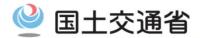
国際物流戦略チーム 第34回幹事会資料

情報共有:航空関係報告資料

国土交通省 大阪航空局

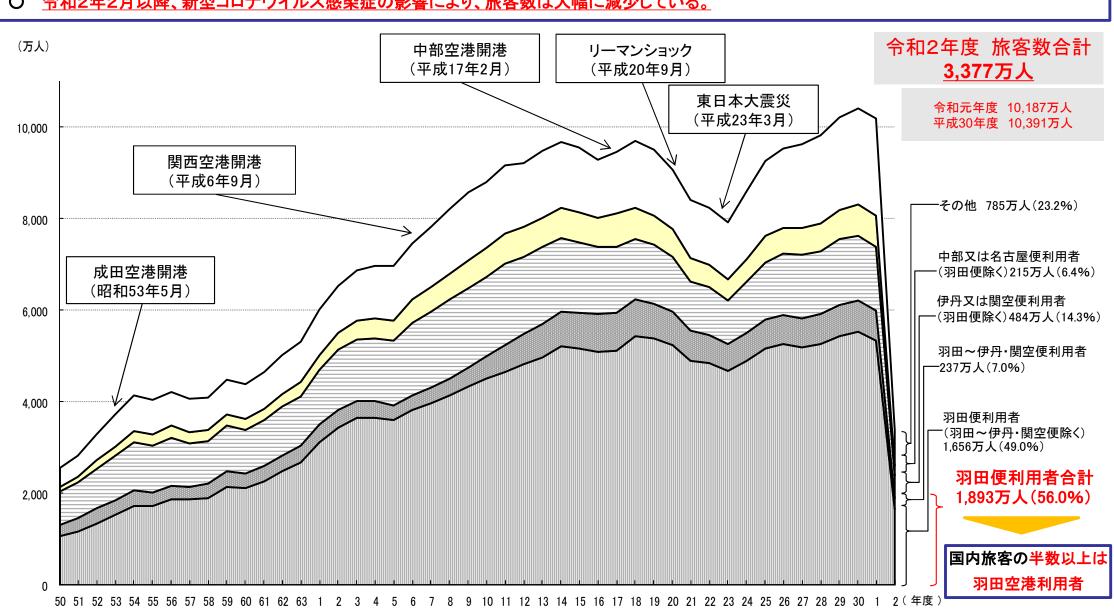
令和4年2月

国内航空旅客輸送の動向

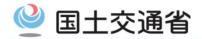


- 我が国の国内航空旅客数は、平成20年のリーマン・ショック等による世界的な景気後退、平成23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向で あったが、その後のLCC参入等により増加に転じ、平成29年度に1億人を突破した。
- 令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客数は大幅に減少している。

