

航空輸送の状況等について

国土交通省 大阪航空局

令和5年3月

西日本の空を支える
大阪航空局

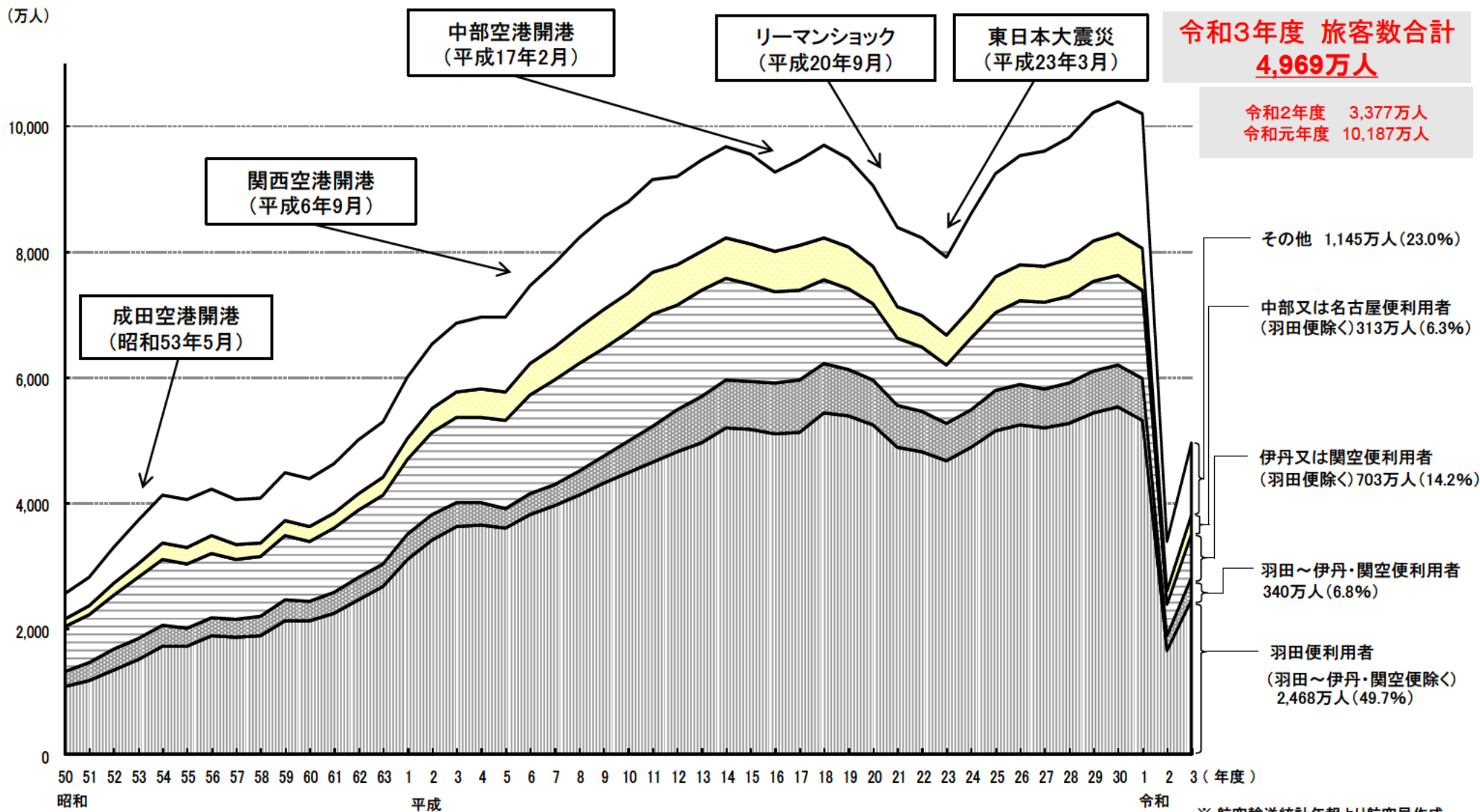


航空輸送の状況について



国内航空旅客数(長期推移)

