

航空輸送の状況等について

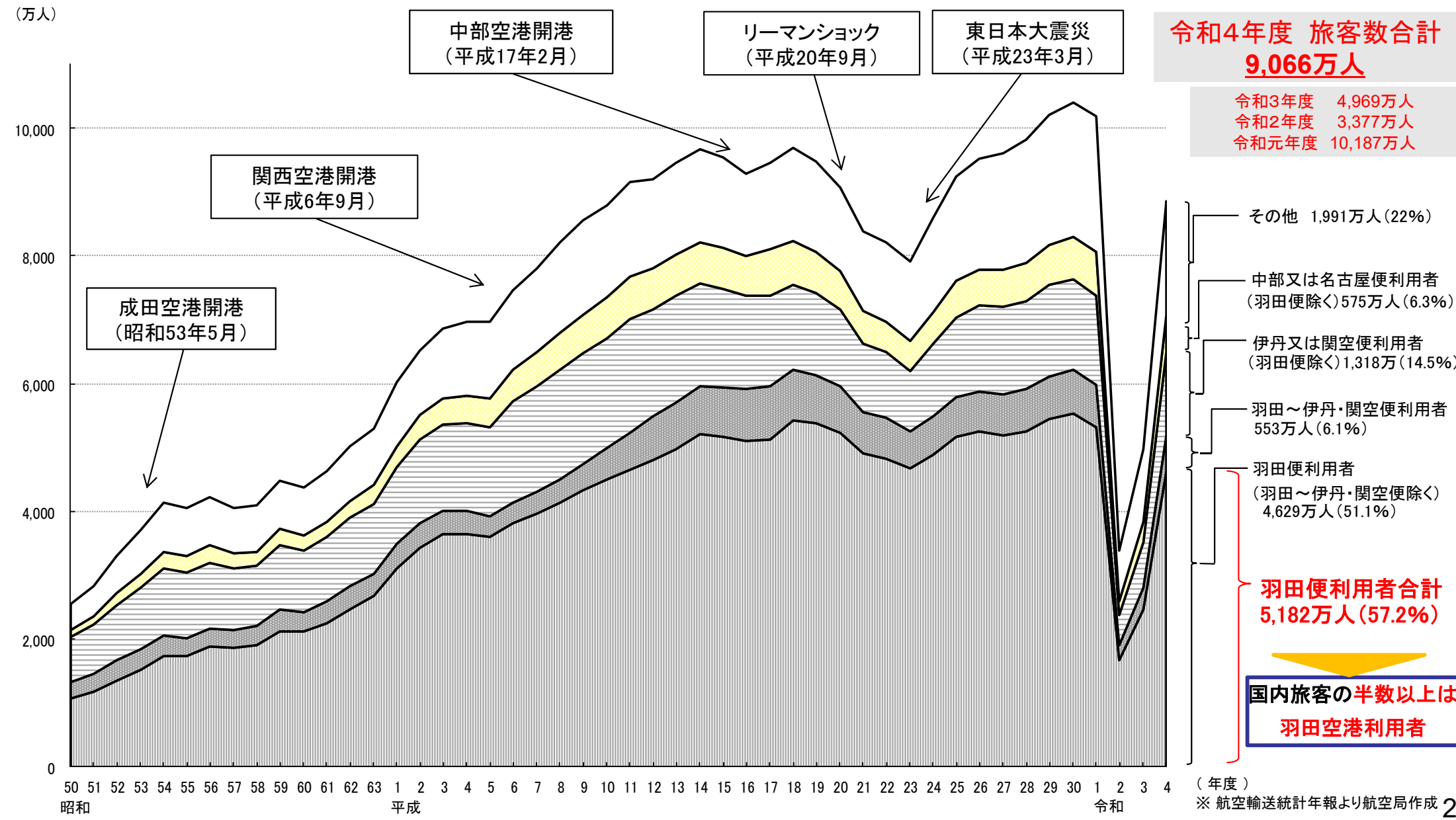
国土交通省 大阪航空局
令和6年2月

西日本の空を支える
大阪航空局



国内航空旅客輸送の動向

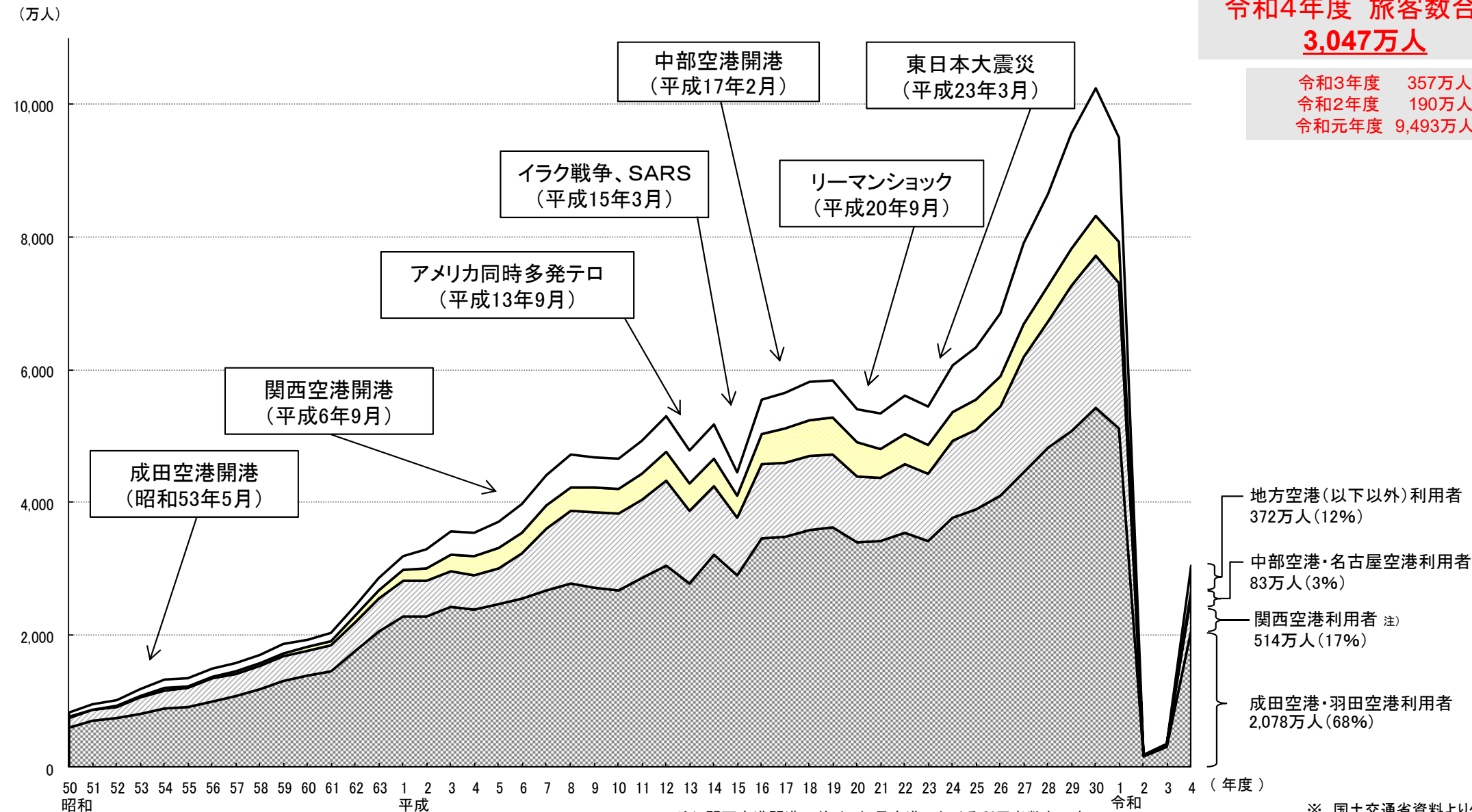
- 我が国の国内航空旅客数は、平成20年のリーマン・ショック等による世界的な景気後退、平成23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、その後のLCC参入等により増加に転じ、平成29年度に1億人を突破した。
- **令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、令和3年度以降は再び増加に転じている。**