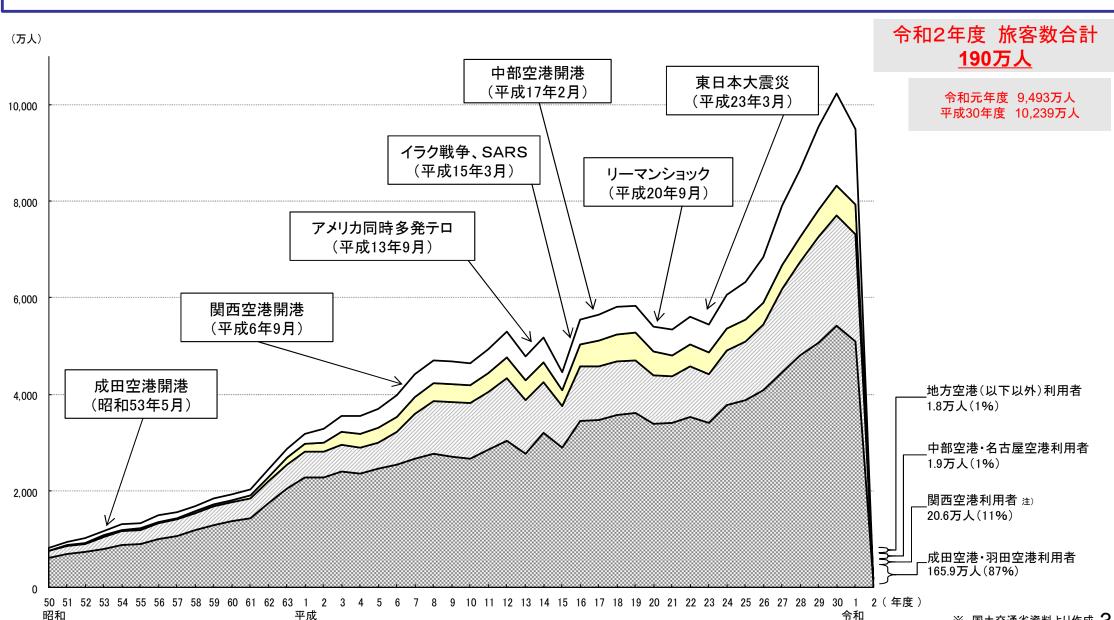
平成



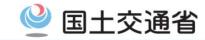
国際航空旅客輸送の動向



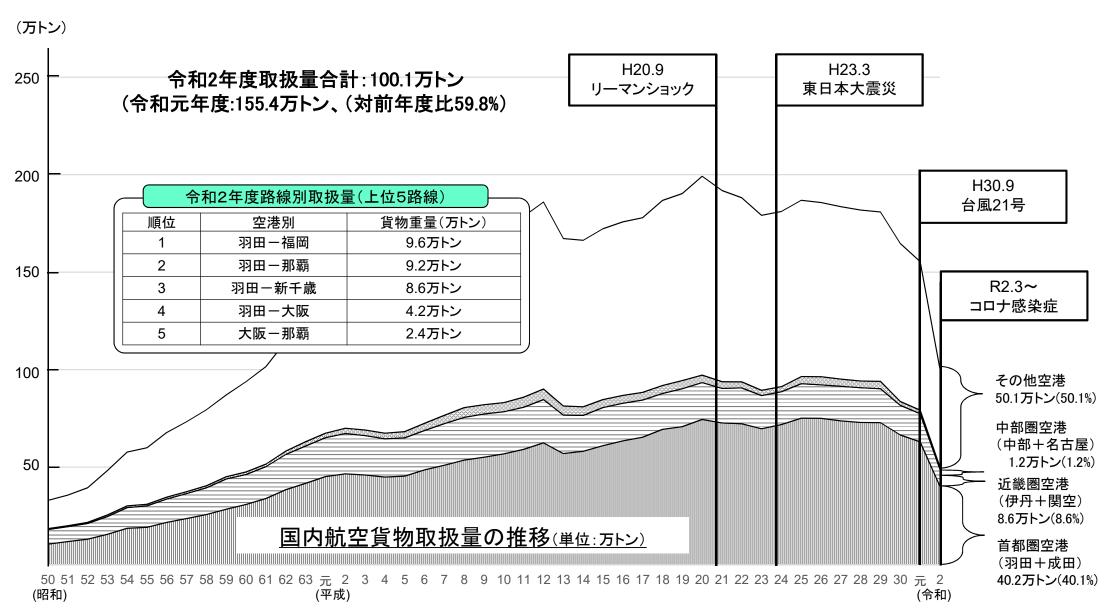
- 我が国の国際航空旅客数は、平成13年以降、米同時多発テロ、リーマンショック、東日本大震災の発生ごとに一時的な落ち込みが見られるが、 近年においてはLCCの参入や訪日外国人旅行者の増加等により増大傾向にあり、平成30年度に1億人を突破した。
- 令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客数は大幅に減少している。



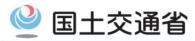
我が国の国内航空貨物輸送の動向



○我が国の国内航空貨物取扱量は、機材小型化や路線撤退等に伴い平成20年度をピークに減少。 羽田空港の航空貨物取扱量増加の影響等により回復に転じたものの、ここ数年は減少ぎみであり、R2年は新型コロナウイルス感染症の流行の影響により大幅に減少。



国内航空貨物取扱シェア



〇我が国における国内航空貨物取扱量を空港別に見ると、空港別では羽田空港の輸送量が全体の約4割を占める。

令和2年度 国内航空貨物空港別取扱量

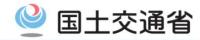
空港別取扱量

単位:t

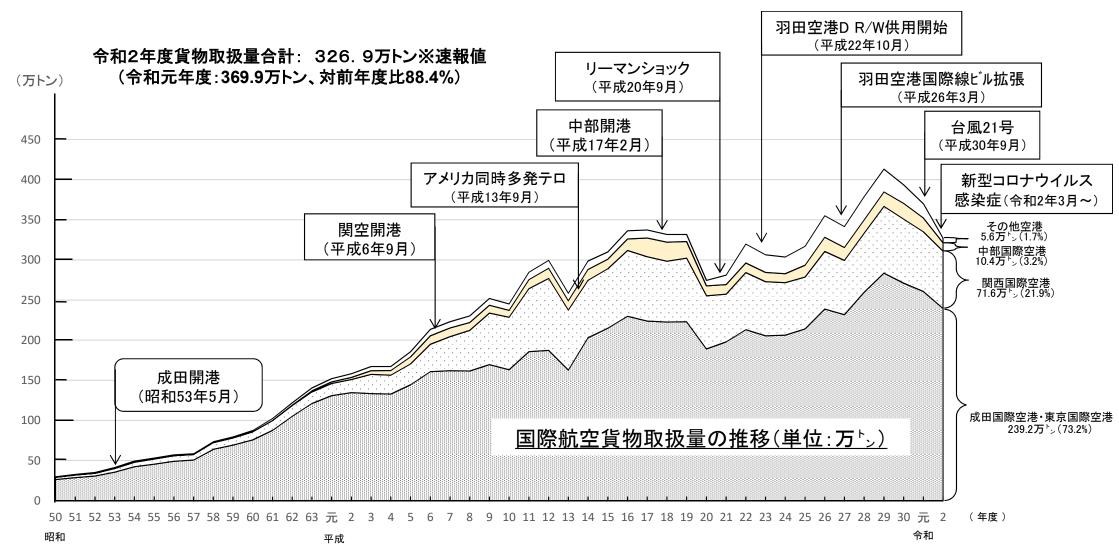
| 空港名(シェア) | | 令和2年度計(前年度比) | | 発 貨物(対前年度比) | | 着 貨物(対前年度比) | |
|----------|----------|--------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|
| 羽田 | (39.7%) | 339,469 🖖 | (56%) | 163,181 🖖 | (56%) | 176,288 🤟 | (55%) |
| 那覇 | (17.5%) | 150,019 🖖 | (61%) | 62,234 🤚 | (58%) | 87,785 🆖 | (63%) |
| 福岡 | (11.7%) | 100,387 🖖 | (58%) | 56,708 🆖 | (58%) | 43,679 🖖 | (58%) |
| 新千歳 | (10.5%) | 89,911 🖖 | (59%) | 45,111 🆖 | (64%) | 44,800 🖖 | (55%) |
| 大阪 | (8.3%) | 70,688 🆖 | (61%) | 36,484 🖖 | (65%) | 34,204 🖖 | (56%) |
| 関西 | (0.6%) | 5,162 🤟 | (18%) | 3,050 🖖 | (21%) | 2,112 🆖 | (15%) |
| その他空港 | (11.7%) | 100,428 🤟 | (43%) | 61,264 🤟 | (42%) | 39,164 🆖 | (44%) |
| 計 | (100.0%) | 856,064 🆖 | (55%) | 428,032 🖖 | (55%) | 428,032 🆖 | (55%) |