- 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。**

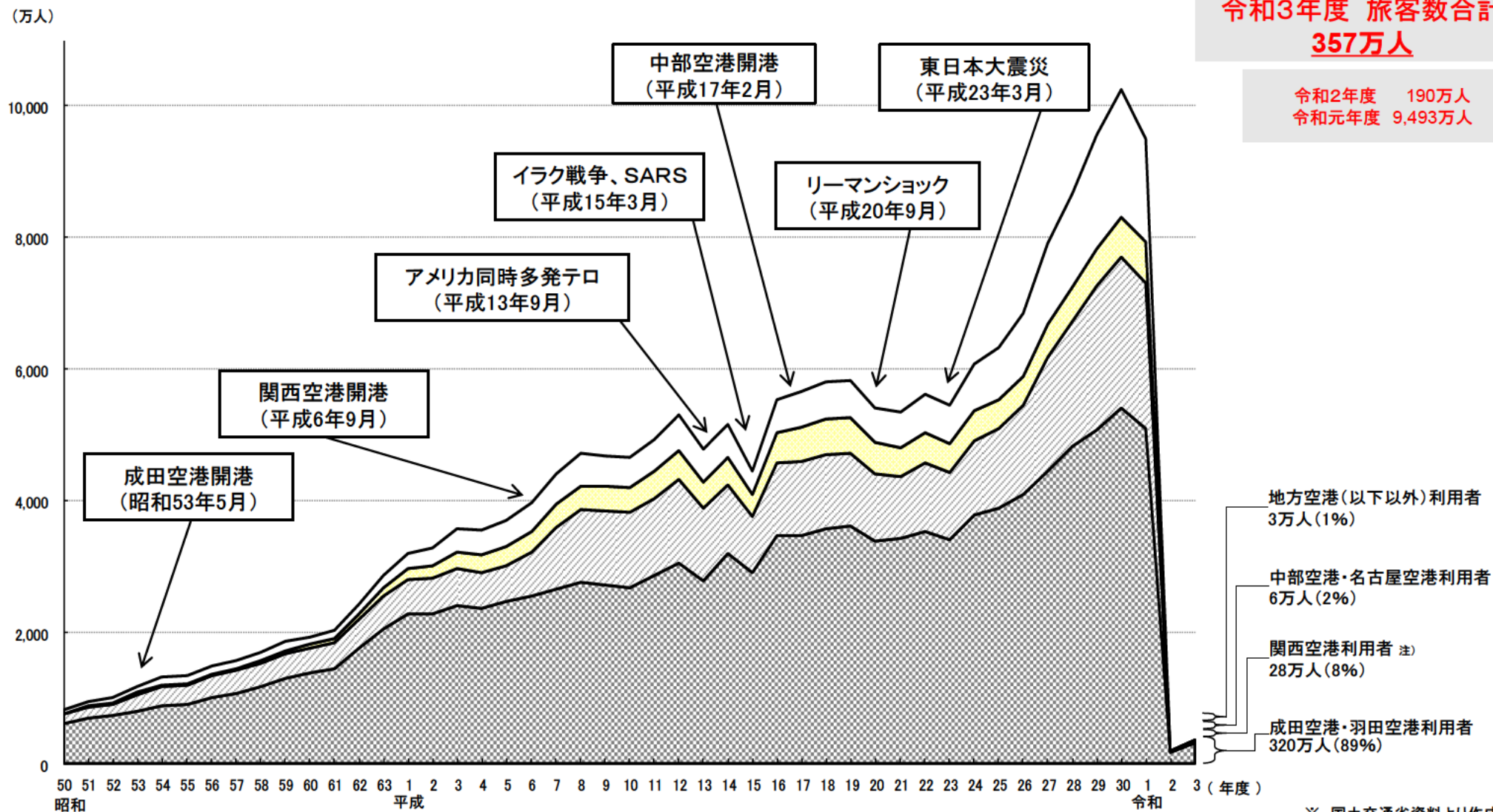


国際航空旅客輸送(長期推移)

