行の博覧会in梅田を開催

関西エアポートは7月22日に梅田サウスホールで「関西国際空港発 海外旅行の博覧会 in 梅田」を開催すると6月22日発表した。旅行セミナーが32講座開かれ、40団体がPRブースを出す。入場料は500円。

●5月の国際線旅客数、前年の19.8倍

関西エアポートが6月23日発表した関西空港の5月の総旅客数は、前年同月比3.60倍の180万8,219人だった。新型コロナ前の2019年同月比では34%減だったものの、外国人客を中心とした回復傾向が続いた。国際線は同19.80倍(2019年同月比42.9%減)の123万3,632人で、1年4か月連続で前年を上回り、3か月連続で100万人を超えた。

●吉祥航空、7月から上海線を増便

吉祥航空は関西～上海線を7月10日から1日3往復に増便する。機材はエアバスA320型機。

●韓国のエアロKが清州線を開設、初の国際線

関西エアポートは6月28日、韓国新興LCCのエアロKが関西～清州線を7月6日に開設すると発表した。同社初の国際線で、1日2往復運航する。機材はエアバスA320型機(1クラス180席)。

●シンガポール航空、シンガポール線を10月から1日3往復に増便

シンガポール航空は10月29日から関西～シンガポール線を増便し、1日3往復のトリプルデイリー運航とする。ボーイング787-10型機を使う。

●社外取締役が交代

関西エアポートが6月29日開いた定時株主総会で社外取締役・監査等委員の彌園豊一氏(元関西電力副社長)が退任し、新たに松村孝夫氏(関西電力副社長)が選任された。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●南ターミナル保安検査場後のエリアに新たに4店舗

大阪空港南ターミナルの保安検査場後のエリアに新たに4店舗が6月1日、新規出店した。関西を代表するお土産を取りそろえる「伊丹空街」、セレクト型コンビニ「いっぴんさん。マルシェ」、粒あん入り生八つ橋の専門店「おたべ」、淡路島の老舗製麺会社による生パスタ専門店「淡麺 DAN-MEN」の計4店舗。

●5月の旅客数、2019年比8.8%減

関西エアポートが6月23日発表した5月の大阪空港の旅客数は前年同月比39%増の127万3,816人だった。コロナ前の2019年同月比では8.8%減だった。

＝ 神戸空港 ＝

●3月期の売上高、ピークに並ぶ

関西エアポートが6月14日、連結決算の内訳として発表した神戸空港を運営する関西エアポート神戸の2023年3月期単独業績は、売上高が28億円(前期比33%増)、純利益が前期比横ばいの2億円だった。売上高は同社が2018年4月に運営権を取得してからの最高である2020年3月期に並んだ。

●5月の旅客数、4か月連続コロナ前上回る

関西エアポートは6月23日、5月の神戸空港の旅客数が29万845人となり、前年同月比

41%増だったと発表した。コロナ前の2019年同月比でも5%増で4か月続けて流行前を上回った。

●ビジネスジェット専用施設の事業者を公募

神戸市は6月27～29日、神戸空港でビジネスジェットの専用施設を運営する事業者の公募を受け付けた。事業者はエプロンや格納庫、旅客施設を整備・運営するほか、機体のメンテナンスや修理なども行う。

＝ 成田国際空港 ＝

●滑走路の灯火、LED化開始

成田空港のA滑走路と関連施設の航空灯火をハロゲン電球からLEDに交換する作業が6月6日始まった。消費電力が約7割減り、二酸化炭素(CO₂)の排出量削減につながる。2024年7月までに、進入灯や滑走路灯などA滑走路関連の航空灯火10種類の計1,146灯をLEDに交換する。

●5月の総旅客、コロナ前の7割に回復

成田国際空港会社が6月22日発表した5月運用状況速報値によると、総旅客数は前年同月比2.29倍の255万1,919人で、6か月連続で200万人を突破した。コロナ前の2019年同月比では30%減。

●今秋にも環境債を発行

成田国際空港会社は6月22日、グリーンボンド(環境債)としての適合性に関する第三者評価を取得したと発表した。これにより今年秋をめどにグリーンボンドを発行する方針。調達した資金は、CO₂を排出しない再生可能エネルギーの導入加速や、施設内での環境に配慮した取り組み強化などに充てる。

＝ 羽田空港 ＝

●JR東日本、アクセス線に着工

JR東京駅と羽田空港を乗り換えなしで結ぶJR東日本の羽田空港アクセス線(田町～羽田空港、12.4km)の起工式が6月2日、東京都港区であった。深沢祐二社長は「安全に工事を進め、(開業予定の)2031年度を迎えたい」と抱負を語った。

●誘導路で旅客機2機が接触、主翼や水平尾翼損傷

6月10日午前11時ごろ、羽田空港の誘導路付近で、待機中の台湾のエアバー航空台北行き189便、エアバスA330型機(乗員乗客207人)の水平尾翼に後方を通過しようとしたバンコク行きタイ国際航空683便、同型機(乗員乗客264人)の右主翼が当たり、一部が破損した。現場に近いA滑走路が約2時間にわたり封鎖され、265便に遅れが出た。

＝ 中部国際空港 ＝

●5月の旅客数、コロナ前6割超えに回復

中部国際空港会社が6月26日発表した5月実績の速報値によると、総旅客数は前年同期比86%増の69万3,473人で、3か月連続で60万人を超えた。コロナ前の2019年同月比では39%減で、コロナ前の6割超えまで回復が進んだ。

＝ その他空港 ＝

●日航機、北九州空港に代替着陸

日本航空の羽田発福岡行きの最終便が6月11日、出発の遅れで福岡空港の門限の午後10時に間に合わず、北九州空港に目的地を変更して着陸した。福岡の門限を理由にした、日航便の北九州へのダイバートは初めて。

●南紀白浜空港に5年ぶりの国際線チャーター便

岸本周平和歌山県知事は6月13日の県議会で、南紀白浜空港とベトナムを結ぶチャーター便が7月に就航することを明らかにした。同空港とベトナムのハノイとダナンを結び、7月26、30日に計2往復する。機体はエアバスA320型機(140席)で、日本からは関係者らが搭乗し、ベトナム政府などを訪問。ベトナムからは観光客らが搭乗する。

●北海道エアポートの2023年3月期、最終赤字198億円に縮小

北海道内の7空港を一括経営する北海道エアポートが6月21日発表した2023年3月期の連結決算は、最終損失が198億円(前期は311億円)だった。売上高は前期比48%増の373億円。

●宮崎空港にふるさと納税の自販機

宮崎市は6月24日、市に対するふるさと納税の寄付と返礼品の受け取りができるふるさと納税自動販売機を宮崎空港に設置した。運転免許証を読み込ませるなどして住所や氏名を登録し、クレジットカードで寄付。空港内の土産屋カウンターで返礼品を受け取る。

●香港空港、3万8,000枚の往復航空券をプレゼント

香港国際空港会社は6月26日から、日本の旅行者向けに3万8,000枚以上の香港行きの往復航空券を提供するキャンペーンを始めた。世界中で50万枚をプレゼントするキャンペーンの一環。香港を拠点とするキャセイパシフィック航空、香港エクスプレス、香港航空の3社から提供される。

●北九州空港の延伸滑走路、2027年8月から利用開始

国土交通省は6月30日、北九州空港の滑走路の3,000mへの延長事業について、利用開始を2027年8月31日とする予定を発表した。環境影響評価(アセスメント)の手続きを経て、2023年秋にも着工する。

航空・旅行

●ANA、2030年度のCO₂排出量、2019年度の10%以上削減目指す

ANAホールディングスは5月29日、国際民間航空機関(ICA)総会でCO₂削減に関する目標が見直されたことを受け、2030年度のCO₂排出量について「2019年度を下回る」としていた目標を「10%以上削減する」と見直したと発表した。

●世界の航空需要、2023年はコロナ前の96%

国際航空運送協会(IATA)は6月5日、2023年の世界の航空旅客需要が43億人と、コロナ前の96%の水準に回復する見通しだと発表した。一方、2023年の純利益予想は98億ドル(約1兆3,757億円)で前回2022年12月発表の47億ドルを2倍以上上回り、売上高は前年比9.7%増の8,030億ドルを見込む。ただ、回復の遅れているアジア太平洋地域は69億ドルの純損失を見込む。

●全日空がイスラエル・エルアル航空と提携

全日本空輸は6月5日、イスラエルのエルアル航空とコードシェア(共同運航)やマイル交換で提携したと発表した。日本での乗り継ぎ便の共同運航のほか、今後の単独路線就航を検討する。

●新潟拠点のトキエア、札幌線就航を8月に延期

新潟空港を拠点とするLCCのトキエアは6月8日、第1弾となる新潟~札幌・丘珠の就航予定日を8月10日に延期すると発表した。当初6月30日としていたが、スタッフらの習熟に時間がかかると判断した。

●次世代の航空交通システム、試験飛行機が成田に

ボーイング 787-10 型機の飛行試験機「エコデモンストレーター・エクスプローラー」が6月12日、成田空港に到着した。日本、米国、シンガポール、タイの航空当局が共同で実施する次世代航空交通システムの試験飛行の一環。進路や高度を変えるといったすべての行動に管制の許可が必要だが、新システムでは、それをデータ上で処理できるようになるため、パイロットの負担が減り、即座にルートの変更ができるようになる。

●ホンダジェット、米大陸横断できる新型機を2028年製品化

本田技研工業の米国子会社ホンダエアクラフトカンパニーは6月13日、小型ビジネスジェットの新型機を2028年に製品化すると発表した。従来機のHondaJetよりも1つ上のライトジェット機クラスに参入し、初めて米大陸の横断が可能となる。

●ドイツへの修学旅行でSAF購入、JTB

JTBは6月13日、大阪国際高校（守口市）が7月のドイツへの修学旅行で航空機を利用するにあたり、再生航空燃料（SAF）を共同で購入すると発表した。ドイツ・ルフトハンザが提供するプログラムで、航空運賃に上乗せする形で、JTBと大阪国際学園が共同で約2,400ユーロ（約36万円）をルフトハンザに支払い、それを同社がSAFの購入費に充てる仕組み。CO₂が2.7t削減される。

●日航、2025年からロスでSAF搭載へ

日本航空は6月16日、英シエルの航空燃料部門であるシェル・アピエーションと、SAFの調達に関する契約を締結したと発表した。2025年からロサンゼルス空港で搭載する燃料をSAFに置き換える。これにより「2025年度に全燃料搭載量の1%をSAFに置き換える」目標を達成する見込み。

●日航、8～9月のサーチャージ引き下げ

日本航空は6月16日、燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）について、8～9月発券分を引き下げると発表した。往復の場合、欧米は5万7,600円、ハワイは3万6,800円となる。

●ボーイング予測、2042年までの新造機需要4.2万機

ボーイングは6月17日、民間航空機の新造機需要は2042年までに4万2,595機が見込まれるとの予測を発表した。アジア太平洋地域が世界需要の40%以上を占め、その半分は中国が占めると予想。コロナの影響で落ち込んだ航空需要のうち、国際線は2024年までにコロナ前の水準に戻ると予測している。

●スカイドライブ、スズキと空飛ぶクルマ製造合意

空飛ぶクルマを開発するスカイドライブは6月19日、機体製造についてスズキと基本合意したと発表した。eVTOLを製造する100%出資の子会社をスカイドライブが設立し、スズキグループが静岡県内に持つ工場を活用して2024年春ごろの製造開始を目指す。

●エアバス、印LCCに500機、史上最大規模

欧エアバスは6月19日、インドのLCCで同国シェアトップのインディゴから主力小型機、A320シリーズを500機受注することで合意したと発表した。民間航空史上で最大の購入規模になる。

●パリ航空ショー、エアバスの受注がボーイングの倍以上

パリ航空ショーが6月19～24日まで開かれ、期間中、エアバスの受注総数は846件で、ボーイングの356件の倍以上となった。

●世界最高の航空会社、全日空・日航がベスト5入り

英国の航空関連格付け会社、スカイトラックスは6月20日、「ワールド・エアライン・アワード2023」をパリ・エアショーで発表した。トップはシンガポール航空で、全日本空輸が3位、