出典:「航空輸送統計年報」(国土交通省)より作成5

我が国の国際航空貨物輸送の動向



- 我が国の国際航空貨物取扱量は、平成13年の米同時多発テロや平成20年のリーマン・ショックによる落ち込みから回復し、 近年は増加傾向にあったものの、H29年度をピークに大規模自然災害の発生や米中貿易摩擦の影響等により減少に転じ、 R2年は新型コロナウイルス感染症の流行の影響により更に減少。
- 首都圏空港(羽田空港と成田空港)の航空貨物取扱量は全体の7割を占めている。



国際航空貨物取扱シェア



○我が国における国際航空貨物取扱量を空港別に見ると、成田(63.8%)、関西(21.9%)、羽田(9.4%)で全体の約95%を占めている。

令和2年度 国際航空貨物空港別取扱量

空港別取扱量

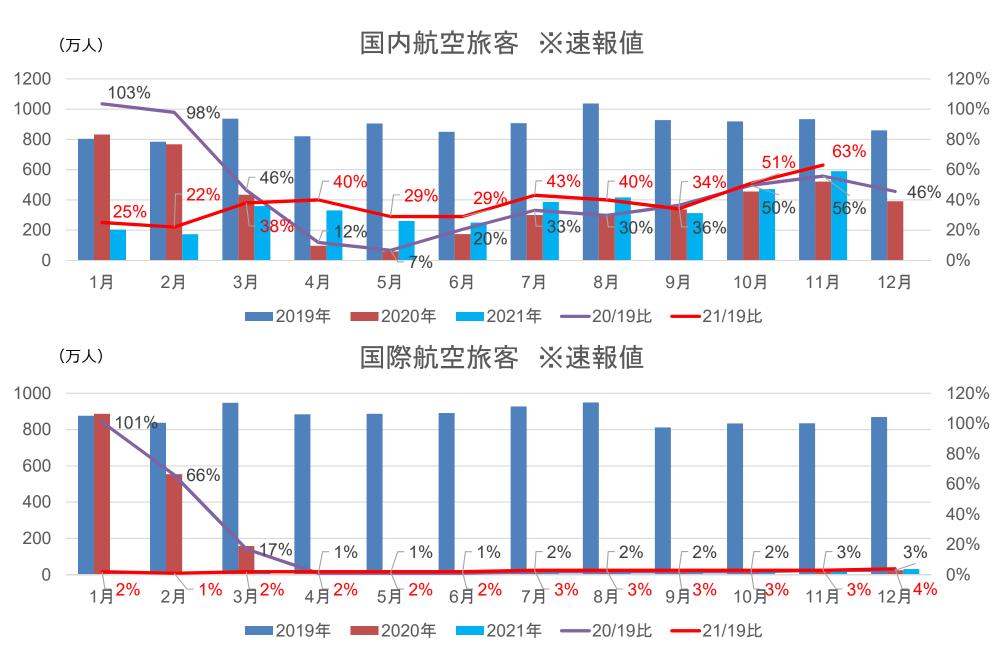
単位:t

| 空港名 | (シェア) | 令和2年度計(前 | 年度比) | 輸出(対前年原 | 度比) | 輸入(対前年) | 度比) |
|-------|----------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| 成 田 | (63.8%) | 2,087,657 🦣 | (102%) | 949,330 🌗 | (100%) | 1,138,327 🦣 | (104%) |
| 関 西 | (21.9%) | 716,269 🆖 | (97%) | 334,979 🦣 | (100%) | 381,290 🆖 | (93%) |
| 羽 田 | (9.4%) | 307,062 🌗 | (55%) | 170,723 🆖 | (65%) | 136,339 🍑 | (45%) |
| 那 覇 | (0.0%) | 1,146 🌗 | (1%) | 363 🌗 | (1%) | 783 🌗 | (2%) |
| 中部 | (3.2%) | 103,575 🌗 | (60%) | 53,529 🍑 | (65%) | 50,046 🆖 | (56%) |
| 福岡 | (0.6%) | 21,243 🌗 | (45%) | 10,871 🌗 | (53%) | 10,372 🆖 | (39%) |
| 北九州 | (0.4%) | 13,678 🧌 | (260%) | 8,179 🦣 | (252%) | 5,499 🦣 | (273%) |
| その他空港 | (0.6%) | 19,039 🆖 | (77%) | 13,683 🌗 | (88%) | 5,356 🆖 | (58%) |
| 計 | (100.0%) | 3,269,669 🌗 | (88%) | 1,541,657 🤚 | (90%) | 1,728,012 🤚 | (87%) |

出典:「空港管理状況調書」より作成

航空旅客輸送量の推移(R元年~R3年)

