

## 激変する航空業界と中部国際空港のあり方

当財団は、2011年度から航空・空港の最新情勢に関する講演会を年1回開催しております。

2021年度は2022年1月18日に、中部国際空港内セントレアホールを会場として、以下の内容にて開催しました（WEB同時配信）。この度、特別講演の要旨をまとめましたのでご報告いたします。

なお、基調講演の要旨につきましては、前号に掲載しております。 （事務局文責）

### 【特別講演】

演題：ポストコロナ時代の航空と空港

講師：花岡 伸也 氏（東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系 教授）

### 【基調講演】

演題：セントレアの近況について

講師：犬塚 力 氏（中部国際空港株式会社 代表取締役社長）

### 【後援】

国土交通省、一般社団法人中部経済連合会、名古屋商工会議所、北陸経済連合会、

中部国際空港株式会社、中部国際空港利用促進協議会、中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会

## ■「ポストコロナ時代の航空と空港」

花岡 伸也 氏（東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系 教授）

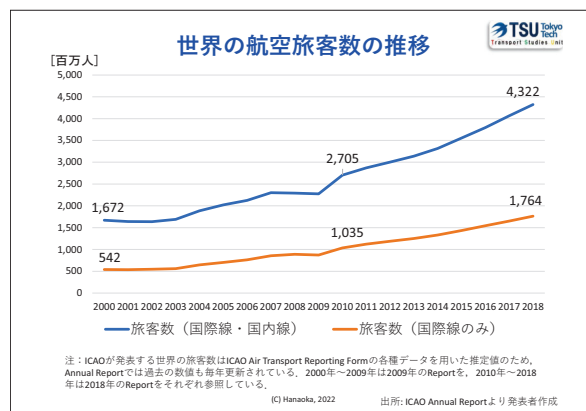
皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました東京工業大学の花岡と申します。この度は、航空・空港講演会にお招きいただき、本当にありがとうございます。対面で皆様の前でお話しする機会はここ2年ほど少なくなっていますが、今回は、会場開催とWEB同時配信のハイブリッド形式ではありますが、久々に対面でお話しできることをうれしく思っています。

今回は、最初に「COVID-19の影響と対応」、次に「2019年以前の航空市場」をお話ししてから、最後に本講演会のタイトルと同じ「ポストコロナ時代の航空と空港」について、まとめをお話しさせていただきます。

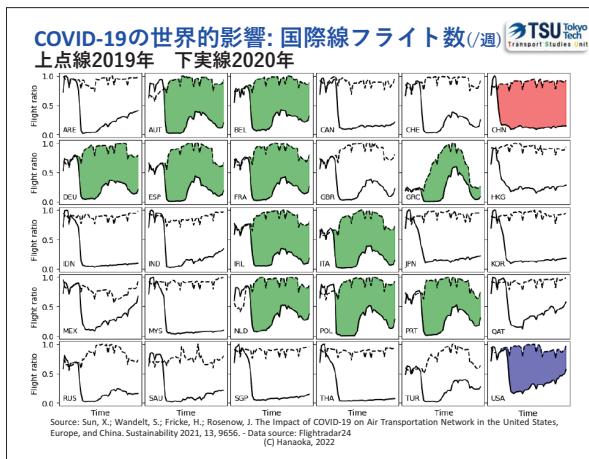


## 1. COVID-19の影響と対応

スライド1は、国連の組織であるICAO（国際民間航空機関）が毎年発表している世界の航空旅客数の推移を示しています。2018年時点では、国際線のみで約18億人、国内線と国際線を合わせますと約43億人となり、航空旅客数は2000年の約3倍に増えています。このように、21世紀に入ってから、飛行機は特殊な乗り物ではなく、一般に普及した交通機関になっていると言えます。



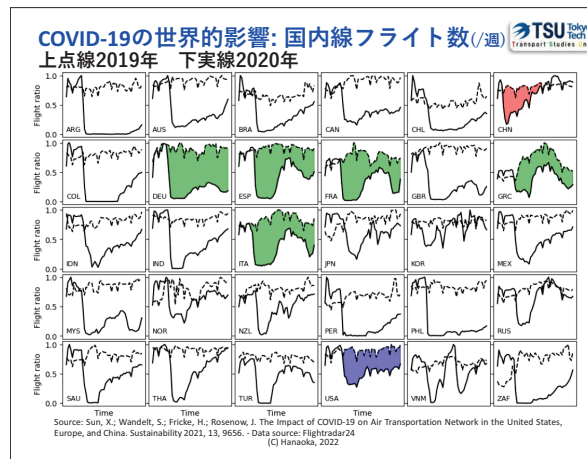
スライド1 世界の航空旅客数の推移



スライド 2 COVID-19の世界的影響：国際線フライト数（/週）

スライド 2 の各折れ線グラフは、上にある点線が2019年、下にある実線が2020年の週当たりの国際線フライト数を国ごとに年間分を示したものです。情報元が、「Flightradar24」と示されていますが、これは航空機が今どこを飛んでいるかを表示するアプリで、皆さんもダウンロードすれば、リアルタイムで航空機の位置を確認できます。一般的には、各航空会社のフライトスケジュールを使うことが多いのですが、実際に飛んでいる飛行機をカウントした珍しいデータを用いたグラフとなっています。なお、グラフの緑がヨーロッパ各国、赤が中国（CHN）、青がアメリカ（USA）となっています。日本（JPN）は、真ん中の段の右から 2 番目のグラフで、2020年の国際線フライト数がほとんど伸びていないことが分かります。しかし、中東のアラブ首長国連邦（ARE）やカタール（QAT）、また、イギリス（GBR）を始め、フランス（FRA）、スペイン（ESP）などのヨーロッパ各国では、2020年途中から、国際線フライト数が回復しつつあることが分かります。ウィズコロナの観点から、新型コロナワクチンを接種済みの人の移動が認められるようになったこともあり、国際線フライト数が増加に転じつつあるのです。

一方、スライド 3 は、週当たりの国内線フライト数を示した折れ線グラフです。日本（JPN）は、真ん中の段の右から 3 番目のグラフで、2019年と2020年のフライト数が、10月頃にほぼ一致し



スライド 3 COVID-19の世界的影響：国内線フライト数（/週）

ているところがあります。これはGo Toトラベル事業の影響であり、旅客数では回復していませんでしたが、フライト数では1～2週間だけ回復した時期が一瞬あり、その後は、また下がっていきました。日本以外の国内線については、2020年下半期ぐらいから回復傾向が見られます。一番回復が早かったのが、上段右端の中国（CHN）です。中国の国内線フライト数は、2020年後半から2019年を上回っており、完全に回復しています。このように、国によって、国内線フライト数に大きな差があることが分かります。

COVID-19による航空会社への影響に対し、各国がどのように支援しているのかについては、日本のような低金利貸付等の財政支援を始め、ヨーロッパのような返済義務を免除する、つまり、借金帳消しのような支援も一部で行われています。航空業界は、COVID-19によって最も悪影響を受けた業界の1つですので、各国が手厚い支援を行っています。

しかしながら、スライド 4 が示すように、多くの航空会社が破産に至っています。日本では、COVID-19だけの影響ではないのですが、エアアジア・ジャパン株式会社（Air Asia Japan）が破産となりました。イギリスでは、地域の足として非常に重要な航空会社であったFlybeが破産し、世界中で大きなニュースになりました。このスライドにある破産航空会社は、そんなに大きな規模ではない航空会社がほとんどですが、COVID-19

**COVID-19の世界的影響: 2020年破産航空会社** 

Airlines	Country/region	Date
Trans States Airlines	USA	1 Apr 2020
Compass Airlines	USA	7 Apr 2020
Rain	USA	8 Apr 2020
Miami Air International	USA	8 May 2020
Shoreline Aviation	USA	1 Apr 2020
ExpresJet	USA	30 Sep 2020
Air Italy	Italy	26 Feb 2020
Ernest Airlines	Italy	13 Jan 2020
Flybe	UK	5 Mar 2020
Germanwings	Germany	7 Apr 2020
German Airways	Germany	22 Apr 2020
SunExpress Deutschland	Germany	26 Jun 2020
LEVEL Europe	Austria	18 Jun 2020
Jet time	Denmark	21 Jul 2020
Go2Sky	Slovakia	21 Aug 2020
Montenegro Airlines	Republic of Montenegro	24 Dec 2020
AtlasGlobal	Turkey	12 Feb 2020
Cathay Dragon	Hong Kong, China	21 Oct 2020
NokScoot	Thailand	24 Jun 2020
Air Asia Japan	Japan	5 Oct 2020
Palestinian Airlines	Palestine	29 Dec 2020
Tigerair Australia	Australia	5 Aug 2020
South African airways	South Africa	6 Apr 2020
South African express	South Africa	29 Apr 2020
Avianca Peru	Peru	10 May 2020
TAME EP	Ecuador	19 May 2020
Flynet	Argentina	10 Jun 2020
LATAM Argentina	Argentina	19 May 2020
One Airlines	Chile	24 Jun 2020
Leeward Islands Air Transport	Antigua	27 Jun 2020

