

# 新型コロナウイルス感染症による 近畿における物流への影響(航空)

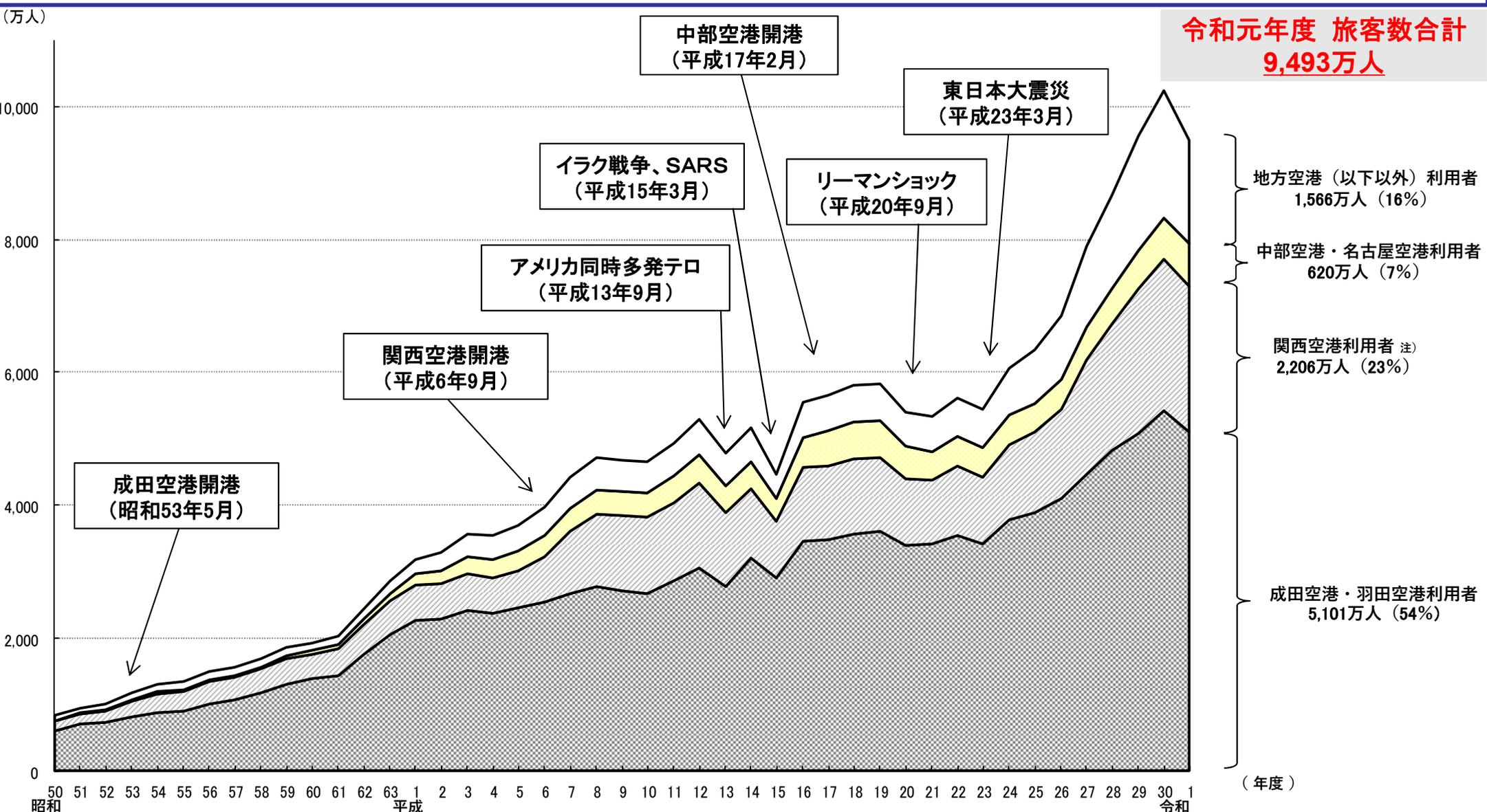
---

大阪航空局 空港部

# 我が国の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。
- 令和元年度においては、首都圏空港（羽田空港と成田空港）の利用者数が全体の5割を占めている。

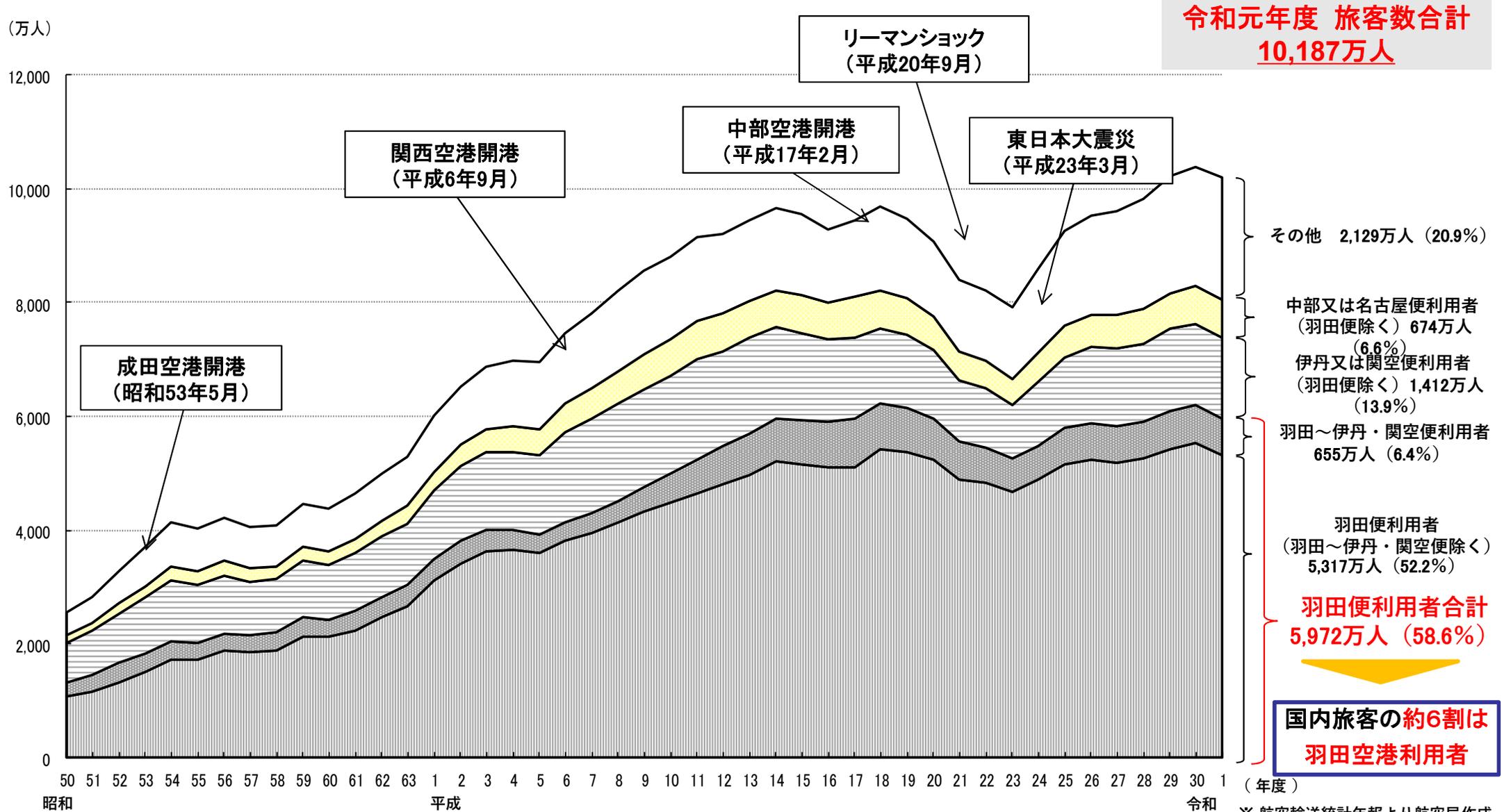
**令和元年度 旅客数合計**  
**9,493万人**



※ 国土交通省資料より作成 注) 関西空港開港以前は、伊丹空港における利用者数を示す。

# 我が国の国内航空旅客輸送の動向

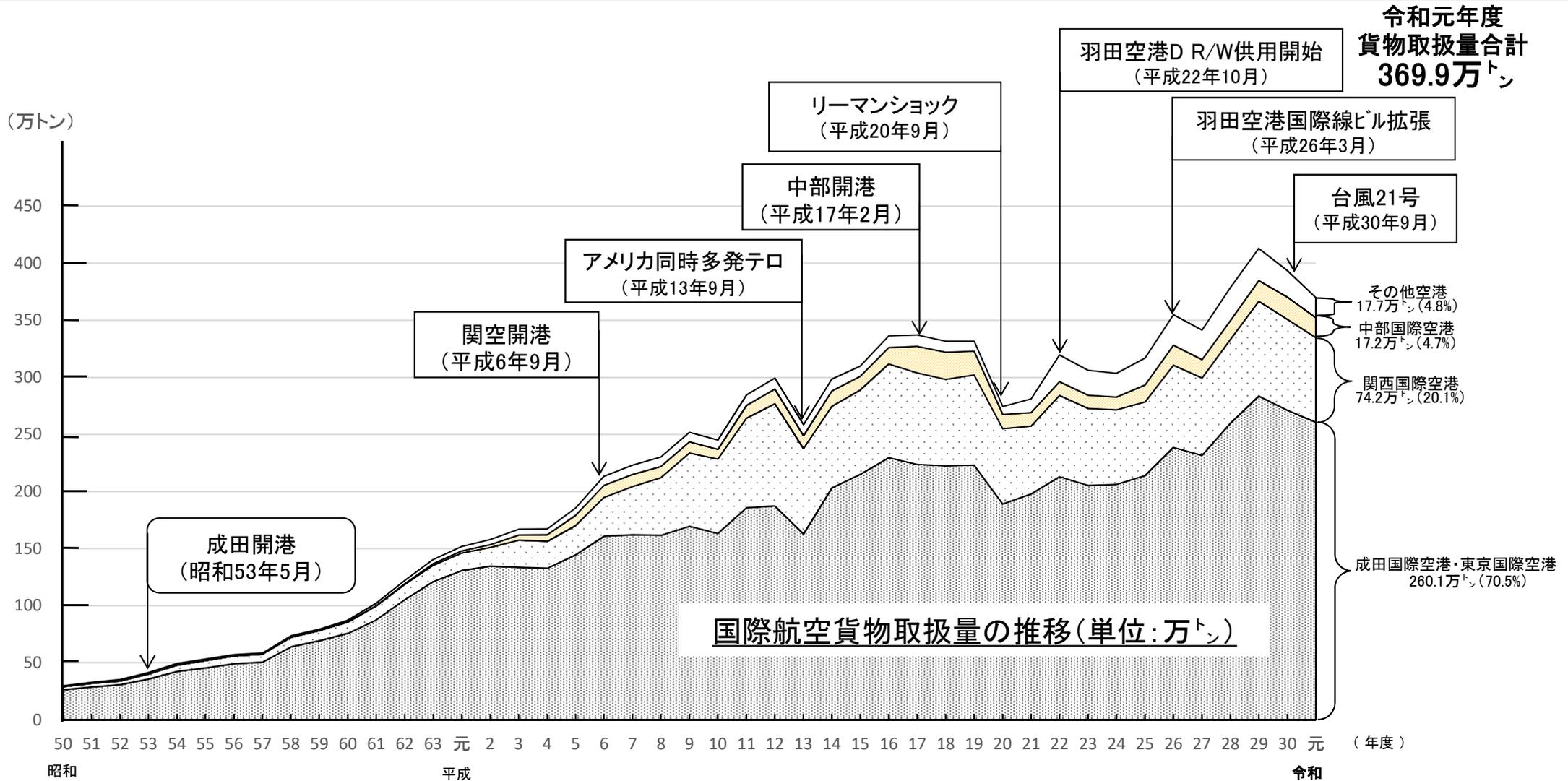
- 我が国の国内航空旅客数は、平成20年のリーマン・ショック等による世界的な景気後退、平成23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、その後のLCC参入等により増加に転じ、平成29年度に1億人を突破した。
- **国内全体の利用者の約6割は羽田便の利用者である。**



※ 航空輸送統計年報より航空局作成

# 我が国の国際航空貨物輸送の動向

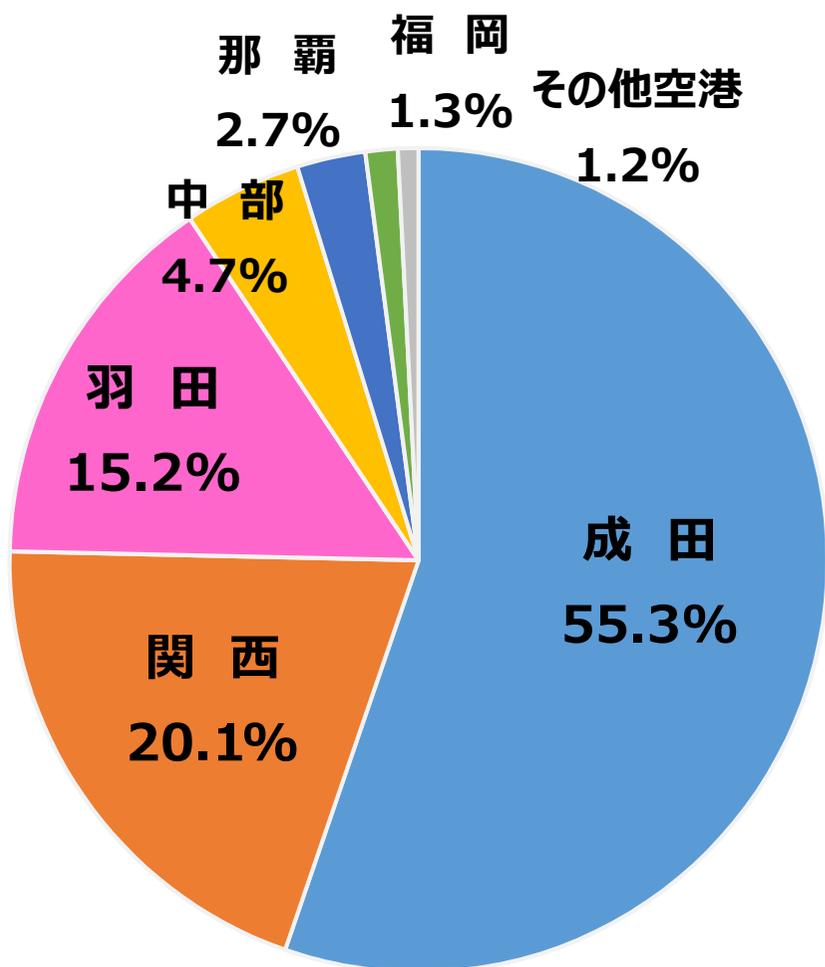
- 我が国の国際航空貨物取扱量は、平成13年の米同時多発テロや平成20年のリーマン・ショックによる落ち込みから回復し、近年は増加傾向にあったものの、H29年度をピークに大規模自然災害の発生や米中貿易摩擦の影響等により減少に転じた。
- 首都圏空港（羽田空港と成田空港）の航空貨物取扱量は全体の7割を占めている。



注1) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。  
 注2) 中部国際空港開港以前は、名古屋空港における貨物量を示す。

○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（55.3%）、関西（20.1%）、羽田（15.2%）で全体の90%近くを占めている。