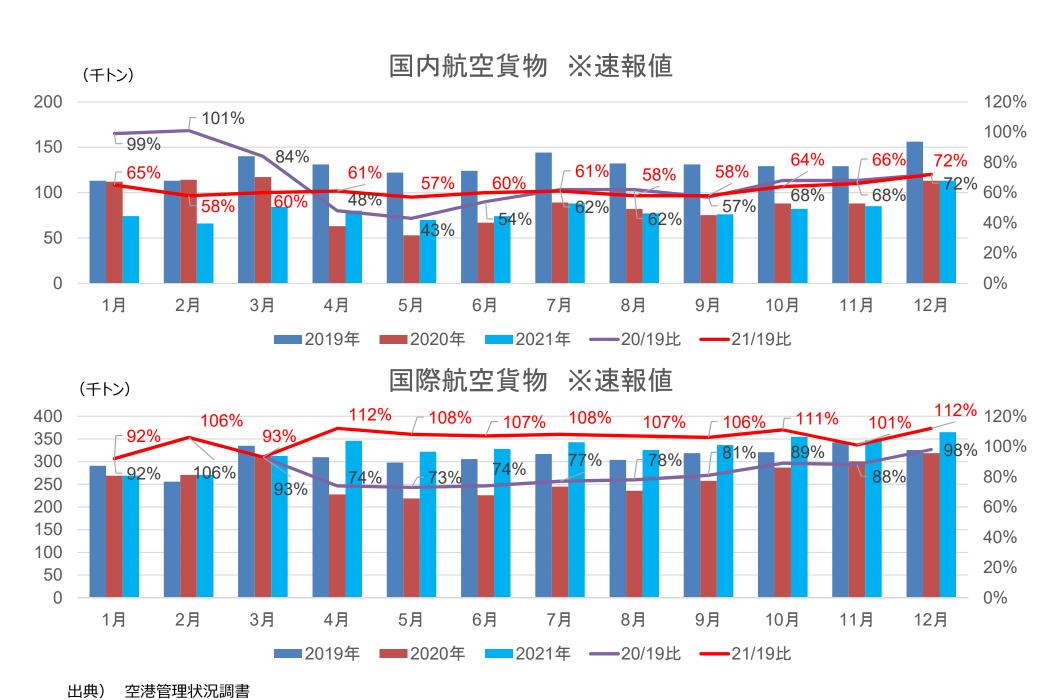




航空貨物輸送量の推移(R元年~R3年)



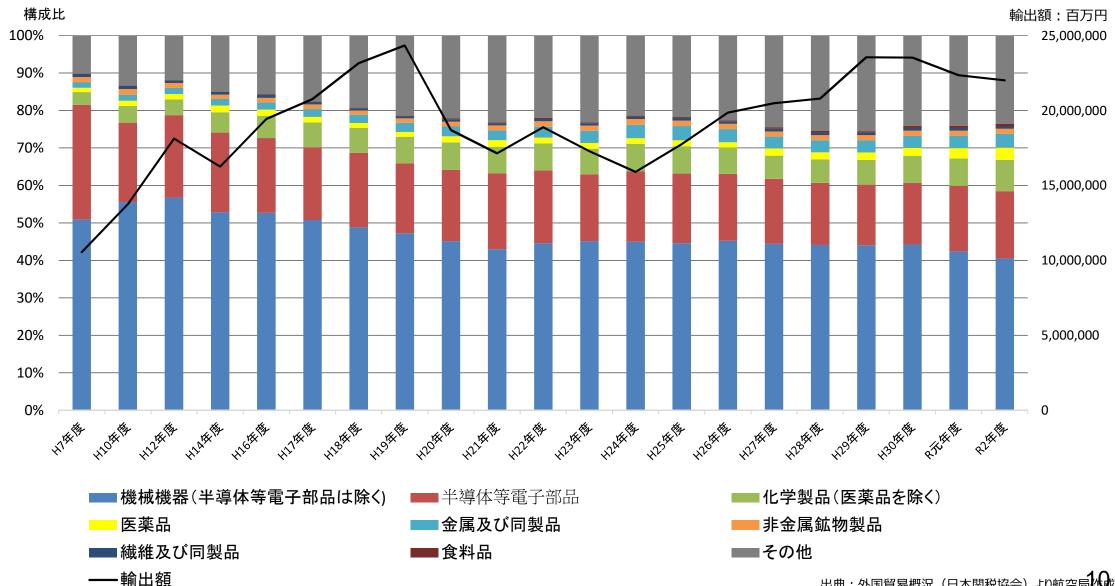
9



国土交通省

国際航空貨物の品目別輸送量推移(輸出・金額構成比)