- 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。**

令和3年度 旅客数合計
357万人

令和2年度 190万人
令和元年度 9,493万人

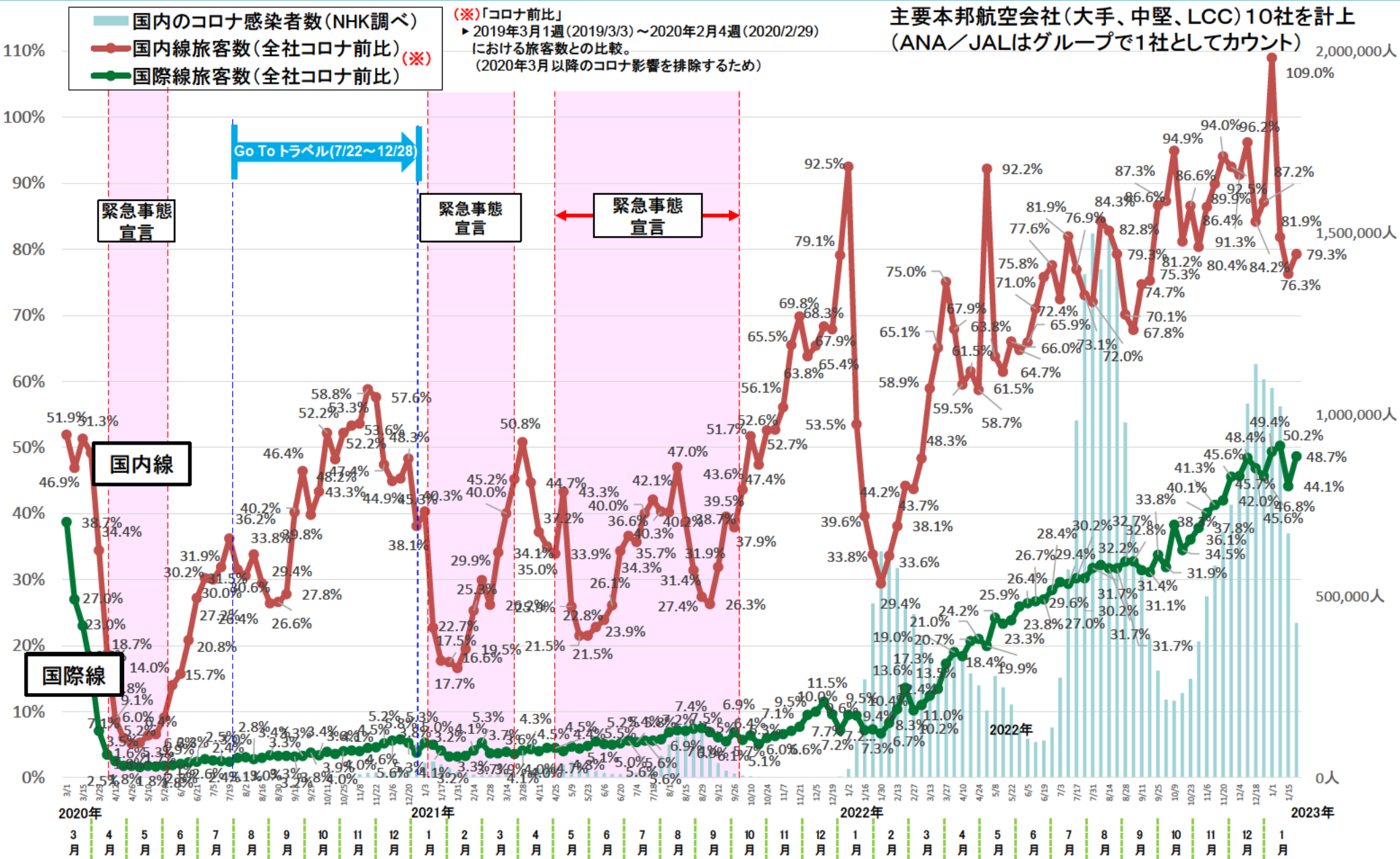


注) 関西空港開港以前は、伊丹空港における利用者数を示す。

※ 国土交通省資料より作成

本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移