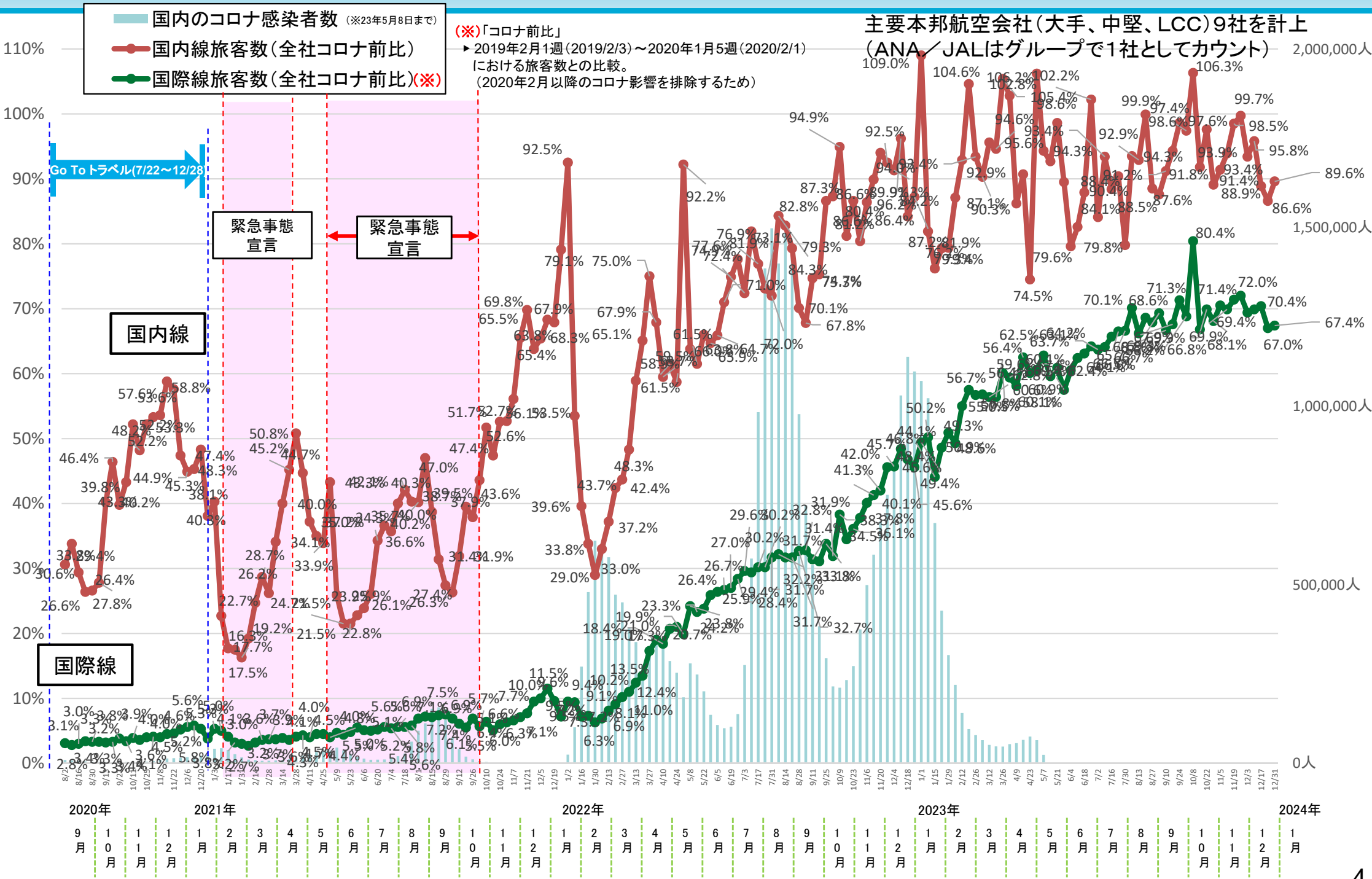
- 我が国の国際航空旅客数は、平成13年以降、米同時多発テロ、リーマンショック、東日本大震災の発生ごとに一時的な落ち込みが見られるが、近年においてはLCCの参入や訪日外国人旅行者の増加等により増大傾向にあり、平成30年度に1億人を突破した。
- 令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、令和3年度以降は再び増加に転じている。