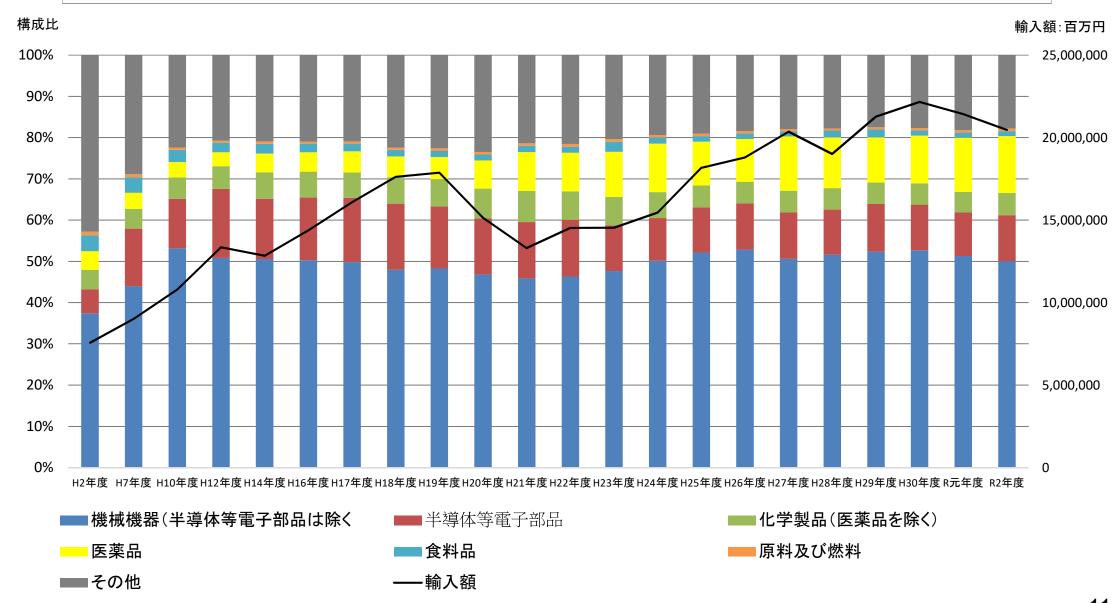
- ○輸出金額はH19年をピークとしてリーマンショックの影響による景気の低迷により伸び悩んでいたが、H24年度から少しずつ回復 傾向が見られる。
- ○航空輸送で輸出される貨物のうち、機械機器(半導体等電子部品を含む)、化学製品(医薬品を除く)で約70%を 占めている。



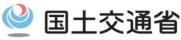
🥝 国土交通省

国際航空貨物の品目別輸送量推移(輸入・金額構成比)

- ○輸入金額はH19年をピークとしてリーマンショックの影響により減少したが、H21年度以降少しずつ回復に向かっている。
- ○航空輸送で輸入される貨物のうち、機械機器(半導体等電子部品を含む)が約60%を占めているが、近年は医薬品の扱い金額が増えている。



コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策一覧(概要)



- ●オミクロン株など、変異株の相次ぐ出現等により、旅客需要の回復が想定以上に遅れていることから、<u>航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少</u>が続いており、<u>航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況</u>。
- ●国内外の交流や国民生活、経済活動を支える<u>航空ネットワークを維持</u>するとともに、<u>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。</u>

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コロナ前の18,000円/klから13,000円/kl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 【約5,900億円(令和3年12月調査時点)】
- ■繰越欠損金の控除上限の特例 ■産業雇用安定助成金
- ■雇用調整助成金 【申請額:約1,000億円(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
- ■混雑空港利用ルールの弾力運用(U/Lルールの適用免除)
- ・2021年冬期ダイヤ全期間、コロナ影響による欠航はカウント除外
- ■乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置

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 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
- ○往来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

5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策

- 1) 空港会社関係 【施策規模(令和4年度予算額等):約700億円】
- ■コンセッション空港・成田空港・羽田空港(TIAT)の施設整備に対する無利子貸付 R4

【コンセッション空港:127億円(令和4年度)】【成田:154億円(令和4年度)】 【羽田(TIAT):7億円(令和4年度)】

- ■コンセッション空港における運営権対価分割金等の年度越え猶予(北海道・福岡) R4
- ・令和2年度・3年度分を2年猶予、令和4年度分を令和5年度から5年分割払い

【北海道:26億円/年】【福岡:153億円/年】

- ■財政投融資を活用した、会社管理空港(関西・伊丹・中部)による空港インフラ整備 R3補正
- ·脱炭素化事業等【関西·伊丹:財政投融資 200億円】【中部:政府保証 21億円】(令和3年度補正)

- ■コンセッション空港における空港運営事業期間の延長
- ・さらに1年(通算2年)延長(会社からの申し入れを踏まえ協議)
- ■コンセッション空港における契約上の履行義務の緩和

2) その他空港関連企業関係

- ■国有財産使用料の支払い猶予
- ■空港会社等に対するその他空港関連企業の支援の要請
- ■グランドハンドリングの生産性の向上
- ・先進技術等の活用を通じた生産性向上に向け、支援策を含め検討

運航分野における脱炭素化の推進



①機材・装備品等への新技術導入

- 環境技術(電動化、軽量化、水素航空機等)の早期実用化に向け、**関係省庁・団体等との連携体制を構築し**、安全基準の整備等について開発段階から戦略的に取組む
- 国際会議等への積極的な参画等を通じ国際標準化を進め、国内製品の普及・環境対策を一層推進

く連携イメージン

航空機関連メーカー(電動化、軽量化、水素等)

技術開発の 支援

経産省

航空局

準化等 安全·環境 基準の策定

国際標

航空分野の環境対策の推進・ 日本の航空機産業の振興

<R4年度予算事業>

新技術官民協議会 (仮称)の設置



有識者、メーカー、 業界団体、研究機 関、経産省等

国際会議等 への参画

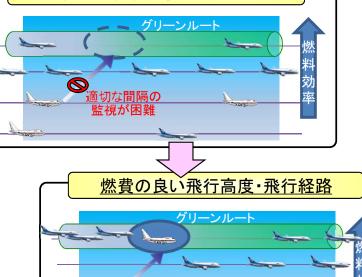


ICAO(国際民間 航空機関)、国際 標準化団体等

②管制の高度化による運航方式の改善

○管制システムの高度化など必要な事業を実施し、飛行 高度・飛行経路の選択自由度を向上させる。これにより、 飛行中の消費燃料の削減による運航の効率化を図ります。

従来の高度選択(限定的)