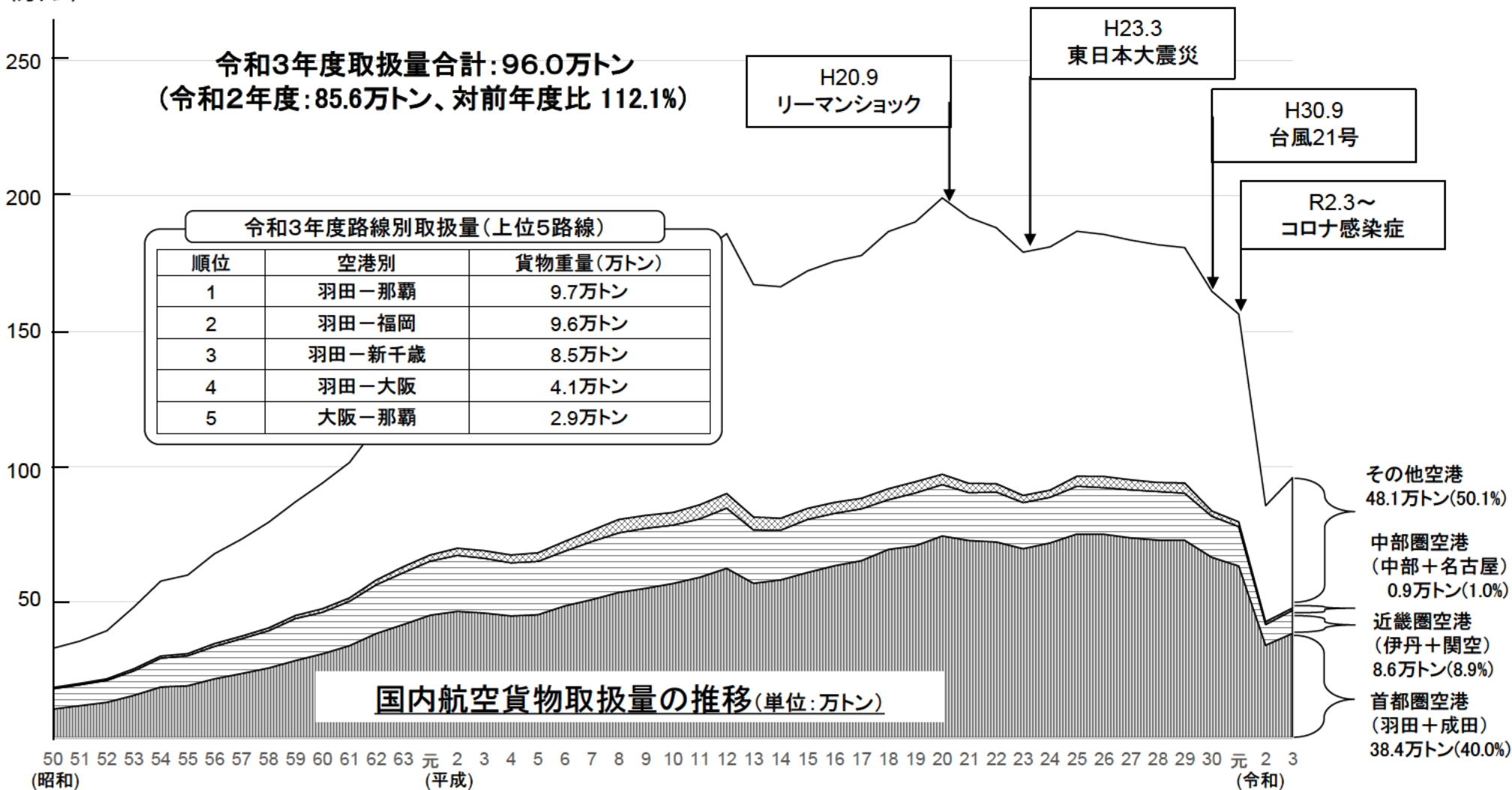
1/30時点



国内航空貨物取扱量(長期推移)

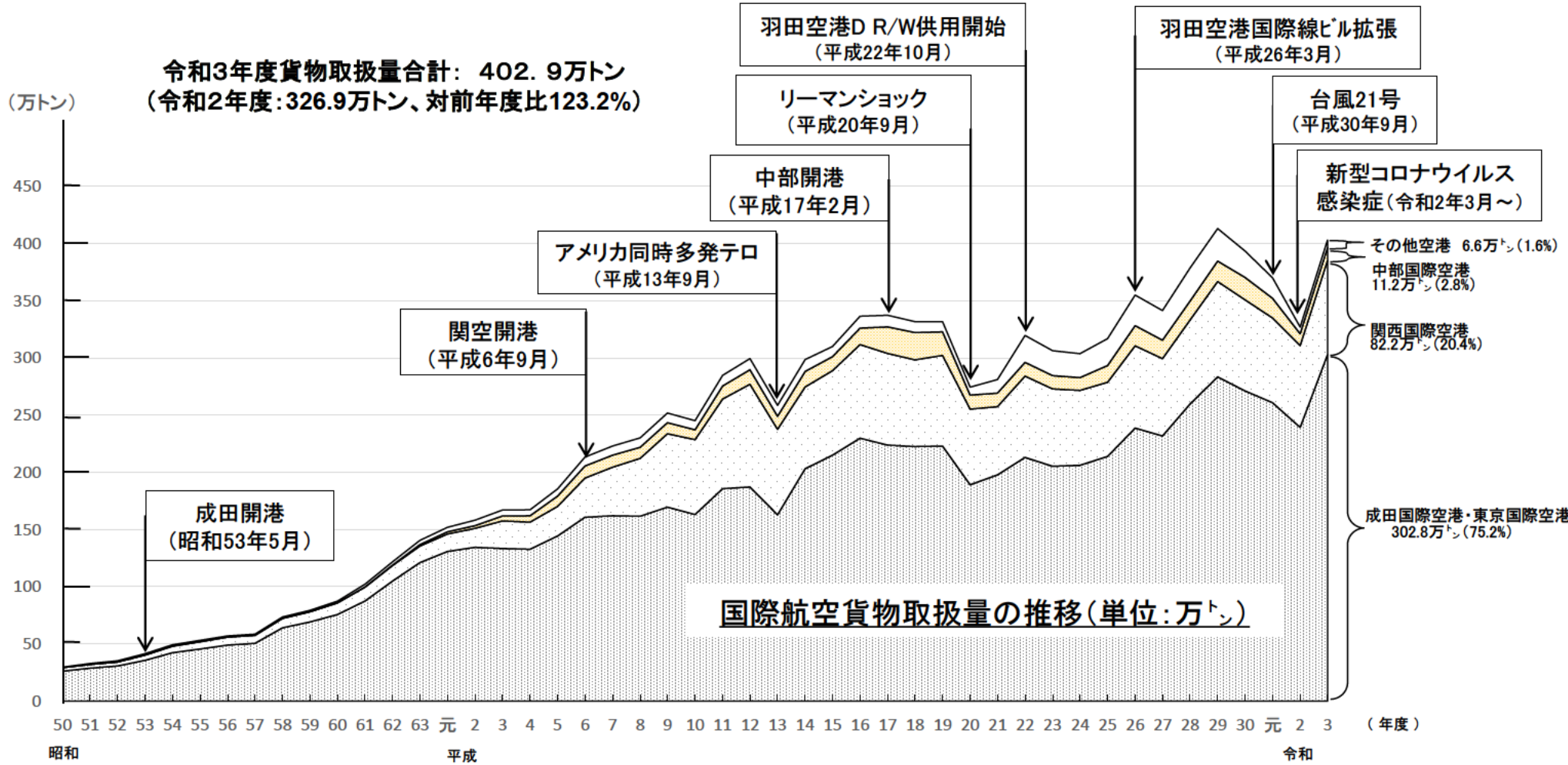
○ 我が国の国内航空貨物取扱量は、機材小型化や路線撤退等に伴い平成20年度をピークに減少。羽田空港の航空貨物取扱量増加の影響等により回復に転じたものの、ここ数年は減少ぎみであり、**令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の流行の影響により大幅に減少**。