## 令和元年度 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)	令和元年度計 (前年度比)	輸出 (対前年度比)	輸入 (対前年度比)
成田 (55.3%)	2,045,279 ↓ (96%)	953,728 ↓ (90%)	1,091,551 ↑ (102%)
関西 (20.1%)	742,155 ↓ (93%)	333,452 ↓ (85%)	408,703 ↑ (101%)
羽田 (15.2%)	562,354 ↓ (97%)	261,582 ↓ (95%)	300,771 ↓ (98%)
中部 (4.7%)	172,313 ↓ (89%)	82,305 ↓ (81%)	90,008 ↓ (97%)
那覇 (2.7%)	100,024 ↓ (83%)	48,903 ↓ (83%)	51,121 ↓ (83%)
福岡 (1.3%)	46,999 ↓ (75%)	20,554 ↓ (68%)	26,436 ↓ (81%)
その他空港 (0.8%)	30,112 ↓ (62%)	18,818 ↓ (61%)	11,313 ↓ (64%)
計 (100.0%)	3,699,236 ↓ (94%)	1,719,342 ↓ (88%)	1,979,903 ↓ (99%)

○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る。

令和元年度路線別取扱量（上位5路線）

順位	空港別	貨物重量(万トン)
1	羽田－福岡	14.5万トン
2	羽田－新千歳	13.4万トン
3	羽田－那覇	12.4万トン
4	羽田－伊丹	6.5万トン
5	伊丹－那覇	3.2万トン

**令和元年度  
取扱量合計  
155.4万トン**

H30.9  
台風21号

その他空港  
76.2万トン(49.0%)

中部圏空港  
(中部+名古屋)  
1.8万トン(1.1%)

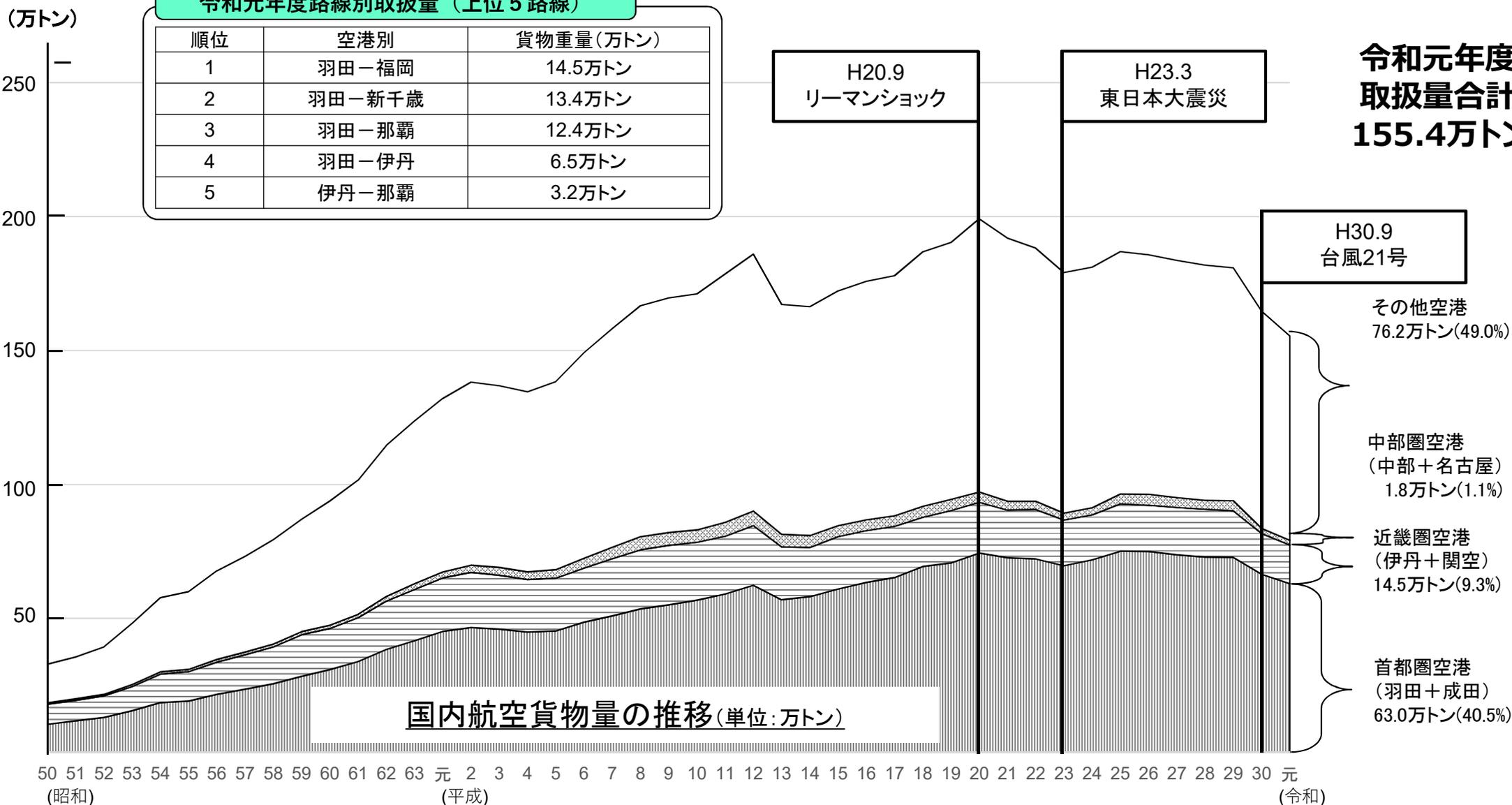
近畿圏空港  
(伊丹+関西)  
14.5万トン(9.3%)

