

物流面における地方空港の戦略的活用モデル  
の検討等に関する調査業務

報 告 書

平成 21 年 3 月

国 土 交 通 省 航 空 局



# 目次

<u>I. 調査概要</u> .....	1
<u>II. 地方空港の戦略的活用モデルの検討</u>	
1. 地方空港の全体概要調査 .....	3
1) 地方空港の全体概要 .....	3
2) 各空港の概要 .....	10
(1) 新千歳空港 .....	12
(2) 福岡空港 .....	15
(3) 那覇空港 .....	18
(4) 鹿児島空港 .....	21
(5) 熊本空港 .....	23
(6) 神戸空港 .....	25
(7) 仙台空港 .....	27
(8) 宮崎空港 .....	30
(9) 広島空港 .....	32
(10) 松山空港 .....	35
(11) 長崎空港 .....	37
(12) 小松空港 .....	39
(13) 石垣空港 .....	42
(14) 大分空港 .....	44
(15) 函館空港 .....	46
(16) 高松空港 .....	48
(17) 高知空港 .....	50
(18) 岡山空港 .....	52
(19) 秋田空港 .....	54
(20) 青森空港 .....	56
(21) 旭川空港 .....	58
(22) 北九州空港 .....	60
(23) 富山空港 .....	62
(24) 宮古空港 .....	64
(25) 新潟空港 .....	66
(26) 女満別空港 .....	68
(27) 山口宇部空港 .....	70
(28) 徳島空港 .....	72
(29) 釧路空港 .....	74
(30) 出雲空港 .....	76
(31) 帯広空港 .....	78
(32) 奄美空港 .....	80
(33) 美保空港 .....	82
(34) 福島空港 .....	84
(35) 庄内空港 .....	86
(36) 花巻空港 .....	88
(37) 鳥取空港 .....	90

(38) 三沢空港 .....	92
(39) 佐賀空港 .....	94
(40) 久米島空港 .....	96
(41) 八丈島空港 .....	98
(42) 稚内空港 .....	100
(43) 中標津空港 .....	102
(44) 山形空港 .....	104
(45) 徳之島空港 .....	106
(46) 福江空港 .....	108
(47) 南紀白浜空港 .....	110
(48) 大館能代空港 .....	112
(49) 種子島空港 .....	114
<b>2. 地方空港抽出調査 .....</b>	<b>116</b>
1) 検討概要 .....	116
2) 新千歳空港 .....	117
3) 小松空港 .....	125
4) 北九州空港 .....	130
5) 佐賀空港 .....	134
6) 那覇空港 .....	140
<b>3. 海外空港事例調査 .....</b>	<b>142</b>
1) 海外の地方空港における貨物取扱状況 .....	142
2) イーストミッドランド空港 .....	155
3) バトリー空港 .....	160
4) リエージュ空港 .....	166
<b>4. 戦略的活用モデルの検討 .....</b>	<b>172</b>
1) 地方空港における利活用方法の特徴 .....	172
2) 地方空港の戦略的活用モデルの検討 .....	177
(1) 国際中継拠点型 .....	177
(2) 大都市圏需要補完型 .....	181
(3) 国内流通拠点型 .....	184
(4) 地域産業振興拠点型 .....	187

### Ⅲ. 就航便の減便・撤退影響分析

1. 全体概要調査 .....	191
1) 国内全体の減便・撤退の状況 .....	191
2) 個別路線の減便・撤退の状況 .....	193
2. 空港抽出調査 .....	196
1) 仙台空港 .....	196
2) 福島空港 .....	202
3) 北九州空港 .....	206

### Ⅳ. 今後の展開について .....

## I. 調査概要

### (1) 調査名称

物流面における地方空港の戦略的活用モデルの検討等に関する調査業務

### (2) 履行期限

平成 21 年 1 月 28 日～平成 21 年 3 月 27 日

### (3) 調査目的

本調査の目的は以下の通りである。

- ・ 貨物取扱量、後背圏需要、施設整備・運用状況等様々な角度から現在の地方空港の置かれている状況を把握し、我が国全体の航空貨物ネットワークにおいて地方空港が果たすべき役割を検証する。
- ・ 各地方空港の物流活性化の取組事例等も参考に、空港の規模や地理的条件等の地域特性に応じてそれぞれの戦略的活用モデルを提示し、個別の施策例やその前提条件等について取りまとめる。
- ・ 地方空港における就航便の減便・撤退が地域の物流に与える影響について検証を行い、航空貨物の流動性や空港の活用条件について分析し、今後の空港活用の検討の基礎資料とする。

### (4) 調査項目

#### I. 地方空港の戦略的活用モデルの検討

- ① 地方空港の全体概要調査
- ② 地方空港抽出調査
- ③ 海外空港事例調査
- ④ 戦略的活用モデルの検討

#### II. 就航便の減便・撤退影響分析

- ① 全体概要調査
- ② 空港抽出調査



## II. 地方空港の戦略的活用モデルの検討

### 1. 地方空港の全体概要調査

#### 1) 地方空港の全体概要

地方空港の貨物取扱の特徴や国内空港全体における位置づけ等について、既存文献等より調査した。

#### (1) 地方空港における貨物取扱量

大都市拠点空港<sup>1</sup>と地方空港の国内航空貨物の年間取扱量の推移は、以下に示すとおりであり、地方空港の取扱貨物の大部分が、羽田空港路線での取扱いとなっている。