令和4年度 旅客数合計
3,047万人

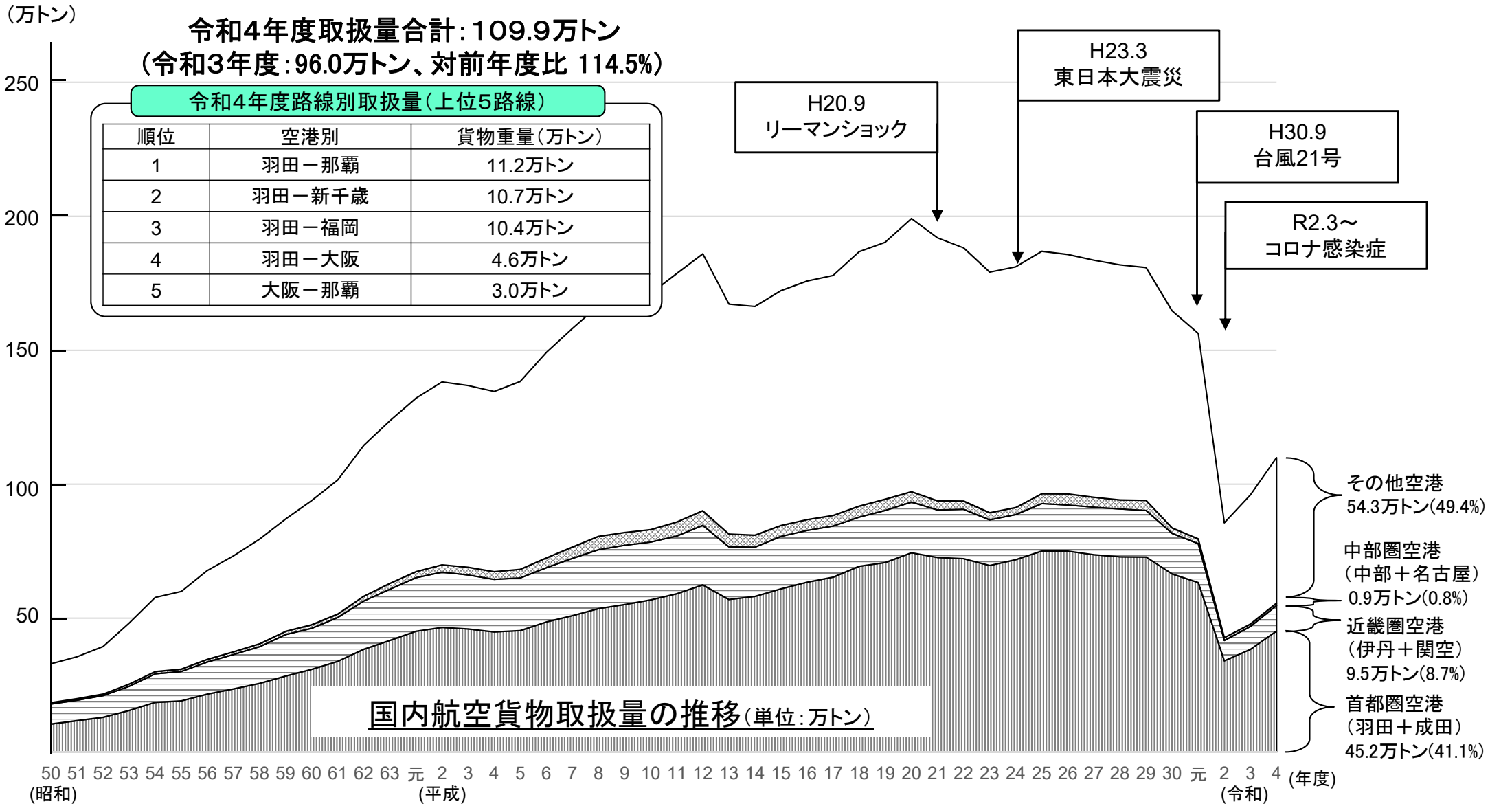
令和3年度 357万人
令和2年度 190万人
令和元年度 9,493万人



本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移

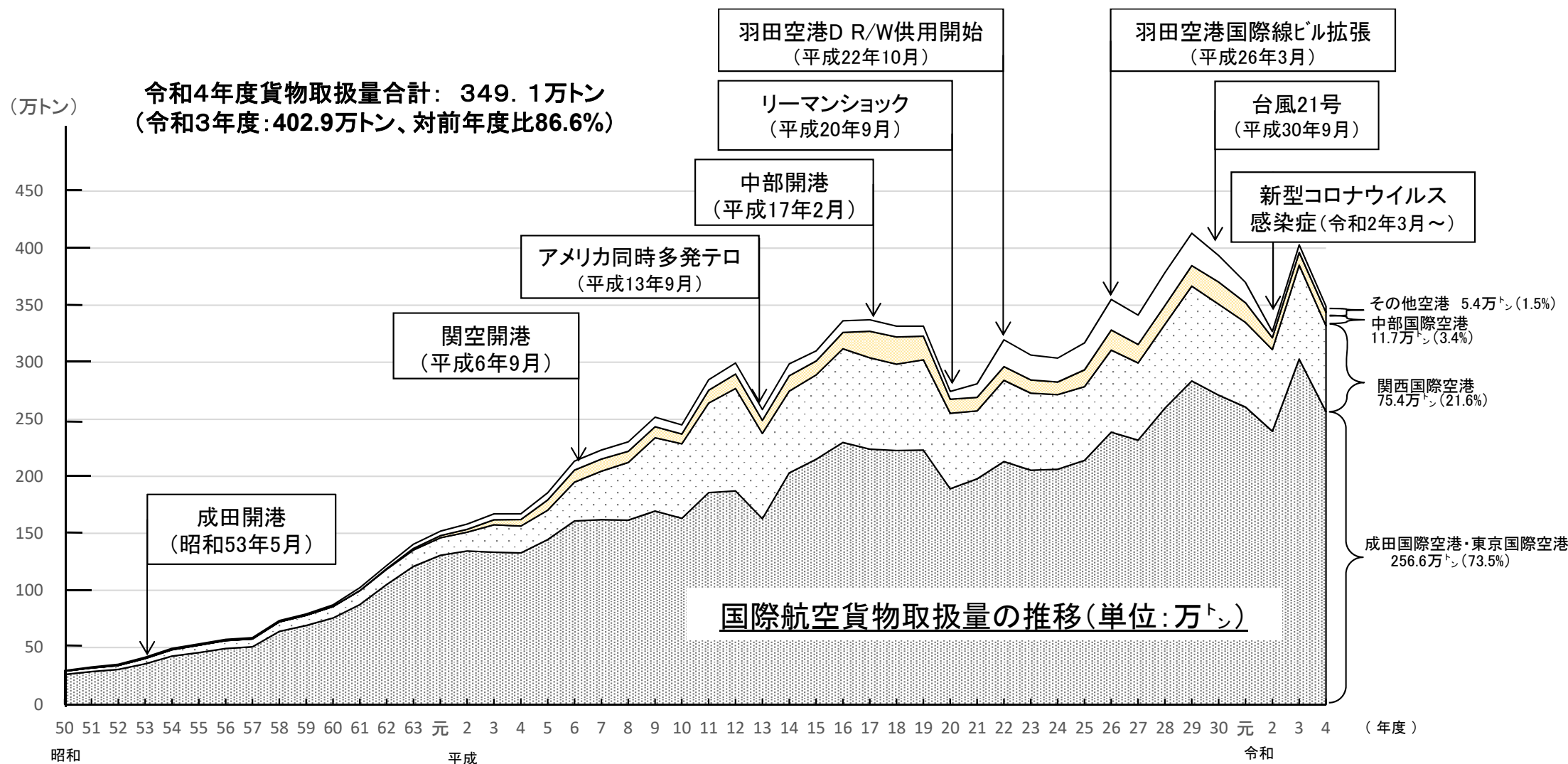


○ 我が国の国内航空貨物取扱量は、機材小型化や路線撤退等に伴い平成20年度をピークに減少。
羽田空港の航空貨物取扱量増加の影響等により回復に転じたものの、ここ数年は減少ぎみであり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の流行の影響により大幅に減少。令和3年度からは貨物需要の高まりを受けて回復。



※ 航空輸送統計年報(国内定期航空空港間貨物流動表)より作成

- 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・増加し、平成29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、さらに新型コロナウイルス感染症の流行の影響により減少。令和3年度は貨物需要の高まりを受けて増加したが、令和4年度は海運の正常化や中国経済の停滞などを受け減少。
- 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7.3割を占めている。