首都圏空港  
(羽田+成田)  
63.0万トン(40.5%)

H20.9  
リーマンショック

H23.3  
東日本大震災

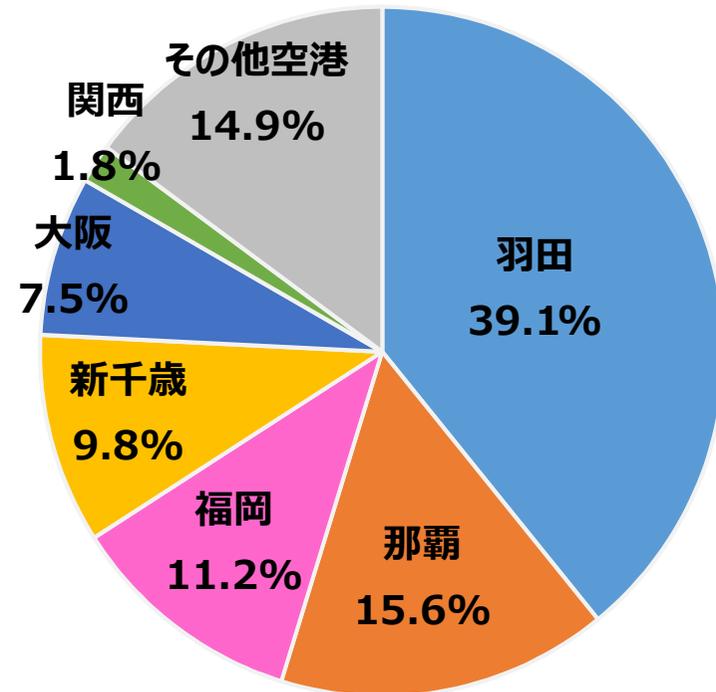
国内航空貨物量の推移(単位:万トン)



※ 航空輸送統計年報より航空局作成

○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39.1%を占める。

## 令和元年度 国内航空貨物空港別取扱量



空港別取扱量

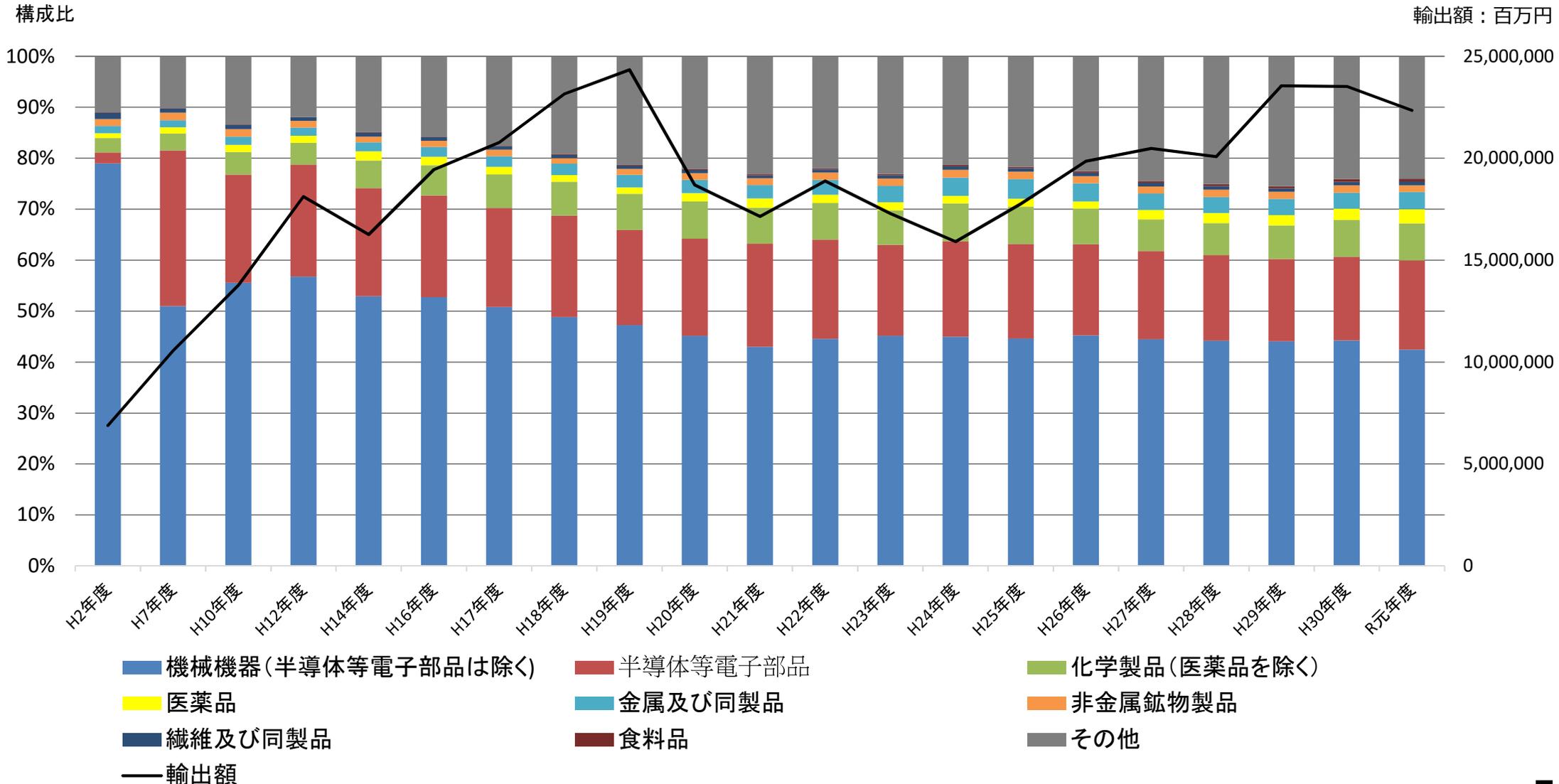
単位:t

空港名(シェア)	令和元年度計(前年度比)	発 貨物(対前年度比)	着 貨物(対前年度比)
羽田 (39.1%)	608,469 ↓ (95%)	288,200 ↓ (95%)	320,269 ↓ (95%)
那覇 (15.6%)	242,714 ↓ (94%)	105,393 ↓ (95%)	137,321 ↓ (93%)
福岡 (11.2%)	173,673 ↓ (95%)	98,339 ↓ (96%)	75,334 ↓ (94%)
新千歳 (9.8%)	152,962 ↓ (92%)	70,764 ↓ (90%)	82,198 ↓ (94%)
大阪 (7.5%)	116,591 ↓ (94%)	55,946 ↓ (96%)	60,645 ↓ (93%)
関西 (1.8%)	28,247 ↑ (101%)	13,904 ↑ (103%)	14,343 ↓ (100%)
その他空港 (14.9%)	231,650 ↓ (94%)	144,607 ↓ (93%)	87,043 ↓ (96%)
計 (100.0%)	1,554,306 ↓ (94%)	777,153 ↓ (94%)	777,153 ↓ (94%)