また、国際航空貨物については、地方空港での年間取扱量は 1 割以下であり、大部分が大都市拠点空港を利用している状況にある。

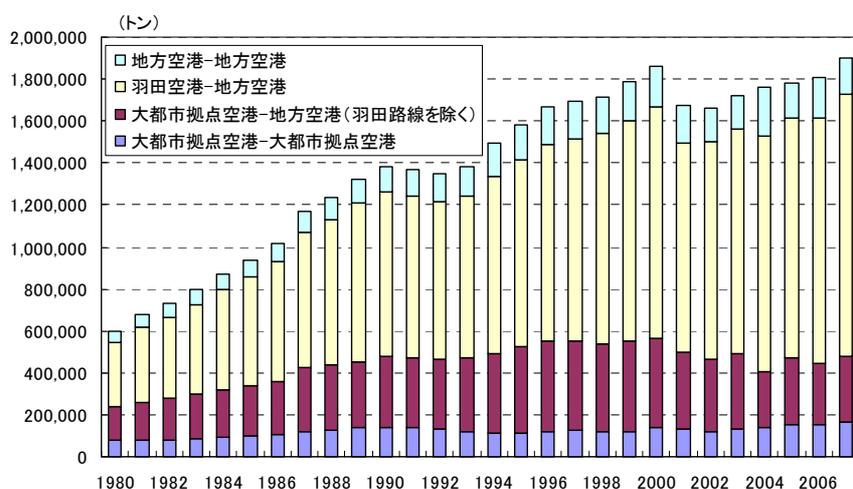


図 1-1 国内航空貨物の取扱量の推移

資料) 航空輸送統計年報

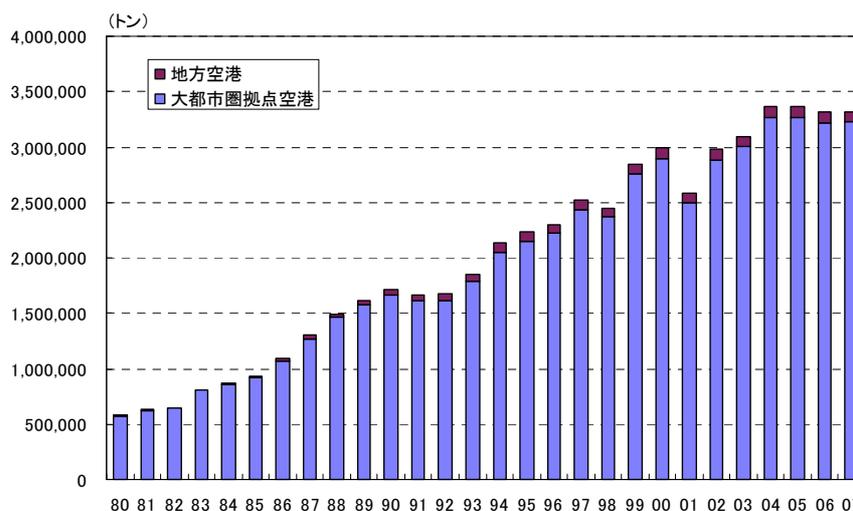


図 1-2 国際航空貨物の取扱量の推移

資料) 管理状況調査

<sup>1</sup> 大都市拠点空港：成田、羽田、中部、関西、伊丹

※本調査では、従来「第一種空港」とされていた 5 空港について大都市拠点空港と位置づけた。



### (3) 地方空港における取扱い品目

地方空港発着の国内航空貨物の品目特性についてみると、地方空港発貨物では、生鮮品の割合が地方空港向けで 27%、大都市拠点空港向けで 33%と高く、各地域から全国に向けて生鮮品を輸送するための手段として航空が活用されている。また、大都市拠点空港発貨物は、機械・機械部品などの割合が大都市拠点空港向けで 42%、地方空港向けで約 30%と高く、大都市周辺地域で生産された機械部品等<sup>2</sup>を全国に輸送している。

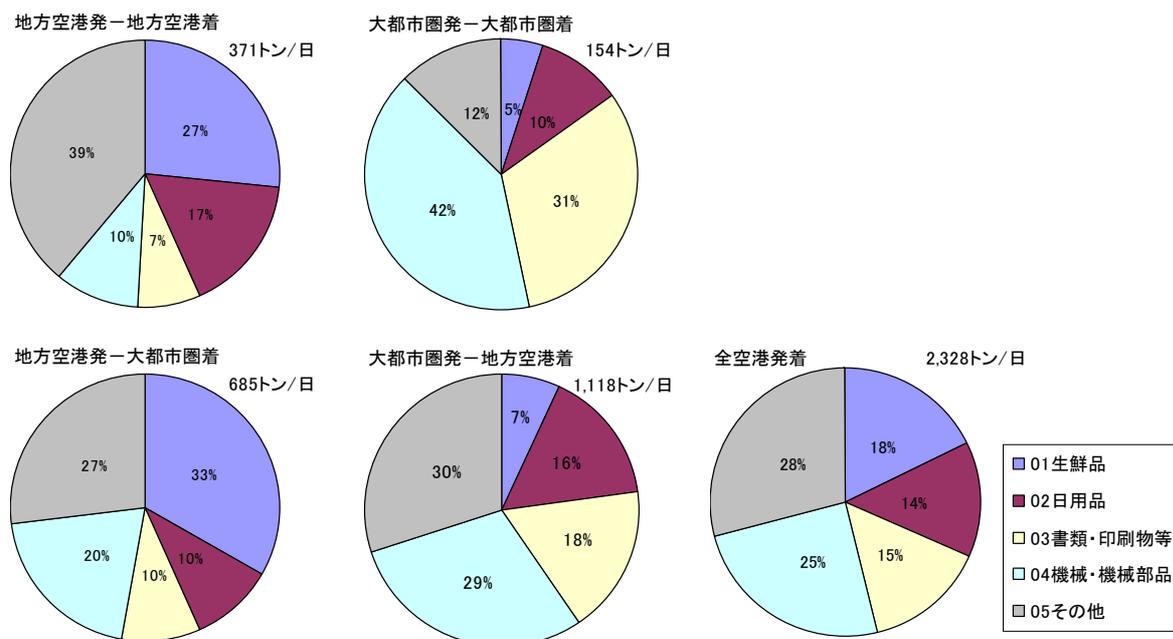


図 1-5 国内航空貨物の取扱品目（路線種別）

資料) 航空貨物流動実態調査, 国土交通省航空局, 2007

<sup>2</sup> 医療用機器、精密機械、その他機械、自動車部品、半導体等電子部品

#### (4) 航空貨物輸送の特徴

ここで一般的な航空貨物の特徴について整理しておく。

##### ① 航空貨物の特徴

航空貨物に適する要件・品目については、航空の速達性や二地点間輸送等の特性を考慮し、以下のように取りまとめることができる。

表 1-1 航空貨物に適する要件・品目等

航空貨物に適する要件・品目	具体的内容
マーケティング戦略の要請によるもの	迅速で確実な顧客サービス体制の確立による市場競争力の向上 過剰在庫からくる値崩れの防止
需要の発生が緊急であるもの	修理用部品、納期の迫った商品等、緊急輸送しないと多大な損失を被るもの
長期間の輸送で価値がなくなるもの	生鮮食品、生花等、価値が時間とともに少なくなるもの 新聞、雑誌等、時期を失すると価値がなくなるもの
運賃負担力のあるもの (付加価値の高いもの)	電子機器、精密光学機器、I C 関連機器 等
毀損したり盗難に遭う危険を避ける必要があるもの	美術品、貴金属 等
旅客に付随して急送を要するもの	商品のサンプル類、引っ越し貨物等、旅客が目的日到着すると同時に必要となるもの
地方輸送機関の輸送力が弱小な場合	僻地等への輸送等で、航空によらないと輸送できない場合

参照：エアカーゴマニュアル 2009

##### ② 他輸送機関との比較

国内輸送における輸送機関別の出荷量の推移をみると航空利用は 0.03%程度であり、約 8 割がトラックによる。

また、輸送距離帯別の航空輸送シェアは、1000km 以上の長距離帯で、他の距離帯と比較して高くなっており、逆に 500km 以下の距離帯ではほとんど利用されておらず、航空の長距離速達性の特性が反映されているものと考えられる。

表 1-2 輸送機関別年間出荷量

(年間調査 単位:トン)