(万トン)



国際航空貨物取扱量(長期推移)

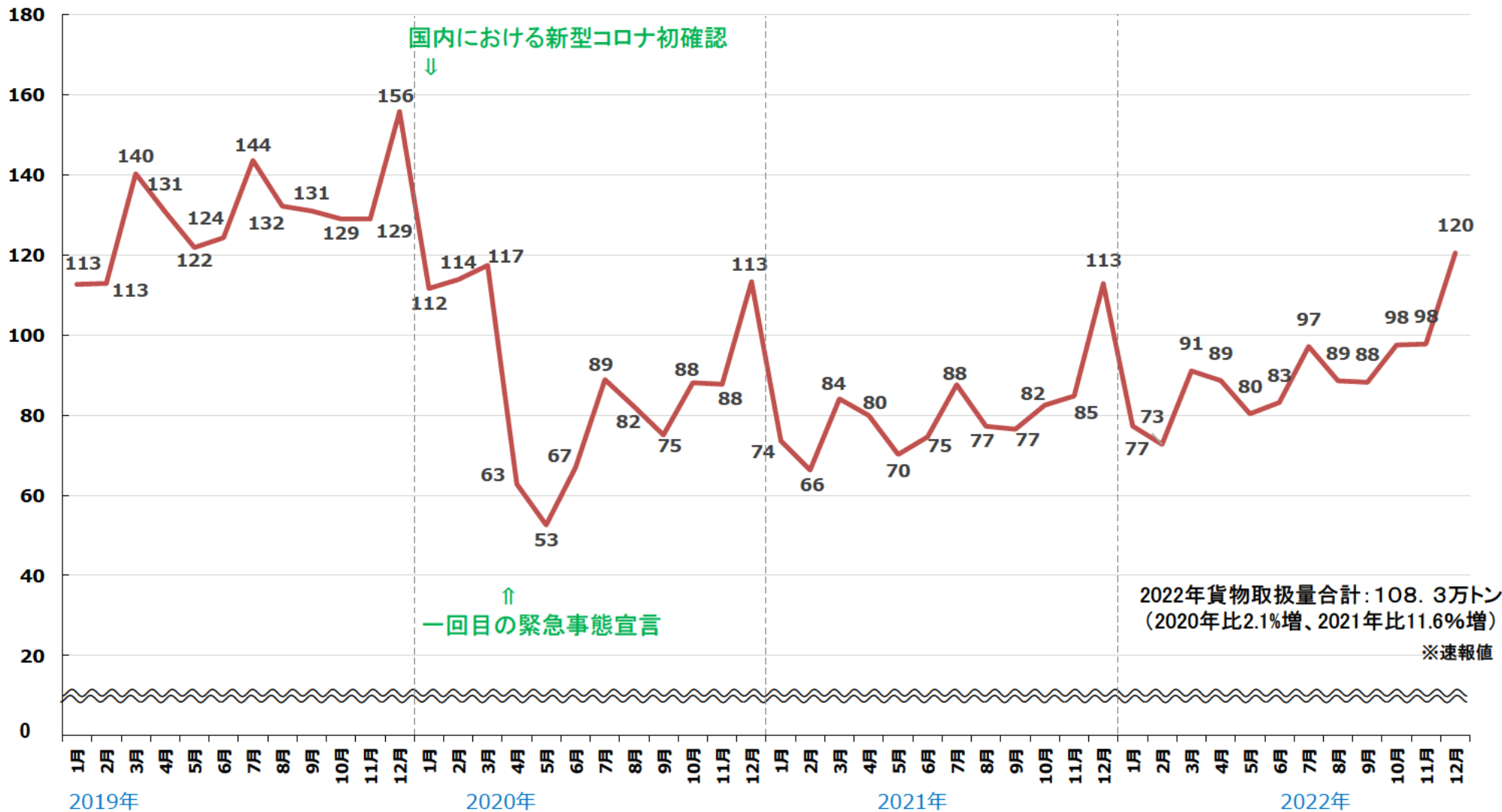
- 我が国の国際航空貨物取扱量は、平成13年の米同時多発テロや平成20年のリーマン・ショックによる落ち込みから回復し、近年は増加傾向にあったものの、平成29年度をピークに大規模自然災害の発生や米中貿易摩擦の影響等により減少に転じ、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の流行の影響により更に減少。**令和3年度は貨物需要の高まりを受けて回復。**
- 首都圏空港（羽田空港と成田空港）の航空貨物取扱量は全体の7.5割を占めている。