出典:「航空輸送統計年報」(国土交通省)より作成

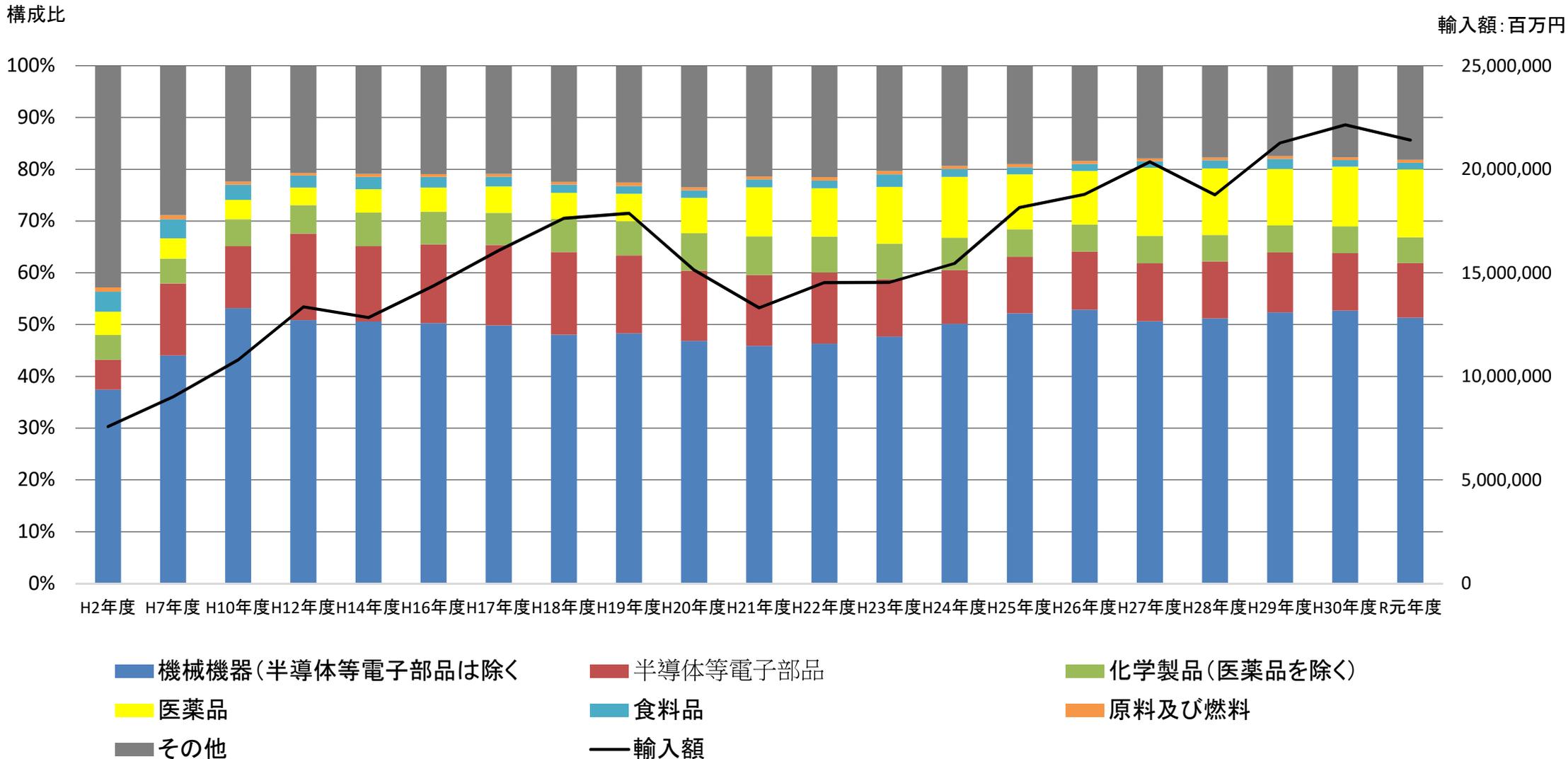
# 我が国の国際航空貨物主要商品（輸出・金額構成比）

- 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。

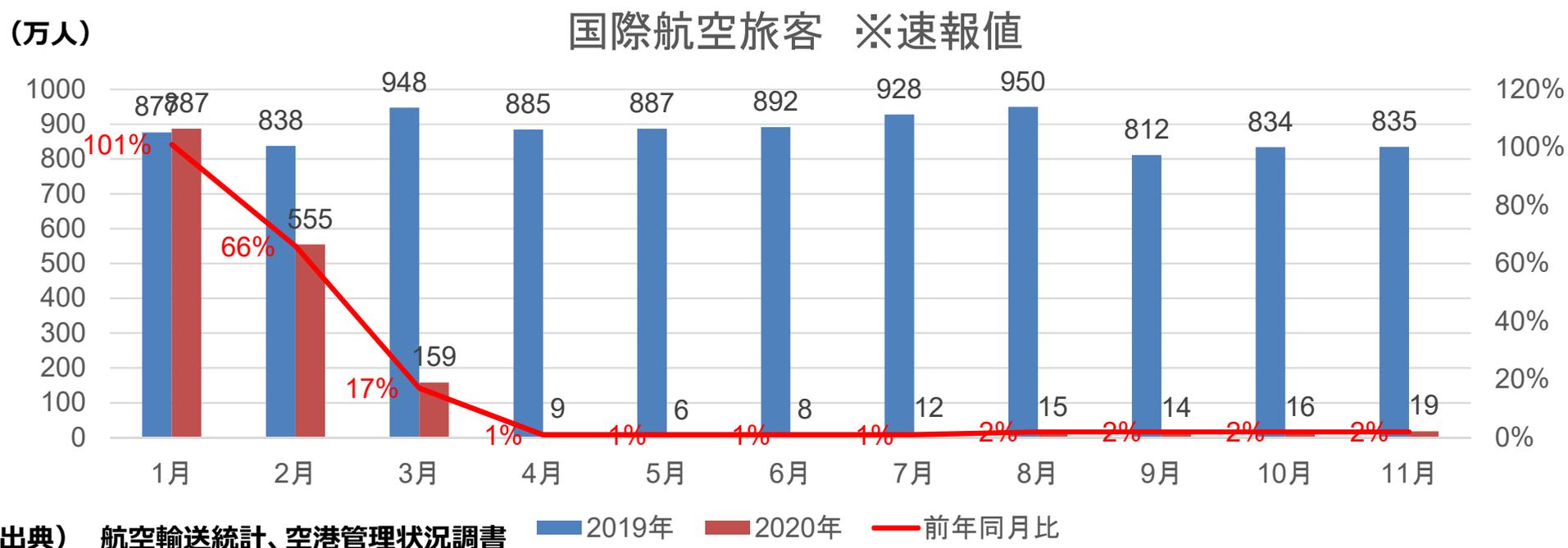
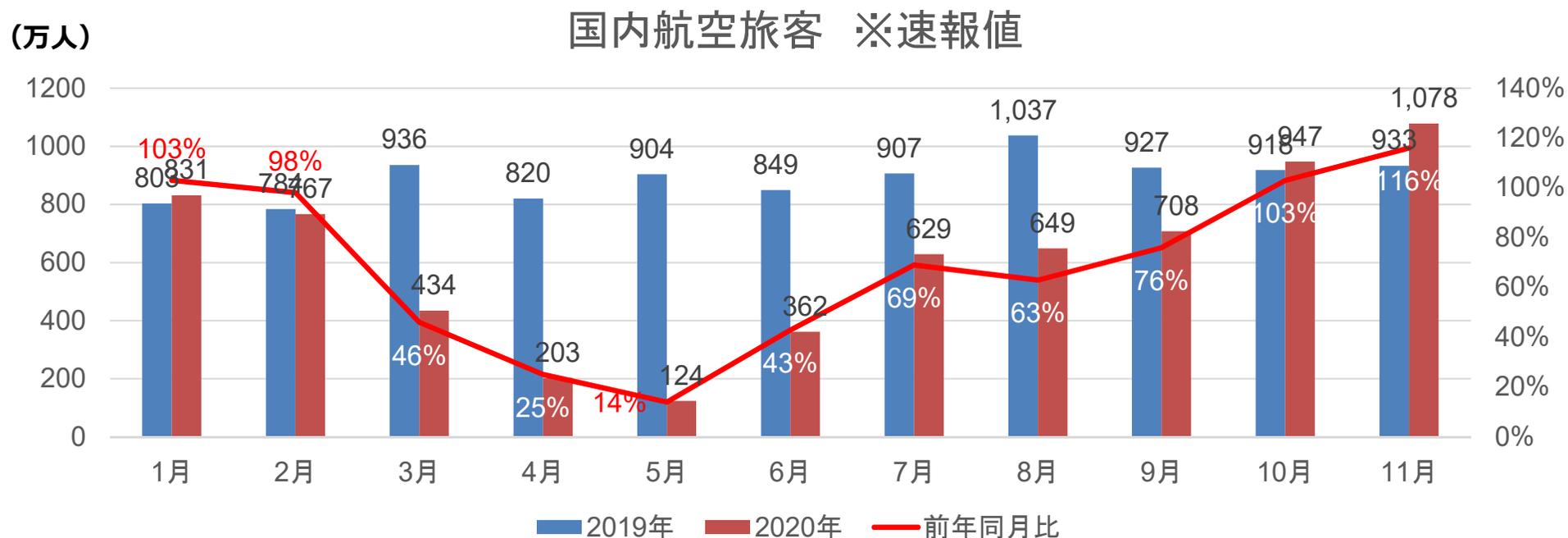


# 我が国の国際航空貨物主要商品（輸入・金額構成比）

○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）が約50%を占めているが、近年は医薬品の扱い金額が増えている。