代表輸送機関	年間出荷量			
	1990年調査	1995年調査	2000年調査	2005年調査
鉄 道	66,226	59,102	40,404	35,037
自家用トラック	1,244,374	1,137,735	993,466	832,425
営業用トラック	1,713,031	1,714,643	1,702,700	1,650,380
トラック計	2,957,406	2,852,378	2,696,166	2,482,805
海 運	467,788	482,399	428,046	414,422
航 空	654	794	857	855
そ の 他	118,089	161,232	136,236	128,623
合 計	3,610,163	3,555,905	3,301,709	3,061,743

代表輸送機関	輸送機関別シェア			
	1990年調査	1995年調査	2000年調査	2005年調査
鉄 道	1.8%	1.7%	1.2%	1.1%
自家用トラック	34.5%	32.0%	30.1%	27.2%
営業用トラック	47.5%	48.2%	51.6%	53.9%
トラック計	81.9%	80.2%	81.7%	81.1%
海 運	13.0%	13.6%	13.0%	13.5%
航 空	0.02%	0.02%	0.03%	0.03%
そ の 他	3.3%	4.5%	4.1%	4.2%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料) 物流センサス

表 1-3 輸送機関別・距離帯別輸送量

(3日間調査 単位:トン)

	鉄道	自家用トラック	営業用トラック	海運	航空	その他	全機関
100km未満	54,220	6,715,645	9,499,357	737,793	14	822,363	17,829,393
100~200km	22,253	360,679	1,644,040	319,735	3	6,527	2,353,237
200~300km	3,923	55,553	734,897	313,976	11	331	1,108,691
300km~500km	33,556	19,590	1,012,797	589,796	5	3,544	1,659,289
500~700km	19,755	38,261	654,453	393,449	249	386	1,106,553
700~1000km	29,573	1,176	374,486	293,722	196	181	699,333
1000km以上	51,802	537	163,472	381,112	1,529	82	598,535
合計	215,081	7,191,441	14,083,503	3,029,582	2,008	833,415	25,355,031

	鉄道	自家用トラック	営業用トラック	海運	航空	その他	全機関
100km未満	0.30%	37.67%	53.28%	4.14%	0.00%	4.61%	100.00%
100~200km	0.95%	15.33%	69.86%	13.59%	0.00%	0.28%	100.00%
200~300km	0.35%	5.01%	66.29%	28.32%	0.00%	0.03%	100.00%
300km~500km	2.02%	1.18%	61.04%	35.55%	0.00%	0.21%	100.00%
500~700km	1.79%	3.46%	59.14%	35.56%	0.02%	0.03%	100.00%
700~1000km	4.23%	0.17%	53.55%	42.00%	0.03%	0.03%	100.00%
1000km以上	8.65%	0.09%	27.31%	63.67%	0.26%	0.01%	100.00%
合計	0.85%	28.36%	55.55%	11.95%	0.01%	3.29%	100.00%

資料) 物流センサス 2005年3日間調査

## (5) 地方空港の役割

一般的な地方空港の役割について、以下に整理した。

### ①空港法上の位置づけ

空港法では、国内空港を以下のように分類・定義している。このうち地方空港は、国管理空港のうち、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港を除く空港（第四条五）と、地方管理空港（第五条）に該当する。

（国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港の設置及び管理）

第四条 次に掲げる空港は、国土交通大臣が設置し、及び管理する。

- 一 成田国際空港
- 二 東京国際空港
- 三 中部国際空港
- 四 関西国際空港
- 五 前各号に掲げるもののほか、国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港として政令で定めるもの

（国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港の設置及び管理）

第五条 前条第一項各号に掲げる空港以外の空港であつて、国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たすものとして政令で定める空港（以下「地方管理空港」という。）は、政令で定める関係地方公共団体が協議して定める地方公共団体が設置し、及び管理する。

## ②地方空港の役割

「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル Ver.4」（平成 18 年 3 月、国土交通省航空局）では空港整備による便益項目を以下の通り示している。

地方空港の役割としては、地方生活圏に対して、航空輸送による旅客物資の輸送手段を確保するのみならず、企業生産や雇用機会の拡大等を初めとする地域経済への波及効果をもたらす等の役割を担っている。

表 1-4 地方空港の役割

区分	主たる効果項目（例）
利用者（旅客・貨物）効果	旅行・輸送時間の短縮
	旅行・輸送費用の低減
	定時性の向上・就航率の向上
	運航頻度の増加
	安全性の向上
供給者効果	空港管理者の収益増加
	ターミナルビル管理者の収益増加
	アクセス交通機関事業者の収益等増加
	航空会社の収益増加
地域企業・住民効果	観光入り込み客の増加
	空港来訪者の増加
	雇用機会の拡大
	地域所得の増大
	企業生産の増大
	法人税・所得税・土地関連税等の税込上昇
	空港周辺の土地利用の促進
	空港跡地の有効活用
	資産価値の増大
	騒音等の変化
	均衡のとれた国土形成への寄与（離島等の振興）
	地域シンボルの形成
	地域安全性の向上（災害時移動手段の確保）

## 2) 各空港の概要

全国の地方空港を対象に、航空輸送実績や空港施設等の概要について調査し、取りまとめた。

### ○対象空港

調査対象空港は全国の地方空港とするが、離島空港等の比較的小規模な空港で、滑走路長が 2000m に満たず中小型ジェット機の就航ができない空港や平成 19 年度の貨物取扱量が 100t に満たない空港、平成 19 年度航空貨物流動実態調査（1 日調査）にデータが現れない空港は除外し、下表の通りとした。

また、平成 19 年度の貨物取扱量の多い空港から順に掲載した。

表 1-5 調査対象空港

(1) 新千歳空港	(21) 旭川空港	(41) 八丈島空港
(2) 福岡空港	(22) 北九州空港	(42) 稚内空港
(3) 那覇空港	(23) 富山空港	(43) 中標津空港
(4) 鹿児島空港	(24) 宮古空港	(44) 山形空港
(5) 熊本空港	(25) 新潟空港	(45) 徳之島空港
(6) 神戸空港	(26) 女満別空港	(46) 福江空港
(7) 仙台空港	(27) 山口宇部空港	(47) 南紀白浜空港
(8) 宮崎空港	(28) 徳島空港	(48) 大館能代空港
(9) 広島空港	(29) 釧路空港	(49) 種子島空港
(10) 松山空港	(30) 出雲空港	
(11) 長崎空港	(31) 帯広空港	
(12) 小松空港	(32) 奄美空港	
(13) 石垣空港	(33) 美保空港	
(14) 大分空港	(34) 福島空港	
(15) 函館空港	(35) 庄内空港	
(16) 高松空港	(36) 花巻空港	
(17) 高知空港	(37) 鳥取空港	
(18) 岡山空港	(38) 三沢空港	
(19) 秋田空港	(39) 佐賀空港	
(20) 青森空港	(40) 久米島空港	