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。

国内航空貨物取扱量(コロナ前後の月別推移)

(千トン)



2022年貨物取扱量合計: 108.3万トン
(2020年比2.1%増、2021年比11.6%増)

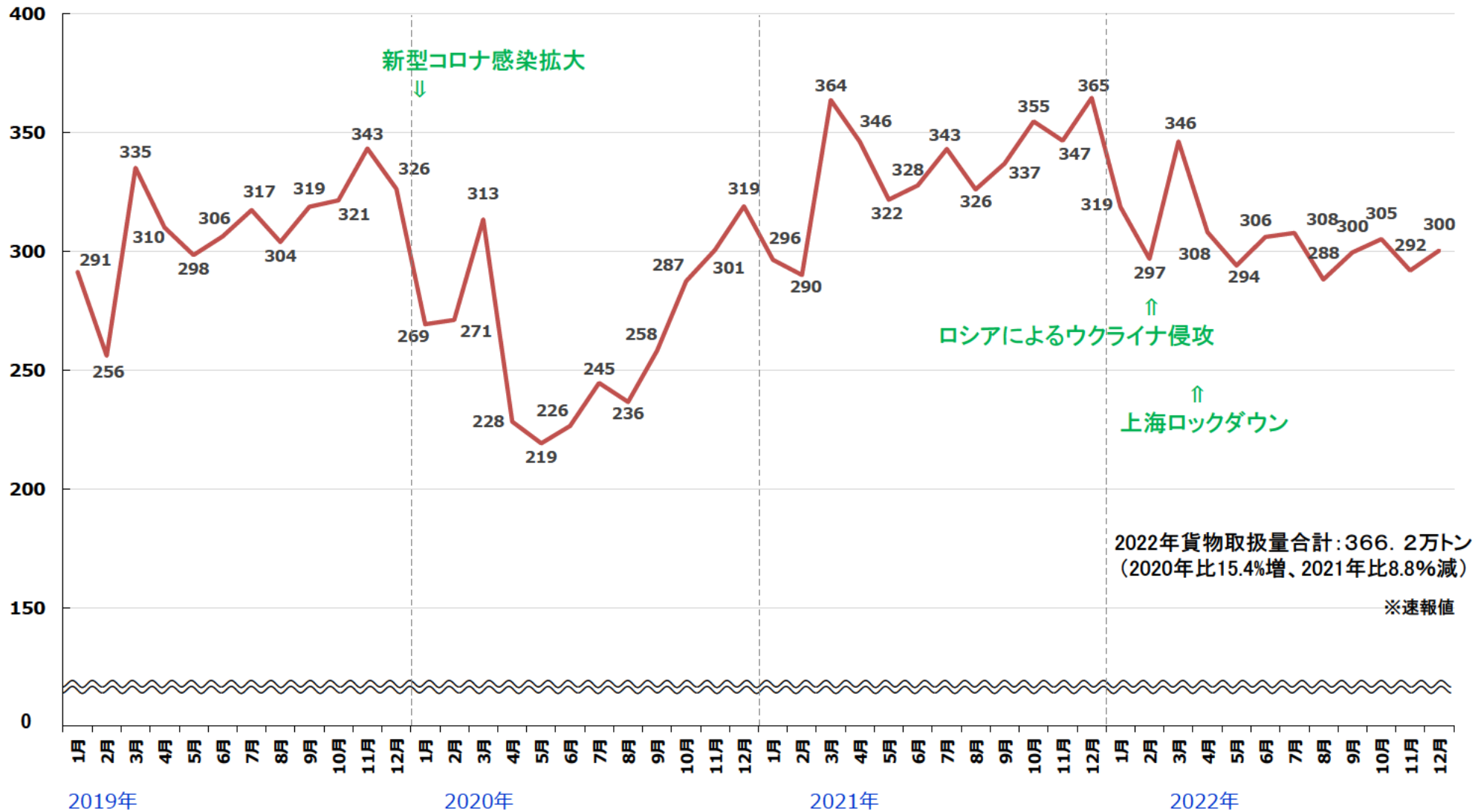
※速報値

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(空港管理状況調査)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)