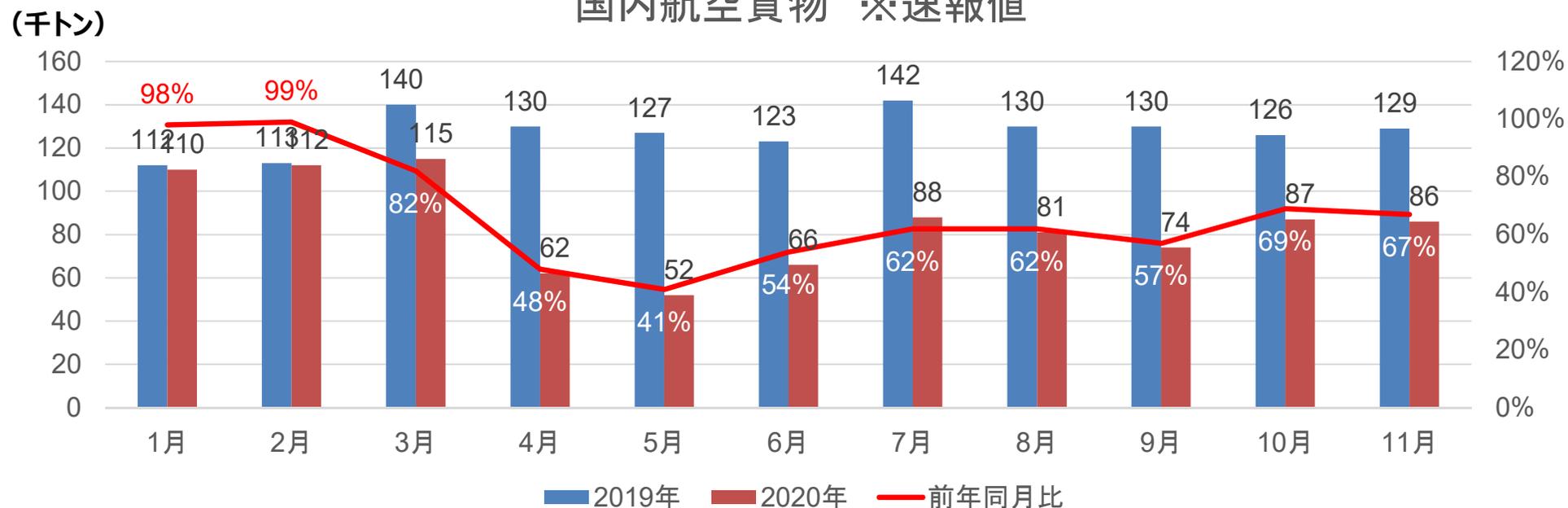
# 航空旅客輸送量の推移



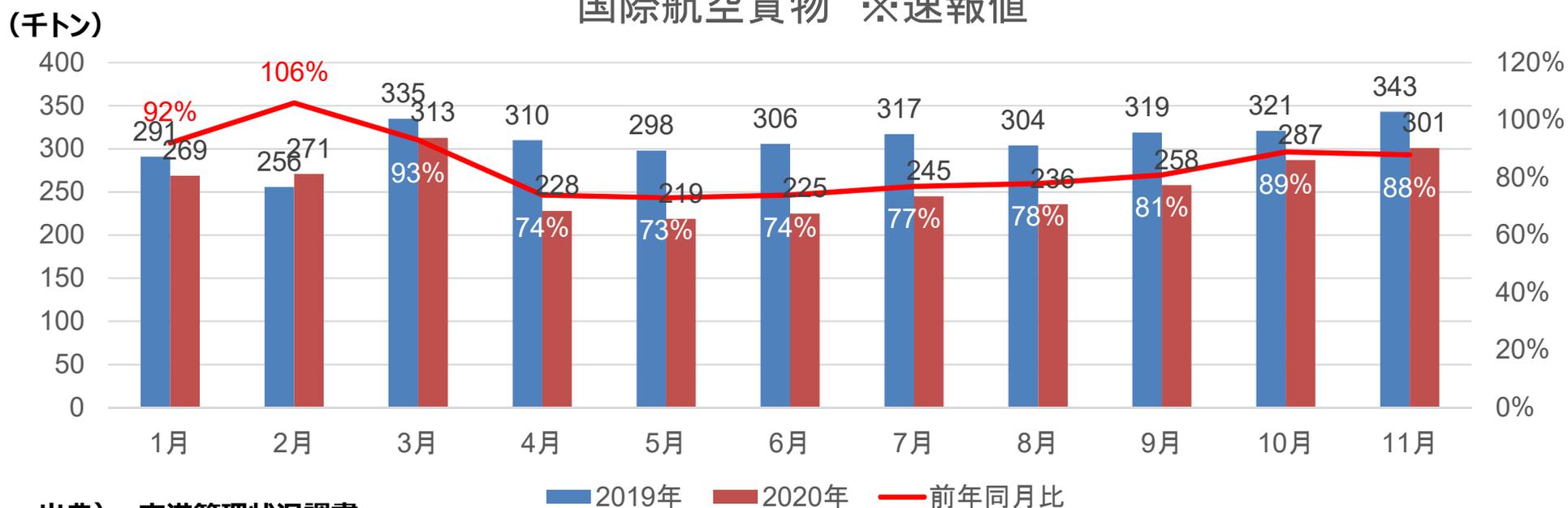
出典) 航空輸送統計、空港管理状況調書

# 航空貨物輸送量の推移

## 国内航空貨物 ※速報値



## 国際航空貨物 ※速報値



# 航空局の取組(旅客機の客室内での貨物運送実施)

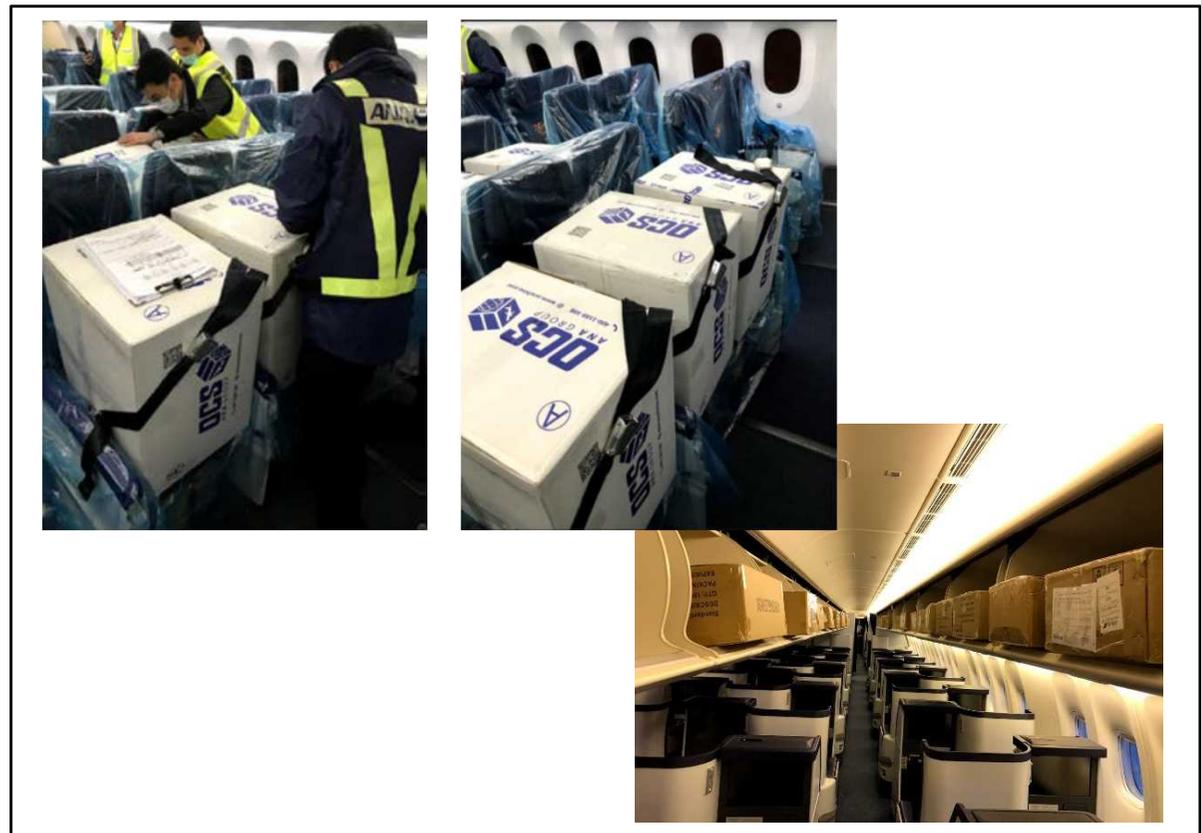
出典: コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ(R2.10.28公表) 4. 1) ③

- これまで、旅客機の客室内で貨物運送を行うことは想定しておらず、基準等は設けられていなかった。
- 新型コロナウイルスの影響による貨物需要の増大に対応するため、諸外国における対応を参考に、旅客機の客室内での貨物運送を実施できるよう認可することとしている。
- 認可にあたっては、航空機の客室内に貨物を搭載する方法や緊急時の対応手順等をあらかじめ航空局が確認する。

## 客室内貨物運送実施にあたって 航空会社がマニュアルに定めた事項例

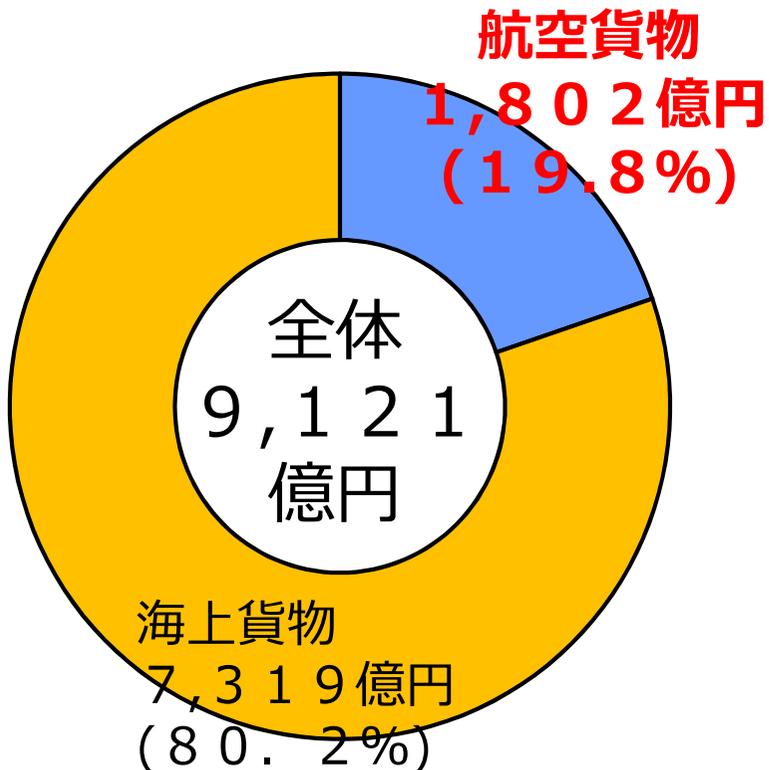
- ✓ 座席1席当たりの重量制限
- ✓ 座席に搭載する貨物の重心の高さの制限
- ✓ 貨物の固定方法(固縛方法や非常用装備品へのアクセスを妨げないこと等)
- ✓ 貨物運送を行うための添乗者の搭乗
- ✓ 貨物からの発煙・発火等緊急時等緊急時の対応手順