Source: U.K. (2021) Air emergency transport under COVID-19: Impact, measures, and future, Journal of Advanced Transportation, 55(6)94.  
(C) Hanaoka, 2022

スライド 4 COVID-19の世界的影響：2020年破産航空会社

の影響による運航停止によって破産しています。

このような状況もあり、国土交通省では、航空・空港の経営基盤強化に向け、スライド 5 に掲載されているような支援策を行っています (2021年12月時点)。まず、航空ネットワーク維持・確保のための施策として、空港使用料や航空機燃料税の減免、また、離島航空路線に係る支援措置を令和4年度も継続して実施するとしています。次に、資金需要への対応や雇用維持のための施策として、危機対応融資等の活用による資金繰り支援や雇用維持のための助成金などもあります。また、持続可能な事業構造への転換を支援するための施策と

して、感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた支援や、新たな航空需要獲得のための規制緩和なども行っています。さらに、空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策として、コンセッション空港に対する無利子貸付や、会社管理空港に対する財政投融資を活用した空港インフラ整備などの支援を行っています。このように、日本においても、国土交通省が多くの支援をしている実情が分かります。

スライド 6 は、IATA (国際航空運送協会) が行った世界の航空旅客数の予測を示しています (2021年4月時点)。2021年は2019年比52%、2022



スライド 6 世界の航空旅客数予測

**コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策一覧(概要)** 

- オミクロン株など、変異株の相次ぐ出現等により、航空需要の回復が想定以上に遅れていることから、**航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少が続いており、航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況。**
- 国内外の交流や国民生活、経済活動を支える**航空ネットワークを維持**するとともに、**航空・空港関連企業の経営基盤強化**を図るため、航空・空港関連各社におけるコスト削減等の収支改善の取組を前提としつつ、**令和4年度においても引き続き、国と関係者が連携して強力に支援。**

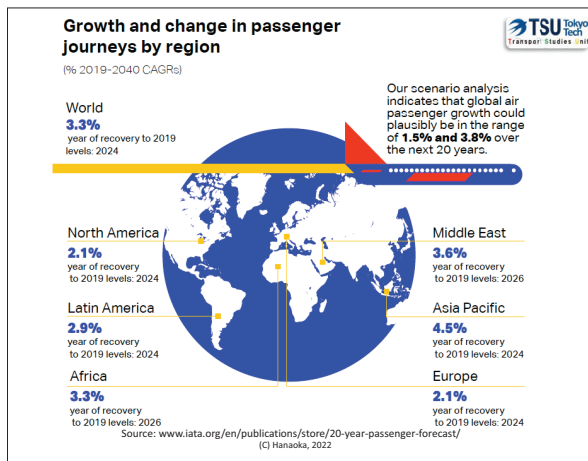
- 1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策**
  - 空港使用料・航空機燃料税の減免 (令和4年度) **R4**
    - ・国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約60%軽減、航空機燃料税の税率を2019年以前の18,000円/kgから13,000円/kg等へ軽減
    - 【減免想定額：約700億円】
  - 離島航空路線に係る支援措置 **R4 R3補正**
    - 【14.7億円(令和4年度)】+【総合政策局予算(令和4年度、令和3年度補正)】
- 2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策**
  - 危機対応融資等の活用による資金繰り支援 【95,900億円(令和3年12月調査時点)】
  - 繰越欠損金の控除上乗の特例 ■ 産業雇用安定助成金
  - 雇用調整助成金 【申請額：91,000億円(令和3年12月調査時点)】
  - 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用
- 3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置**
  - 混雑空港利用の弾力運用 (U/Lルールの適用免除)
  - ・2021年冬期代行全期間、コロナ影響による欠航はカウント除外
  - 乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置
- 4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策**
  - 1) 収益性向上努力を支援するための施策**
    - 感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組
      - 「新たなGoToトラベル事業」の実施【観光庁予算】 **R3補正**
      - 感染拡大予防ガイドラインの普及
      - 感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援 **R4 R3補正**
        - 【0.9億円(令和4年度) / 2.2億円(令和3年度補正)】
      - 情報化・データ化等による地域交通の経営改善支援事業【総合政策局予算】
      - 国際線乗員の検査費用に係る経費補助 **【3.9億円】 R3補正**
      - 往來再開に向けた円滑な航空ネットワークの維持・回復の推進 **【0.4億円】 R3補正**
      - FAST TRAVELの推進【観光庁予算】 **R4 R3補正**
    - 新たな航空需要獲得のための規制緩和等
      - 旅客機の客室内での貨物運送実施
      - 遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援
  - 2) コスト削減努力を支援するための施策**
    - 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減
    - 安全規制の集中的見直し
      - ・乗員・運航・整備等に係る安全規制について、航空業界からの規制緩和・運用弾力化に関する要望に集中的に対応 (約30件措置済み)
      - 航空会社内で実施可能な機長認定の範囲の拡大 等

出所: 国土交通省資料 (C) Hanaoka, 2022

スライド 5 コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援策一覧

年は2019年比88%の航空旅客数となっていますが、どの程度まで回復するのかは、予断を許さない状況です。この予測では、2023年になって、ようやく2019年レベルにまで回復するとしています。また、2023年以降の2年ごとの平均成長率を3.9%として、2030年の航空旅客数は60億人近くに達するという予測をしています。IATAは航空関係の組織なので、ある程度楽観的に予測している部分もあるとは思いますが、楽観的な予測でも、航空旅客の回復に時間がかかることが分かります。

また、スライド7では、IATAによる2040年までの地域別航空需要における2019年比増加率予測(2021年4月時点)を示しています。世界全体で



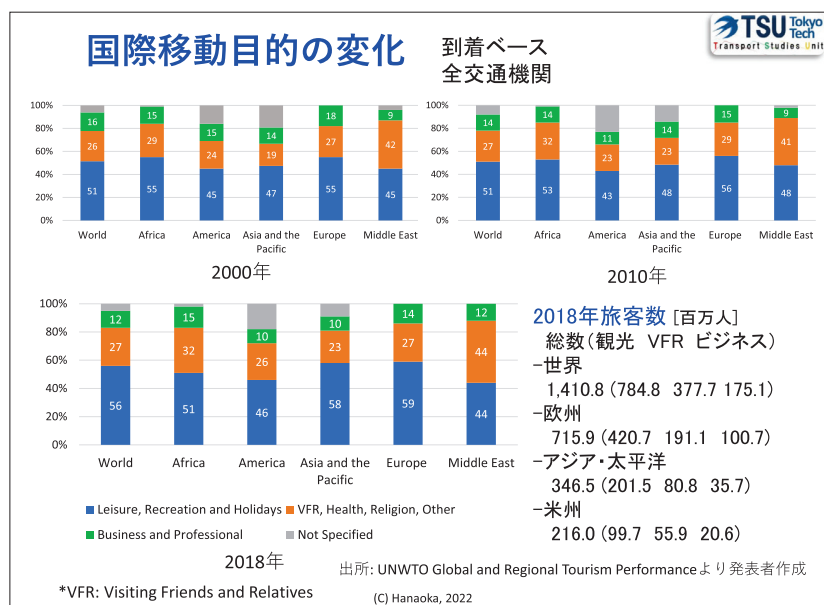
スライド7 世界の地域別航空需要における増加率予測

3.3%増となっていますが、日本も含めたアジア・太平洋地域 (Asia Pacific) は4.5%増と、世界で最も増加するとされ、中国のみならず、東南アジア、南アジア、特にインドが成長するという見込みから、このような数値が示されています。

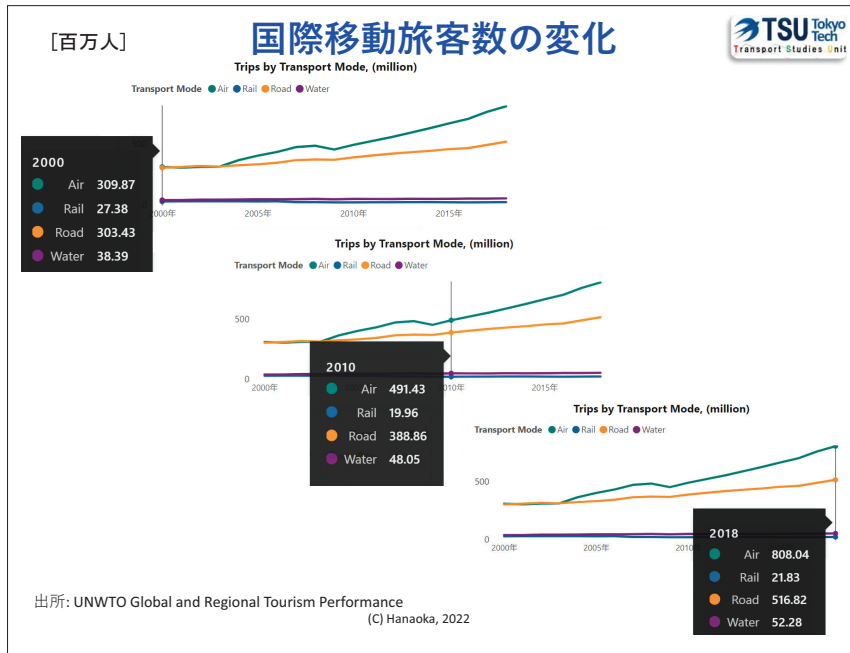
## 2. 2019年以前の航空市場：国際と国内

続いて、「2019年以前の航空市場」を振り返ってみます。

スライド8は、UNWTO (国連世界観光機関) による実績値を用いた国際移動目的の変化 (全交通機関・到着ベース) を示した縦棒グラフです。旅行目的として、ビジネス目的が緑色、友人訪問や帰省を含むVFR (Visiting friends and relatives) 目的が橙色、観光目的が青色で示されています。2000年と2010年を比較しても、そんなに変化はありませんが、2018年では、観光目的を示す青色が増加していることが分かります。2010年と2018年を比べると、世界 (World) では51%から56%、アジア・太平洋地域 (Asian and the Pacific) では48%から58%と10%も増加しています。この要因として、2010年代に経済が急成長して所得に余裕ができた中国人による海外旅行の増加が挙げられ、多くの中国人がアジア・太平洋地域に含ま