新型コロナ感染拡大
↓

ロシアによるウクライナ侵攻

↑
上海ロックダウン

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

関西3空港 (関空・伊丹・神戸)の2022年度上期輸送動向について

～全体として 国際線・国内線ともに回復基調に～

→ 発着回数・旅客数

3空港合計の発着回数は、前年度上期比較で40%増、旅客数は、国内線に牽引され同114%増。

→ 国際旅客便・国際貨物便

段階的な入国規制緩和により、国際旅客便の発着回数および旅客数は回復基調。

旅客便の回復に伴い、貨物便の発着回数は前年度上期比較で微減となったものの、引き続き高水準を維持。

→ 3空港国内旅客便

2022年度上期には緊急事態宣言等の行動制限はなかったこともあり、発着回数はコロナ前水準に回復。2019年の神戸空港発着枠拡大を受けた増便や関西国際空港におけるPeachの増便等もあり、3空港合計の国内旅客便発着回数は年度上期として過去最高を記録。

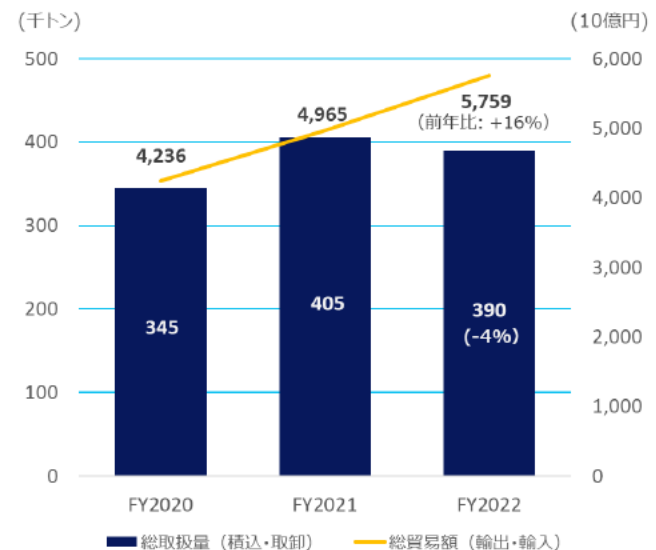
旅客数も、国内での旅客流動の増加もあり、前年度上期より大幅に増加。

【国際貨物の状況】

→ 旅客便運休により不足した貨物輸送力確保のため、貨物便・旅客機利用の貨物便の**発着回数は依然高水準であったが、前年度上期比較で微減となった。**

→ **貨物量も前年度上期比較で微減となったものの、医薬品や半導体関連等の輸送の増加により、貿易額は前年度および2020年度の上期を上回った。**
Eコマースの輸送も引き続き好調。

KIX/貨物量・貿易額



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。



関西3空港の役割分担 (2005年11月関西3空港懇談会合意 及び 平成16年12月大臣合意)

	関西空港	伊丹空港	神戸空港
基本的役割分担の考え方	<u>西日本を中心とする国際拠点空港</u> であり、関西圏の国内線の基幹空港。 国際線が就航する空港については、今後とも関空に限定することが適当。	<u>関西圏の国内線の基幹空港</u> 。 環境と調和した都市型空港とする。	<u>神戸市およびその周辺の国内航空需要に対応する地方空港</u> 。
運用時間	24時間	14時間 (7:00~21:00)	15時間 ※ (7:00~22:00)
発着回数の制限 (騒音対策上、 安全対策上)	なし	370回/日を上限 (うちジェット枠200)	60回/日を上限 (2万回/年を上限)
関空2期事業に係る取り扱い (平成16年12月の大臣合意)	<ul style="list-style-type: none"> ・2期事業の施設整備は、2本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定。 ・関空会社は、補給金および政府保証債に頼ることのない安定的な経営基盤を早期に確立するよう努める。 ・関空会社は、平成19年度は13万回程度、平成20年度は13.5万回程度の需要確保に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成18年4月より、エンジンを3、4発搭載した大型機(ジャンボ機など)就航を禁止する。 ・ジェット枠は、中・近距離路線に優先的に配分し、北海道や沖縄などの長距離路線は抑制する。 ・環境対策費は平成17年度からの15年間における総額を637億円以内にとするとともに、これを利用者が負担する。 	<p>※現在は 運用時間：16時間(7:00~23:00) 発着回数上限：80回/日に拡大されている。</p>