## 航空会社における客室内貨物運送風景

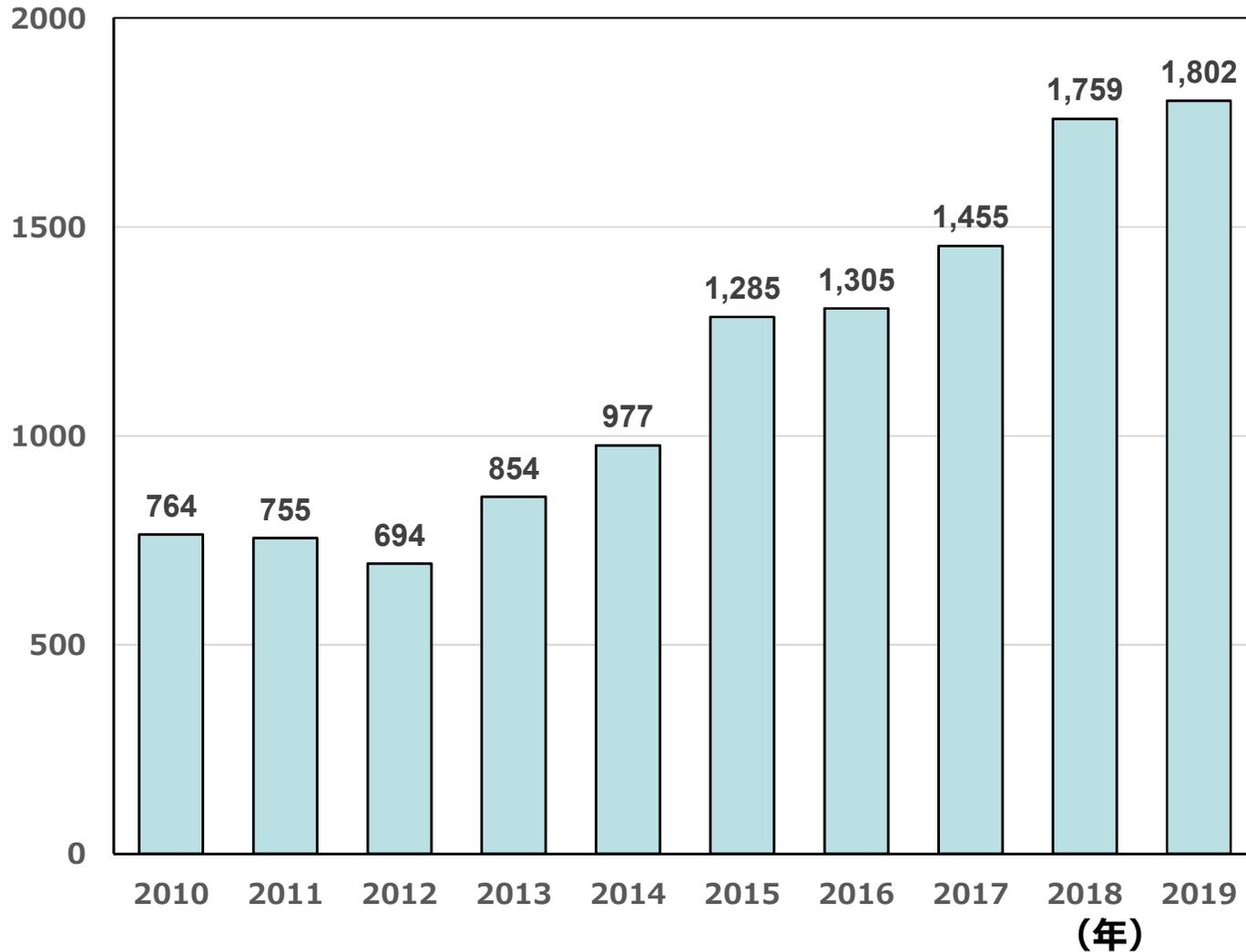


○アジアを中心に拡大する世界の食市場を我が国に取り組んでいくため、政府全体で、農林水産物・食品の輸出力強化に取り組んでいるところであり、2030年に農林水産物・食品の輸出額5兆円目標の達成を目指している。

【2019年農林水産物・食品の  
運送形態別の割合】 (億円)

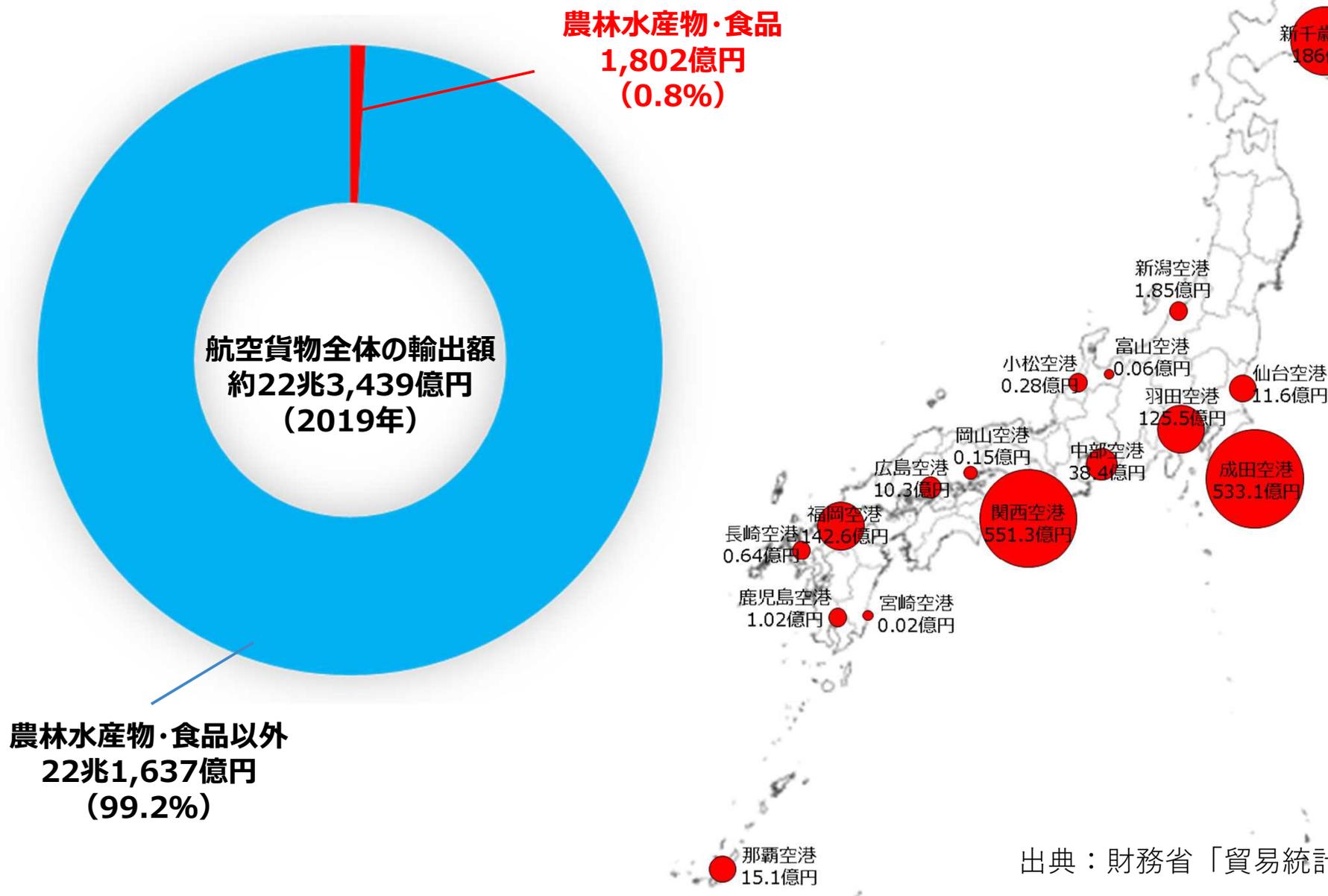


【航空輸送による農林水産物・食品の輸出額推移】



出典：財務省「貿易統計」を基に国土交通省航空局作成

## 2019年 航空貨物輸出額に占める農林水産物・食品の割合



出典：財務省「貿易統計」より航空局作成

○政府全体で物流施策の総合的・一体的な推進を図るための中期ビジョンとして、1997年(H9年)から「総合物流施策大綱」を策定してきている。(現行版は平成29年7月28日に閣議決定)

○本大綱に基づき今後推進すべき具体的施策を「プログラム」として取りまとめており、毎年その実施状況を検証。

## 総合物流施策大綱における航空局対象箇所

### 3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現 (= 支える)

～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

#### (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

##### ③航空輸送の機能強化

首都圏空港等拠点空港における機能強化、国際航空貨物の国内輸送の円滑化等による航空物流の利便性向上を図る。また、使用機材の小型化の進展に対応し、ベリースペースを用いた航空輸送力の確保について検討する。

## 総合物流施策推進プログラムにおける航空局対象箇所

※総合物流施策大綱を推進するための具体的な施策

#### (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

##### 3) 航空輸送の機能強化

##### オ) 農林水産物・食品を輸出するための航空輸送力の確保【新規】

アジアを中心に拡大する世界の食市場を我が国に取り込んでいくため、政府全体で農林水産物・食品の輸出力強化に取り組んでいるところである。特に地方空港において、就航機材の小型化による貨物輸送スペースの減少が進んでいることから、より一層の航空輸送力の確保を図るため、LCC等の小型機を活用しつつ、地方空港から輸出拠点空港を経て、農林水産物・食品を輸出するための効果的な一貫輸送モデルを確立する。【国土交通省】

[31] 農林水産物・食品を輸出するための効果的な一貫輸送モデルの計画数  
KPI【2016年度 0計画 → 2020年度 2計画】

○産地が連携して取り組む大ロット・高品質・効率的な輸出を後押しするため、港湾や空港の具体的な利活用等の方策、輸出のための集荷等の拠点となる物流施設の整備・活用、海外におけるコールドチェーンの拠点整備・確保の方策を検討する。