日本航空が5位に入った。いずれも前年から1つ順位を上げた。

●5月の航空貨物輸出力、28%減

航空貨物運送協会が6月21日に発表した5月の国際航空貨物取扱実績によると、混載貨物の輸出重量は5万7,733tで前年同月比28.4%減となり、17か月連続で前年を下回った。米国向けが30%減と4月までの4割近い減少から改善したのに対し、アジア向けは32%減と落ち込みが目立った。

●ベトナム・バンブー航空、日航元幹部を会長に選任

ベトナム3位のバンブー航空は6月21日、日本航空の元執行役員（路線統括本部国際提携部担当）の大島秀樹氏（61）を会長に選任した。

●ピーチ・アビエーション、5期連続の赤字

ピーチ・アビエーションが6月28日発表した2023年3月期決算によると、最終損失は124億7,100万円で、5期連続の赤字となった。売上高は905億6,000万円（前期の2.3倍）だった。

関西

●5月の主要百貨店、関西9店舗で売上増

関西の主要百貨店が6月1日発表した5月の売上高（速報）は、9店舗すべてで前年同月の実績を上回った。大型連休中の客足が大きく伸びたため6店は2けたの増だった。

●近鉄GHDの3月期、純利益最高

近鉄グループホールディングスが6月2日発表した2023年3月期の連結決算は純利益が前期の2.1倍の887億円となり、過去最高を更新した。売上高は前期比2.3倍の1兆5,610億円で、鉄道利用や旅行需要が回復した。2022年夏に連結子会社化した近鉄エクスプレスの株式価値の再評価益の計上も利益を押し上げた。

●堺市長、維新現職が再選

任期満了に伴う堺市長選挙が6月4日投票され、大阪維新の会の現職永藤英機氏（46）が、無所属新人で元堺市議の野村友昭氏（49）を破り、再選された。

開票結果

当 139,295 永藤 英機 大維現

88,077 野村 友昭 無新

●万博参加国向け説明会に86か国5国際機関

2025年大阪・関西万博の参加国向けの説明会、国際企画会議（IPM）が6月6日、大阪市内のホテルで開かれ、86か国と5国際機関の担当者約190人が出席した。日本国際博覧会協会の担当者が建物の概要や万博のテーマについて説明した。

●高速道路3社、3月期決算で減益

西日本、阪神、本州四国連絡の高速道路会社3社の2023年3月期連結決算が6月9日出そろった。コロナ禍からの正常化に伴って乗用車で出かける人が増えたため、全社の料金収入が前期より拡大したが、電気料金の高騰などが響いて最終利益は3社とも減益となった。

●奈良県知事、近鉄奈良線の移設見送り

山下真奈良県知事は6月12日、今年度予算の一部事業を見直し、73億5,000万円を削減する行財政改革案を発表した。予算執行を一時停止していた20項目のうち、奈良市の平城宮跡歴史公園を横切る近鉄奈良線の移設を見送るなど、15項目の事業費をカットした。五條市で計画される大規模広域防災拠点を巡っては、2,000m級滑走路の整備を取りやめ、用地の活用方法

を再検討する。

●万博の入場券、7,500円

日本国際博覧会協会は6月14日、2025年大阪・関西万博の入場券を大人7,500円にすると発表した。会期の初期は割安で入場できるようにし、4月26日までが対象の「開幕券」は大人4,000円、7月18日までの「前期券」は大人5,000円とする。

●万博機運醸成「財政支援を」、大阪府知事ら国に要望

吉村洋文大阪府知事は6月20日、内閣府で岡田直樹万博相と会い、2025年大阪・関西万博に関する要望書を提出した。万博開催の機運醸成について、イベント開催などへ財政面での支援を求めた。

●大阪観光局、独自開発アプリを本格運用

大阪観光局は6月20日、観光客向けに独自開発したアプリ「Discover OSAKA」の本格運用を7月3日に始めると発表した。大阪府内のイベント情報や目的地までの経路検索、約500か所の体験施設の予約・決済がこのアプリでできる。

●ベルビューガーデンホテル関西空港が3年ぶりに営業再開

ベルビューガーデンホテル関西空港（泉佐野市、186室）を運営する銀座ベルビューホテルは6月20日、2020年4月から休館中だった同ホテルの営業を8月1日に再開すると発表した。

●大阪メトロ、万博関連で1,000億円投資

大阪メトロの河井英明社長は6月21日、2025年大阪・関西万博に関連した投資額が約1,000億円にのぼるとの見通しを明らかにした。新型車両や電気自動車（EV）バスの導入などに約550億円、駅改良などインフラ整備に約440億円を投じるほか、森之宮車両工場跡地に万博のサテライト会場を設け、空飛ぶクルマの離着陸場の設置などを目指す。

●兵庫県と大阪府「空飛ぶクルマ」実証に最大2,500万円

兵庫県と大阪府は6月21日、空飛ぶクルマの実証事業に対する補助金の公募を始めた。兵庫県または大阪府で空飛ぶクルマに関する実証事業をする数社に対し、1,000万円を上限に経費の半額を補助する。ただ実証事業を展開する地域によっては両府県や大阪市、神戸市からの補助金が付き、最大で2,500万円まで補助額が引き上がる。

●万博基盤工事9億円増、スライド条項適用

日本国際博覧会協会は6月23日、2025年大阪・関西万博の会場となる人工島・夢洲の基盤整備工事で、資材高騰などを理由に契約額を見直すスライド条項が適用されたことを明らかにした。契約段階の82億円から9億円程度の増額になる。

●大阪メトロ、万博へ新型車両出発式

大阪メトロは6月24日、中央線森ノ宮駅で2025年大阪・関西万博に向けて導入する新型車両400系の出発式を開き、25日から営業運行した。中央線は万博会場の人工島・夢洲まで延伸する予定で、開幕までに23編成を導入して来場者の輸送を担う。

●安治川に旅客船のターミナル

大阪府は6月29日、大阪市西区の安治川沿いに整備する旅客船の発着拠点、中之島GATEターミナルの運営をbiid(株)（藤沢市）に委託すると発表した。2025年4月までに整備する。2025年大阪・関西万博会場である夢洲や道頓堀など大阪中心部の観光地へ船でアクセスする際の拠点になる。事業者は万博開催後にも「空飛ぶクルマ」の離着陸場の設置を計画している。

国

●空港の人手不足解消へ国交省指針案

国土交通省は6月1日、深刻化する空港業務の人手不足対策を検討する有識者会議で、中間取りまとめ案を示し、概ね了承された。賃上げや乗客の嫌がらせ、カスタマーハラスメント対策などの処遇改善に加え、業界団体の新設なども盛り込まれた。

●**G7交通相会合、SAF普及へ協力合意**

先進7か国（G7）交通相会合が6月16～18日、志摩市で開かれ、閣僚宣言を採択した。航空分野の脱炭素化を進めるため、SAFの導入促進に向け協働することで合意。ロシアのウクライナ侵攻を非難し、被害を受けた交通インフラの復興支援も確認した。

●**5月の訪日客数、コロナ前の31%減**

日本政府観光局が6月21日発表した5月の訪日客数はコロナ前の2019年31.5%減となる189万8,900人（推計値）だった。

●**空港の保安検査、実施主体を運営者に**

国土交通省の保安検査に関する有識者会議（座長・戸崎肇桜美林大学教授）は6月23日、保安検査の実施主体を航空会社から、空港を運営する国や自治体、空港会社などに変更するとの見直し案をまとめた。2024年春頃に最終とりまとめを行い、2025年度以降の運用開始を目指す。

●**5月の消費者物価、3.2%上昇、食品や宿泊が伸びる**

総務省が6月23日発表した5月の消費者物価指数生鮮食品を除く総合指数が104.8となり、前年同月比で3.2%上昇した。プラスは21か月連続で、食品と宿泊料がともに9.2%値上がりし全体を押し上げた。

●**国交次官に和田氏、航空局長は平岡氏**

国土交通省は6月27日、藤井直樹事務次官が退任し、後任に和田信貴国土交通審議官を充てるなどの幹部人事（7月4日付）を発表した。国土交通審議官には榊真一内閣府政策統括官と上原淳鉄道局長を起用。観光庁長官には高橋一郎海事局長を充てる。久保田雅晴航空局長は辞職し、後任に平岡成哲国際統括官が就任する。

最近の内外経済情勢と関西経済

日本銀行理事
大阪支店長

高口 博英 氏



●と き 2023年3月14日(火) ●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間(オンライン併用)

■はじめに

本日は皆様の前でお話させていただく機会をいただき、誠に光栄に存じます。

本日は「最近の内外経済情勢と関西経済」についてお話をさせていただきます。具体的には、はじめに当面の世界経済、日本経済、関西経済について話した後、中長期的な展望をお話し、最後に、私が「日本復活の鍵は関西が握っている」と考えている点をお話ししたいと思います。私は大阪に来て2年ほど経ちますが、この間、企業経営者の方あるいは学識経験者の方をはじめ当地の方から様々な形でお話をうかがう中で、日本復活の鍵は関西が握っていると感じることが増えてまいりました。なぜそのように感じているかについてお話しいたします。

■今、世界で何が起きているか

〈世界経済の情勢変化〉

まず、足もとの世界経済、日本経済、関西経済の動向についてお話します。この数年の間、世界は新型コロナとウクライナ情勢、すなわちパンデミックと戦争という非常に大きな歴史的な出来事を経験してきました。

2つの大きな出来事により、世界経済は大きな構造的変化に直面しつつあります。すなわち、これまでの低成長・低インフレ・低金利という世界から高インフレ・高金利の世界への大きな転換点に差し掛かっている可能性があると考えています。短期的にも中長期的にも、グロー

バルに局面が大きく変化しつつあり、資源や食料の自給率が低い日本経済に大きな影響を及ぼしうする点に留意が必要です。

短期的には、2020年前半に新型コロナが拡大し、世界経済の成長率は第二次世界大戦後では最大の落ち込みを経験しました。これに対し各国が財政金融政策とワクチン接種を積極的に進めたことから、世界経済の需要は大きく回復しました。

しかし供給や物流がその状況に追いつかず、半導体不足あるいはコンテナ不足などが記憶に新しいところですが、世界経済のモノとサービスの需給がかなり逼迫しました。これに加え、中国の強力なゼロコロナ政策も、世界的に見れば供給制約等を通じてインフレ圧力に影響を与えてきました。

さらに、2022年2月にロシアによるウクライナ侵攻が勃発し、国際商品市況における原材料価格の急騰が加わり、インフレ圧力が世界的に高まりました。このインフレを沈静化するため、欧米をはじめとする海外の中央銀行は急速かつ大幅な利上げに努めました。その結果、インフレ抑制の効果が顕れつつありますが、急速な利上げは世界経済を様々な面で押し下げる方向にも影響しています。そして日米の金融政策の方向性の違いから、2022年以降、かなり急速に為替円安が進みました。

このように短期的にみればインフレ圧力が世界経済の大きな課題になっていますが、中長期

的にみても、インフレ圧力は高まる可能性があります。すなわち、中国におけるロックダウン頻発やウクライナ情勢も相まった米中対立の激化など、これまで経済効率性を重視して進んできた経済のグローバル化の流れが大きな変容を迫られ、コスト上昇要因になる可能性が出ています。また、脱炭素化は様々な生産コストを引き上げる面があります。一方、コロナ禍のもと、テレワークの進展などを背景に加速したデジタル化の流れは、生産性向上を通じてインフレ圧力の防波堤になりえます。