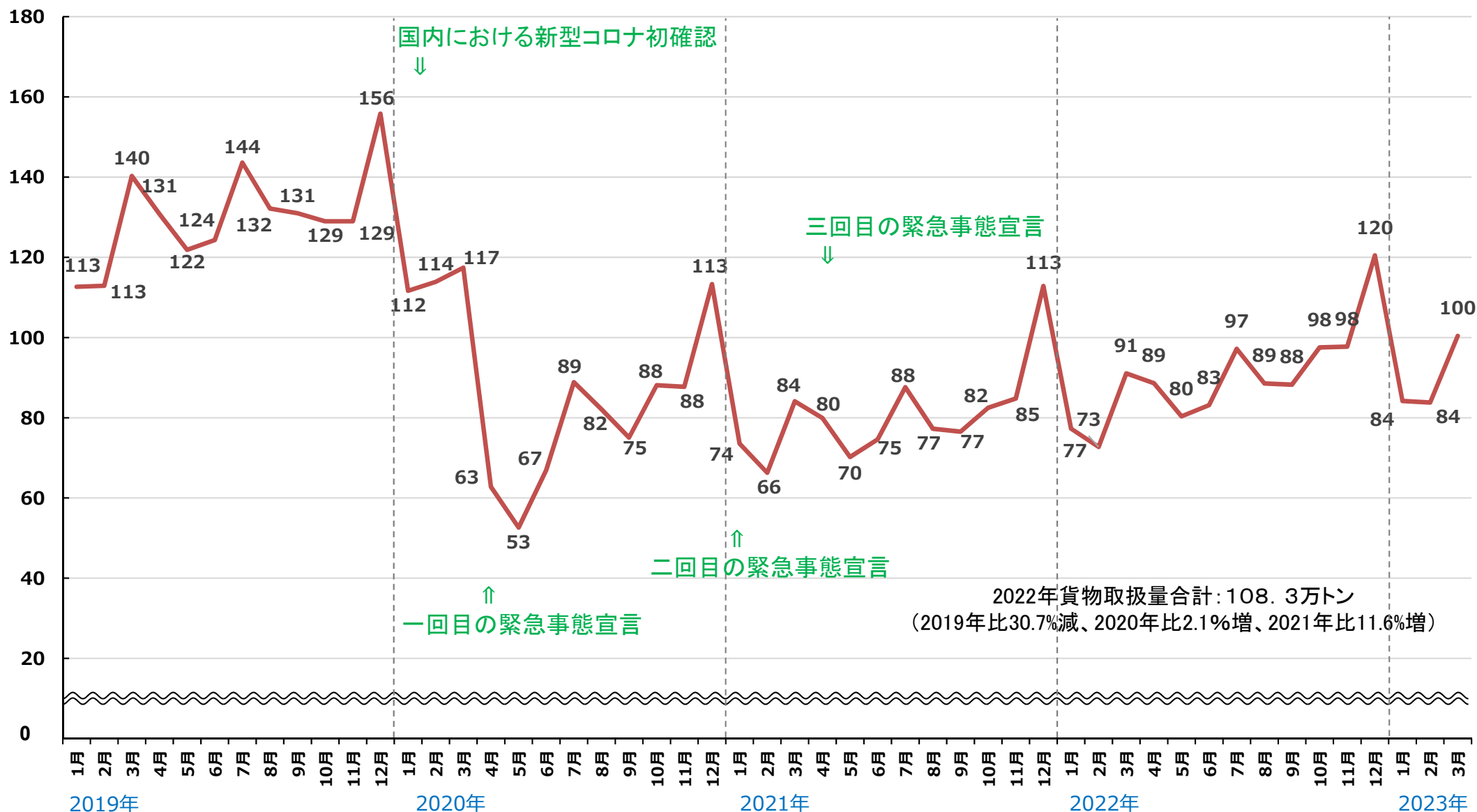
注1) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。

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。

出典) 空港管理状況調査より作成

国内航空貨物取扱量(コロナ前後の月別推移)

(千トン)

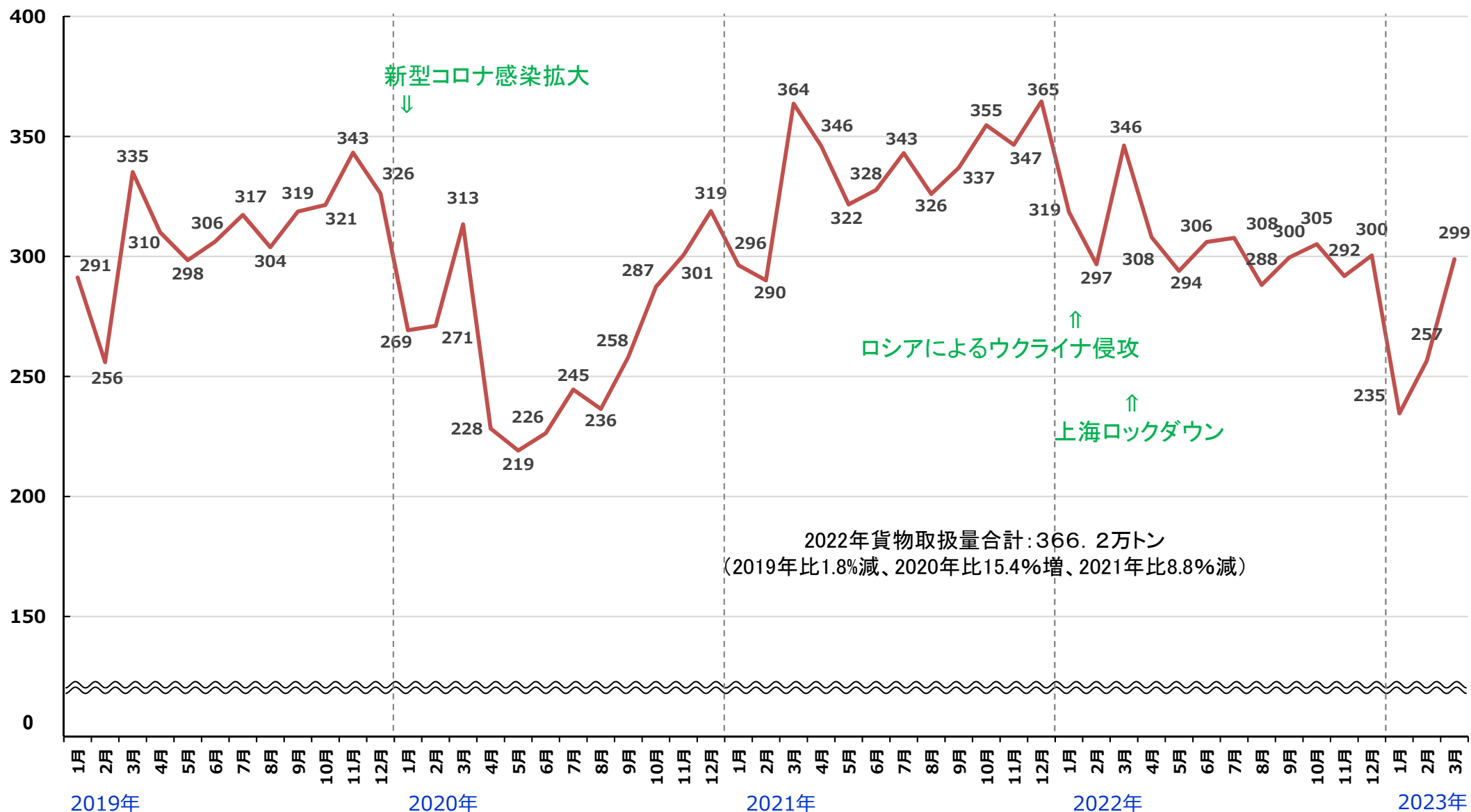


注) 航空貨物取扱量とは、積込量及び取卸量の合計値である

出典) 国土交通省資料(空港管理状況調書)より作成

国際航空貨物取扱量(コロナ前後の月別推移)