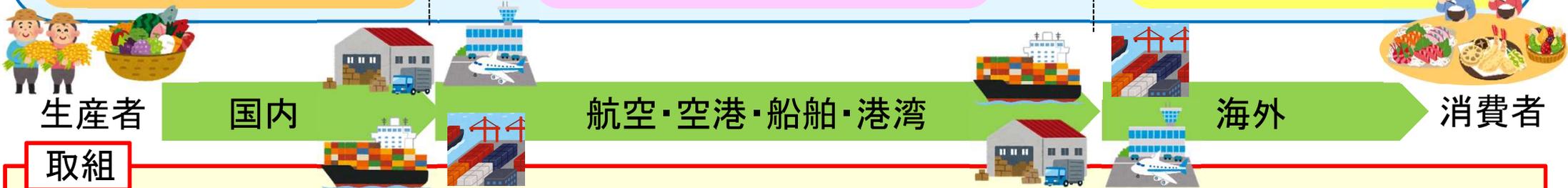
## 課題

④ 《サプライチェーン全体》  
 ・輸出農林水産物・食品の生産、流通に関するデータの蓄積が不十分  
 → データを活用した効率的な物流サービスの提供が困難

①  
 ・十分な量の農林水産物・食品が集まらず、出荷単位が小ロット  
 ・荷姿がバラバラ  
 → コスト高、物流対応困難

②  
 ・農林水産物・食品の輸出、受入に対応した物流施設が少ない  
 → 輸出用の加工ができない、適切な温度管理ができない

③  
 ・温度管理等のコールドチェーンの重要性に対する輸出先の認識不足、取組不足  
 → 商品の劣化



## 取組

①  
 ・生産者による出荷単位の大ロット化、外装等の標準化  
 ・物流総合効率化法を活用し、輸送網の集約、輸配送の共同化、モーダルシフト等を支援

②  
 ・農林水産物・食品の輸出の拠点となる港湾施設等の機能強化を推進  
 ・高機能冷凍・冷蔵コンテナを用いた輸送等に係る実証事業を実施  
 ・拠点空港（成田空港等）の機能強化により、輸出促進に係る取組みを下支え  
 ・地方空港からの輸出力強化に向けた実証事業を実施

③  
 ・官民ファンド（JOIN）によるコールドチェーン物流など、物流事業者の海外投資を支援  
 ・我が国発のコールドチェーン物流サービスの国際標準等の普及促進

④ 《サプライチェーン全体》  
 ・輸出貨物（農林水産物・食品）等に係るデータ連携基盤を構築

出典：関西エアポート(株)資料

→ COVID-19の世界的感染拡大の影響を受け、3空港合計の発着回数は前年比60%減、旅客数は87%減

## → 国際旅客便

各国及び日本政府の出入国制限の拡大にともない、減便・運休が相次いだ。旅客需要は上期を通じて、本国帰還者を中心に最低限の移動に留まった。

## → 3空港国内旅客便

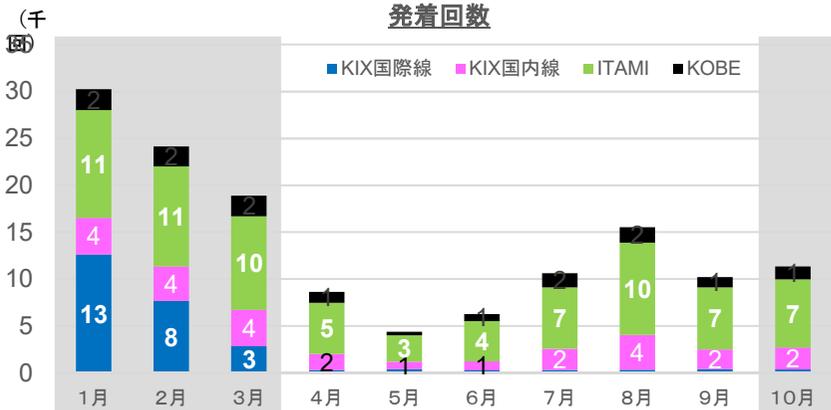
COVID-19の国内感染拡大と移動自粛の影響を大きく受け、3空港の発着回数・旅客数は前年を大きく下回った。緊急事態宣言下にあった5月を底に回復基調にあったが、7月下旬から8月上旬にかけての国内感染者数増加で回復が一時鈍化。が、9月の連休時期の復便もあり、その後旅客数は回復傾向に戻りつつある。

	2019年度 上期	2020年度 上期	増減	%
発着回数(万回)	19.1	7.6	(11.6)	-60%
関西国際空港	10.6	2.8	(7.8)	-74%
大阪国際空港	7.0	3.7	(3.3)	-47%
神戸空港	1.6	1.0	(0.5)	-34%
航空旅客数(万人)	2,644	350	(2,295)	-87%
関西国際空港	1,635	88	(1,547)	-95%
国際線	1,276	6	(1,270)	-99.5%
日本人旅客	398	2	(396)	-99.4%
外国人旅客	867	3	(864)	-99.6%
国内線	359	82	(277)	-77%
大阪国際空港	839	220	(620)	-74%
神戸空港	170	43	(128)	-75%