スライド8 国際移動目的の変化



スライド 9 国際移動目的の変化

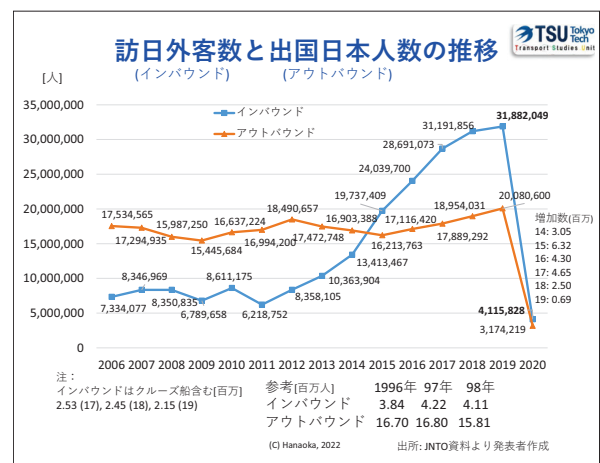
れる日本やタイ、そして、ヨーロッパに訪れています。これにより、世界の観光需要が押し上げられることとなり、統計にも明確に表れています。観光目的には、所得の影響が表れることがここから分かります。

スライド 9 は、UNWTOによる交通機関別の国際移動旅客数の変化を示した折れ線グラフです。2010年は緑色の航空（Air）が約 3 億人と橙色の道路（Road）と同じぐらいでしたが、2010年は約 5 億人、2018年は約 8 億人にまで急増していることが分かります。

日本については、訪日外客数（インバウンド）と出国日本人数（アウトバウンド）の推移をスライド 10 で示しています。インバウンド需要については、2020年に約 412 万人まで減少してしまいましたが、前年の 2019年には約 3,100 万人と、順調に増加していました。2020年 1 月も多くの訪日外客数がありましたので、もし何もなければ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催予定であった 2020年には、4,000 万人にまで届く可能性は十分あったと思います。

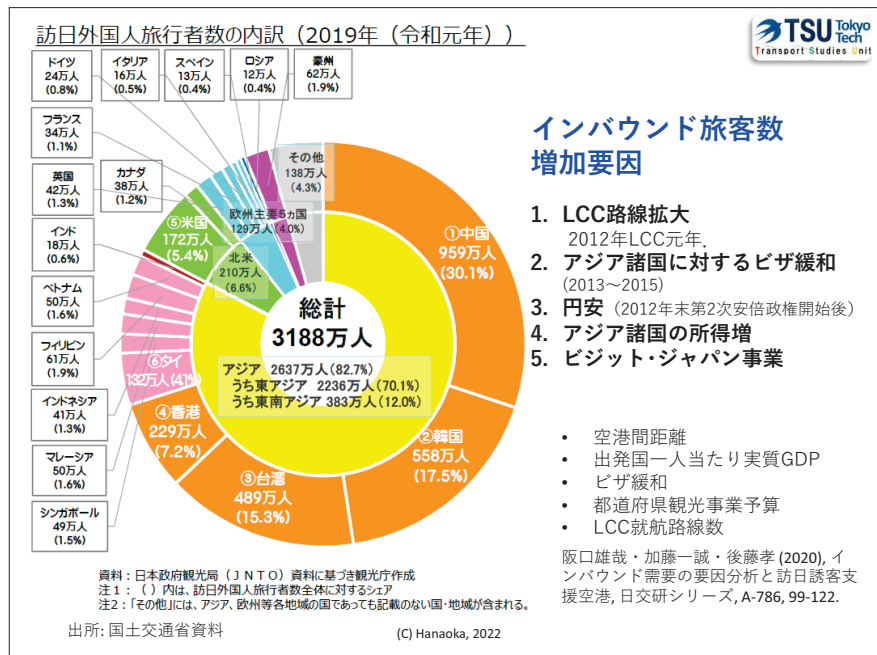
一方、アウトバウンド需要については、出国日本人数がほぼ横ばいで推移しており、2019年によく過去 20 年間で初めて 2,000 万人を超えまし

た。日本の人口は、2008 年をピークに徐々に減り始めていて、出国する人もあまり増えていないのが、この統計から分かります。参考に掲載している 20 年以上前の 1996 年から 1998 年のデータでは、インバウンドは約 400 万人と、実は 2020 年の数値と変わらないぐらいでした。アウトバウンドは約 1,600 万人でしたので、20 年以上経っても、大きく変わっていない状況です。



スライド 10 訪日外客数（インバウンド）と出国日本人数（アウトバウンド）の推移

スライド 11 は、インバウンドがピークだった 2019 年における訪日外国人旅行者の国別データを円グラフで示しています。全体の約 70% を、中国、



スライド11 訪日外国人旅行者数の内訳と増加要因

韓国、台湾、香港の4か国が占めており、この4か国がインバウンドをけん引してきたのは間違いありません。インバウンド旅客数の増加要因については、2015~16年ごろから私が講演させていただく機会がある度にお話ししていたのですが、5つの要因があります。

1つ目は、LCC (Low Cost Carrier : 格安航空会社) による路線拡大です。2012年は、「LCC元年」とも呼ばれており、ジェットスター・ジャパン株式会社やPeach Aviation株式会社が共に運航開始した年です。

2つ目は、2013年から2015年に行われたアジア諸国、特に中国に対するビザ緩和です。

3つ目は、2012年末の第2次安倍政権の開始後、意図的な政策の影響による急激な円安です。

これら3つが複合要因となり、「日本は安い」が定着し、アジア諸国から多くの人々が訪日するようになりました。

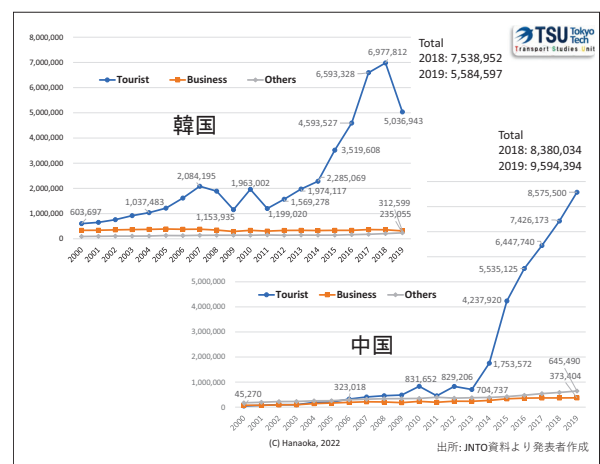
さらにプラスして、4つ目のアジア諸国の所得増加と、5つ目の継続的なビジット・ジャパン事業の展開がインバウンド旅客数の増加に寄与しています。

これらの要因については、交通経済学がご専門の阪口先生、加藤先生、後藤先生によるレポート

に掲載されておりますが、インバウンド旅客数の増加を計量経済モデルで推定した結果、空港間距離、出発国1人当たり実質GDP、ビザ緩和、都道府県観光事業予算、LCC就航路線数がプラスに働いたことを検証されております。

私が常々言っていたこれらの要因が、おおむね当たっていたのだなと思えました。空港間距離は変えようがないですが、近距離だと航空券が安く、短期間での移動が容易なので、中国、韓国、台湾、香港からの訪日が多かったのだと思います。

スライド12は、訪日外国人旅行者のトップ2である中国と韓国について、JNTO (日本政府観光



スライド12 中国・韓国からの旅行目的別入国者数の推移

局)による旅行目的別の入国者数の推移を折れ線グラフで示しており、青色が観光目的、橙色がビジネス目的、灰色が留学などのその他の目的となっています。

急激な訪日外国人の増加は、中国の観光客がけん引していることがよく分かります。留学生などが含まれるその他でも、約65万人と多いものの、圧倒的に多いのが観光目的です。

韓国については、すでにお忘れかもしれませんが、2019年に反日運動が起こって、運航が取りやめとなったことがありました。その影響が結構大きく、韓国からの観光客は2018年から2019年に約200万人も減少してしまいました。2019年のインバウンド総数にも大きな影響となり、前年と比べると、思ったほど伸びていないのは、この韓国からの観光客の減少が大きかったことによります。反日運動の影響に加え、新型コロナウイルスの感染拡大によって、さらに減少してしまいましたが、それ以前は、韓国からの観光客もインバウンドを支えていました。