○調査項目

調査対象空港について、以下の項目を整理し、同じフォーマットで取りまとめた。

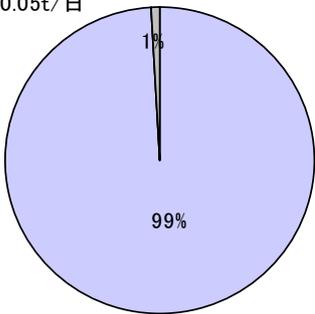
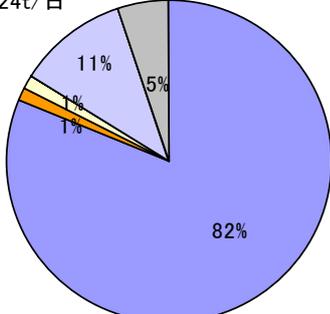
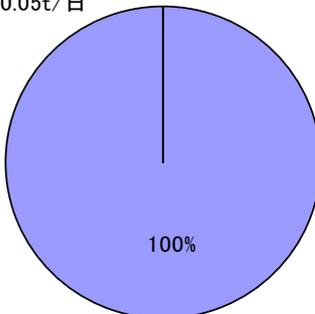
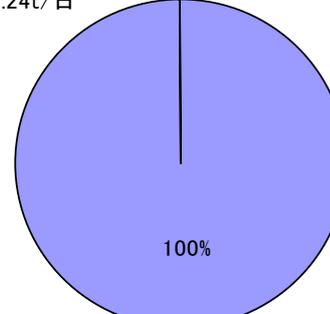
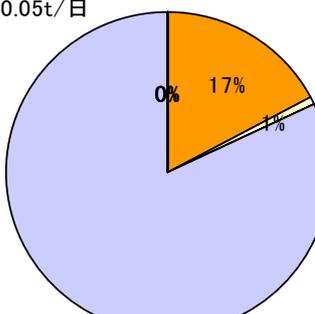
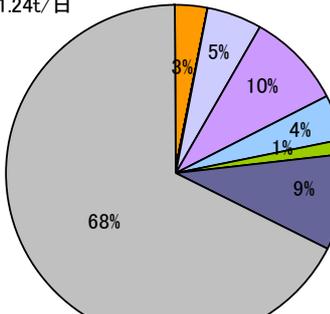
表 1-6 調査項目

調査項目	調査内容	主な出典資料
運航状況	路線別の便数（片道ベース、国内：日、国際：週）を整理し、最大就航機材により分類	JTB 時刻表 等
輸送実績	旅客（国内／国際）、貨物（国内／国際）の輸送実績を、過去 10 年間について整理	空港管理状況調書 航空輸送統計年報
運用時間	空港運用時間と利用上の制限状況を整理	数字で見る航空
施設整備状況	貨物輸送に関連する、滑走路、エプロン、貨物施設について、施設規模を整理	数字で見る航空 ターミナルビル要覧 等
交通アクセス	後背圏主要都市までのアクセス交通の概要（距離、所要時間等）を整理	JTB 時刻表 等
国内貨物の取扱状況	取扱品目、発生・集中地を整理	H19 航空貨物流動実態調査
国際貨物の取扱状況	取扱品目、発生・集中地を整理	H19 航空貨物流動実態調査

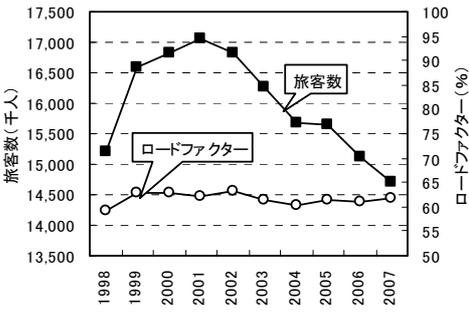
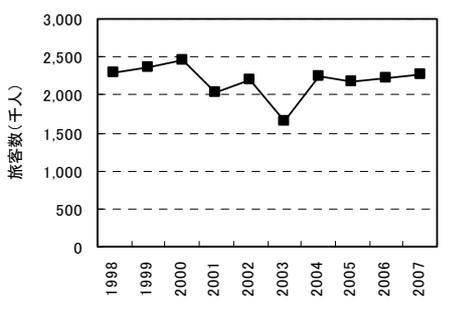
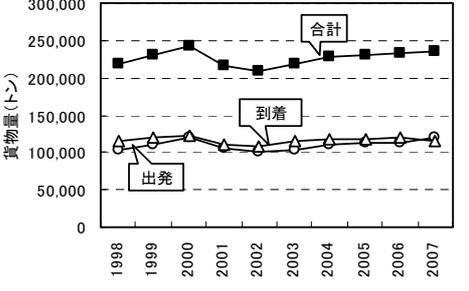
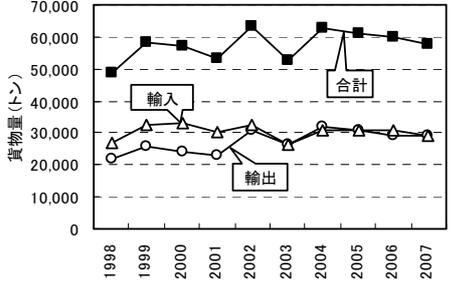
(1) 新千歳空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1370 602"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="5">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(106)</td> <td>伊丹(6)</td> <td>関西(20)</td> <td>中部(28)</td> <td>仙台(22)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>広島(4)</td> <td>福岡(8)</td> <td>那覇(2)</td> <td>神戸(12)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>成田(6)</td> <td>富山(2)</td> <td>岡山(2)</td> <td>小松(2)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>稚内(2)</td> <td>秋田(4)</td> <td>新潟(4)</td> <td>松山(2)</td> <td>鹿児島(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>利尻(2)</td> <td>女満別(6)</td> <td>中標津(2)</td> <td>青森(4)</td> <td>花巻(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>福島(4)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>釧路(9)</td> <td>山形(2)</td> <td>松本(2)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>国内貨物</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(2)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 647 1370 779"> <tbody> <tr> <td rowspan="4">国際線</td> <td>大型ジェット</td> <td>香港(6)</td> <td>台北(14)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>ソウル(14)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">小型ジェット</td> <td>グアム(4)</td> <td>上海(6)</td> <td>台北(12)</td> <td>釜山(6)</td> <td>北京(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>大連(4)</td> <td>ユジノサハリンスク(2)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>資料) JTB時刻表 H20.10</p>		最大機材	就航路線および便数					国内線	大型ジェット	羽田(106)	伊丹(6)	関西(20)	中部(28)	仙台(22)		広島(4)	福岡(8)	那覇(2)	神戸(12)		中型ジェット	成田(6)	富山(2)	岡山(2)	小松(2)		小型ジェット	稚内(2)	秋田(4)	新潟(4)	松山(2)	鹿児島(2)			利尻(2)	女満別(6)	中標津(2)	青森(4)	花巻(4)			福島(4)						プロペラ	釧路(9)	山形(2)	松本(2)			国内貨物	中型ジェット	羽田(2)					国際線	大型ジェット	香港(6)	台北(14)				中型ジェット	ソウル(14)					小型ジェット	グアム(4)	上海(6)	台北(12)	釜山(6)	北京(4)		大連(4)	ユジノサハリンスク(2)		
	最大機材	就航路線および便数																																																																																			
国内線	大型ジェット	羽田(106)	伊丹(6)	関西(20)	中部(28)	仙台(22)																																																																															
		広島(4)	福岡(8)	那覇(2)	神戸(12)																																																																																
	中型ジェット	成田(6)	富山(2)	岡山(2)	小松(2)																																																																																
	小型ジェット	稚内(2)	秋田(4)	新潟(4)	松山(2)	鹿児島(2)																																																																															
		利尻(2)	女満別(6)	中標津(2)	青森(4)	花巻(4)																																																																															
		福島(4)																																																																																			
	プロペラ	釧路(9)	山形(2)	松本(2)																																																																																	
国内貨物	中型ジェット	羽田(2)																																																																																			
国際線	大型ジェット	香港(6)	台北(14)																																																																																		
	中型ジェット	ソウル(14)																																																																																			
	小型ジェット	グアム(4)	上海(6)	台北(12)	釜山(6)	北京(4)																																																																															
			大連(4)	ユジノサハリンスク(2)																																																																																	
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 882 869 1238"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="893 882 1332 1216"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1261 869 1664"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="893 1261 1332 1664"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div> <p>資料) 空港管理状況調査、航空輸送統計年報</p>																																																																																				
<p>運用時間</p>	<p>0:00～24:00 (24時間) ※周辺地域との協定により 22:00～7:00 の深夜早朝時間帯は6便に制限されている。</p>																																																																																				
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 3,000m×60m×2本          【スポット数】 大型ジェット(35)、中型ジェット(3)、小型ジェット(12)          【貨物ビル】          代理店貨物ビル／延床面積：4,060m<sup>2</sup>          代理店貨物ビル(日本通運棟)／延床面積：2,156.99m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：15,662m<sup>2</sup></p>																																																																																				