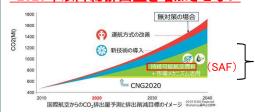


監視技術の高度化

③持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進

OICAOグローバル削減目標

-2020年以降総排出量を増加させない



目標達成の手段 (Basket of Measures)

②運航方式の改善

①新技術の導入(新型機材等) ③持続可能航空燃料(SAF)の活用

④市場メカニズム活用

国際航空のCO。削減枠組み: CORSIA※

削減幅が大きいSAFの活用が重要

対応策の検討

X Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

調査

国産SAFの普及促進

- 地産地消に向けたサプラ イチェーン構築のための 検討・調査
- CORSIA適格燃料化に向 けた検討・調査

モデル構築

SAFの円滑な利用のための環境整備

- 空港搬入における品質確認の円滑 化
- | ▶ サプライチェーンモデル構築

実証 兼 活用

SAFの導入・普及促進

- SAF混合率上限50%の引 き上げのための調査・実
- 飛行検査機へのバイオ ジェット燃料の活用



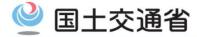


〈木質バイオマス〉





空港分野における脱炭素化の推進



「2050カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、日本の玄関口である空港の脱炭素化を推進する ため、あらゆる手段による取組を実施します。

「空港の」カーボンニュートラル化を加速さ せるため、①空港施設・空港車両からのCO2 排出削減に向けた照明・灯火のLED化や空 港車両のEV・FCV化、②航空機からのCO2排 出削減に向けたGPU利用等を促進します。

また、「空港による」カーボンニュートラル化 を開始するため、空港周辺地域との連携や 災害時のレジリエンス強化の観点も重視しつ つ、③空港の再エネ拠点化に向けて、太陽光 発電等の再エネ設備の導入を推進します。



空港の脱炭素化推進のイメージ

①空港施設・空港車両からのCO2排出削減



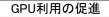
照明・灯火のLED化

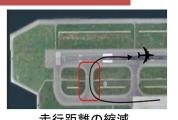


空港車両のEV-FCV化の促進(写真はEV車の一例)

②地上航空機からのCO2排出削減







走行距離の縮減





地方空港から拠点空港を経由した輸出の実証実験を実施し事業化の可能性を検証

<趣旨>

・実施地方からの輸送に空路を活用して、高付加価値な農林水産物・食品をより新鮮な状態で、より経済的に輸送するための 実証実験を行う

く実験概要>

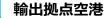
- ・対象とする農林水産物・食品は、コールドチェーンの必要性がある青果等
- ・輸送効率向上のため、複数品目の混載による輸送を行う
- ・国内線の機材はLCCの機材又はFSCの小型機を活用する
- ・コールドチェーンの確保に必要な資材 (保冷剤やコンテナ等) を工夫する ※最新技術の活用
- ⇒既存の輸出ルートと比較し、メリット(コスト、リードタイム等)が見込める新たな輸出ルートを構築

<検証事項>

輸送時間の短縮、コールドチェーンの確保、輸送コストの削減、事業の継続可能性

生産地

地方空港





















く実施時期等>

・時期:令和3年6月~令和4年3月 ・輸送ルート:仙台→関空→シンガポール

品名:ねぎ

析の活用

く想定されるメリット>

- ・輸送スケジュールの安定性
- ・輸送コストの削減
- ・多様な市場への輸出を実現

(参考) R1実証実験の概要

| 輸送ルート | 品名 | 輸送モデルのメリット・課題 | | |
|------------|---------|---|--|--|
| | | ・国際線が充実している拠点空港を経由することで多様な国への輸出可能性が広がる。 | | |
| 宮崎→成田→台湾 | | ・バルク積みの地方空港直接輸出ルートよりも高い輸送効率の輸送(ULD使用)ルートを開発。 | | |
| | ,,,, | ・牛肉の輸出はロットが多いため、小型機の貨物スペースの安定的な確保が必要。 | | |
| 新千歳→関空→マカオ | | ・海外空港トランジットより、利便性の高い輸送ルート(悪天候等トラブル発生時の対応)を開発。 | | |
| | オカニ(混載) | ・国内輸送過程での混載による積載効率の改善、輸送コストの低減により経済性が向上。 | | |
| | | ・カニの死亡率が高く採算性が悪いことから、保冷の改善、出荷するカニの選別等が課題。 | | |

関西国際空港 利用状況 (関西エアポート㈱提供)



【航空系】発着回数・旅客数ともに前年を上回ったものの、回復は限定的

発着回数・旅客数

COVID-19パンデミック発生直後の前年との比較では、

3空港合計の発着回数は24%増、旅客数は43%増。

ただし、COVID-19発生前との比較では、回復は限定的。

→ 国際旅客便·国際貨物便

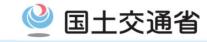
上期中、入国制限が継続し、旅客便の運航便数・旅客数ともに大きな回復には至らず。一方、国際貨物便は、旅客便の減小に伴う貨物輸送スペースの不足を補うため増加し、過去最高便数を記録。