では、2020年のインバウンドがどのように変わったかということで、スライド13の2020年国籍別目的別訪日外客数を見てみましょう。2020年の訪日外客数は約412万人ということで減ってはいるものの、20年以上前の水準と同程度となっています。ただ、実はこの約400万人の91%に当たる374万人は、2020年1月と2月の合計値であり、3月以降は月10万人レベルまで落ち込みました。減少はし

**2020年国籍別目的別訪日外客数**

91% (374万人) が1~2月

	総数	伸率(%)	観光客	伸率(%)	商用客	伸率(%)	その他	伸率(%)
総数	4,115,828	-87.1	3,312,230	-88.3	216,026	-87.7	587,572	-88.5
アジア	3,420,247	-87.3	2,752,515	-88.0	130,017	-88.2	537,715	-87.8
韓国	487,930	-91.0	391,048	-92.2	39,630	-87.3	57,258	-75.0
中国	1,069,256	-88.9	885,156	-89.9	33,634	-91.0	170,466	-73.0
台湾	894,476	-85.8	648,484	-86.1	15,189	-87.6	30,803	-88.0
香港	346,020	-84.9	337,816	-84.9	4,512	-88.1	3,692	-75.1
タイ	219,830	-83.3	203,388	-83.7	6,068	-84.1	10,374	-70.1
シンガポール	55,273	-88.8	49,675	-89.0	4,130	-88.7	1,468	-74.6
マレーシア	76,573	-84.7	67,895	-85.2	3,821	-88.0	4,857	-69.3
インドネシア	77,724	-81.2	58,178	-81.7	3,968	-88.0	19,588	-58.1
フィリピン	108,110	-82.2	82,668	-84.2	5,129	-82.6	21,313	-64.8
ベトナム	152,559	-69.2	17,296	-90.1	5,295	-86.6	129,968	-53.8
インド	28,931	-84.7	5,406	-92.8	7,363	-87.8	14,162	-64.4
ヨーロッパ	240,897	-87.0	189,116	-89.3	39,738	-85.6	33,043	-73.1
英国	51,024	-88.0	37,778	-89.0	7,248	-87.4	5,998	-74.1
フランス	43,102	-87.2	30,824	-88.6	5,495	-87.1	6,783	-70.8
ドイツ	29,785	-87.4	19,096	-88.8	7,034	-87.0	3,655	-74.6
イタリア	13,891	-91.6	9,041	-93.2	2,735	-87.6	1,915	-76.5
ロシア	22,280	-81.5	15,933	-82.1	3,694	-82.9	2,653	-72.4
スペイン	11,741	-91.0	8,563	-92.5	1,337	-88.0	1,841	-71.4
北アメリカ	284,826	-87.0	225,950	-87.7	32,813	-88.7	26,066	-73.4
米国	219,307	-87.3	169,523	-88.1	28,857	-88.7	20,925	-73.3
カナダ	53,365	-85.6	47,216	-86.1	2,827	-87.3	3,322	-75.6
オセアニア	160,386	-77.8	149,230	-77.3	5,380	-87.5	5,776	-74.4
東南アジア	143,500	-78.9	135,240	-78.3	4,280	-87.5	4,000	-75.9

出国日本人総数 3,174,219 (-84.2)

出所: JNTO資料

スライド13 2020年国籍別目的別訪日外客数

ているものの、やはり中国からの訪日が多く、台湾、韓国、香港と続きます。

これを、訪日外客数が約733万人だった2006年(スライド14)と比較してみます。同じような国が掲載されていますが、韓国、台湾に次いで、米国となっており、中国は4番目になっています。いかに中国からの訪日外客数が増えたかが分かります。2006年は、東南アジア各国が10万人前後だったのですが、2019年(スライド11)では、タイ132万人、フィリピン61万人、ベトナム50万人となっており、東南アジアからのインバウンドも急増しています。ヨーロッパ各国は、2006年時点でも英国とか、フランス、ドイツからはそれなりに来ていて、ゆるやかに増加しています。米国は、2006年は3番目となっており、韓国、台湾に次いで中国よりも多く、その後も順調に増加しています。2006年と2019年を比べると、もちろん数は大きく違いますが、全体的にアジア地域を中心に伸びてきたことが改めて分かると思います。

**2006年国籍別目的別訪日外客数**

	総数	伸率(%)	観光客	伸率(%)	商用客	伸率(%)	その他	伸率(%)	一時上陸客	伸率(%)
総数	7,334,077	9.0	4,981,035	14.0	1,523,013	3.1	778,498	-3.6	51,533	-31.2
アジア	5,247,125	13.4	3,755,266	19.2	873,898	4.3	571,811	0.3	46,020	-33.4
韓国	2,117,225	21.2	1,814,745	32.9	376,504	2.8	125,976	-2.4	56	-99.6
台湾	1,309,121	2.7	1,184,183	2.0	98,417	11.9	26,476	4.1	45	-94.5
中国	811,675	24.3	297,025	47.1	192,484	16.4	296,173	15.4	25,993	-9.6
香港	352,265	17.9	322,413	19.8	26,166	2.5	3,671	-11.4	15	-44.4
フィリピン	95,530	-91.6	47,255	-11.8	17,352	2.1	28,094	-99.2	4,829	-4.4
タイ	125,704	4.5	79,094	5.0	31,287	5.8	14,087	2.4	1,236	-18.1
シンガポール	115,870	23.1	84,642	32.7	28,356	5.3	2,866	-17.4	6	200.7
マレーシア	85,627	9.5	47,116	15.9	29,090	4.2	7,340	1.4	2,981	-12.0
インドネシア	59,911	1.8	28,461	20.6	19,954	0.6	15,295	-10.0	5,201	-28.8
インド	62,505	6.7	15,684	14.9	26,664	5.8	15,955	10.5	3,992	-21.3
ヨーロッパ	787,961	-0.1	409,568	1.7	288,951	2.1	85,226	-13.8	4,216	-2.6
英国	216,476	-2.3	121,566	-1.7	72,162	0.7	22,748	-13.3	0	-100.0
フランス	117,785	6.3	62,815	13.4	41,588	1.8	13,402	-8.3	0	****
ドイツ	115,537	-2.6	44,207	-8.9	61,501	3.4	9,627	-7.7	2	****
ロシア	60,654	-4.6	28,796	-3.5	19,431	-5.7	8,495	-7.7	3,932	-1.0
イタリア	46,407	3.8	23,936	4.5	18,277	4.1	4,194	-1.0	0	****
オランダ	30,582	0.3	14,372	-1.3	14,127	2.4	2,093	-3.2	0	****
スペイン	26,865	3.7	13,141	11.3	6,296	-4.4	3,248	-26.7	0	****
北アメリカ	1,001,501	0.4	625,522	2.2	281,172	0.8	84,757	-11.8	55	-26.7
米国	816,727	-0.6	490,472	0.5	280,430	0.3	85,823	-11.7	2	-75.0
カナダ	157,438	5.0	116,893	8.6	24,857	3.5	15,688	-14.8	2	100.0
オセアニア	230,747	-5.8	164,828	-6.9	42,923	2.3	22,643	-11.2	253	4.1
東南アジア	195,094	-5.4	143,829	-6.9	34,998	4.6	16,687	-10.1	0	-100.0

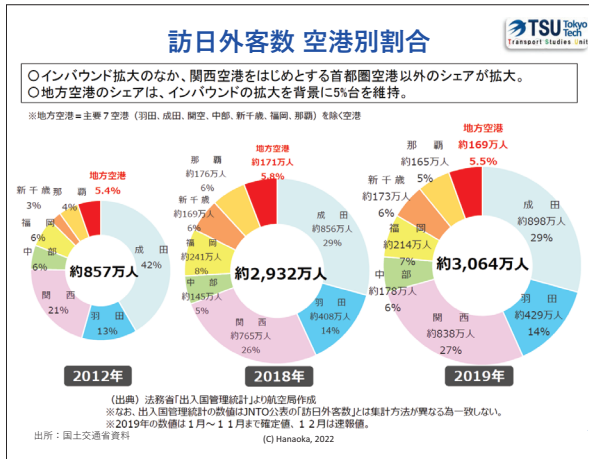
(C) Hanaoka, 2022

出所: JNTO資料

スライド14 2006年国籍別目的別訪日外客数

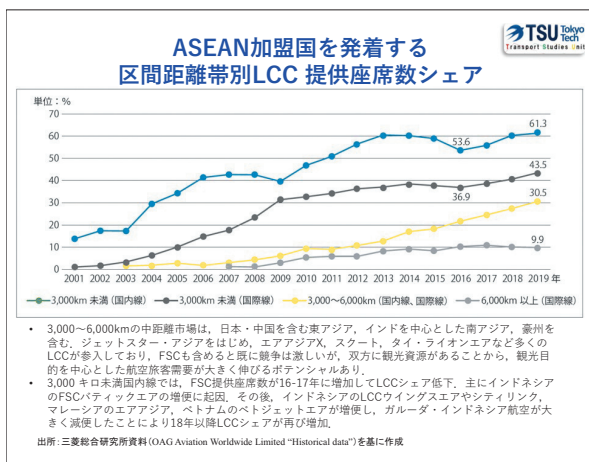
スライド15では、訪日外客数の空港別割合を円グラフで示しています。2012年、2018年、2019年のいずれにおいても、主要7空港(成田・羽田・関西・中部・福岡・新千歳・那覇)が約95%を占めており、地方空港が、国際線を受け入れるのはいかに厳しいかが分かります。国際線が就航していたとしても偏りが大きく、中国と韓国、台湾、次に香港、タイ、インドネシアぐらいで、国際線がとて