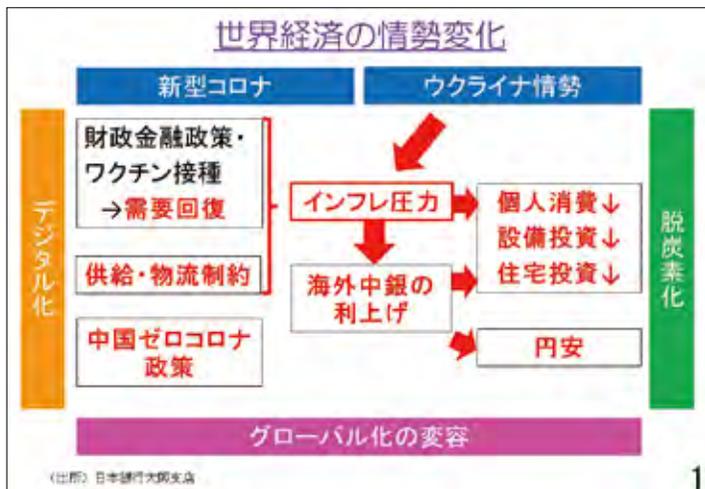
今ご覧いただいているのが、足もとの世界経済の大きな構造的情勢変化の見取り図です。こうした変化に企業も個人も対処する必要性が高まっていくと見ております。

〈世界経済見通し（国際通貨基金）〉

こうした状況の下で世界経済の成長見通しについて見てみます。これは国際通貨基金（IMF）が四半期ごとに公表している世界経済見通しで、直近の1月末に公表されたものを示しています。2022年は+3.4%ですが、今年（2023年）は+2.9%です。世界経済の過去40年間の平均成長率は3.4%ですが、それを下回る成長を見込んでおり、世界経済が先進国を中心に減速を予想しています。

ただ、この見通しの「+2.9%」は、3カ月前の10月の見通しから今は+0.2%ほど上方修正されています。これは、アメリカ、ヨーロッパそして中国、事情はそれぞれ違いますが、いずれもひと頃みられていた状況よりはポジティブな材料が出てきているためです。

〈資源高〉



先ほど、短期的にも中長期的にもインフレ圧力がテーマになっていると申し上げました。その大きな背景が、資源高です。グラフにある通り、赤線で示した天然ガスが、2022年前半から後半にかけて急騰しました。

これは、ウクライナ情勢によって、ロシアからの天然ガス供給がロシアへの依存度が高いヨーロッパ、特にドイツに影響したことが主因です。パイプラインによる供給が一部途絶する事態となり、需給はかなり逼迫し価格が上昇しました。

ただし、足もとは天然ガスの商品市況が大幅に下がってきており、ウクライナ侵攻前の水準まで下がっています。これは幸いにして、①今年のヨーロッパが暖冬であったことや、②ロシアからのパイプライン調達に代わってアメリカ



やアフリカなどからのスポットの天然ガス調達
が比較的円滑に進んだこと、の2つの要因による
ものです。

一方で、青線が示す銅の価格ですが、銅は世界
経済の動向を端的に表すとされており、最大
の需要国である中国経済の動向も色濃く映し
ます。2022年前半まで世界経済の回復により
価格が持ち直した後、いったん下落に転じまし
た。これは先述の通り2023年についてインフ
レと利上げによって世界経済が大きく減速して
いくことを織り込んだものですが、足もとは反
転上昇しています。これは後述しますが、中国
の経済に少し持ち直しの期待が強まっているこ
とが背景です。

このように、インフレ圧力の大きな背景とな
っている資源高についても、世界経済の見通
しによってその動きに少し変化が
生じてきています。

〈先進国経済〉

地域ごとに経済の動向を説明
します。まず先進国経済です。
この図は米国、ヨーロッパ、日
本の実質 GDP の水準を示して
います。青線で示した米国につ
いては、2020年の前半で大き
く落ち込んだ後、消費を中心に
景気は回復してきています。
2021年前半に、既にアメリカ

はコロナ前の水準を回復し、そ
の後多少振れはありますが、
順調に回復を続けています。
GDPの7割を占める個人消費
が、コロナの感染症をある程度
を抑制することに成功し、経済
活動との両立を比較的早く進め
たことから、大きく回復し、牽
引役となっています。

緑線の欧州はアメリカから遅
れること半年、2021年の年末
までにコロナ前の水準を回復し
ています。欧州も個人消費がそ

の回復を支えてきました。後ほどご説明するよ
うに、欧州は2022年後半、インフレと景気後
退の両方が同時進行するスタグフレーション的
な状況となるリスクがあるなど不確実性が高い
状況にありましたが、回復を続けてきています。

他方で赤線の日本ですが、残念ながらまだコ
ロナ前の水準に回復していません。これは、消
費者が感染拡大に対して非常に警戒的に慎重に
行動し、これを受けて政府も行動制限を他国よ
りは慎重に運営してきたため、個人消費の戻り
が他国に比べて緩やかだったことが背景にあり
ます。むしろ日本はこれからコロナ禍からの戻
りの動きがよりしっかりと出てくる局面にある
と考えています。



〈中国経済〉

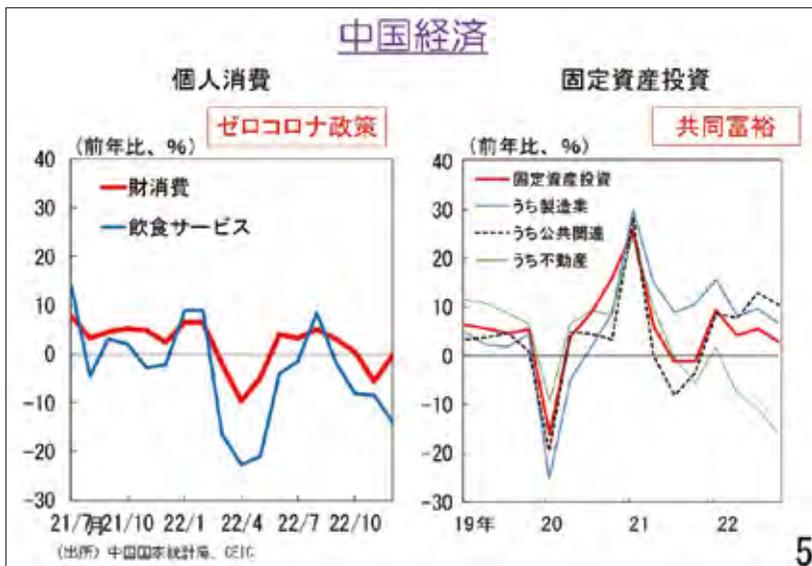
もう1つの地域が中国です。中国については、異例の3期目に入った習近平主席のもとでゼロコロナ政策と共同富裕という政策が行われました。共同富裕は、一生働いても家を買えないような所得格差を是正するために、不動産業向けの規制をかなり厳しくして不動産の価格を抑える等の施策です。

左側の個人消費を見ると、2022年4月にかなり厳しいコロナに対する都市封鎖（ロックダウン）を上海などで行ったので、それを受けて「財」（すなわち「モノ」）の消費や飲食サービスなどのサービス消費ともに一旦大きく落ち込みました。その後も戻りはあまり捗々しくなく、2022年後半に中国経済が停滞感を強めたのはこれが一つの背景です。

右側は固定資産投資を示したのですが、特に細い緑色の線で表した不動産投資が、前年比で見て大きくマイナスに振れています。先述のように不動産業向け規制の影響が強くなっていきます。中国はGDPの2割から3割が不動産関連と言われているので、ここが大きくマイナスになっていることが、中国経済の停滞のもう一つの背景になっています。

ところが、2022年12月に中国政府はゼロコロナ政策を解除し、フルコロナ政策にシフトしました。これによって感染が拡大し、特に2023年1月下旬、例年より少し早い旧正月（春節）には延べ16億人が国内を移動したことで感染が急拡大しました。

その結果として、当初想定されたよりもかなり早く集団免疫が中国で確立しつつあるとの指摘もあります。こうしたもとで工場の生産活動の稼働率が上がったたり、あるいは街中における



人が回復して個人消費が回復するという形で、繰り越されていた需要が顕在化しつつあります。

一方、不動産は、北京や上海など大都市、いわゆる一線級都市では比較的不動産価格の調整が浅かったのですが、地方都市、いわゆる二線級都市、三線級都市の不動産市況の回復が当初想定されていたよりもはかばかしくありません。

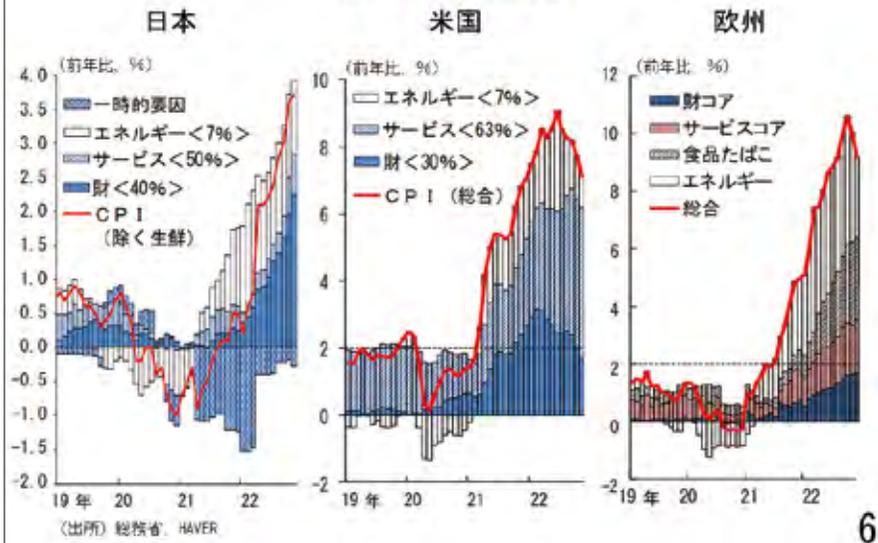
個人消費は今後持ち直しが期待されており、マインドは改善しています。ただ、2022年後半から年初過ぎぐらまでの売れ行き鈍さが、電子関連部品、あるいはアパレル製品などの在庫調整圧力を少し高めています。不動産の戻りもやや期待よりも鈍いため、これからどれぐらいのタイミング、ペースで中国経済が持ち直しに転じるのかが、世界経済、日本経済、関西経済にとって大きなポイントです。

〈インフレ圧力〉

先ほどインフレ圧力が当面重要なテーマになっていると申しましたが、国ごとに少し事情が異なります。ここで示しているのは消費者物価です。赤線の消費者物価を見ると、中ほどの米国は2022年6月に9%台とピークをつけたが、足もとは少し下がってきています。

その内訳をご覧ください。一番上の白いとこ

インフレ圧力



ろは「エネルギー価格」で、ガソリンなどの価格ですが、先ほどご覧いただいたように天然ガス価格や原油価格が少し下がってきているので低下に転じています。

一番下の濃い青は「財」すなわち「モノ」の価格です。コロナのもとで物流や生産が滞ることでモノの需給もタイトになっていましたが、物流が少し緩和してきているため、ここも下がってきています。問題はその間にある「サービス価格」で、まだ上昇がピークアウトしていない状況です。

アメリカは、コロナ直後に関わり多くの方が解雇(レイオフ)され職場を離れたわけですが、経済活動が正常化した後でも、特に55歳以上のシニアの方がそのままリタイアして職場に戻らない「グレート・リタイアメント」という現象が見られています。人手が足りないので賃上げして人手を確保しようとするが、そのためにサービス価格を上げざるを得ない。賃金と物価のスパイラルの上昇が起こる、いわゆるホームメイドインフレ的な状況が続いています。

アメリカの中央銀行(FRB)が、現在、かなりのペースで利上げしてインフレを沈静化させようとしている主因はここにあります。従って、サービス価格がどのタイミングで沈静化していくかが大きな鍵になっています。

右側は欧州です。欧州も赤線の消費者物価を見ると、2022年10月に前年比で10%台に達しており、そこでピークアウトして少し下がってきています。アメリカよりインフレ圧力が強く厳しい状況にあります。