<p>交通アクセス</p>	<p>札幌市内まで48km、JR線（快速36分）、バス（60分） 道央自動車道千歳ICまで7.2km車で15分</p>
<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物</p> <p>280t/日</p> <p>■ 到着貨物</p> <p>340t/日</p> <p>■ 発生集中地</p> <p>■ 荷送地</p> <p>280t/日</p> <p>■ 荷受地</p> <p>340t/日</p> <p>■ 仕向空港／仕出空港</p> <p>■ 仕向空港</p> <p>280t/日</p> <p>■ 仕出空港</p> <p>340t/日</p> <p>資料) 航空貨物流動実態調査 平成19年度</p>
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 発送貨物の約4割が生鮮品であり、新千歳空港の路線ネットワークにより北海道産品を全国に配送している。到着貨物は、道内で消費される日用品や書類・印刷物、機械・機械部品等が多い。</li> <li>・ 新千歳空港の就航路線のうち羽田路線が最も便数が多いことから、仕向空港、仕出空港ともに羽田空港の占める割合が高い。</li> <li>・ 深夜貨物便を利用した輸送が行われているが、6便/日に制限されていることから国内貨物輸送全体に占める割合も少ない。</li> </ul>

<p>国際貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 輸出貨物</p> <p>0.05t/日</p>  <p>■ 輸入貨物</p> <p>1.24t/日</p>  <p>■ 国内仕出・仕向地</p> <p>■ 仕出地</p> <p>0.05t/日</p>  <p>■ 仕向地</p> <p>1.24t/日</p>  <p>■ 海外仕出・仕向地</p> <p>■ 仕向地</p> <p>0.05t/日</p>  <p>■ 仕出地</p> <p>1.24t/日</p> 
<p>国際特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内貨物に比べ取扱量が少ない。</li> <li>・ 国際路線の使用機材の大部分が小型ジェットであり、コンテナ搭載ができないことなどが理由として考えられる。</li> <li>・ 香港、ソウル、台北路線は、使用機材が一部中型ジェットであるが、供給量に対して取扱量が少ない。</li> </ul>

(2) 福岡空港

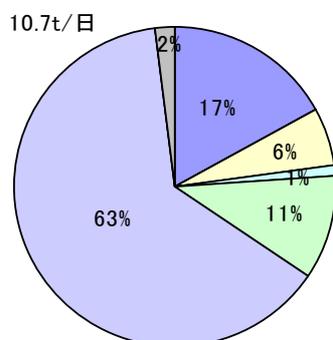
<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 542"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="5">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(92)</td> <td>伊丹(20)</td> <td>中部(32)</td> <td>新千歳(8)</td> <td>那覇(28)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>成田(6)</td> <td colspan="4">関西(16)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">小型ジェット</td> <td>仙台(8)</td> <td>新潟(4)</td> <td>松山(6)</td> <td>宮崎(14)</td> <td>出雲(4)</td> </tr> <tr> <td>対馬(12)</td> <td>小松(4)</td> <td colspan="3">徳島(4)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>高知(6)</td> <td>鹿児島(16)</td> <td>松本(2)</td> <td>福江(8)</td> <td>名古屋(20)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5">天草(8)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 600 1369 766"> <tbody> <tr> <td rowspan="5">国際線</td> <td>大型ジェット</td> <td>香港(14)</td> <td>台北(14)</td> <td colspan="2">シンガポール(10)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>バンコク(14)</td> <td>マニラ(8)</td> <td>台北(28)</td> <td>ソウル(70)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">小型ジェット</td> <td>北京(22)</td> <td>濟州(6)</td> <td>大連(26)</td> <td>香港(14)</td> <td>瀋陽(6)</td> </tr> <tr> <td>釜山(42)</td> <td>青島(8)</td> <td>広州(4)</td> <td colspan="2">上海(56)</td> </tr> <tr> <td colspan="5">ホーチミン(8) グアム(14)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数					国内線	大型ジェット	羽田(92)	伊丹(20)	中部(32)	新千歳(8)	那覇(28)	中型ジェット	成田(6)	関西(16)				小型ジェット	仙台(8)	新潟(4)	松山(6)	宮崎(14)	出雲(4)	対馬(12)	小松(4)	徳島(4)			プロペラ	高知(6)	鹿児島(16)	松本(2)	福江(8)	名古屋(20)			天草(8)					国際線	大型ジェット	香港(14)	台北(14)	シンガポール(10)		中型ジェット	バンコク(14)	マニラ(8)	台北(28)	ソウル(70)	小型ジェット	北京(22)	濟州(6)	大連(26)	香港(14)	瀋陽(6)	釜山(42)	青島(8)	広州(4)	上海(56)		ホーチミン(8) グアム(14)				
	最大機材	就航路線および便数																																																																						
国内線	大型ジェット	羽田(92)	伊丹(20)	中部(32)	新千歳(8)	那覇(28)																																																																		
	中型ジェット	成田(6)	関西(16)																																																																					
	小型ジェット	仙台(8)	新潟(4)	松山(6)	宮崎(14)	出雲(4)																																																																		
		対馬(12)	小松(4)	徳島(4)																																																																				
プロペラ	高知(6)	鹿児島(16)	松本(2)	福江(8)	名古屋(20)																																																																			
		天草(8)																																																																						
国際線	大型ジェット	香港(14)	台北(14)	シンガポール(10)																																																																				
	中型ジェット	バンコク(14)	マニラ(8)	台北(28)	ソウル(70)																																																																			
	小型ジェット	北京(22)	濟州(6)	大連(26)	香港(14)	瀋陽(6)																																																																		
		釜山(42)	青島(8)	広州(4)	上海(56)																																																																			
		ホーチミン(8) グアム(14)																																																																						
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■国内線旅客</p>  <p>■国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■国内線貨物</p>  <p>■国際線貨物</p> 																																																																							
<p>運用時間</p>	<p>0 : 00～24 : 00 (24 時間)          ※利用時間は、7 : 00～22 : 00</p>																																																																							
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,800m×60m          【スポット数】 大型ジェット(25)、中型ジェット(1)、小型ジェット(11)、小型機(7)          【貨物ビル】          国際貨物ビル／延床面積：12,215m<sup>2</sup>          国内貨物ビル／延床面積：11,755m<sup>2</sup></p>																																																																							