も少ない状況です。中部空港は、2019年に約178万人となっており、福岡空港や新千歳空港、那覇空港と同様、国際線を受け入れている主要空港の1つになっていることが分かります。



スライド15 訪日外客数の空港別割合

少し話が変わりますが、インバウンドが増えている東南アジアでは、LCCが大きく成長していると言われています。そこで、スライド16では、ASEAN（東南アジア諸国連合）の加盟国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ブルネイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）において、どういう距離帯でLCCが座席提供しているかを示しています。この折れ線グラフの一番上の青色が、各国における3,000km未満の国内線で、2019年のLCC提供座席シェアが61.3%となっています。よく報道で



スライド16 ASEAN加盟国を発着する区間距離帯別LCC 提供座席数シェア

「ASEANでLCCが成長している」と言われることもあるのですが、実はLCCは国内市場がメインなのです。

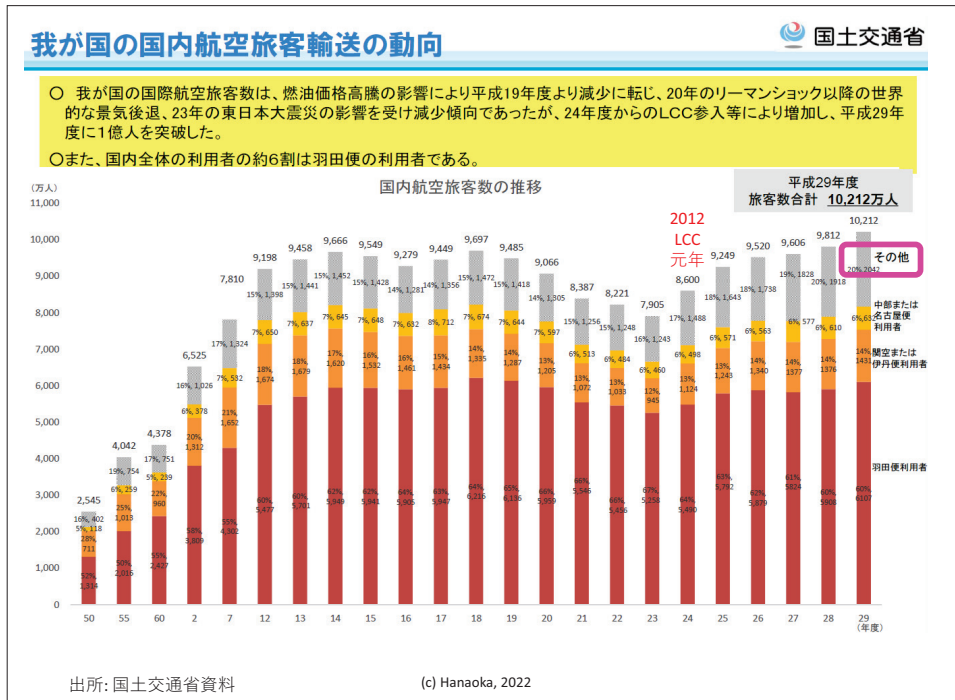
次に多いのが、黒色の3,000km未満の国際線となっており、LCC提供座席シェアが43.5%となっています。シンガポールはそもそも国際線しかありませんし、シンガポール間や、シンガポール-マレーシア間など、短距離の国際線で結構利用されています。

注目すべきは、黄色の3,000～6,000kmの国際線です。ここには、インドネシアの国内線の一部のみ含まれており、それ以外は全部国際線ですが、2010年以降、徐々に伸びており、LCC提供座席シェアが30.5%となっています。6,000kmとは、東京-シンガポール間もカバーしていますが、今後、この中距離市場をどう見ていくかが大事です。日本、中国も含む東アジア、インドを中心とした南アジア、オーストラリアなどでは、ジェットスター・アジア航空、エアアジア X、スクート、タイ・ライオン・エアなど、いくつかのLCCが参入しています。非常に競争が激しいのですが、これから所得も増えて、人口も増えていくこの地域をどうみるか。特に、人口が増えているのは、インドネシアとフィリピン、ベトナムですが、こういった国々から、日本もターゲットに入ってくるような距離帯において、LCCのポテンシャルがあるのかなと思っています。

なお、一番上の青色の3,000km未満の国内線において、2016年LCC提供座席シェアが53.6%と一瞬下がっていますが、これはLCCによる座席提供数が減少したわけではありません。インドネシアにあるライオン・エアが、FSC（フルサービスキャリア）の子会社を作って、そこが大量に座席を提供し、相対的にLCCによる座席提供シェアが下がってしまったためであって、LCCによる座席数そのものは伸びています。

ここからは、日本について話をします。スライド17は、国内航空旅客輸送の動向を示しています。2012年は「LCC元年」と申し上げましたが、棒グラフの赤色の羽田便にはLCCが乗り入れていませ





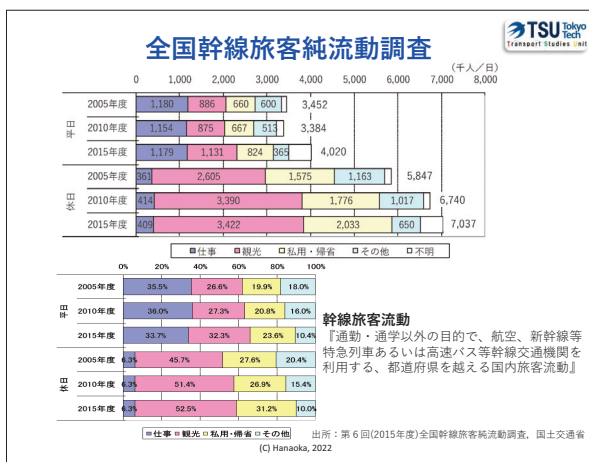
スライド17 我が国の国内航空旅客輸送の動向

が、増加傾向となっています。また、灰色のその他に含まれる離発着の路線が増え始めており、ここでLCCが大きく貢献しています。ジェットスター・ジャパン株式会社やPeach Aviation株式会社を始めとするLCCが国内線の航空旅客輸送をけん引していることがうかがえます。

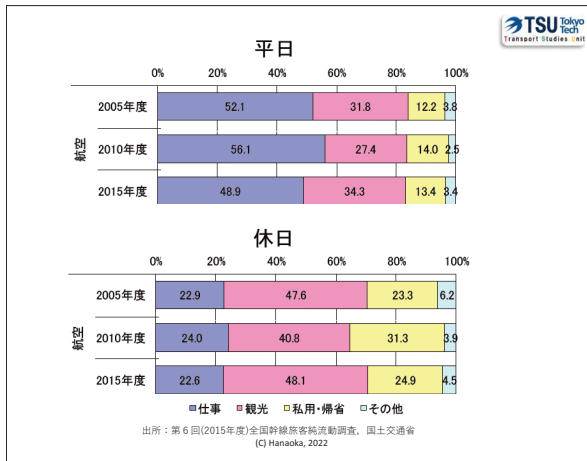
国内旅客輸送における航空輸送の位置づけを、5年毎に実施されている全国幹線旅客純流動調査から見ていきます。スライド18は、全国幹線旅客純流動調査の全交通機関を含めた結果を示しており、上の横棒グラフが絶対数を、下の横棒グラフ

がシェアを目的別に示しています。1日当たりの流動量においては、平日よりも休日の方が多くなっています。目的別では、紫色の仕事目的が平日で大きな割合となっています。桃色の観光目的の割合が休日に多いのは分かりますが、意外と平日でも観光目的が多く、私用・帰省目的もそれなりの割合があります。特徴的なのは、2010年度と2015年度を比較すると、平日の観光目的が結構増えていることです。日本人も、平日に余暇を楽しむ始めたのかもしれませんが。観光の需要が、実は国内でも増えていることが分かります。

ここから、航空をピックアップしたものがスライド19になります。上の平日の横棒グラフでは、やはり紫色の仕事目的の利用が多いことが分かります。2015年度のシェアでは半分を切っていますが、それでも平日の航空利用は仕事目的が中心です。ただ、平日でも、桃色の観光目的で利用する人が増えてきていることが顕著に表れていて、2015年度のシェアは34.3%もあります。一方、下の休日の横棒グラフでは、逆に休日でも仕事目的で航空利用が22.6%と結構いることも分かりますが、それ以上に、観光目的が48.1%、私用・帰省目的が24.9%となっています。