その主たる要因は白のエネルギー

です。エネルギーについては、ヨーロッパはロシアの天然ガスに対する依存度が高いため天然ガス価格上昇の影響を強く受けたのですが、財(モノ)やサービスもかなり上がっています。景気の後退と物価上昇という、いわゆるスタグフレーション的な状況に陥るリスクはまだ引き続き残っています。

左側が日本です。日本の消費者物価は、直近で4%台となっています。1月は総合4.3%、変動の大きい「除く生鮮食品」が4.2%です。欧米よりは上昇率が低いですが、日本の歴史の中ではかなり高い水準で、まだピークアウトもしていません。2月は、政府が物価対策として補助金により電気価格などエネルギー価格を抑制するので、1%ほど低下して3%台になると見えています。

実際、全国に先行して統計が公表された東京ではそのような動きになっています。ただ、まだ落ち着いてはいません。日本の場合も白のエネルギー、すなわちガソリン、電気、ガスの価格が大きく上がっていますが、加えて一番下の濃い青の「財」(モノ)の価格も上がっています。

ロシアやウクライナは穀物の主要な生産・輸出国なので、日本でも当初はウクライナ情勢を受けた供給制約により小麦などの食料品を中心に価格が上昇しました。しかし足もとはそれだ

けではなく、家電製品やアパレルなど、中国をはじめとするアジアで生産して輸入しているものの価格が、これまで進んできた円安の影響が時差を伴って顕在化して上昇しています。また、企業の価格設定スタンスは幾分積極化し、広がりを持ちつつあると見ております。2023年2月も食料品を中心に追加的な値上げがありましたが、毎年値上げの時期である4月にもまた引き上げが出る可能性があることから、予断を許さない状況です。

〈主要国の金融政策〉

このような状況を受けて各国の中央銀行はかなり急速かつ大幅に利上げをしています。アメリカFRB、欧州ECB、イギリスBOEのいずれも約1年前はマイナス金利かゼロ金利であった金利を、この1年間で3%から4%ほど大幅に利上げしています。しかもまだ物価が安定化していないため先行きも利上げを継続することを示唆しています。

FRBは、3月21日から22日に次の金融政策決定会合（FOMC）を予定しています。通常のリ上げは0.25%ずつですが、この1年はその3倍速の0.75%を4回連続し、その後0.5%にスローダウンし、直近の2月は通常ペースの0.25%に引き下げました。しかし足もとの雇用や物価の情勢が意外と腰が強いと、2倍速の0.5%に上げるかもしれないと、FRBのパウエル議長は議会で述べています。

この間、3月10日にアメリカで金融機関の破綻が起きました。シリコンバレーバンクという、シリコンバレーのスタートアップなどにかなり積極的に融資していた銀行です。3月12日にはシグネチャーバンクという別の東海岸の銀行が破綻しました。暗号資産を多く扱っていた銀行です。二つの銀行が3月10日と12日という短い期間に相次いで破綻する事態が起こりました。

これにはいくつかの要因がありますが、FRBがかなり急速に利上げしたことも一因となっています。急速に利上げをしたため保有債券の価格が大きく下落し、それを心配した預金者が預金を引き出しました。預金者の多くはデジタル企業などのスタートアップでしたので、世界経済の減速で手元の資金が不足して預金を引き出さなければならなくなったという事情がありました。預金の引き出しに対応するために、債券を売る形になって損失が顕在化し、経営が立ちゆかなくなったのが実情です。

アメリカの金融当局は、この二つの銀行破綻が金融システム全体に不安が広がる端緒になりかねないとして、預金を全額保護して預金者を保護する異例の措置を取りました。当初は次の金融政策決定会合では、この状況を踏まえて、0.25%の通常ペースで利上げするか、場合によっては利上げをしないかもしれないという見方が広がっています。

一方で、物価を安定化させるために利上げが

必要だと判断してFRBは動いてきているわけですが、その影響が金融システムの安定性を揺るがすことになりかねないというリスクも出てきており、難しい舵取りを迫られています。

これに対して日本銀行は、政策金利の目標として短期が▲0.1%、長期が0%程度であり、この間ずっと変わっていません。先述の通り、わが国はまだコロナ禍からの回復過程にあ

主要国の金融政策

FRB (2023. 2. 1)	<ul style="list-style-type: none"> 政策金利を+0.25%引上げ (4.50~4.75%) > +0.50%から縮小、利上げ継続を示唆
ECB (2023. 2. 2)	<ul style="list-style-type: none"> 政策金利を+0.50%引上げ (2.50%) > 前回 (12月) と同じ+0.50%。利上げ継続を示唆
BOE (2023. 2. 2)	<ul style="list-style-type: none"> 政策金利を+0.50%引上げ (4.00%) > 前回 (12月) と同じ+0.50%。
日本銀行 (2023. 3. 10)	<ul style="list-style-type: none"> 政策金利 (短期▲0.1%、長期0%程度) は不変。 長期金利の変動幅は「±0.5%程度」で不変 (2022. 12. 20に±0.25%から拡大)。

り、コロナ禍前の経済水準を回復できていないため、今しばらくは粘り強く金融緩和を続けることで回復を下支えすることが重要だと考えています。

ただ欧米がかなり急速なペースで大幅に利上げをしてきているため、その影響が国際金融市場を通じてわが国の金融市場にも及んでおり、長期金利の形成に歪みが生じています。そこで2022年12月に、少し長期金利の変動幅を広げるという形で政策運営の柔軟化を図り、価格形成の円滑化に努めている状況です。海外の動向も現時点ではかなり振れが大きいので、まだ落ち着きどころは十分に見定められていませんが、この後の動きをしっかりと見ていきたいと思っております。

〈日銀の経済・物価見通し (2023年1月)〉

ここでは日本銀行が2023年1月に示した経済見通しをお示ししています。実質GDPは、2022年度が+1.9、2023年度が+1.7と、2%弱の成長を2023年度も続ける見通しです。先進国のG7諸国の中では一番高い成長を見込んでおり、国際通貨基金（IMF）も共通した見通しになっています。コロナ禍からの戻りの力がしっかりと働いていくというのが中心の見通しです。

問題は右側の物価です。これは消費者物価で生鮮食品を除いたベースで見っていますが、2022年度は+3.0%で、大きな背景について先ほどご説明した通りです。2023年度はここから少し伸びが鈍化するという見通しです。一つは先述の通り、国際商品市況が資源価格の上昇ペースが前年より少し鈍化してきている影響が大きいほか、政

府の物価対策の財政支援によって価格上昇が押し下げられることが大きな背景です。

ただ先ほど申し上げたように、日本の企業の価格設定スタンスは幾分積極化して広がりを見せてつあることもあり、これが上振れリスクにもなり得るため、留意が必要と考えています。

〈物価の安定〉

今申し上げたように、物価がわが国でも世界的にも非常に上がってきているので、改めて「物価の安定とは何か」について関心が高まっています。お示しているのはアメリカのFRB議長を務められたグリーンズパン氏がかつておっしゃった言葉です。

物価の安定とは「企業や家計などが、将来の物価の上昇・下落を気にすることなく、消費や



物価の安定

【物価の安定とは何か】 (グリーンズパン・元FRB議長)
「企業や家計などが、将来の物価の上昇・下落を気にすることなく、消費や投資を行える状態」

【2%の物価安定目標の理由】

- ①消費者物価の上方バイアス
- ②為替の安定 (米欧英など主要国が2%)
- ③金融政策の「のり代」

【価格の持つ機能】
「財・サービスについて、付加価値に見合った評価を行う」
(成長分野への適切な資源配分を促すシグナル)

9

投資を行える状態」であるという、極めて常識的な理解だと思えます。

現在、主要国では、物価安定の目処は消費者物価で見ても2%程度であることが共通の理解になっています。なぜ2%なのか、その理由が三つ掲げられています。

一つは非常に実務的な理由なのですが、消費者物価という統計をつくる時、実際の物価よりもやや上方バイアスがかかりやすく、強めの数字が出やすいからです。消費者物価は、現在であれば2020年が基準年で、その年に消費者が消費したモノやサービスのウエイトを固定して、その後物価の変動を加重平均して統計をつくります。しかし消費者は安いものをより消費する傾向があるので、ウエイトを固定すると、5年間の間に段々消費者がより安いものを消費するようにウエイトが変わっていきます。結果として消費者物価の統計が実勢よりも1%から2%程度上方バイアスを持ちやすいと言われていています。これを勘案しているというのが一つ目の理由です。

二つ目の理由は、為替の安定への配慮です。為替は、例えば今回のように米国で金融システム不安があるとドルが売られやすい、あるいは戦争が起こると有事のドル買いでドルが買われやすい等、様々な要因を織り込みます。ただ他の条件が全て一定とした場合、物価が高い国の通貨は売られやすく、物価が低い国の通貨は買われやすいという傾向があります。

例えばアメリカの物価が日本よりも高ければ、日本からアメリカに輸出して売った方が収益が上がります。この場合売上はドル建てなので、それを円に転換するためにドルを売って円を買うことから、物価が高いアメリカのドルの方が売られやすく、物価が安い日本の円の方が買われやすい傾向があります。これは一般に購買力平価と言われます。

仮にアメリカで2%物価が上がり、日本では1%しか上がらない状況がずっと続くと、継続的に円高圧力が市場からかかりやすいという面があり、そのようなバイアスを受けないために、欧米などが今2%の物価目標を掲げている

ので、日本も2%にしている面があります。

三つ目の理由が金融政策の「のり代」で、私はこれが一番重要だと思っています。物価が2%程度上がっている場合には、企業の売り上げも平均的に2%ぐらい伸びるので、銀行からの借り入れ金利が2%でも、実質的な負担感はゼロであり、仮に金利が0であれば、実質的な負担感は-2%になります。このため金利を下げることで景気を下支えることができるという面があります。

仮にアメリカが2%の物価目標で日本が1%の物価目標となると、日本がその1%を利下げで使い切ってしまうとそこから先は、例えばマイナス金利や量的緩和など、今やっているような非伝統的な金融政策を余儀なくされる可能性が高いという面があります。その意味ではのり代をある程度確保していくことは、経済の安定の面ではプラスになる部分があると思えます。

緩やかに物価が上がっていくことのメリットは他にもあります。すなわち、価格の持つ機能として、財・サービスについて付加価値に見合った評価を行い、成長分野への適切な資源配分を促すシグナルになりうるということです。

例えばスマートフォンや電気自動車などを考えていただくとお分かりいただけると思いますが、良いものは高く売れ、高く売れるのであれば収益性も高い、従ってそこに投資するメリットもある。そういう循環が生まれてイノベーションを促し資源配分を効率化するという一つの目印に、価格はなり得るということです。

何十年もの間、値段が据え置きで良いものも悪いものも価格差がない場合、そういうダイナミクスが働きにくくなります。緩やかであれば価格が上がっていくことはプラスの面もあるということだと思います。ただ、物価が安定的に2%上昇していくためには、モノの値段だけではなく公共料金やサービス料金も含め、幅広い品目で物価が上昇していかないと、持続可能で安定的な2%の物価上昇は実現できません。物価が上昇する一方で、サービス産業や公共部門で働いている方のお給料が上がらないと、全体

として持続可能とは言えないからです。

先ほど、物価の安定は企業や家計がそれでも経済活動を意識せずに行えるような状態と申しました。財だけではなく公共料金もサービス料金も2%程度上がっていく中でも、企業や家計が経済活動を気にしないで行えるためには、企業の収益や、あるいは賃金がこれに見合った形で増加していかないとそういう状況にはなりません。

今年の春季労使交渉では、物価上昇のもとで賃金がどれくらい上がるかが、実質所得や実質購買力を維持する観点から大事だと言われています。この議論は、「物価も緩やかに上がるが、企業の収益も賃金も同じようになり、全体として持続可能である姿」を目指していくことが、今後、日本が目指すべき姿として望ましいのかという、大変重要な議論の出発点となると考えております。