(千トン)

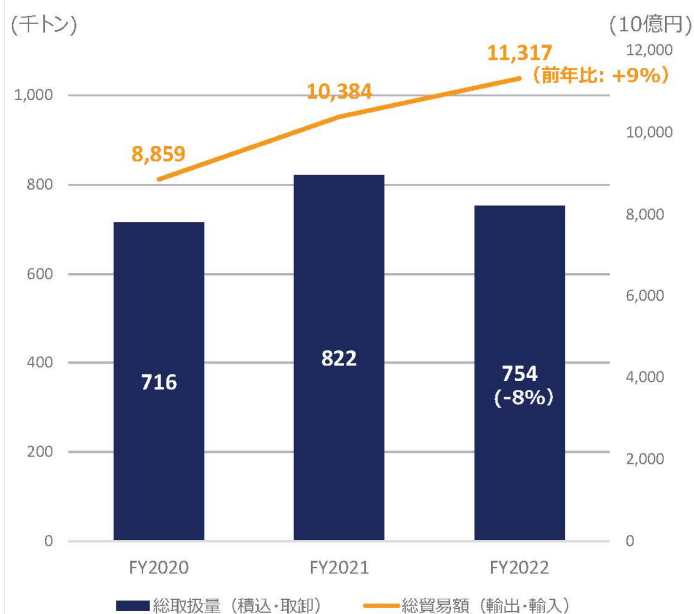


関西空港の2022年度 輸送状況について

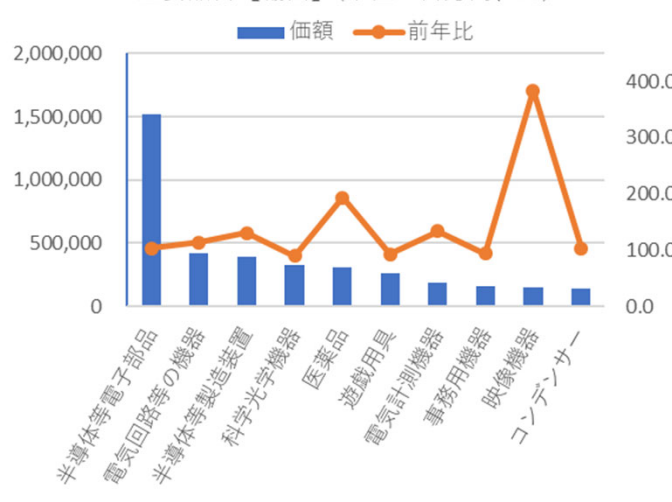
【国際貨物の状況】

- ✈ 旅客便の急速な回復に伴う貨物輸送スペースの増加により、貨物便・旅客機利用の貨物便の発着回数は減少傾向にはあるものの、2020年度比では依然高水準を維持。
- ✈ 貨物取扱量は前年度比較で減となったものの、貿易額は医薬品や半導体関連等の増加の他、引き続きE-commerce関連の需要等が好調なこともあり、2020年度を上回った。

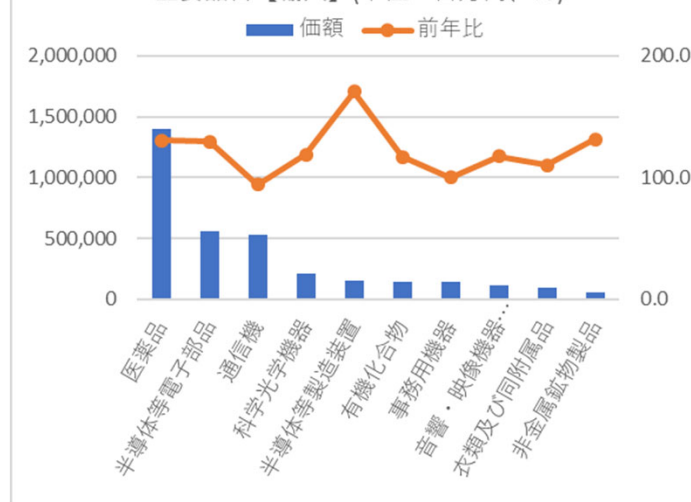
KIX/貨物量・貿易額



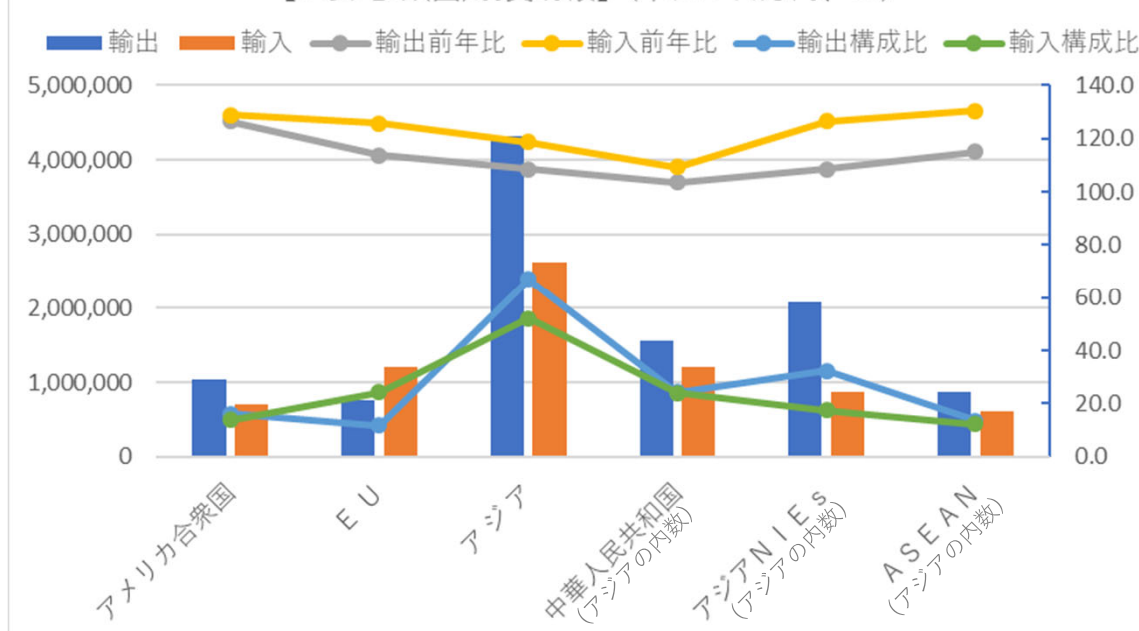
主要品目【輸出】(単位: 百万円、%)



主要品目【輸入】(単位: 百万円、%)



【主要地域(国)別貿易額】(単位: 百万円、%)