<p>交通アクセス</p>	<p>福岡市内まで <b>5km</b> (地下鉄 11 分、タクシー 20~30 分)                  福岡都市高速道路 2 号線空港通入口まで <b>2km</b> 車で 8 分</p>
<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 発送貨物</p> <p>220t/日</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 到着貨物</p> <p>388t/日</p> </div> </div> <p><b>【発生集中地】</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 荷送地</p> <p>220t/日</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 荷受地</p> <p>389t/日</p> </div> </div> <p><b>【仕向空港／仕出空港】</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 仕向空港</p> <p>220t/日</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 仕出空港</p> <p>389t/日</p> </div> </div>
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内貨物の取扱量は、羽田空港、新千歳空港に次いで国内第3位であり、近年、横ばい状態である。</li> <li>出発貨物と到着貨物は概ねバランスがとれており、出発貨物では生鮮品等の割合が高く、到着貨物では機械・機械部品等の割合が高い。</li> <li>地元では生鮮品等の輸送に航空を活用した取り組みが行われている。</li> <li>空港の后背圏は、福岡県を中心に九州全域に及んでおり、一部中国地域も含まれている。</li> <li>仕向空港、仕出空港共に、福岡空港の中で最も路線便数が多い羽田空港が多く、路線規模の大きい那覇空港向けも比較的多い。</li> </ul>

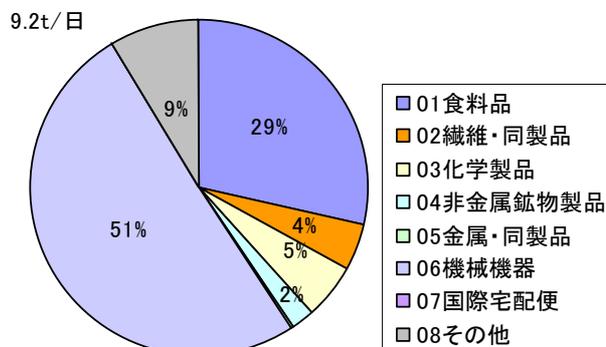
国際貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 輸出貨物

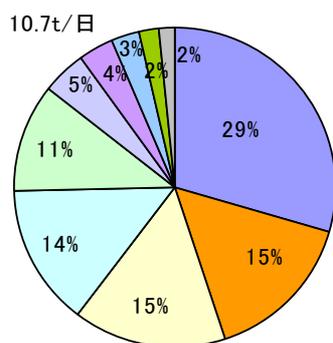


■ 輸入貨物

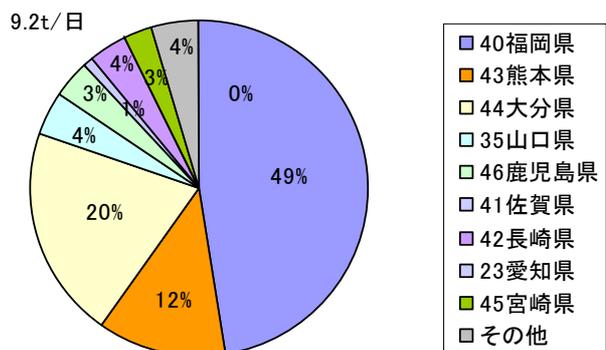


【国内仕出・仕向地】

■ 仕出地

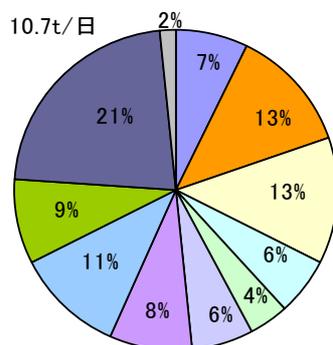


■ 仕向地

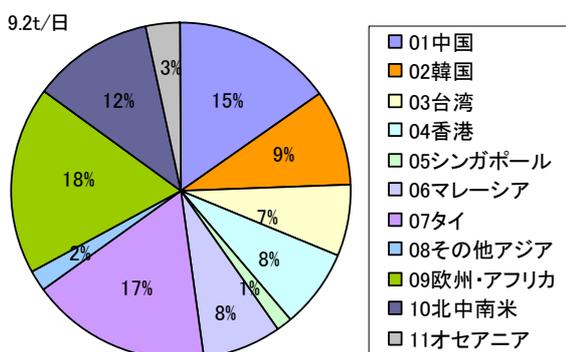


【海外仕出・仕向地】

■ 仕向地



■ 仕出地



国際特徴

- ・ 国際貨物取扱量は、成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港に次いで、国内第4位である。
- ・ 国内貨物に比べ取扱量が少ない。
- ・ 機械機器の輸出入が多く、電子部品や自動車部品等、アジア向け貨物が多い。