〈円安〉

もう一つこの1年で大きく進んだのは円安です。このグラフの赤線は為替の動きを示しています。やはり2022年の1年間で、大幅かつ急速に円安が進み、その後も少し振れが大きくなっています。

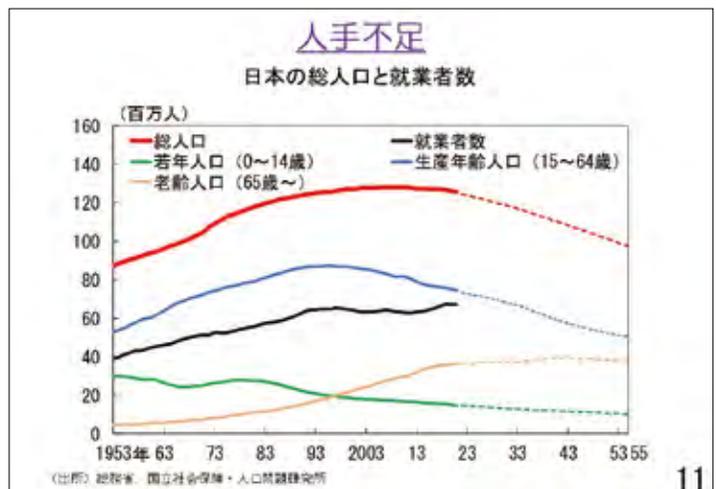
為替は様々な要因で動くので、一つの要因だけでは決まりません。ただ大きな枠組みとして、一つは金利が高い国の通貨は買われやすいと言えます。ドルの金利のほうが高ければドルで預金や投資をした方が収益が上がります。従って金利が高い通貨は買われやすいわけです。

一方で、物価が高い国の通貨は売られやすい面があります。これは先ほど申し上げた通りです。金利とインフレ率、この差分をとった、実質金利と呼ばれるもので大きく為替の動向は決定づけられるとする考え方があ

ります。

青線は日米の実質金利の差を表していますが、凸凹の形は赤線の為替の動きと比較的合っていることがご覧いただけるとと思います。ただその相関性は、時期によってかなり違いがあることもお分かりいただけるかと思えます。実質金利以外の要因が注目されるときには相関性が下がります。

この1年間を見ると赤線と青線の相関性がかなり高いことが分かります。このように足もとでは、市場では実質金利差が注目されています。先ほど申し上げたようにアメリカの実体経済、インフレの状況、さらには金融システムにおいて不確実性が高まっており、金利の見通しもかなり振れが大きくなっているため、為替も振れがしばらく大きくなりやすい状況にあると思っております。



〈人手不足〉

もう一つこの数年間で大きく進んだのが構造的な人手不足です。このグラフでは赤線が総人口を表していますが、特に注目していただきたいのが青線で表した生産年齢人口で、15歳から64歳の人口数です。これが主な働き手の年齢層なのですが、それと実際の就業者数を示す黒線を見ると、両者の差が足もとで急速に狭まってきていることが分かります。

就業者にはもちろん65歳以上で働いておられる方も含まれているので、その点は割り引いて考える必要がありますが、シニアの方はフィジカル面での負担や労働時間などに制約があることを考えると、構造的な人手不足の影響はこれから非常に強まってくる可能性をこの図は示唆していると思います。

この3年間はコロナでサービス業、いわゆる飲食・宿泊・旅行などで労働需要がやや抑制されていました。しかし足もとでは、コロナと経済活動の両立が進み、インバウンドも戻りつつあります。関西では2025年に大阪・関西万博があり、パビリオン建設もこれから進んでいきます。さらに2024年度から建設業と運輸業で残業規制が強化されるため、今後、関西でも日本全国でも、構造的な人手不足の影響が幅広く顕在化してくるだろうと見ております。

短期的には、すでに起こっていますが、人手不足で本来はもう少し稼働率を上げたいのに上げることができないケース—例えばホテルやレストランでは、稼働率を7～8割程度に抑えてサービスの質を維持するところが増えてきています—がでてきており、これにより収益機会を逃している可能性があります。建設などでも本来受注できるところを受注しないという動きが出てきています。

ただし、他方で、中長期的に見ると、こうした構造的な人手不足が、賃上げや自動化・ロボット化・デジタル化による労働生産性向上の大きな後押しになる

と考えています。人口動態は、多少の振れはあっても着実に進んでいくと考えられるので、こうした動きは続いていくとみています。ぜひ良い方向に様々な取り組みが進んでいく契機になればと思っております。

〈関西経済①：輸出〉

ここから駆け足で関西の経済についても少し触れてまいります。まず輸出の動向です。関西の輸出は赤線で示している通り、この1年で全国よりもかなり堅調に推移してきています。全国は、コロナ禍のもと、半導体不足で自動車が生産できず輸出もできないという影響を強く受けていました。一方、関西にも自動車関連部品メーカーや完成車メーカーはありますが、全国と比べるとその比率は低いからです。

他方で、世界的にデジタル需要が盛り上がり、テレワーク等によりこうした動きが強まっている中、関西が強みを持つデジタル関連部材や半導体製造装置などの輸出が堅調でした。さらに建設機械が世界的な設備投資需要の回復を受けて、欧米向けにかなり輸出が増えたため、全国よりも高い水準となりました。

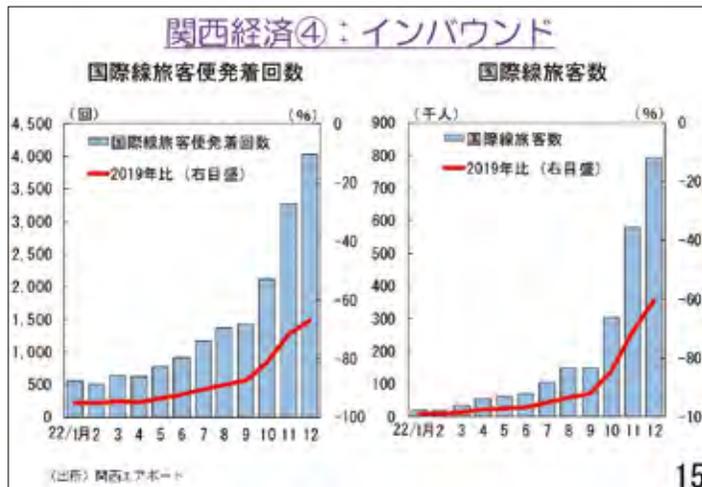
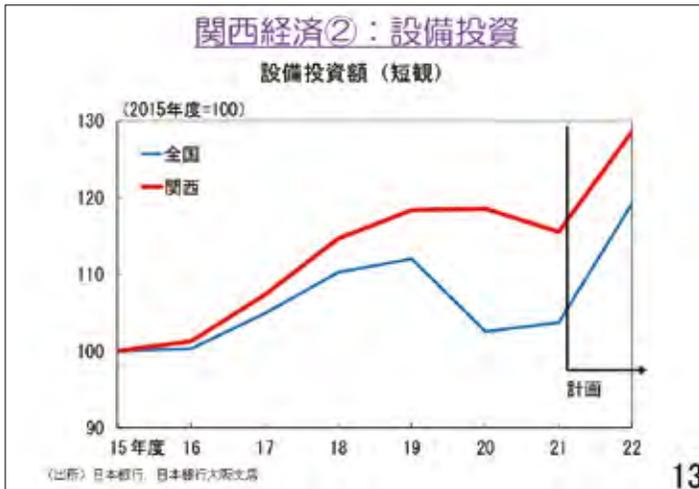
ただ足もとでは、やや大きく落ち込んでいます。中国向け、台湾や韓国向けが、中国経済の停滞の影響を受けて下振れているためです。今後の中国経済の動向は、関西の輸出に大きな影響を与えることから注目しています。



〈関西経済②：設備投資〉

二つ目が設備投資です。赤線の関西はこれまた青線の全国よりもかなりしっかりしていま

す。デジタル化・EV化・脱炭素化・ライフサイエンス関係の能力増強投資や、あるいは研究開発投資がかなり旺盛であるほか、データセンター・物流センターの建設、2025年大阪・関西万博を控えて都市の再開発案件が目白押しで、中長期的な成長投資意欲が全国に比べても関西は強いとみえています。設備投資は、今年度の関西の景気をかなりしっかり支えていくと考えています。



〈関西経済③：個人消費〉

三つ目が個人消費です。個人消費はコロナの影響を強く受けましたが、足もとは梅田・難波などの人出もコロナ前の水準にほぼ回復してきています。左側の百貨店販売は、丸を付けたところがコロナ前の水準ですが、既にその水準を回復しています。

特に百貨店販売については、海外旅行やレストランに行けないなど、コロナで消費ができなかったことで繰り越されていた需要が顕在化しており、この間に積みあがった預貯金が高額品消費や婦人服、雑貨などに回っています。

右側の外食来客数もかなりコロナ前の水準まで近づいてきています。個人消費については、物価が上昇してきているので、今年に入ってから物価上昇の影響が、日用品や食料品などに節約志向という形でやや色濃く出ている面もあると見ており、今後の動向については留意が必要です。ただ全体として見ると、まだコロナからの回復力が勝っている状況です。

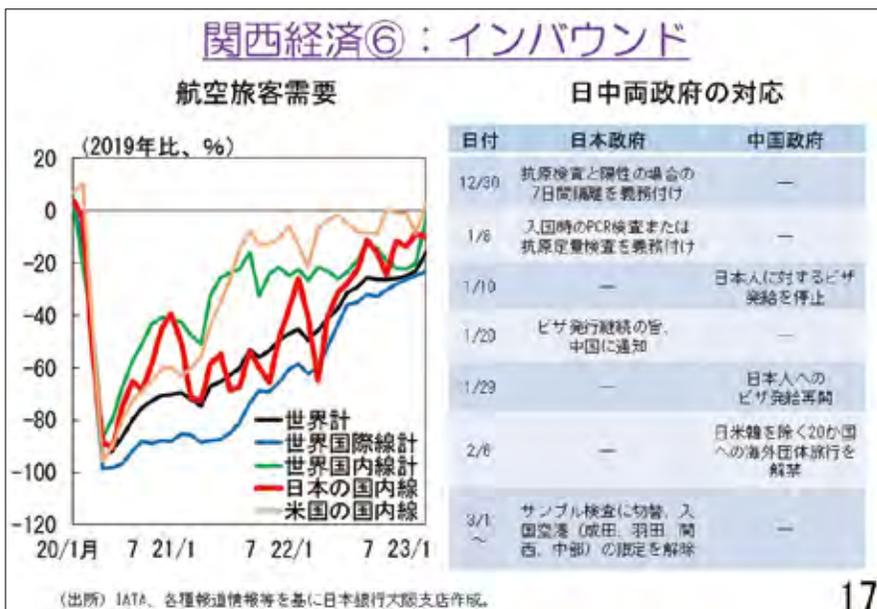
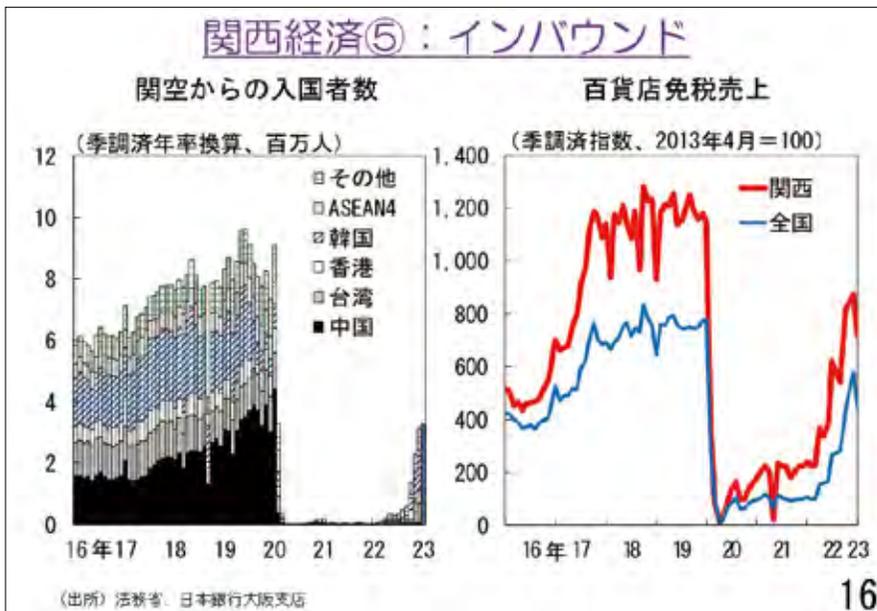
〈関西経済④⑤⑥〉：インバウンド