スライド18 全国幹線旅客純流動調査 (全交通機関)



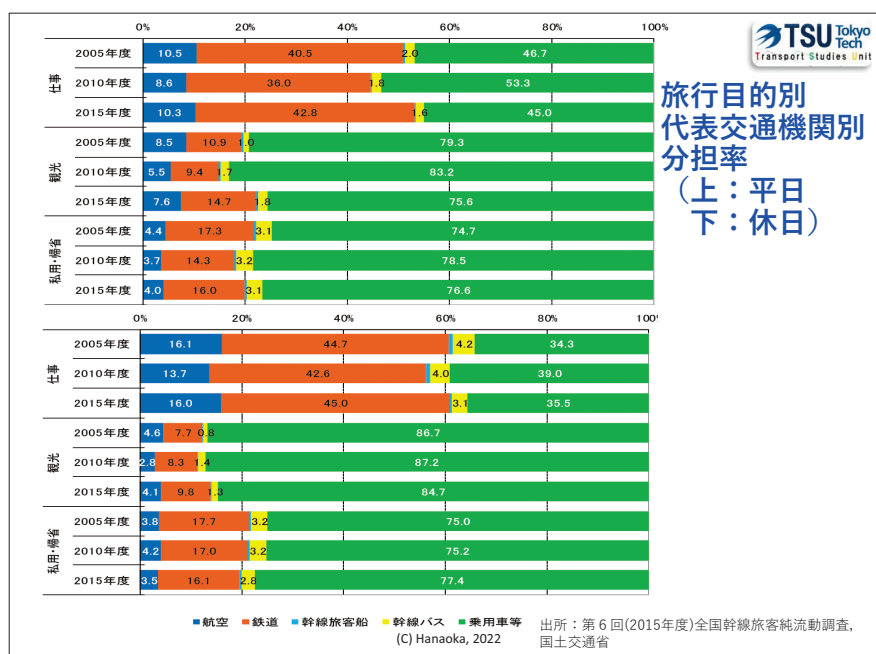
スライド19 全国幹線旅客純流動調査（航空）

さらに、ほかの交通機関との競争について、スライド20で見ていきます。この横棒グラフでは、青色が航空、橙色が鉄道、水色が幹線旅客船、黄色が幹線バス、緑色が乗用車等を表しています。相対的に緑色の乗用車等が多いですが、恐らく関東地域内とか、関西地域内のような短距離の都道府県間移動が多いことによるものだと思います。ただ、仕事目的となると乗用車の割合は減少し、航空と鉄道のシェアが高いです。平日でも休日でもその傾向は変わらず、航空のライバルと言われている新幹線が含まれる鉄道は、仕事目的でのシェアが高くなっています。

以上、ここまで、2019年までの国内航空市場を見てきましたが、論点をまとめると、大きく以下の2つのことが言えます。

1つ目は、国内航空需要の底上げはLCC参入効果だけではないということです。実際、LCCが未参入である羽田空港や伊丹空港の利用者が伸びていますが、これは、平日の国内航空需要のメインである仕事目的がけん引していて、羽田空港や伊丹空港を使う業務目的の移動が増えたことによるものと考えられます。その一方で、観光目的や私用・帰省が含まれるVFR目的も増えつつあり、これらの潜在的な航空需要はまだまだあるように思います。

2つ目は、航空の競争交通機関が新幹線と言われていますが、全国幹線旅客純流動調査から、都市間需要においては、自家用車による移動も非常に多いので、このことも考慮していく必要があるということです。ただ、全国幹線旅客純流動調査は5年毎にしか実施されていないので、現状を正確に把握するためには、携帯電話の位置情報に基づくモバイル空間統計を用いて、移動速度データなどから都市間交通機関別の旅客数を推定する必要があります。これにより、航空の競争交通機関が、新幹線だけではなく自家用車も含まれること




スライド20 全国幹線旅客純流動調査（旅行目的別）

を、証明していかなければならないと考えています。

これらの観点から考えると、MaaS (Mobility as a Service)<sup>(※1)</sup> という言葉が普及していますが、都市間MaaSとして、航空と新幹線と高速バス、そしてアクセス交通とも連携したMaaSが必要だと思っています。MaaSは都市内を対象にしたものが多いのですが、都市間で競合交通機関と協働していくためにも、MaaSによる連携が求められます。特に、広域観光においては、どうしても自家用車やレンタカーを使いがちですが、車だけではなく、MaaSを使って航空を含めた公共交通を使いやすい形にすることが大事だと思います。

ここで、もう少し、LCCについて話をします。スライド21は、私が2015年に公表したLCCの特徴をまとめた表で、①～⑪まで示しています。LCCの本質である「どうしてローコストで運航できるのか」という第1の理由は、高い機材の稼働率を実現させているからです。1日で短い距離を何往復もさせて、それによって座席あたりの費用を下げていくのが、LCC運航の根本です。ただし、コロナ禍で需要に合わせて頻度を下げると、なかなかそれを実行できないので、LCCのビジネスモデルの根幹を揺るがすこととなります。LCCがこれからも伸びるかもしれないと言いつつも、LCCがローコストを維持できないかもしれないという難しさも抱えています。

とは言いつつも、日本におけるLCCの今後の展開を考えると、国内LCC市場については、今後も緩やかに成長すると思っています。ただ、国内線マーケットの6割を占める羽田空港にLCCは参入できませんから、残された4割のマーケットの中でやっていかななくてはなりません。さらに、伊丹空港も参入できないので、実質、残り3割ほどの小さなマーケットの中でやっていくしかないのです。緩やかに成長するものの、大きな成長は見込めません。



## LCCの特徴

図表1 LCCの運航システム・サービスの特徴

① 低運賃
② 高い座席利用率
③ 有料機内食、有料機内エンターテインメント、特定座席指定料金、受託手荷物重量別課金などの付帯サービス有料化
④ 2地点間のポイント・トゥ・ポイント・ネットワーク (乗り継ぎサービスなし等による費用削減)
⑤ 短い折り返し時間による高い機材稼働率 (座席キロ当たり費用の削減)
⑥ 非運送空港・セカンダリー空港の活用 (機材稼働率向上や空港使用料減免による費用削減)
⑦ 座席クラスの本格化 (エコノミークラスのみのサービス簡素化による費用削減)
⑧ 多くの利用者が集ることのできる高密度な座席配置 (座席当たり費用の削減)
⑨ 機種統一 (整備費用やパイロット・整備士の訓練費用等の削減、機材一括購入による割引)
⑩ 航空券のインターネット予約・販売の推進 (人件費、広告費、各種手数料の削減)
⑪ 機員の複数業務兼務 (人件費削減)

出所 花岡伸也：LCCの本質と国内LCCの将来。ていくおふ、No.137, pp.12-21, 2015.

(C) Hanaoka, 2022

### スライド21 LCCの特徴

それよりも、東アジアや東南アジアが成長の期待できるLCC市場です。東アジアにおいては、中国に新規LCCが登場すればさらに成長の余地があると考えます。韓国、台湾、香港はすでに成熟しており、今後も緩やかな成長が見込まれます。特に期待できるのは、先ほども申し上げました東南アジアにおける中距離LCCです。日本航空株式会社では、太平洋路線の中距離LCCへの参入を目的とした株式会社ZIPAIR Tokyoを設立しています。全日本空輸株式会社も、新会社設立による中距離LCCへの参入計画を発表しています。今後、タイなどの東南アジア各国のLCCも参入してくると思います。既存LCCに加え、新たなLCCも加わり、潜在成長率は高く、総旅客需要は東アジアに及ばずとも、多くの路線展開が期待できます。また、インドについては、所得増加によって、2030年頃からの参入が期待できるのではないのでしょうか。

## 3. ポストコロナ時代の航空と空港

最後に、「ポストコロナ時代の航空と空港」について、話をいたします。

2021年に出版された論文<sup>(※2)</sup>では、2020年の1年間に公表された航空を対象とした新型コロナウイルス

(※1) ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、自家用車以外のすべての交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな移動の概念を指す。

(※2) Sun, X., Wandelt, S., Zheng, C. and Zhang, A. (2021) "COVID-19 pandemic and air transportation: Successfully navigating the paper hurricane," Journal of Air Transport Management, 94.