(3) 那覇空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 616"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="5">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(47)</td> <td>伊丹(4)</td> <td>中部(10)</td> <td>関西(20)</td> <td>新千歳(2) 仙台(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中型ジェット</td> <td>成田(2)</td> <td>広島(2)</td> <td>高松(2)</td> <td>熊本(2)</td> <td>神戸(11)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>新潟(2)</td> <td>松山(2)</td> <td>高知(2)</td> <td>北九州(2)</td> <td>長崎(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>宮崎(2)</td> <td>鹿児島(6)</td> <td>福島(2)</td> <td>岡山(2)</td> <td>久米島(14)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>宮古(25)</td> <td>石垣(45)</td> <td>小松(5)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>奄美(2)</td> <td>与論(4)</td> <td>粟国(6)</td> <td>与那国(2)</td> <td>南大東(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>北大東(2)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 660 1369 696"> <tbody> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>香港(14)</td> <td>台北(28)</td> <td>ソウル(6)</td> <td>上海(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数					国内線	大型ジェット	羽田(47)	伊丹(4)	中部(10)	関西(20)	新千歳(2) 仙台(2)		中型ジェット	成田(2)	広島(2)	高松(2)	熊本(2)	神戸(11)		小型ジェット	新潟(2)	松山(2)	高知(2)	北九州(2)	長崎(2)			宮崎(2)	鹿児島(6)	福島(2)	岡山(2)	久米島(14)			宮古(25)	石垣(45)	小松(5)				プロペラ	奄美(2)	与論(4)	粟国(6)	与那国(2)	南大東(4)			北大東(2)					国際線	小型ジェット	香港(14)	台北(28)	ソウル(6)	上海(4)
	最大機材	就航路線および便数																																																													
国内線	大型ジェット	羽田(47)	伊丹(4)	中部(10)	関西(20)	新千歳(2) 仙台(2)																																																									
	中型ジェット	成田(2)	広島(2)	高松(2)	熊本(2)	神戸(11)																																																									
	小型ジェット	新潟(2)	松山(2)	高知(2)	北九州(2)	長崎(2)																																																									
		宮崎(2)	鹿児島(6)	福島(2)	岡山(2)	久米島(14)																																																									
		宮古(25)	石垣(45)	小松(5)																																																											
	プロペラ	奄美(2)	与論(4)	粟国(6)	与那国(2)	南大東(4)																																																									
		北大東(2)																																																													
国際線	小型ジェット	香港(14)	台北(28)	ソウル(6)	上海(4)																																																										
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="406 772 869 1153"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="885 772 1348 1153"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="406 1198 869 1601"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="885 1198 1348 1601"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>																																																														
<p>運用時間</p>	<p>0:00～24:00 (24時間)</p>																																																														
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】3,000m×45m</p> <p>【スポット数】大型ジェット(16)、中型ジェット(9)、小型ジェット(9)、プロペラ(4)、小型機(17)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>航空会社棟／延床面積：4,046.6m<sup>2</sup></p> <p>代理店貨物ビル／延床面積：3,172.7m<sup>2</sup></p>																																																														
<p>交通アクセス</p>	<p>那覇市内まで5km (バス20分、タクシー15分、モノレール12分)</p> <p>那覇空港自動車道豊見城・名嘉地ICまで7.5km 車で17分</p>																																																														

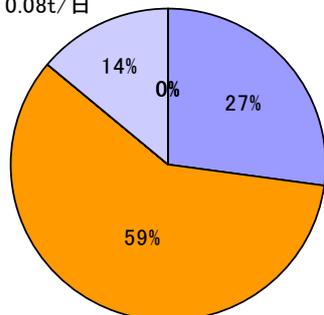
<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物</p> <p>149t/日</p> <p>■ 到着貨物</p> <p>368t/日</p> <p>■ 発生集中地</p> <p>149t/日</p> <p>■ 荷受地</p> <p>369t/日</p> <p>■ 仕向空港／仕出空港</p> <p>■ 仕向空港</p> <p>149t/日</p> <p>■ 仕出空港</p> <p>369t/日</p>
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内貨物は増加傾向にあり、旅客需要の伸びによる供給スペースの増加と相関が見られる。</li> <li>発送貨物に比べ、到着貨物が多い。</li> <li>発送貨物の約 5 割が日用品であり、那覇空港の路線ネットワークにより沖縄で生産された日用品を全国に配送している。到着貨物は、同じく沖縄県内で消費される日用品や書類・印刷物、機械・機械部品等が多い。</li> <li>仕向空港、仕出空港共に、那覇空港の中で最も便数が多い羽田空港の占める割合が高い。</li> <li>深夜貨物便を利用した輸送が行われているが、24 時間利用可能なことやアジアへの地理的な優位性から、ANA による対アジアへのゲートウェイとしての利用が計画されている。</li> </ul>

国際貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

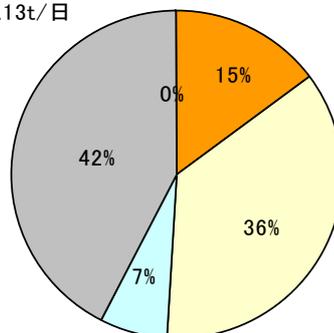
■ 輸出貨物

0.08t/日



■ 輸入貨物

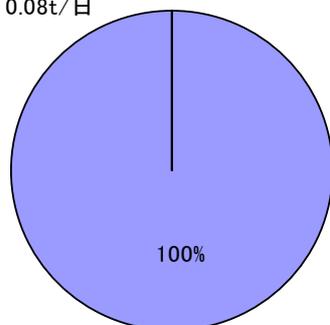
0.13t/日



【国内仕出・仕向地】

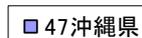
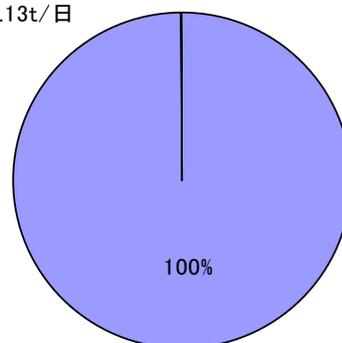
■ 仕出地

0.08t/日



■ 仕向地

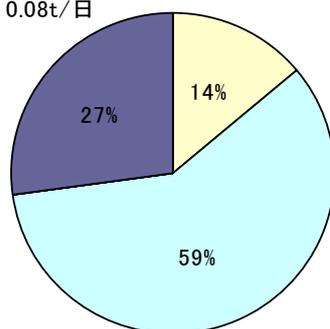
0.13t/日



【海外仕出・仕向地】

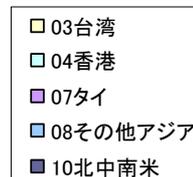
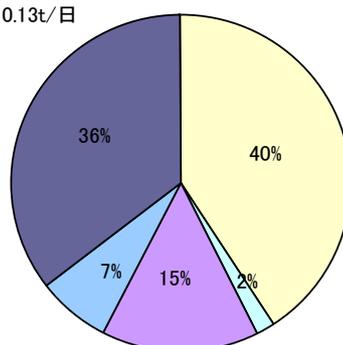
■ 仕向地

0.08t/日



■ 仕出地

0.13t/日



国際特徴

- ・ 国内貨物に比べ、国際貨物は輸出入とも極めて取扱量が少ない。その理由として、国際路線の使用機材が小型ジェットであり、コンテナを搭載できないこと等が考えられる。
- ・ 国際貨物は2001年以降減少しており、近年横ばい状態にある。