当調査会でも注目されておられるインバウンドの動きです。関西空港の国際線旅客発着回数や旅客数で見ると、コロナ前対比でみて6割減、すなわち4割ぐらいまではいずれも回復してきています。

まだ中国からの団体旅行客は戻ってきませんが、台湾・香港・シンガポールなどASEAN や欧米からの観光客は、戻り始めてい

ると思います。

関空からの入国者数も、まだコロナ前の4割ぐらいですがしっかり戻ってきています。右側の百貨店免税売上をご覧くださいと、人数がコロナ前対比で4割ぐらいであるのに対して、高額品がかなり売れており、8割前後の水準まで回復してきています。円安によって割安感が高まってきていることも背景にあると見ています。



この先のインバウンドは、トレンド的には回復を続けていこうと見えています。こちらはIATAの航空旅客需要の状況です。黒線は世界計を示しています。国際線はまだ十分にコロナ前の水準まで戻っていませんが、国内線については世界全体で見ても、日本・米国において見ても、かなり戻ってきている状況です。

右側に日中両政府の対応をお示ししています。日本も経済活動と感染拡大の防止の両立を図ってきています。コロナも5月には2類から5類に指定替えされます。これを受けて入国規制がより緩和されて、中国から団体観光客が来日するようになると、経済を押し上げる効果が期待できると思っております。

■これから世界で何が起ころか 〈デジタル化〉

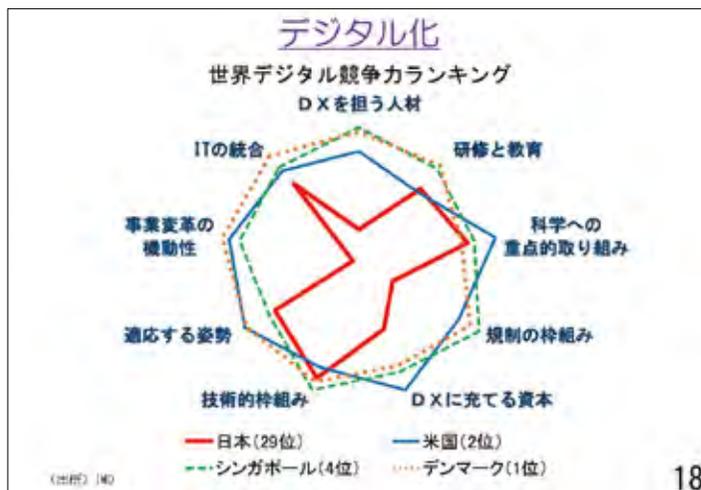
残りの時間で、少し駆け足になりますが中長期的な課題についてお話いたします。

一つ目がデジタル化です。これからの世界における成長の大きな柱だと思います。グラフはIMDというスイスのビジネススクールが毎年

公表している世界デジタル競争ランキングで、九つの視点からデジタルの競争力を示しています。

総合1位のデンマーク、2位の米国、4位のシンガポールはかなり綺麗な正九角形になっていることが分かります。それに対して総合29位の日本の場合、特徴的なのはテクノロジーに対する評価、すなわち「科学への重点的取り組み」や「技術的枠組み」などの評価は非常に高いが、「DXを担う人材」「DXに充てる資本」「規制の枠組み」「事業変革の機動性」などには課題があるとされています。

テクノロジーの面では優れているので、人材育成などの枠組みを見直していけば、アップサイドが取れるであろうということは非常に示唆に富んでいます。同時にデンマークという、人口600万人にも満たないヨーロッパの小国が、20年前から政府のデジタル化を進め、デジタルにかなり力を入れてきて、現在では国民の満足度が非常に高く、IMDランキングでも1位の評価を受けていることは、日本にとっても示唆に富むと考えています。



〈脱炭素化〉

二つ目が脱炭素化です。これは言うまでもなく、化石燃料を燃やしてエネルギーを得るときに出る二酸化炭素が温室効果ガスとして地球温暖化の原因になっているという問題です。この枠組み自体は産業革命以来のものなので、これを変えることは容易ではありません。

しかし、化石燃料の燃焼を減らさねばならないという意味では、進むべき方向性は比較的明確です。省エネ、そして化石燃料以外のエネルギー源—再生可能エネルギー—だけではなく、ヒートポンプで注目されている大気熱、原子力や核融合、水素、アンモニアの活用—の拡充、二酸化炭素自体を原料化する人工光合成などに

取り組んでいく必要があります。

これらの項目は、実は日本企業あるいは関西企業が優れた技術を持っている分野であることから、関西企業が大きく成長していく機会が生まれてきていると考えています。

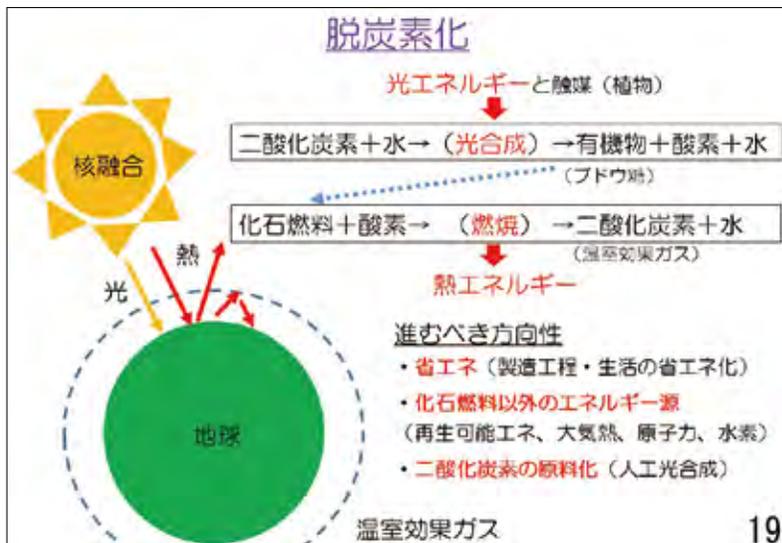
〈ライフサイエンス〉

三つ目がライフサイエンスです。コロナもあって、ワクチン開発や治療薬開発やこれを支える医療機器などが重要性を高めています。関西をはじめ日本には、この分野で非常に優れた企業が存在しており、世界的にも注目されています。

〈インバウンド〉

四つ目がインバウンドです。関西は、世界的にみても、特に多くの世界遺産が集積している地域です。観光は、先進国、新興国、途上国など経済的な発展段階を問わず、雇用を創出し、地域経済への波及が非常に大きいという特徴をもった産業です。

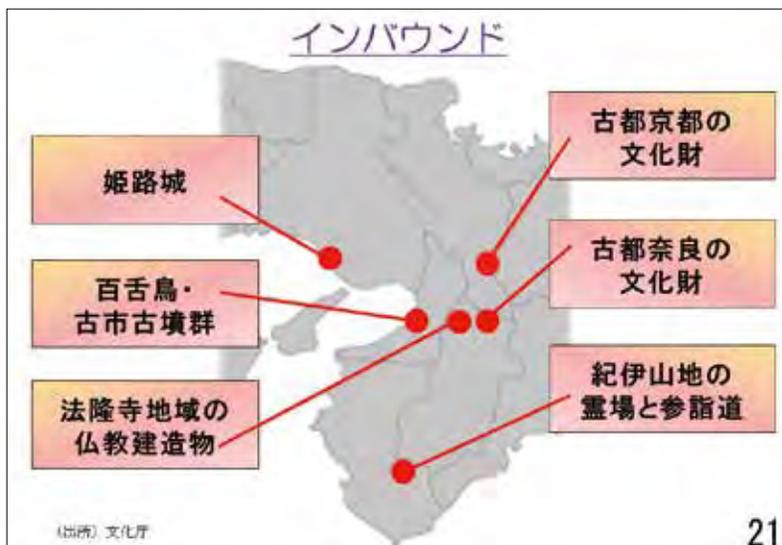
そうした観点から見ると、インバウンドを意識して豊富な観光資源をいかに成長につなげていくかは、関西にとっても非常に大きなテーマだと思います。関西にとってチャンスのある大きな領域だと思っております。



■日本復活の鍵は関西が握っている 〈日本復活の鍵は関西が握っている〉

私は最近、「日本復活の鍵は関西が握っている」ということをいろいろな機会です。一番大きな理由は「関西は東京ではないから」です。ニューヨークが典型的なアメリカでないように、東京は典型的な日本ではないと思います。また、東京の一極集中の弊害もかなり意識されるようになってきました。関西経済が成長していく道筋が展望できれば、それは首都圏以外の日本全国の地域に非常に大きなインプリケーションがあると考えています。

もちろん実質的な理由もごさいます。インバウンド、脱炭素化、デジタル、ライフサイ



日本復活の鍵は関西が握っている

- インバウンド
- 脱炭素化・環境性能
- デジタル (AI・IoT、ハードウェア)
- ライフサイエンス
- 世界と直接つながる (欧米+東南アジア・インド+中国)
- サプライチェーンの再構築

2025年
大阪・関西万博

22

大阪・関西万博への期待②

- ① **ポスト・コロナの世界観・歴史観の提示**
◀ 2024年パリ・オリンピックからの流れ
 - ・ テーマ：「いのち輝く未来社会のデザイン」
 - ・ 一人ひとりの『いのち』や『個人の尊厳』の大切さ、「分断」ではなく『共生』へ
- ② **わが国の産業・技術のショーケースに**
(イベントからムーブメントへ)
 - ・ テーマ事業：いのちを知る/いのちを育む/いのちを守る/いのちをつむぐ
いのちを広げる/いのちを高める/いのちを届く
いのちを繋ぎ合わせる
 - ・ これらを支える「日本の産業・技術力」を世界に発信する機会に
- ③ 「ラグビーワールドカップ2019日本大会」からの学び
 - ・ 「世界トップレベル」を体感する感動
 - ・ 「ノースайд」の広がり
 - ・ 蓋石の経験：若い世代が世界に触れる機会に
 - ・ 来場者の国内周遊

24

エンスという、先述した四つはこれから世界経済、日本経済、さらには関西経済にとって非常に大きな成長分野の柱になりうるものです。関西は、すでにこうした分野に非常に優れた学術・産業基盤を有していますし、多くの優れた観光資源があります。

また2025年の大阪・関西万博は、ライフサイエンス、デジタルや脱炭素を中核的なテーマとして開催されるものであり、関西が世界と直接つながる大きな機会になりうると思います。特にこれから人口が増加し、経済規模が成長する東南アジア、インドにおいてこうしたニーズは非常に高まってくると考えられることから、これらの地域と直接つながる機会になると思います。また冒頭申し上げた通りグローバルにサプライチェーンの見直しが必要な環境になって

きているので、関西がその受け皿になる可能性も出てくると思います。

〈大阪・関西万博への期待〉

大阪・関西万博については今年からパビリオンの建設が進んでいくということで、私も大変期待しております。ここにお見えの皆様も、成功に向けてご尽力されていると思います。心より敬意を表したいと存じます。その上で、開催が2年後に迫る万博について、私の個人的な期待も含めていくつかお話をさせていただきます。

一つ目は、これを機会にポストコロナの世界観・歴史観の提示ができる素晴らしいということです。まさに『いのち』が万博のテーマですが、『一人ひとりの『いのち』や『個人の尊厳』の大切さ、分断でなく『共生』へ』というメッセージは、すでにいろいろなテーマ館で意識されていると承知しています。おそらく2024年のパ