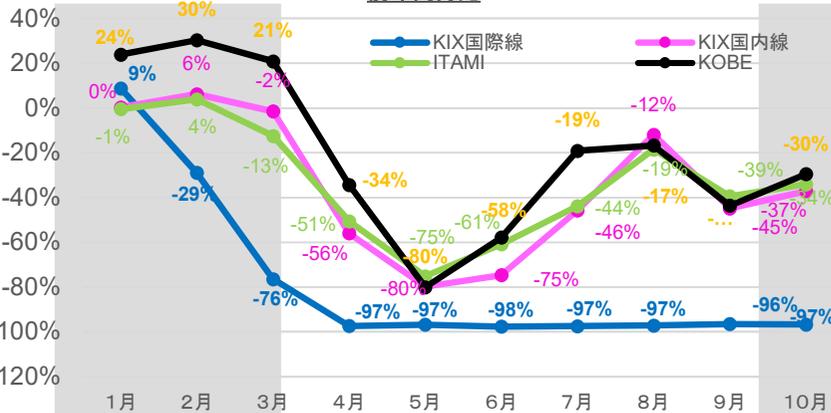
出典：関西エアポート(株)資料

## 旅客便 (2020年1月 - 10月)

### 発着回数

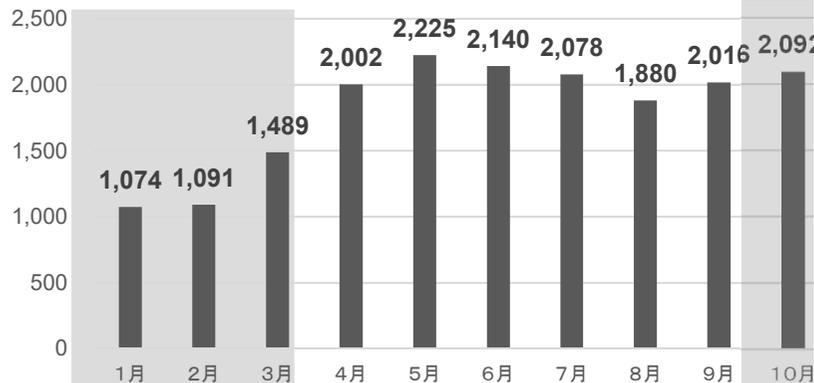


### 前年同月比

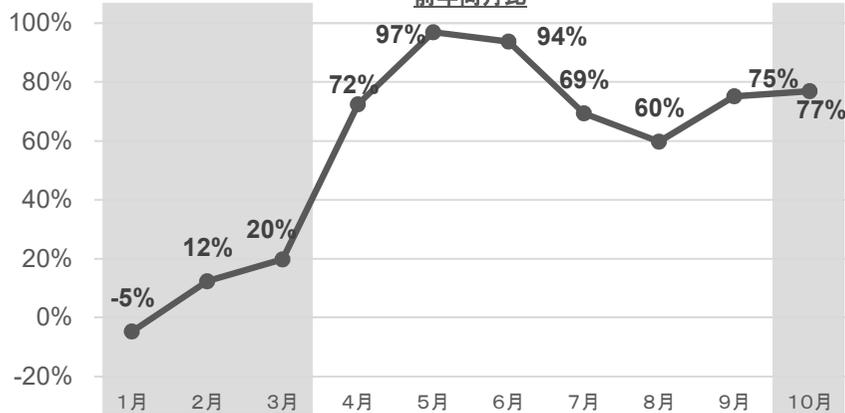


## 国際貨物便 (2020年1月 - 10月)

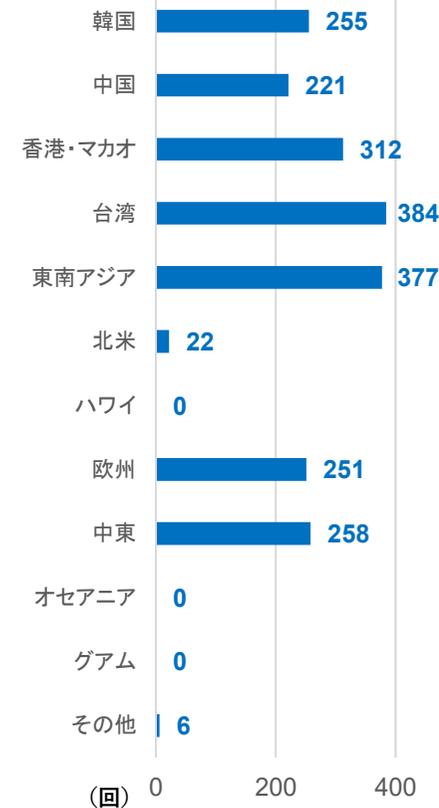
### 発着回数



### 前年同月比



## 国際旅客便 方面別発着回数 (2020年4月 - 9月 合計)

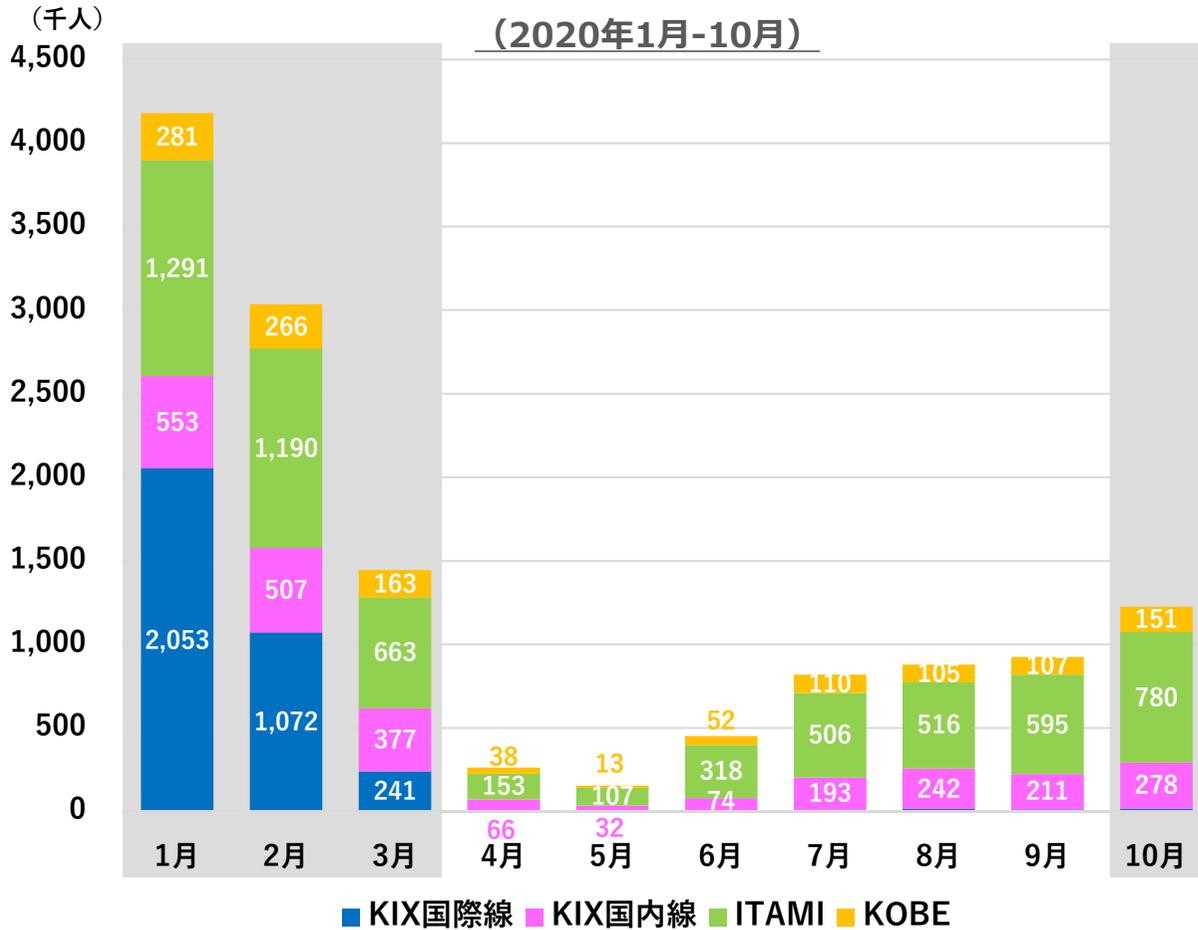


\*国際旅客便には、貨物輸送を目的とする運航が一部含まれる

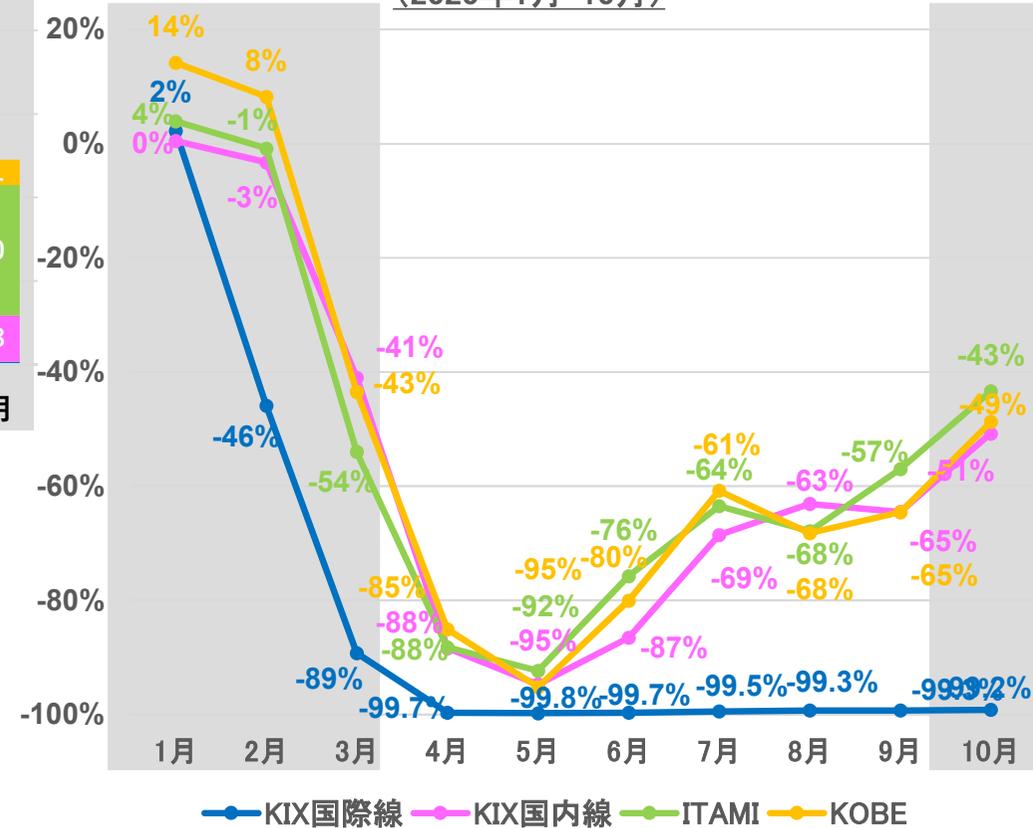
出典：関西エアポート(株)資料

旅客数

(2020年1月-10月)

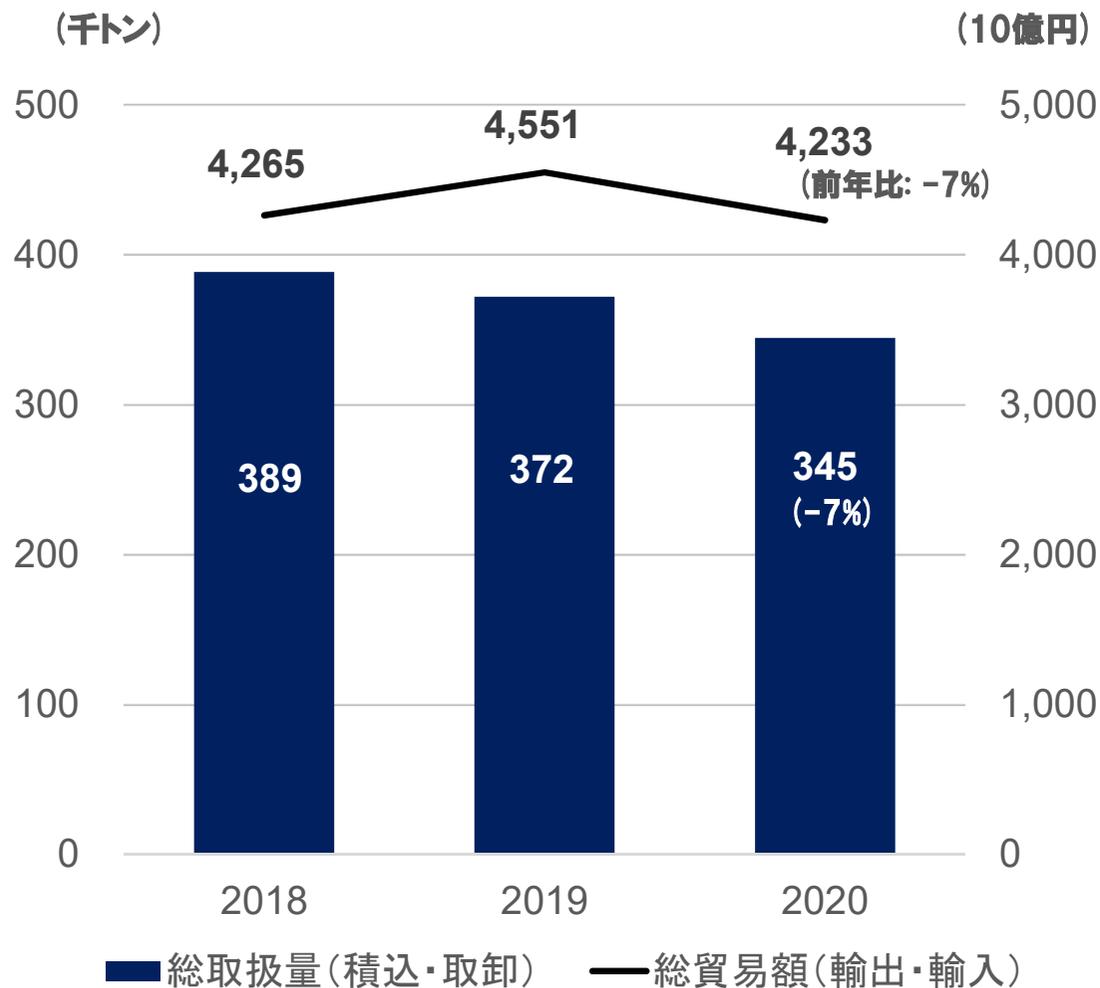


旅客数 前年同月比  
(2020年1月-10月)



出典：関西エアポート(株)資料

## KIX/貨物量・貿易額（年度上期推移）



✦ 貨物量は減少しているが、旅客便の運休で旅客機ベリーの貨物輸送が急減、貨物輸送力を確保するため貨物便の発着回数が大幅に増加



✦ FedExの発着回数は大幅に増え、杭州圓通・順豊といった中国系エクスプレスも多く運航、ルフトハンザ・カーゴも新型機材を導入(20Wから)

## KIX/貨物便発着回数（年度上期推移）