→ 3空港国内旅客便

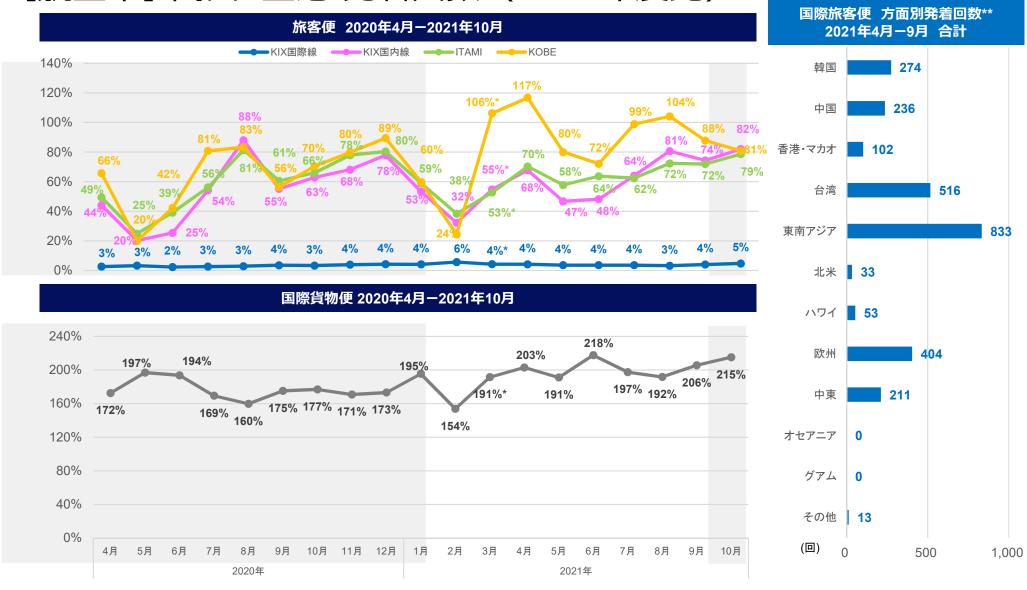
相次ぐ感染波の到来と緊急事態宣言の発令により、航空旅客需要の本格的な回復には至らず。前年同期比では、ワクチン接種率の上昇に伴い連休を中心に人の移動が徐々に回復し、3空港とも運航便数・旅客数ともに増加。

| | 2019年度 上期 | 2020年度 上期 | 2021年度 上期 | 前年差 | 前年比 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|-----|-------|
| 発着回数(万回) | 19.1 | 7.6 | 9.4 | 1.9 | +24% |
| 関西国際空港 | 10.6 | 2.8 | 3.3 | 0.5 | +19% |
| 大阪国際空港 | 7.0 | 3.7 | 4.7 | 0.9 | +25% |
| 神戸空港 | 1.6 | 1.0 | 1.4 | 0.4 | +39% |
| 航空旅客数(万人) | 2,644 | 350 | 502 | 151 | +43% |
| 関西国際空港 | 1,635 | 88 | 142 | 54 | +61% |
| 国際線 | 1,276 | 6 | 12 | 6 | +89% |
| 日本人旅客 | 398 | 2 | 5 | 3 | +106% |
| 外国人旅客 | 867 | 4 | 6 | 3 | +75% |
| 国内線 | 359 | 82 | 130 | 48 | +59% |
| 大阪国際空港 | 839 | 220 | 288 | 69 | +31% |
| 神戸空港 | 170 | 43 | 72 | 29 | +69% |

関西国際空港 利用状況 (関西エアポート㈱提供)



【航空系】 関西3空港 発着回数(2019年度比)



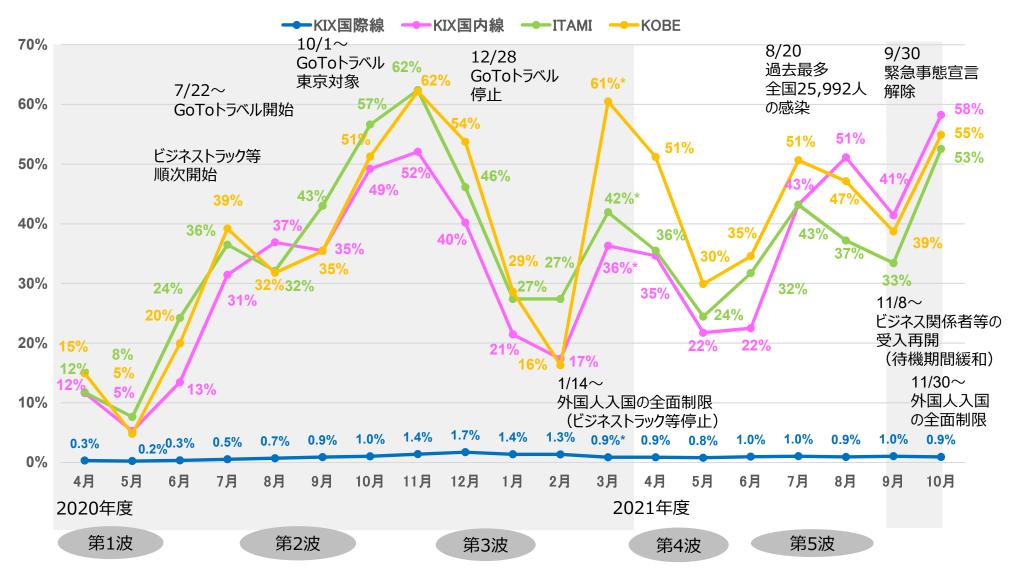
^{* 2020}年3月はすでに新型コロナウイルスによる影響を受けていたため、2021年3月は2018年度比(2019年3月比)で記載

^{**}国際旅客便には、貨物輸送を目的とする運航が一部含まれる



【航空系】 関西3空港 旅客数(2019年度比)