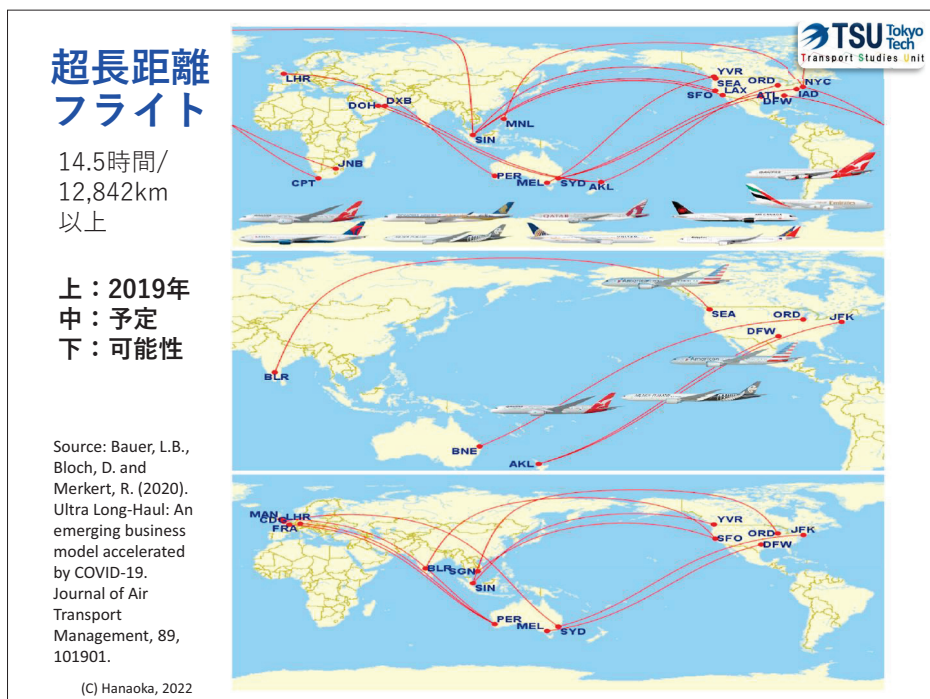
ス関連の約110本の査読付き学術論文について、どんな傾向があったのかをまとめており、大変勉強になりますのでご紹介します。

新型コロナウイルスの感染拡大に直面し、将来の課題は何かをまとめている中で、特徴的な論文を挙げているのですが、例えば、ハブ空港乗り継ぎ無しの超長距離フライトが出てくるのではないかと論じている論文が紹介されています。この論文では、新型コロナウイルスに対してワクチン接種などの対策をした人と、対策をしていない人が、ハブ空港での乗り継ぎによって混在してしまうため、長距離でも乗り継ぎをしないフライトが登場するのではないかと記されています。この超長距離フライト向けの航空機はすでに開発されていて、現状の最長は確か15時間程度で東南アジアと中米間のフライトだったと思いますが、これ以上の超長距離フライトが出てくるのではないかとのことです。

スライド22は、その超長距離フライトの例を示しています。上の地図が、2019年時点で運航されている14.5時間以上のフライトですが、すでにこの時点で複数の運航がありました。真ん中の地図は、2018年から2019年までに、航空会社が発表し

た14.5時間以上の新たなフライトの予定です。アメリカ西海岸シアトルからインドのバンガロールまで直航便が飛ぶとか、アメリカ東海岸からオーストラリアまでなどのフライトが発表されています。この論文では、さらに可能性があるフライトとして、下の地図のように、欧州とオセアニアの間で、これまで必ず中東や東南アジアを乗り継ぎしていたのが、そうではなく18時間ぐらいの直行便でいくフライトが出てくるのではないかとしています。新型コロナウイルスの感染リスクを低減させるべく、乗り継ぎのない超長距離フライトが就航する可能性があるということです。このような超長距離フライトが実現してしまうと、成田空港は東南アジアとアメリカ間におけるトランジット機能という重要な役割を担っているのですが、直航便によりスキップされてしまうこととなります。

また、免疫証明書、いわゆるワクチンパスポートによって渡航制限が緩和されるかどうかに関する論文もあります。IATAでも、すでにTravel Passとして試行を始めており、陰性証明やワクチン接種証明など、各国の電子証明書をアプリに登録して使っていくものです。多くの航空会社で



スライド22 超長距離フライト

導入済みであり、全日本空輸株式会社と日本航空株式会社も導入しています。一部の国では、導入済みのエアラインに乗るとき、このアプリをインストールしておけば、入国審査官がこのアプリを確認して承認することにより、入国できる状況になっています。実際、欧州在住の友人も、これが導入されてから、「簡単に欧州内を移動できるよ」という話をしていました。日本ではまだあまり知られていないかもしれませんが、徐々に浸透していくのではないかと考えています。

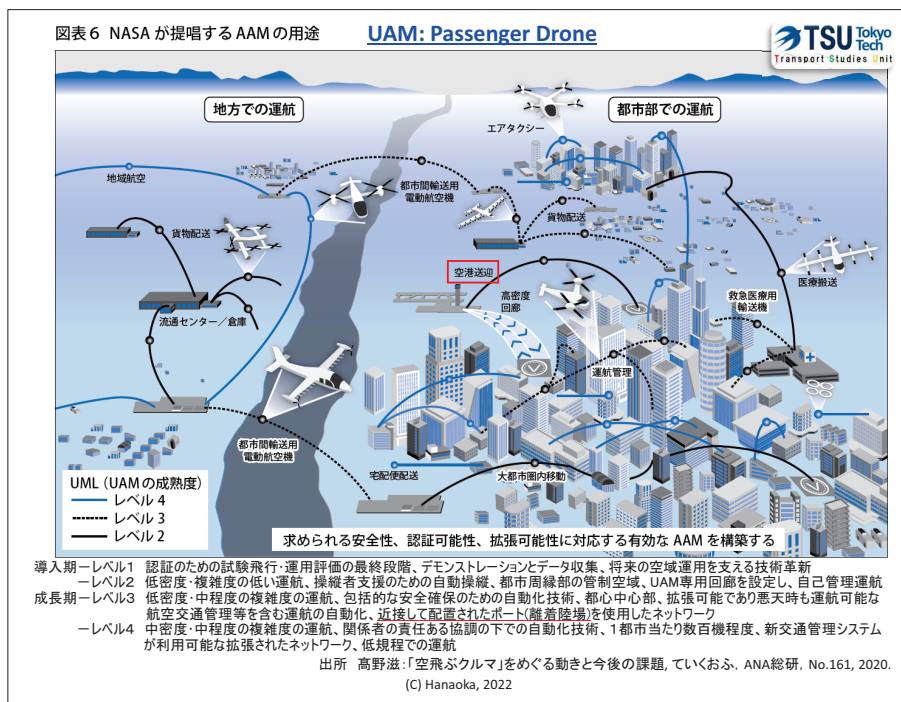
あとは、環境活動家グレッタ・トゥーンベリ氏によって広まっている「飛び恥」に関する論文です。高速鉄道ネットワークが充実しているため、炭素排出量削減の観点から、欧州内での移動に航空機を使うのは恥だということを目指す飛び恥という用語が、航空業界に影響を与えています。ドイツのフランクフルト空港や、フランスのパリ＝シャルル・ド・ゴール空港もそうですが、高速鉄道の駅が空港に直結しているので、域内移動として高速鉄道を使い、大陸間移動は飛行機に乗るという形で協力体制が可能であり、高速鉄道をもっと使うべきだという議論が盛んです。

論文の中にもないものとしては、空港内での自動運転が挙げられます。私も委員の1人として携わっていますが、国土交通省では、空港内の運用車両に自動運転車両を使う実証実験を既に行っています。トラック輸送におけるドライバー不足と同じように、空港でも、人手不足で大変危機的な状況にあります。このような状況の中、空港内で航空用コンテナ貨物を運ぶトローイングトラクターの自動運転や、旅客が利用するバスの自動運転の実験も行われています。中部空港でも実証実験が実施されており、問題なく走行できています。自動運転用の設備投資をこれから行っていく必要はありますが、今の実証実験の結果から見ても、2025年頃には実現可能だと思います。こういった空港内での車両の自動運転化は、日本が世界の最先端を行っています。

もう1つ、先ほどの論文に入っていないものの、無視できないものとして挙げられるの

が、eVTOL（electric Vertical Take-Off and Landing：電動垂直離着陸機）です。VTOLは、ヘリコプターも含めた垂直移動できるものを指しますが、電気や電動を指すeを加えて、eVTOLと呼ばれています。これは、通称「空飛ぶクルマ」とも呼ばれ、株式会社SkyDriveが、大阪で開催予定の2025年日本国際博覧会にて実装すると公表しています。有人操縦によるeVTOLはすでに複数の国で飛行実験が頻繁に行われていますが、注目すべきは自動運転化です。自動運転化はまだ先だとは思いますが、このeVTOLを空港としてどう受け入れるかが重要です。国においても、空飛ぶクルマをUAM（Urban Air Mobility）の事業として2023年からスタートさせる目標を掲げています。技術的には、無人はまだ安全上の問題があるのですが、それ以外は完成に近づいており、ようやく映画に出てくるような空飛ぶクルマが実現しそうな時代になってきました。実用化の拡大は2030年代と想定されていますが、あっという間に来るかもしれません。

2030年代からのUAMの実用化計画に対して、これを受け入れる設備を空港側も考えたほうがいいのではないかと指摘されています。スライド23では、UAMがどのように活用されるかを示したものです。まず、導入期ではレベル1から始まってレベル2までの活用が行われ、成長期ではレベル3、レベル4と、いろんな場面でUAMが活用されるようになります。レベル3に記載されている「近接して配置されたポート（離着陸場）」に対して、空港が準備しておく必要があると私は考えています。具体的には、スライド23の真ん中あたりに赤枠で囲った「空港送迎」と記載がありますが、そこに「高密度回廊」があり、都心に⑦と記された離発着場があります。これは、離発着場と空港間が、UAMを移動手段とする高密度回廊を用いて結ばれることを意味し、サービスとして実現可能性が高いのではないかと考えています。そのためには、この高密度回廊となる上空のルートを決めておく必要があります。すでに一部の人は、ビジネスジェットを使って移動時間を短縮し