リ・オリンピックでもこういう情報発信がなされるとは思いますが、これをつなぐかたちで、万博ではより広範な形で発信していくことが重要ではないかと思えます。

二つ目が「わが国の産業技術のショーケースに」ということです。素晴らしいテーマ事業を支えることができる日本の産業・技術力を世界に発信する機会になれば素晴らしいと思います。

三つ目には「ラグビーワールドカップ2019年日本大会からの学び」と書かせていただきました。同大会では、世界トップレベルを体感できる感動をスポーツの世界で味わわせていただいたわけですが、今度はテクノロジーや、より幅広い枠組みの中で世界トップレベルの経験ができれば素晴らしいと思います。

また世界中から約2,850万人という多くの観

大阪・関西万博への期待③

【実現が期待されるインフラ/プログラム】

①万博後も残る社会インフラ

無料Wi-Fiの増設、多言語対応（タブレット＋翻訳ソフト）、キャッシュレス化、メタバース、海上交通・瀬戸内クルーズ

②関西が持つ魅力を海外に伝えるプログラム

体験型ツアー（歴史遺産、自然、中小企業工場、酒蔵、ライフサイエンス・ラボ）、国際会議の招致（DX、GX、環境ファイナンス、再生医療）

③参加型万博

サテライト会場・拡大万博
中高生・大学生と海外観光客の交流プログラム
バリアフリー・ユニバーサル（東京パラリンピックの遺産）
グローバル・アドバイザーの設置（海外の視点）
SNSによる#MakingExpo2025（情報発信）

25

光客がお見えになるので、高校生や大学生のような若い方が、海外の方々と直に接して触れ合う機会になれば、何にも増して人への投資になるのではないかと思います。

〈実現が期待されるインフラ/プログラム〉

こういった観点から、私が、関西の経営者の方々、関西に長くお住まいの外国人の方、そして中学生・高校生・大学生など若い方に、「万博でどんなことを期待しますか」とうかがったときに、期待するものとして掲げられたものを幾つかご紹介します。

一つは、「万博後も残る社会インフラ」をつくることができれば素晴らしいというものです。ここに書いてあるようなことです。

二つ目として、すでに関西は、非常に優れたソフトコンテンツを様々な面で持っておられますが、それを海外に伝えることで、「万博後」につながるのではないのでしょうか。歴史遺産や自然はもとより、興味深いと思ったのは例えば、中小企業工場のツアーを計画されているというお話です。万博事務局でも「テーマウィーク」という形で国際会議の招致なども考えておられるということです。

三つ目として「参加型万博」と書かせていただきました。本会場の夢洲、オフィシャルなサテライト会場であるうめきた2期以外に、すでに各自治体あるいはその地域でサテライト会場などが設けられ、主体的に参加して一緒に盛り

上げていこうという取り組みがみられています。また、若い方と海外観光客との交流プログラムなどの企画もあるとうかがっており、大変心強く思っています。

■終わりに

以上、大変駆け足で幅広いテーマについてお話しさせていただきました。私自身は今日お話しした観点から、関西に大きな追い風が吹いていると考えてい

ます。世界のそして日本経済の成長の大きな柱である四つの分野で非常に強みを持っており、それを世界に対して情報発信する大阪・関西万博を2年後に控えておられます。こうした流れが関西経済の大きな発展につながっていくことを期待しております。

最後になりますが、世界経済は非常に大きな構造的変化に直面しており、また循環的な面でも変化しています。そのような状況で、日本銀行が行っている金融政策の舵取りも難しさを増しております。

日本銀行が目指しているのは、日本経済が成長し、企業が収益を上げ、賃金が上昇し、そうしたもとの、緩やかな物価上昇が起こっても国民の皆様の生活水準が維持・向上していく、「前向きな経済の好循環の実現」です。そうした状況の実現に向けて最大限努めてまいりますので、今後とも皆様のご支援・ご助言を賜りたくお願い申し上げます。

以上をもちまして本日の話の結びとさせていただきます。長時間ご清聴誠にありがとうございました。



新型コロナ収束後の国内線における 業務需要の研究

1. はじめに

新型コロナウイルス感染症（以下、新型コロナ）の流行にともなう自粛要請や外出制限措置によって、観光需要と業務需要はともに大幅に落ち込み、世界の航空産業は大きな影響を受けた。わが国の国内線も例外ではなく、2017年度から3期連続で1億人を超えるなど堅調に推移を続けてきた国内航空旅客数も、2020年には3,400万人程度まで減少した¹。

2022年度には8,000万人弱まで国内線旅客数は回復しており²、新型コロナ収束後には観光需要を中心に旅客数が回復することが期待される。他方、Zoom や Webex などのオンライン会議サービスが急速に普及したことから、山口・齋藤（2022）のように収束後の出張は減少するとの言説も見られており、業務需要は新型コロナ流行前の水準まで回復しない可能性がある。そこで、本稿では、web アンケート調査にもとづく、新型コロナ収束後の国内線における長距離（100km 以上）の業務需要の分析結果を紹介する。

2. アンケート調査の概要

本研究では、新型コロナ収束後の業務需要についての仮想的なデータを得るため、Web アンケート調査（以下、「本調査」）を実施し、フェーズ別に出張と出張時に利用した交通機関のデータを収集した。具体的には、図1の4つのフェーズを想定して変容を調査した。フェーズ①は、新型コロナ流行直前期（2019年1月から12月）を、②では新型コロナ流行期（2021年4月から2022年3月）を想定する。他方、フェーズ③と④では仮想的なポストコロナの状況を想定し、③で現状のオンライン普及率のままコロナが収束した社会を、④でオンライン会議がより普及し、社会において完全にオンラインへの代替が進んだ社会（オンラインで実施しうる業務は全てオンラインで実施される社会）を想定する。なお、フェーズ③、④の状況を含むため、調査では各個人が仮想的な状況を想定して回答する方法を用いた。ただし、仮想的な設問は、実際の意味決定に近い正確な回答を収集するため、過去の具体的な出張行動に関する設問の後に各回答者に提示した。

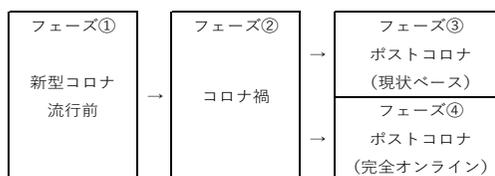


図1 分析で想定するフェーズ

出所：筆者作成

1 航空輸送統計調査の年報（令和3年度分）を参照のこと。

2 航空輸送統計調査の速報（令和4年度分）を参照のこと。

表1 本調査データの概要

地域	年代		性別		結婚の有無		職業		
	度数	度数	度数	度数	度数	度数	度数		
北海道	135	10代	-	男性	2138	結婚していない	1528	会社員・役員	2558
東北	184	20代	287	女性	1062	(未婚・離死別)		自営業	281
関東	1351	30代	831	その他	-	結婚している	1672	専門職	140
北陸	118	40代	928					公務員	221
中部	355	50代	808					その他	-
近畿	593	60代	290						
中国	148	70代	56						
四国	83	80代以上	-						
九州・沖縄	233								
合計	3200	合計	3200	合計	3200	合計	3200	合計	3200

出所：筆者作成

3. 長距離の業務需要の変動

つづいて、本調査で得られた各フェーズの業務目的の航空利用のデータを用いて、需要の減少率を求める。各フェーズにおける業務目的航空利用者の延航空利用回数は、フェーズ①が3,415回、②が2,424回、③が2,774回、④が1,867回であった。これらの数値をもとにすると、コロナ前からコロナ禍（フェーズ①から②）に移行した際の減少率は26.75%、コロナ前から現状ベースのポストコロナ社会（①から③）に移行する際の減少率は11.16%、コロナ前から完全オンラインのポストコロナ社会（①から④）に移行する際の減少率は40.37%と推計される。この結果を解釈すれば、現状ベースのオンライン会議の普及度であれば約9割の航空需要が維持されることが示唆されており、業務目的の移動においては今後も対面によるコミュニケーションが嗜好される可能性を示唆している。ただし、オンライン会議の普及度が現状よりも急速に高まったケースでは、フェーズ①から④の減少率のように、航空需要も大幅に減少する可能性がある。

代替交通手段となりうる新幹線需要についても同様の方法で算出した。フェーズ①から②への移行時の減少率は29.23%、①から③への移行時の減少率は19.01%、①から④への移行時の減少率は45.49%と推計され、航空よりいずれも高い値となっている。日本旅行ビジネスクリエイト（2022）で記される通り、企業によっては、旅費規定において距離や時間など、航空利用の基準が明確に定められるケースもあり、実質的に他モード等での代替が難しい遠距離出張の場合にのみ航空利用が認められることも一因であると考えられる。

つづいて、業務目的別の航空需要減少率を推計する。一口に業務目的の移動と言っても、会議方法を自社のみで選択できる社内会議などの業務と、現地での作業を要する業務などの自社のみで会議方法を選択できない業務とでは減少率が異なると予想される。表2に分析結果を示す。「社内会議」、「調査」などはポストコロナ期に需要が減少することが見込まれるが、「研修」や「納入・保守点検・修理」のような業務では、ポストコロナ期でも航空利用が減少しない、もしくは増加する可能性があることが示唆され、業務目的によって減少率が異なることが明らかにされた。一方、「顧客訪問・商談」は、会議方法を自社のみで選択できる業務ではないものの、減少率が高い。これは、山口・齋藤（2022）が示した、顧客との不定期な打ち合わせのための出張と比べて、定期的な打ち合わせのための出張の方がポストコロナ期には減少するとするデータから説明できるかもしれない。

表2 目的別減少率（％）

	顧客訪問 ・商談	研修	社内会議	調査	現場指導	催事・学会	納入・保守 点検・修理	監査	その他
フェーズ①→②	19.50	10.73	23.41	-4.62	36.04	-11.16	9.14	-22.02	14.16
フェーズ①→③	13.83	-4.72	6.56	7.08	13.96	-9.87	-5.14	-16.67	13.27
フェーズ①→④	46.13	-3.43	28.88	28.00	29.19	30.90	-13.14	25.00	38.05

出所：筆者作成

5. おわりに

本研究では、勤労者に対するアンケート調査から、今後も業務目的の移動需要が一定程度維持される可能性を明らかにした。ただし、需要の水準はオンライン会議の普及度に依存しており、現状ベースの普及度であれば航空需要の減少幅は小さいものの、普及度が現状よりも急速に高まったケースでは、減少幅が大きく増加する可能性があることが示唆された。また、目的に応じて需要減少率が異なることも明らかにされた。

国土交通省（2020）によると、2019年の平日の仕事をもととする航空利用者の割合は、羽田～伊丹路線で70.5％、羽田～福岡路線で67.1％となるなど、業務需要は航空会社の収益の柱のひとつとなっている。そのため、今後も業務目的旅客からの収入を安定して確保していくためには、オンライン代替の普及度だけでなく、旅客の出張目的についても考慮していくことが望ましいといえるだろう。

本研究は、2021年度中央大学共同研究プロジェクト「アフターコロナを見据えた交通と通信の相互依存関係の学際的研究」の一環として実施した。調査に際して、中央大学経済学部の中村彰宏教授と後藤孝夫教授にご指導をいただきました。この場をお借りして感謝申し上げます。

【参考文献・URL】

国土交通省（2020）『航空旅客動態調査（令和元年度）』。

国土交通省（2022）『航空輸送統計調査年報（令和3年度分）』。

国土交通省（2023）『航空輸送統計調査速報（令和4年度分）』。

総務省統計局「労働力調査（基本集計）2021年（令和3年）平均結果の要約」

（<https://www.stat.go.jp/data/roudou/sokuhou/nen/ft/pdf/index1.pdf>）（最終閲覧日：2023年6月5日）。