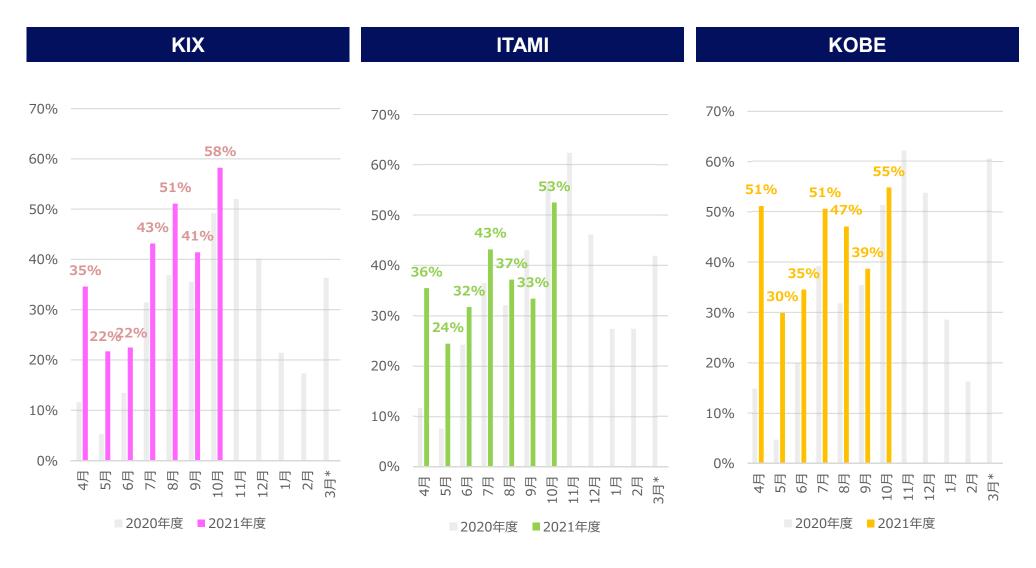
2020年4月一2021年10月



関西国際空港 利用状況 (関西エアポート㈱提供)



【航空系】 関西3空港 国内線旅客数(2019年度比)



^{*2019}年度(2020年)3月はすでに新型コロナウイルスによる影響を受けていたため、2020年度3月は2018年度比(2019年3月比)で記載

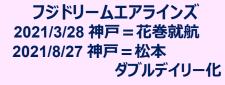


【航空系】直近のネットワーク拡大

国際線

| 航空会社 | 地点 | 期間 | 内容 |
|---------|---------------|-------|-------------|
| フハエマー | ヘルシンキ | 10月2日 | 週3便で運航再開 |
| フィンエアー | ヘルシンキ | 冬期中 | 週7便まで段階的に増便 |
| タイ国際航空 | バンコク(スワンナプーム) | 冬期開始時 | 週2 → 5便 |
| エミレーツ航空 | ドバイ | 11月3日 | 週4 → 5便 |

国内線





日本トランスオーシャン航空 2021/4/29 関西 = 宮古



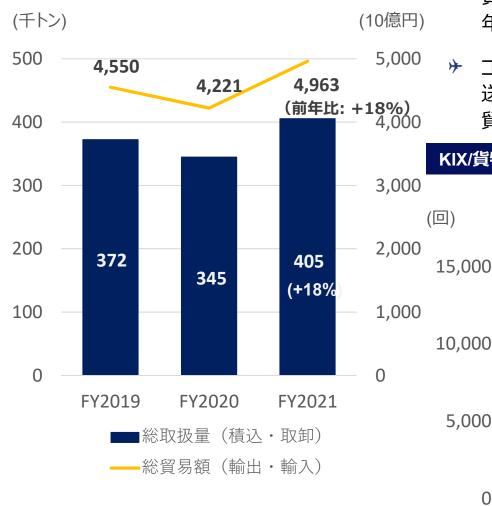
Peach 2021/7/1 関西 = 女満別 8月・9月はコロナ前2019年を 上回る便数を運航





【国際貨物】発着回数・貨物量・貿易額

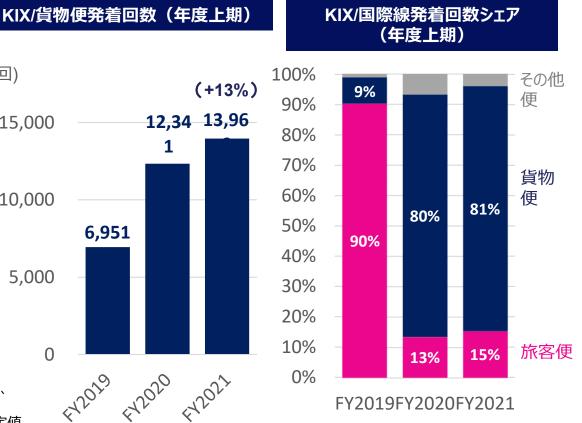
KIX/貨物量·貿易額(年度上期推移)



- 旅客便運休による貨物輸送力確保のため、昨年度に引き続き 貨物便・旅客機利用の貨物便の発着回数が高水準となっており、 年度上期の発着回数としては過去最高を記録した。
- コロナ禍でも好調なEコマースや、海上輸送の混乱による航空輸 送への振替、ワクチンを含めた医薬品の輸送等により、貨物量・ 貿易額も昨年度および2019年度を上回った。

6,951

0



*貿易額(税関発表):2021年9月は速報値、2021年8月は輸出確報値、 輸入9桁速報値

その他の2021年各月分は確報値、2020年は確々報値、2019年以前は確定値