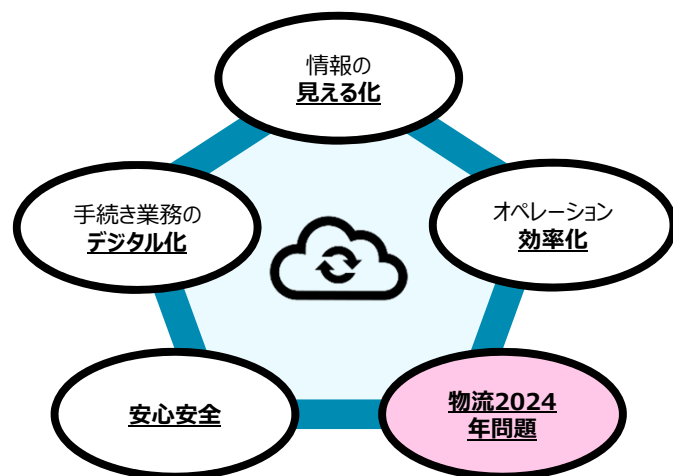
『KIX Cargo Cloud（キックスカーゴクラウド）』

輸入貨物引取時のトラックマネジメントシステムを構築。
関西国際空港の貨物エリアで使用する共通プラットフォームとして運用開始を予定。

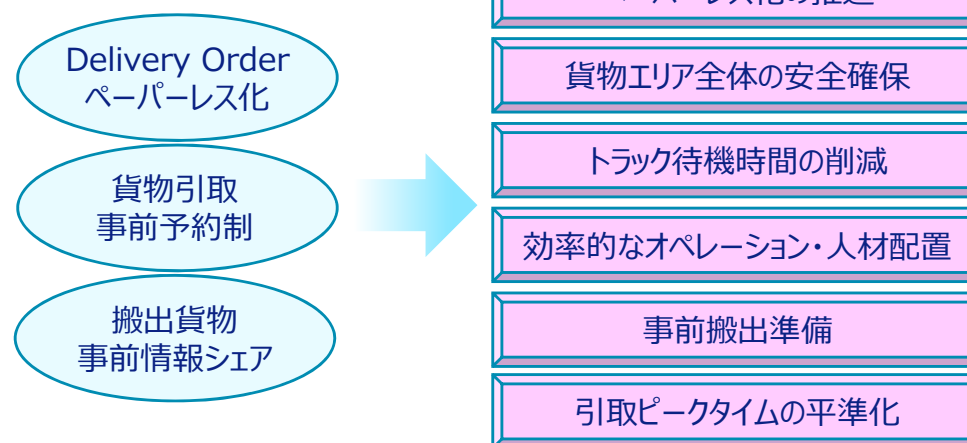
貨物ハンドリング現場におけるペーパーレス化・デジタル化を推進するとともに、事前の引取情報共有により貨物搬出をスムーズにし、空港内におけるトラック待機（搬出待ち）時間を削減。