■基本的な考え方

- 本懇談会の2010年「取りまとめ」後、3空港の一体運営が実現、訪日外国人の劇的な増加等により関西の航空需要は大幅に拡大
大阪・関西万博開催等の好機を逃すことなく、インバウンドの勢いを加速させ、関西全体の発展に繋げていくことが重要
- 世界基準の能力を有する関西空港を主軸に、各空港の特性を活かした最適活用による、
世界・アジアに向けた「関西地域における一つの空港システム」の構築を目指す
- 安全・安心の確保の下、環境面の配慮と各空港の能力と需要を踏まえた利用者利便性・経済性を両立させ、空港と地域の共存・共栄を図る
各空港に関する取組・課題について、時間軸の視点を持ち、短期・中期・長期で整理
- 3空港の位置づけと役割は基本的に変更しない
 - ・関西空港：西日本を中心とする国際拠点空港、関西圏の国内線の基幹空港。内際ネットワークの一層の充実が重要
 - ・伊丹空港：国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港
 - ・神戸空港：神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港、関空・伊丹を補完する空港

■今後の取組・課題

○関西エアポート社が主な主体となることから、その経営判断を尊重し、その取組と連携・協力していくことを基本に、以下のとおり整理

項目	概要
<p>2021年頃までの <u>短期の視点に 立った取組</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ・関西空港：<u>災害対応力の抜本的強化</u> ターミナル1リノベーションの着手など国際拠点空港としての一層の機能強化 ・伊丹空港：<u>ターミナル改修等による機能強化・利便性向上</u> ・神戸空港：関空・伊丹を補完し関西の航空需要に適切に対応するため、神戸市及びその周辺とこれを結ぶ地域の航空需要と航空上の安全性を踏まえた国内線発着枠、<u>運用時間の段階的拡大</u>（当面、最大発着回数60回⇒80回/日、運用時間を22時⇒23時まで延長）、空港アクセス強化の検討、プライベートジェットの受入推進（C I Q関係省庁への協力要請等） ・全 体：3空港の災害対応力向上、発災時の3空港相互支援体制などの整備
<p>2025年頃までの <u>中期の視点に 立った取組</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ・関西空港：旅客処理能力の拡大継続、環境影響調査の検証、<u>将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討</u>、内際ネットワークのさらなる充実など国際拠点空港としての競争力強化と需要拡大 ・神戸空港：関空・伊丹を補完する観点から、<u>国際化を含む空港機能のあり方の検討</u>
<p>上記以外の 課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・伊丹空港：存続協定等を尊重し、地元関係者と対話しながら取組を進めることが重要 運用時間外の発着便や代替着陸便等については、関係者と連携して定時運航率の向上などに取り組み、周辺環境の改善への努力と利用者利便の向上を図る 伊丹空港の将来像については、上記の課題解決を図った上で、存続協定や国の経営統合基本方針、地元の意向、短中期の取組等を踏まえ、また、将来の大幅な需要変動を見据えて、国際便の就航可能性を含めた今後のあり方について、状況に応じて議論する

（その他）・関西全体の航空需要拡大、空港アクセスの充実を官民連携して推進。国際イベントへの臨時的対応についてはその時々議論
・懇談会は、今後も適宜継続開催し（原則年1回程度）、状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題を議論し、順次結論を得る

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み直し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。

【趣旨】

第12回関西3空港懇談会において、関西国際空港の容量拡張等を実現するため、関西3空港懇談会から国に対して、関西国際空港等の現在の飛行経路の見直しについて検討するよう要請があったところ。

本委員会は、関西3空港懇談会からの要請を受け、関西空域における飛行経路の見直しについて検討するものである。

【委員】

(地域) 加藤 一誠 慶応義塾大学 商学部 教授

(航空運航) 小林 宏之 航空評論家

(騒音振動) 篠原 直明 一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構 理事 航空環境研究センター 所長

(航空管制) 銭亀 隆英 一般財団法人 航空機安全運航支援センター 専務理事

(飛行方式) 中西 善信 東洋大学 経営学部 准教授

(交通工学) 平田 輝満 茨城大学大学院 理工学研究科(工学野)都市システム工学領域 教授

(交通管理) 福島 幸子 国立研究開発法人電子航法研究所 航空交通管理領域長

(事務局：近畿圏・中部圏空港課及び管制課)

【開催実績】

第1回 令和4年11月 関西国際空港・神戸空港の現状

/ 飛行経路見直しの必要性 / 関西空域の特性

第2回 令和5年 1月 関西空域の課題 / 各課題に対する技術的選択肢