スライド23 UAMの活用構想

ている状況ですが、これに加えて、費用が高くて  
 もいいから空港へのアクセス時間短縮のため、  
 UAMで移動したいというニーズが生まれてくる  
 と思います。そういうニーズのために、空の回廊  
 で送迎するという、ファーストクラスのようなサー  
 ビスがビジネスとして成立するのではないでしょ  
 うか。空港周辺は、一般の航空機とUAMの空域  
 が重なるという制約が問題視されているのですが、  
 空域を分離できるように離発着場を整備すれば、  
 実現は可能です。また、地方での運航においては、  
 医療目的として早く実現する可能性が高いのでは  
 ないでしょうか。さらに、貨物輸送についても、  
 いろいろな国でドローンによる配送は実施されて  
 いますので、これは早々に日本でも実現できると  
 思います。

先ほどの論文では、今後どうしたらいいのかに  
 ついても、いくつかまとめられています。その  
 中で「トラベルバブル」を紹介しますが、トラベ  
 ルバブルとは、特定の2か国間あるいは地域間を  
 隔離期間無しで旅行できる枠組みを表したもので  
 す。コロナ禍であっても、特定の2か国間が約束

すれば、その2か国間に限って隔離期間無しで往  
 来が可能になるものです。新型コロナウイルスの  
 感染状況は国によって違いがあるので、それを相  
 互に理解した上で往来を再開していきましょうと  
 いうのがトラベルバブルの考え方です。シンガポ  
 ルは、残念ながら日本は含まれていませんが、20  
 か国ほどを対象としたVTL (Vaccinated Travel  
 Lane) をすでに始めています。新型コロナワク  
 チンを打った人は、特別なレーンで入国がすぐで  
 き、しかも隔離期間もありません。VTLの対象  
 国は、状況によって一か月、もしくはもっと短い  
 期間で更新されています。さらに中華圏(中国、  
 台湾、香港、マカオ)に対しても、恒常的な条件  
 ですがATP (Air Travel Pass) が設定されてい  
 ます。ドイツやEUでは、どこの国と隔離無しで  
 往来が可能かを定期的に更新しています。また、  
 アラブ首長国連邦では、イタリアやモルジブ、バー  
 レーン、ギリシャなどの観光地を対象としたトラ  
 ベルバブルを導入しています。

次のスライド24は、新型コロナウイルスとはあ  
 まり関係ないかもしれませんが、私のアイデアと  
 して、「国際旅客交通におけるGlobal MaaSの潜  
 在力」について、ご紹介します。実は、国際旅客



### 国際旅客交通：Global MaaSの潜在力

自宅 — 出発空港 — 到着空港 — 目的地

アクセス交通      直行便/経路便      高速鉄道/バス/タクシー/レンタカー

国際航空・都市間交通・アクセス交通を連携させた“Global MaaS”の可能性

MaaS レベル1 “さまざまな選択肢を統合して情報提供”

都市間移動経路を示すことで、首都圏以外の空港利用を高める可能性あり。

例 英国 Leeds

1. Leeds Bradford Airport – Taxi or Bus (Leeds St.) 40mins
2. Manchester Airport – Train (Leeds St.) 90mins
3. Heathrow Airport – High Speed Train (Leeds St.) 3.5 hours



(C) Hanaoka, 2022

スライド24 国際旅客交通におけるGlobal MaaSの潜在力

交通においては、本当の意味でのMaaSはまだ達成できていません。例えば、今、私はこの講演会で中部空港にいますが、これから英国のロンドン市内のある地域に行きたいとなった場合、この場所と行きたい場所を検索して、全部の交通機関が網羅されたルートが出てくる検索サイトはまだありません。航空での移動と地上での移動を検索するサービスが繋がっていないので、一括で検索することが不可能なのです。これらを繋げるためには、Global MaaSを完成させなければなりません。Googleでもまだ達成できていませんが、異なる国同士の都市間をすべて検索できるようになるこのようなサービスが実現できれば、今後普及するのではないのでしょうか。MaaSのレベル1として、「さまざまな選択肢を統合して情報提供」できるようなサービスは確実に必要になってきます。


私は、2018年に英国のリーズという都市に3か月ほど滞在したのですが、その際には、リーズ・ブラッドフォード空港に到着して、そこからリーズ市内に行くのに、タクシーで約30分・バスで約40分かかりました。ところが、リーズ市民は、鉄道でマンチェスターまで約90分で行けるので、普段はフライト数が多いマンチェスター空港を利用するそうです。英国で国際線のフライト数が最も多いのは、ヒースロー空港なのですが、それだと運賃が高い高速鉄道を利用しなければならないので、多くのリーズ市民が、マンチェスターまで鉄

道で移動するパターンを選択されるそうです。外国に初めて行くときには、相手国内の移動手段を詳しく知らないことがほとんどだと思います。こんな時、海外の行先を検索するだけで、所在地から行先までの交通移動手段の全選択肢が、時刻表や料金などと一緒に表示されるサービスがあると大変便利です。そういうサービスがあれば、海外から東京市内に行きたい方が検索し、中部空港経由での入国が増える可能性があるかもしれません。このようなサービスを、早くどこかの会社に始めて欲しいと思っています。

最後、スライド25がまとめになります。やはり大事なものは、本源需要となる旅行目的になります。つまり、何のために航空を使うかという目的、これが本源需要です。それが何かを見極めていくことが肝要です。

オンラインの普及によって、業務目的のための移動必然性は間違いなく減少しています。業務によっては他者が代替できますし、AIやロボットによる自動化もどんどん進んでいくと思います。そのため、仕事目的での移動そのものが減ってしまう可能性が大きいです。

一方、余暇については、ほかの人に余暇を消費してくださいと言っても意味がなく、自分で消費していくものなので、自分が移動することになります。世界中の価値観や生活スタイルが徐々に変化していく中で、中国で起きたように、所得が増えると一気に観光目的での旅行が増えます。日本



### まとめ

ポストコロナ時代の航空需要

**旅行目的 = 本源需要を見極める**

- オンラインの普及により業務目的移動の必然性は減少。
- 業務は(内容によるものの)他者(+AI・ロボット等による自動化)が代替可能。
- 余暇は自分が消費、価値観や生活スタイルの変化。
- 時間と所得に余裕のある中間層が増えると観光・VFR目的の移動増加。

上：国内 下：国際	本源 需要量	運賃	需要回復	
観光	○ ◎	低～中	△ × (回復遅い)	需要が最も大きい国際線の観光（特にインバウンド）の回復が最も遅い、どう備えるか？
VFR	△	低～中	△ (出入国制限緩和次第)	
業務	△ △	中～高	○ (ただし元に戻らない) △ (出入国制限緩和次第)	

(C) Hanaoka, 2022

スライド25 まとめ

でも、恐らくバブル景気の頃は、同じだったと思います。そうすると、観光・VFR目的が増えます。

では、これから何に注目していくかですが、本源需要としては、観光目的での国際線が◎で、一番増加する可能性が大きいと思います。ただ、需要回復の点では一番遅れるでしょう。観光目的の国内需要回復の△は、すぐの回復は難しいという読みです。需要回復○となっている業務目的の国内線は、すでにある程度戻ってきていて、回復は早いですが完全に需要は元には戻らないと考えて、本源需要は△です。業務目的の国際線も、出入国制限が緩和されれば、すぐ戻ってきますが、需要量はその割に増えないだろうと考えて△です。一番大事な観光目的の国際線需要は大きいのですが、回復が遅いので、それまでどう備えていくかが大事です。航空需要は供給に左右され、路線がなければ移動ができないので、航空会社や空港会社に対する支援が引き続き必要です。特に、航空会社は、すぐに供給量を戻すことができませんので、それをどうサポートしていくかが大切です。すぐ再開する路線と、そうではない路線とで差がありますので、その点を考慮していかななくてはなりません。

空港需要を考えると、やはりインバウンドによる観光需要が、長期的に見れば、最も大きいと思います。そのため、背後圏をどう作っていくのが課題であり、Global MaaSによる情報提供はその意味でも重要となってきます。中部空港の背後圏を、海外の方にどうアピールしていくのがキーポイントとなります。また、その背後圏を中部空港が独占しているかどうかです。競合空港、例えば関西空港になるのですが、その背後圏とのアクセスに、中部空港からの利便性を情報として示していくことが大事です。アウトバウンド、つまり出国する日本人は空港アクセスに敏感ですが、年に1回も来ないようなインバウンドの観光客はそこまで時間に敏感ではないので、アクセスの選択肢をどう示すかが大事です。

コロナ前の原点に戻って、インバウンド需要を

どう生み出していくのが、今後のポストコロナ時代の航空と空港にとって重要となります。

以上で私の講演を終わらせていただきます。ご清聴いただきまして、どうもありがとうございました。