貨物引取の事前予約制は、日本国内空港においては初の取り組みとなる。

○ KIX Cargo Cloudの目的



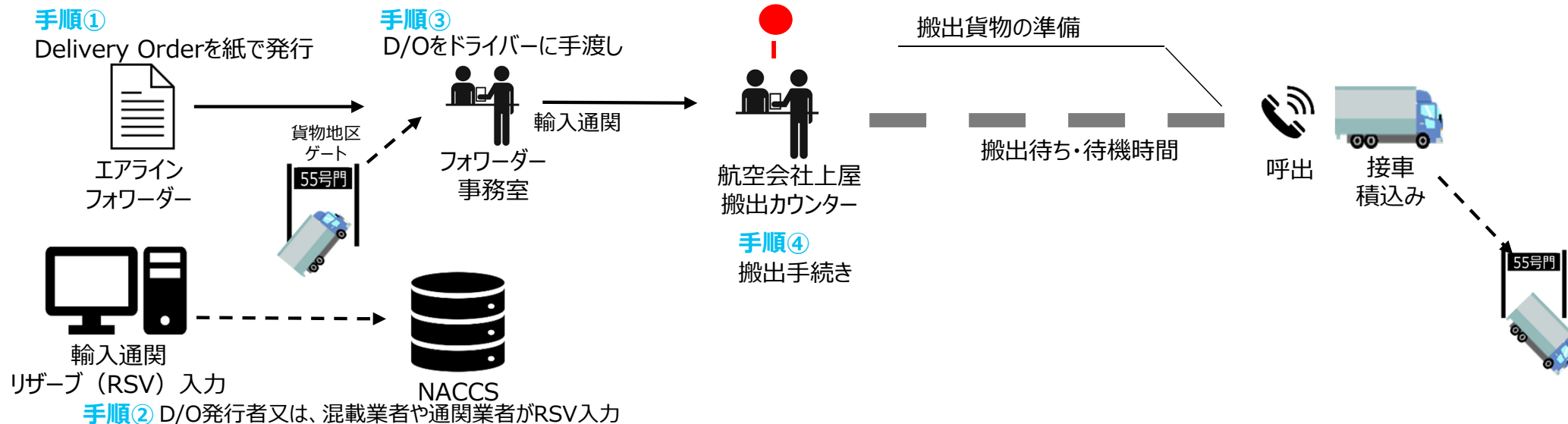
○ KIX Cargo Cloudで実現するもの



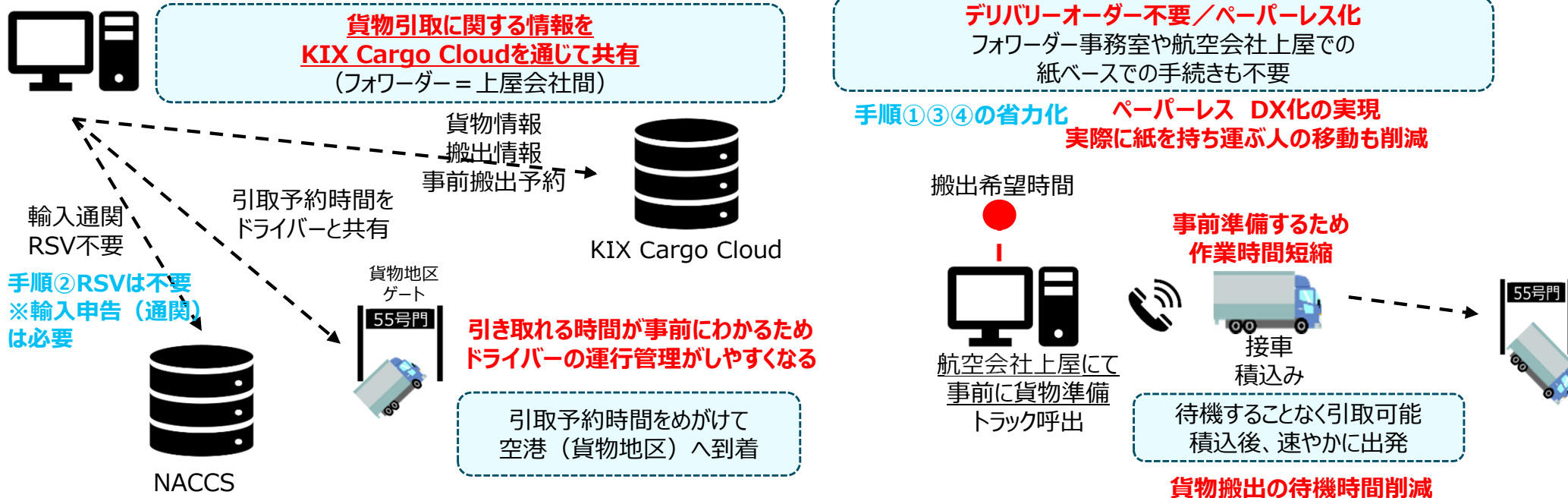
○ KIX Cargo Cloudの運用開始予定

2024年 3月 4日(月)	予約受付開始
2024年 3月 6日(水)	貨物引取開始

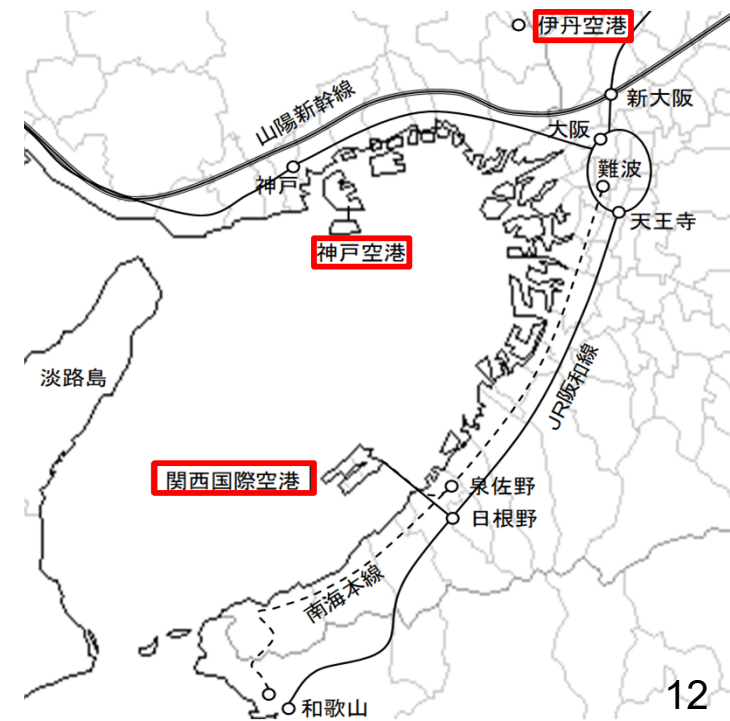
【現在（ピーク時間帯の搬出）】



【KIX Cargo Cloud導入時】



関西3空港の今後について



趣旨・概要

神戸空港開港(平成18年2月)、関空2期供用開始(平成19年8月)により、関西は3空港、5本の滑走路の時代を迎えるに当たり、関西地域全体としての発展に向け、地元経済界及び自治体とで3空港の在り方について議論することを目的として、関西経済連合会(秋山喜久会長(当時))の提唱により、平成15年に設置。

メンバー

関経連会長(座長)、大商会頭、神商会頭、京都府知事、大阪府知事、兵庫県知事、和歌山県知事、大阪市長、堺市長、神戸市長、新関空会社社長、関西エアポート社長、航空局長・大阪航空局長(オブザーバー)

主な検討状況

- 平成15年2月(第1回) : 懇談会の趣旨、今後のあり方について意見交換。
- 平成17年11月(第4回) : 神戸空港開港を控え、関西3空港の役割分担を確認。
- 令和元年5月(第9回) : 関西3空港の今後の取組・課題について合意。
- 令和4年9月18日(第12回) : 関西空港の発着容量拡張・神戸空港のあり方について方向性を取りまとめ。
- 令和5年6月25日(第13回) : 国の飛行経路見直し(案)に対し、「環境検証委員会」を設置し、地元としての見解をまとめることを確認。
- 令和6年1月29日 : 第3回環境検証委員会を開催し、検証結果の取りまとめを実施。
- 令和6年2月 5日 : 関西3空港懇談会を開催し、環境検証委員会の検証結果を踏まえ、国に対する要望等をまとめ。



1 基本的考え方

- 関西3空港で中軸となる関西空港は、コロナからの早期回復を最優先に図りつつ、2025年万博や関西の成長機会を確実に捉えるとともに、2020年代後半に年間100万回の発着容量確保を目指す首都圏空港との競争力を確保する観点からも今後の容量拡張が極めて重要である。
- 神戸空港は、関西の成長の一翼を担う観点より、歴史的経緯に十分配慮しつつ、関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用していく必要がある。
- 本懇談会としては、2030年前後を目途に、3空港全体で年間50万回の容量確保を目指し、第9回取りまとめを基本とし、その「中期の視点に立った取組」等について以下の通り進める。

2 関西空港の容量拡張

- 一刻も早い関西空港の復活と更なる成長に向け、国内の観光・ビジネス需要の回復、水際対策の緩和に併せた速やかなインバウンド回復策の展開などに、一致協力して取り組む。
- 2025年万博後においても、長期的な視点で成長を図っていくことが重要である。本懇談会は、「関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会」の中間報告を踏まえ、成長目標として、2030年代前半を目途に、年間発着回数30万回の実現を目指す。
- 航空機処理能力については、国の検証結果、調査委員会中間報告を踏まえ、上記30万回の実現に必要な能力を確保するため、2025年万博までに1時間あたりの処理能力を概ね60回に引き上げることを目指す。

3 神戸空港のあり方

- 関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用する。その際、特に神戸市以西の新たな市場開拓等に積極的に取り組み、関西3空港の需要拡大に貢献する。
- 国内線は1日の最大発着回数を現在の80回から120回に拡大する。時期については、2025年万博への対応も視野に入れつつ、新たに整備が見込まれる国内線ターミナルの運用開始時を基本とする。
- 国際線は将来における国際定期便の運用を可能とする。時期については、まずは関西空港の本格回復の取組みを進め、成長軌道への復帰を果たすことが必要であり、今後検討される国際線ターミナルの運用開始や関西空港の混雑が予想される2030年前後を基本とし、需要動向や関西空港への影響を見ながら、1日の最大発着回数を40回とする。国際チャーター便については、関西空港を補完する観点から2025年万博開催時からの運用を可能とする。
- 運用時間については、航空需要などを踏まえ、引き続き検討する。
- 上記の具体化にあたっては、社会経済情勢や航空会社のニーズ等を踏まえ、関西エアポートグループの経営判断を尊重し、実施する。

4 今後の進め方など

- 上記2,3の実現のため、国に対し、現行の飛行経路の見直しについて検討するよう要請する。検討にあたっては、地域の実情を十分考慮し、必要最小限の範囲で見直すことなどを求める。
- 検討結果が示されたのちは、環境面での検証を行い、2025年万博までに地元としての見解を取りまとめる。そのため、関係者は緊密に連携・協力し、地域との調整や必要な取組みを進める。空港と地域社会の双方が共に発展することが重要であり、まず2025年万博までを目標に地元と連携した観光振興策等を検討・推進する。
- 2025年万博を経て、関西空港、神戸空港が成長軌道に乗ったのちは、長期の視点を持って、さらなる将来のあり方を議論する。
- 伊丹空港についても、上記とともに、2019年の本懇談会取りまとめに基づき、今後のあり方について必要な議論を行うものとする。
- 懇談会は今後も適宜継続開催し(原則年1回程度)、関係者の連携・協力のもと、その時々状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題について議論し、順次結論を得る。