日本旅行ビジネススクリエイト（2022）『2021年度財務省調査 民間企業の旅費及び国内宿泊料金に関する実態調査報告書』。

山口涼、齊藤千紗（2022）「ポストコロナの働き方と鉄道事業者が注目すべき変化」『運輸と経済』, 2022年6月号, pp.28-36。

関西国際空港 2023年5月運営概況 (速報値)

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2023/>

○発着回数 12,816回 (前年同月比 180%)

国際線： 8,660回
(前年同月比 (285%))
国内線： 4,156回
(前年同月比 102%)

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 180% の 12,816回、国際線は同 285% の 8,660回となっております。

○旅客数 1,808,219人 (前年同月比 360%)

国際線：1,233,632人
(前年同月比 1,980%)
国内線：574,587人
(前年同月比 130%)

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 360% の 1,808,219人、国際線は同 1,980% の 1,233,632人、うちが外国人は同 2,390% の 989,324人となっております。

○貨物量 56,401t (前年同月比 90%)

国際貨物： 55,532t (前年同月比 89%)
積込量： 25,304t (前年同月比 87%)
取卸量： 30,228t (前年同月比 91%)
国内貨物： 869t (前年同月比 222%)

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 89% の 55,532t 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。

2023年6月15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)

2023年5月分

[貿易額]

(単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,567,231	93.6	21.5	1,500,680	86.7	17.3	66,551
管内	1,006,377	91.4	13.8	1,070,990	84.8	12.4	△ 64,613
大阪港	318,419	84.5	4.4	501,142	98.6	5.8	△ 182,723
関西空港	479,344	94.1	6.6	318,816	75.0	3.7	160,528
全国	7,292,604	100.6	100.0	8,665,123	90.1	100.0	△ 1,372,519

[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	479,344	94.1	6.6	318,816	75.0	3.7	160,528
成田空港	1,101,743	91.2	15.1	1,371,093	84.3	15.8	△ 269,350
羽田空港	39,346	138.4	0.5	56,540	196.2	0.7	△ 17,195
中部空港	90,211	92.9	1.2	86,489	96.4	1.0	3,722
福岡空港	17,448	85.0	0.2	77,120	150.3	0.9	△ 59,672
千歳空港	1,453	87.2	0.0	461	94.1	0.0	993

関西国際空港の出入（帰）国者数（2023年6月分速報値）

※2023年4月以前は確定値です

	外国人				日本人				合計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
1994年	248,806	2,091	254,552	2,139	940,315	7,902	955,393	8,029	2,399,066	20,160
1995年	733,210	2,009	731,280	2,004	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,030,716	22,002
1996年	920,491	2,515	889,243	2,430	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	9,979,777	27,267
1997年	1,050,226	2,877	998,218	2,735	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,685,904	29,276
1998年	1,052,682	2,884	996,373	2,730	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,149,567	27,807
1999年	1,087,106	2,978	1,054,074	2,888	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,619,352	29,094
2000年	1,165,416	3,184	1,128,372	3,083	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,538,653	31,526
2001年	1,171,931	3,211	1,125,303	3,083	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,568,489	28,955
2002年	1,154,123	3,162	1,094,733	2,999	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,887,107	27,088
2003年	1,087,028	2,978	1,028,881	2,819	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	7,960,741	21,810
2004年	1,263,176	3,451	1,216,496	3,324	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,006,659	27,341
2005年	1,339,213	3,669	1,294,481	3,547	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,357,020	28,375
2006年	1,471,413	4,031	1,398,576	3,832	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,583,308	28,995
2007年	1,647,188	4,513	1,570,160	4,302	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,581,914	28,992
2008年	1,641,457	4,485	1,560,745	4,264	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,881,834	27,000
2009年	1,349,099	3,696	1,325,054	3,630	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,047,123	24,787
2010年	1,745,355	4,782	1,728,033	4,734	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,175,979	27,879
2011年	1,338,783	3,668	1,356,996	3,718	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,480,700	25,975
2012年	1,791,577	4,895	1,773,212	4,845	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,804,236	29,520
2013年	2,323,111	6,365	2,282,037	6,252	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,478,206	31,447
2014年	3,170,442	8,686	3,101,855	8,498	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,745,842	34,920
2015年	5,007,751	13,720	4,969,316	13,615	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,051,706	43,977
2016年	6,086,600	16,630	6,048,786	16,527	3,189,965	8,716	3,186,893	8,707	18,512,244	50,580
2017年	7,159,996	19,616	7,125,275	19,521	3,315,571	9,084	3,302,811	9,049	20,903,653	57,270
2018年	7,646,304	20,949	7,601,739	20,827	3,472,737	9,514	3,495,826	9,578	22,216,606	60,867
2019年	8,378,039	22,954	8,361,578	22,908	3,969,214	10,875	3,974,123	10,888	24,682,954	67,625
2020年	1,011,186	2,763	1,115,472	3,048	700,817	1,915	603,957	1,650	3,431,432	9,375
2021年	41,121	113	51,170	140	65,139	178	43,970	120	201,400	552
2022年	885,470	2,426	789,877	2,164	308,348	845	324,866	890	2,308,561	6,325
2023年1月	379,297	12,235	373,929	12,062	67,406	2,174	63,437	2,046	884,069	28,518
2023年2月	369,193	13,185	370,532	13,233	77,781	2,778	88,079	3,146	905,585	32,342
2023年3月	425,326	13,720	382,790	12,348	128,118	4,133	120,210	3,878	1,056,444	34,079
2023年4月	471,893	15,730	488,546	16,285	77,563	2,585	85,654	2,855	1,123,656	37,455
2023年5月	501,209	16,168	488,115	15,746	121,467	3,918	113,563	3,663	1,224,354	39,495
2023年6月	552,494	18,416	543,343	18,111	119,402	3,980	120,927	4,031	1,336,166	44,539
2023年累計	2,699,412	14,914	2,647,255	14,626	591,737	3,269	591,870	3,270	6,530,274	36,079
前年同期	89,520	495	54,318	300	52,657	291	53,894	298	250,389	1,383
対前年同期比	3,015.4%		4,873.6%		1,123.8%		1,098.2%		2,608.1%	

※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

2023年5月実績【速報値】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	8,664	284.9%	18,745	101.8%	27,409	127.7%
	関西	8,660	284.8%	4,156	101.7%	12,816	179.8%
	大阪(伊丹)	0	—	11,744	100.7%	11,744	100.7%
	神戸	4	—	2,845	106.8%	2,849	106.9%
	成田	12,937	146.0%	4,160	96.7%	17,097	129.9%
	中部	1,818	283.6%	4,929	105.9%	6,747	127.4%
旅客数 (人)	関西3空港	1,233,632	1,979.7%	2,139,248	136.6%	3,372,880	207.2%
	関西	1,233,632	1,979.7%	574,587	130.4%	1,808,219	359.6%
	大阪(伊丹)	—	—	1,273,816	138.7%	1,273,816	138.7%
	神戸	—	—	290,845	140.6%	290,845	140.6%
	成田	1,949,137	334.7%	602,782	113.7%	2,551,919	229.4%
	東京(羽田)	1,368,359	642.9%	5,210,192	125.3%	6,578,551	150.5%
	中部	187,700	887.5%	505,773	143.5%	693,473	185.6%
貨物量 (トン)	関西3空港	55,532	88.7%	7,241	101.3%	62,773	90.0%
	関西	55,532	88.7%	869	221.7%	56,401	89.6%
	大阪(伊丹)	—	—	6,372	94.4%	6,372	94.4%
	成田	146,749	75.3%	—	—	146,749	75.3%
	東京(羽田)	47,687	188.1%	38,474	106.3%	86,160	140.0%
	中部	9,328	115.1%	1,015	142.8%	10,343	117.4%

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488回定例会（2023年6月30日開催）

「航空等の交通分野における日本気象協会の取り組み～近年の災害対応と空飛ぶクルマの活用を中心に～」をテーマに長田 太 氏（一般財団法人日本気象協会 理事長）・櫻井 康博 氏（一般財団法人日本気象協会 関西支社長）の定例会（オンライン併用）を開催した。

○関西空港調査会2023年度セミナー（2022年度調査助成事業 調査研究成果発表会）（2023年7月19日開催）

「Wi-Fiパケットセンサを用いた関西広域流動解析手法の研究」

中村 俊之 氏（名古屋大学未来社会創造機 特任准教授）

「居住者・観光客の多様性を考慮したサービスアクセシビリティ評価」

松島 格也 氏（京都大学大学院工学研究科 准教授）

事務局だより

- ▶ 6月某日、友人たちと一足早い夏休みを過ごしてきました。
友人の一人から「実家の古民家の周りで蛍が見られるので皆でおいで」とお誘いを受けたからです。
雨が心配でしたが、当日は前日までの雨が嘘のように晴れ渡っていました。
- ▶ 古民家は現在、友人のお兄さんがリモートで仕事をしながら管理しています。
夜はバーベキューをするので、1日目は私を含めて3人でスーパーへ買い出しに行ってから友人の実家へ向かいました。到着後は準備してくれていたお弁当を古民家の縁側で食べたあと、全員で夕食の準備をしてからスーパー銭湯に連れて行ってもらう昼間の汗を流しました。
- ▶ 帰宅後はお兄さんも含めて、お庭でバーベキュー大会！
ワイワイガヤガヤと盛り上がっていたのですが、途中から蛍の鑑賞会となりました。久しぶりの蛍にしばらく見入ってしまいました。
翌朝もお庭で朝食を食べました。バーベキューの残りの野菜で煮物やサラダを作り、パンやフルーツで豪華な朝食となりました。
- ▶ 友人のお兄さんは「この古民家は自分の子供は継がないと思うけど、自分が死んでも残したい。そのために何かできることがないか考えている。それがこの地区のためにもなる。」と熱く語っていました。この古民家は大阪市内から電車で45分ほどのところで交通アクセスもいい自然豊かなところですよ。
友人やお兄さんも「またおいで」と言ってくれたので季節を変えて訪ねたいと思います。

(ふ)

3つの日本遺産のあるまち

日本遺産 日根荘×葛城修験×北前船

<泉佐野>ストーリー（泉佐野市）

日本遺産とは、文化庁より認定された地域の歴史的魅力や特色を通じて、日本の文化・伝統を語るストーリーのことです。泉佐野市では、山間部から海岸部まで日本遺産のストーリーがつながる日本屈指の「歴史文化遺産都市」として、この3つの日本遺産の魅力を発信しています。

3つの日本遺産それぞれの主だった魅力は次のとおりです。

◎日根荘

- 「旅引付と二枚の絵図が伝えるまち—中世日根荘の風景—」
- ・令和の時代にまで受け継がれる季節を映す素晴らしい農村風景
 - ・日根荘の魅力を発信する構成文化財の中でも、注目は2022（令和4）年に世界かんがい施設遺産に登録された「井川」で延長約2.9km、高度差約5mの水路

◎葛城修験

- 「葛城修験—里人とともに守り伝える修験道はじまりの地—」
- ・大阪・和歌山・奈良にまたがって連なる葛城の峰々は、修験道の開祖とされる役行者が初めて修行を積んだ聖地で、葛城二十八宿の一つである第八経塚が燈明ヶ岳にある
 - ・構成文化財のメインとなる犬鳴山は修験道の行場であり、その中でも日根荘とも重複する文化遺産である「犬鳴山七宝瀧寺」は役行者によって開基された日本最古の修験根本道場

◎北前船

- 「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間
～北前船寄港地・船主集落～」
- ・江戸時代から明治にかけて、経済の大動脈であった大阪と北海道を結ぶ航路を利用した「北前船」の船主集落であった佐野浦（佐野町場）は和泉国随一の港
 - ・町には港に通じる小道が随所に走り、広大な商家や豪壮な船屋敷の痕跡が残る「いろは蔵通り」は構成文化財の1つ



■問合せ先

泉佐野市教育委員会教育部文化財保護課
〒598-0056 泉佐野市元町4-5 旧朝日湯内
TEL：072-447-6766 FAX：072-469-0577
日本遺産ポータルサイト <https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/>