関西3空港懇談会(幹事会) 報告

関西空港の容量拡張と神戸空港のあり方の実現に必要な、新たな飛行経路案が国から示されたことを受け、2023年8月、大阪府・兵庫県・和歌山県(以下「3府県」という。)の共同により、学識経験者で構成する「新飛行経路案に係る環境検証委員会」が設置された。

同委員会では、新たな飛行経路案について、客観的・科学的な見地から、環境面への影響など必要な検討が重ねられ、この度、別添のとおり「中間とりまとめ」が策定されたところであり、その内容について、3府県から本懇談会へ報告がなされた。

本懇談会としては、「中間とりまとめ」における提案に記載のとおり、地域における取組みを進めるとともに、国に対する要請を行うこととした。

○新飛行経路案に係る環境検証委員会「中間とりまとめ」の提案における地域の取組み及び国への要請

1 地域における取組みについて

3府県及び関西エアポート社、空港設置管理者、関西3空港懇談会など地域の関係者において適切な役割分担の下、「地元への真摯な対応」、「環境監視体制等の強化」、「空港と共生し、ともに発展する地域づくり」に取り組む。

2 国に対する要請について

国に対し、安全性の確保を大前提とした上で、空港と地域経済の発展に配慮しつつ、住民の生活環境への負担をできる限り軽減できるよう、次のとおり要請する。

(1)海上空港における基本理念の遵守

- ・「公害のない空港」として建設された関西空港、神戸空港の基本理念を引き続き遵守すること

(2)新飛行経路の運用時間の制限

- ・新しい飛行経路の運用は6時～23時の間とし、早朝の飛行経路の切り替えについては、引き続き、6時台の後半に切り替えるよう努力すること
- ・上記時間帯を除く深夜・早朝時間帯は、関西空港への出入りを明石海峡及び紀淡海峡に限定させる経路を用いること。なお、今後の運用にあたっては、安全性を確保する範囲において、深夜等における住民の生活環境へ配慮すること

(3)高度を引き上げる運用努力

- ・出発便、到着便ともに、安全性を確保する範囲において、住民の生活環境に配慮し、陸域上空の飛行高度が上がるよう運用を行うこと
- ・特に、関西空港到着便と交差する神戸出発便の一部において、3千フィートの陸域飛行が予想されることから、その頻度を可能な限り抑制するよう、高度を指定する地点を海上に設定するなど、運用上の工夫を行うこと

(4)環境監視体制等への参画と協力

- ・今後、地域側で検討、整備される環境監視体制等に対し、参画、協力すること

3 国・地域等に対して

国に対し、次のとおり要請するとともに、地域としても適切に対応する。

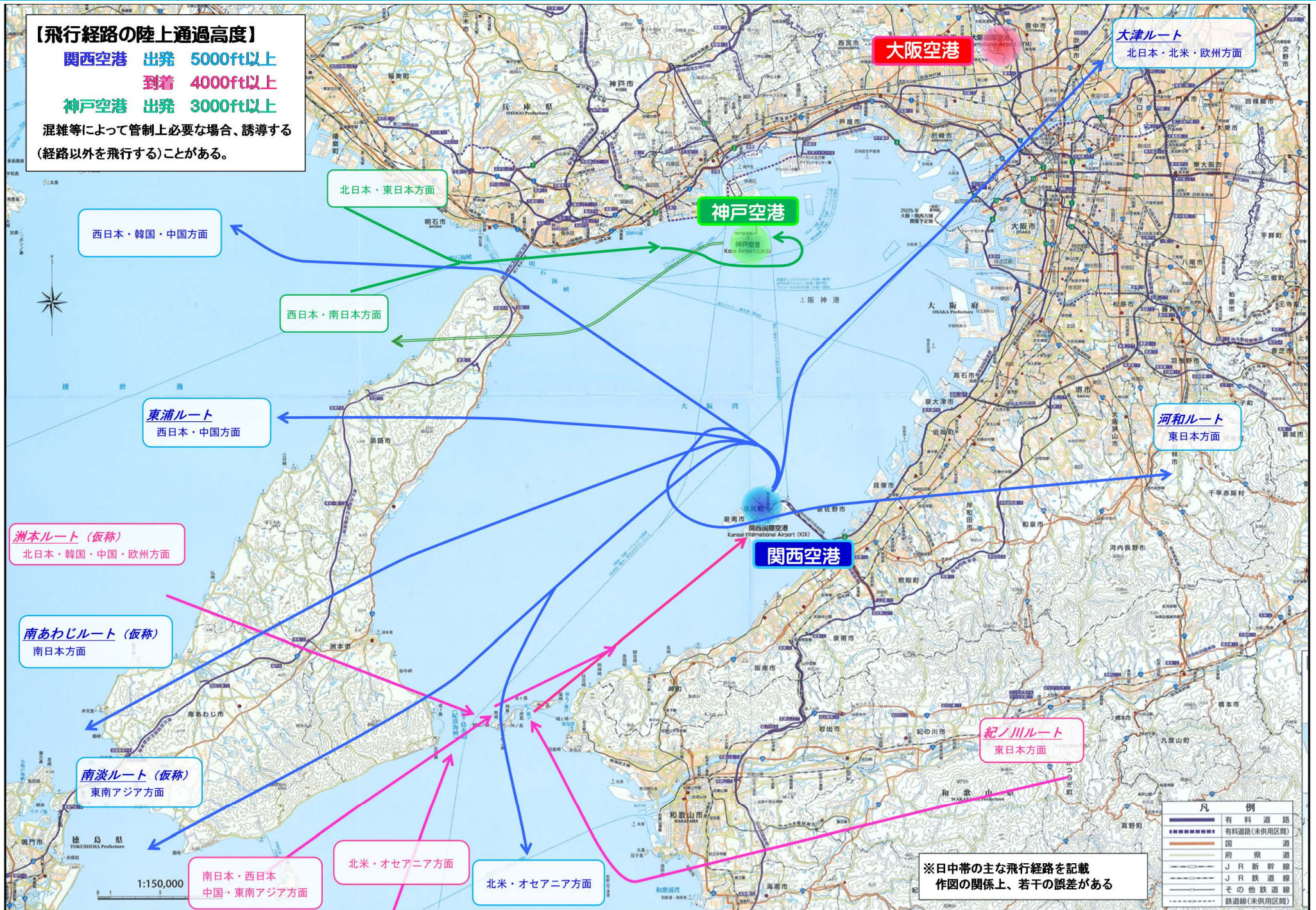
(1)安全性の確保

- ・安全性の確保は、新しい飛行経路の運用のみならず、航空・空港分野における大前提であることから、改めて、万全の対策に取り組む、その徹底を図ること

(2)想定外の事態への対応

- ・万一、実際の騒音値が予測を大幅に超え、将来的に環境基準に抵触する可能性が高いと考えられるなど、想定外の事態が生じた場合は、あらためて再検討を行うなど、必要な措置を講じること

関西空域の飛行経路見直し(案)【北風時】



関西空域の飛行経路見直し(案)【南風時】