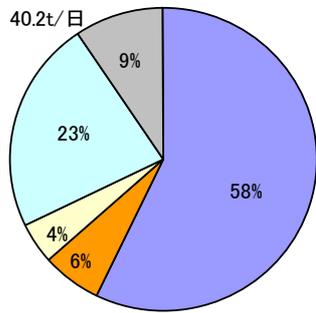
(4) 鹿児島空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 544"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="5">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td colspan="5">羽田(32)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td colspan="5">伊丹(22)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>関西(4)</td> <td>中部(14)</td> <td>新千歳(2)</td> <td>那覇(6)</td> <td>神戸(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>奄美(10)</td> <td>喜界島(4)</td> <td>徳之島(4)</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>高松(2)</td> <td>松山(2)</td> <td>福岡(16)</td> <td>長崎(6)</td> <td>岡山(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>種子島(6)</td> <td>屋久島(10)</td> <td>沖永良部(6)</td> <td>与論(2)</td> <td>広島西(6)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 593 1369 629"> <tbody> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>香港(4)</td> <td>ソウル(6)</td> <td>上海(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数					国内線	大型ジェット	羽田(32)					中型ジェット	伊丹(22)					小型ジェット	関西(4)	中部(14)	新千歳(2)	那覇(6)	神戸(4)		プロペラ	奄美(10)	喜界島(4)	徳之島(4)					高松(2)	松山(2)	福岡(16)	長崎(6)	岡山(4)			種子島(6)	屋久島(10)	沖永良部(6)	与論(2)	広島西(6)	国際線	小型ジェット	香港(4)	ソウル(6)	上海(4)
	最大機材	就航路線および便数																																																			
国内線	大型ジェット	羽田(32)																																																			
	中型ジェット	伊丹(22)																																																			
	小型ジェット	関西(4)	中部(14)	新千歳(2)	那覇(6)	神戸(4)																																															
	プロペラ	奄美(10)	喜界島(4)	徳之島(4)																																																	
		高松(2)	松山(2)	福岡(16)	長崎(6)	岡山(4)																																															
		種子島(6)	屋久島(10)	沖永良部(6)	与論(2)	広島西(6)																																															
国際線	小型ジェット	香港(4)	ソウル(6)	上海(4)																																																	
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 719 869 1099"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="901 719 1348 1099"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1149 869 1585"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="901 1149 1348 1585"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>																																																				
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>																																																				
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 3,00m×45m          【スポット数】 大型ジェット(10)、小型ジェット(1)、プロペラ(4)、小型機(6)          【貨物ビル】          航空会社棟／延床面積：3,155.39m<sup>2</sup>          代理店棟／延床面積：1,174.14m<sup>2</sup></p>																																																				
<p>交通アクセス</p>	<p>鹿児島市内まで 44km（空港特急バス 40分）          九州自動車道溝辺鹿児島空港 IC まで 1km 車で 2分</p>																																																				

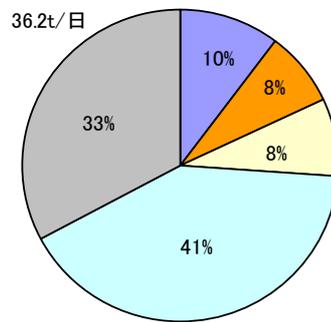
国内貨物の取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



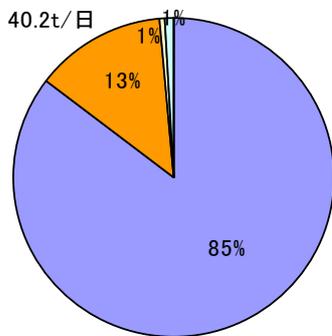
■ 到着貨物



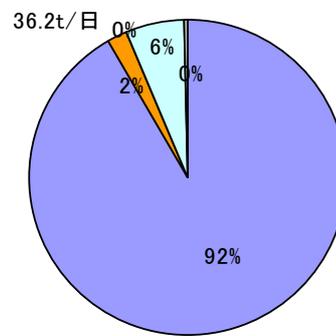
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地



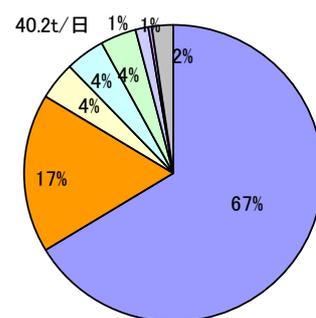
■ 荷受地



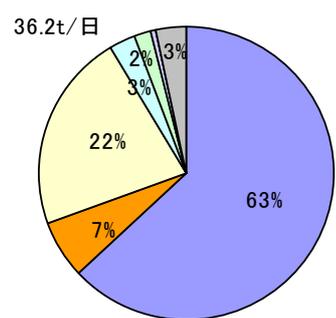
- 46 鹿児島県
- 43 熊本県
- 40 福岡県
- 45 宮崎県
- その他

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



- 24 東京国際
- 41 大阪国際
- 01 新千歳
- 40 中部国際
- 84 那覇
- 79 奄美
- 77 種子島
- その他

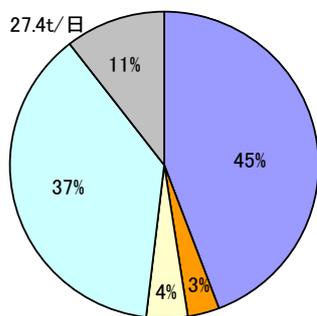
(5) 熊本空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 472"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数(往復数)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(32)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>伊丹(18) 那覇(2)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>中部(8)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>松山(2) 名古屋(4) 天草(2)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 521 1369 557"> <tbody> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(6)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数(往復数)	国内線	大型ジェット	羽田(32)	中型ジェット	伊丹(18) 那覇(2)	小型ジェット	中部(8)	プロペラ	松山(2) 名古屋(4) 天草(2)	国際線	小型ジェット	ソウル(6)
	最大機材	就航路線および便数(往復数)														
国内線	大型ジェット	羽田(32)														
	中型ジェット	伊丹(18) 那覇(2)														
	小型ジェット	中部(8)														
	プロペラ	松山(2) 名古屋(4) 天草(2)														
国際線	小型ジェット	ソウル(6)														
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 645 869 1030"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="893 645 1340 1030"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1120 869 1512"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="893 1120 1340 1512"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>															
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>															
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 3,000m×45m          【スポット数】 大型ジェット(3)、中型ジェット(3)、小型機(2)          【貨物ビル】          航空会社棟／延床面積：1,212.26m<sup>2</sup>          代理店棟／延床面積：905.77m<sup>2</sup></p>															
<p>交通アクセス</p>	<p>熊本市内まで 20km（バス 40分、車 30分）          九州自動車道益城熊本 IC まで 9km 車で 21分</p>															

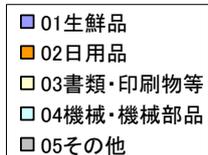
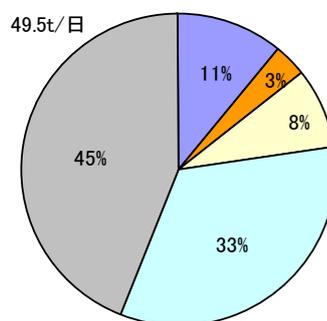
国内貨物の取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

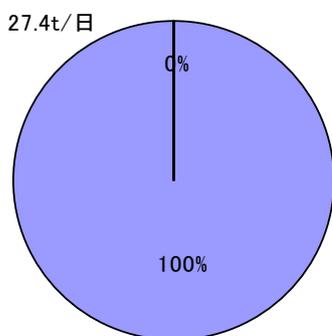


■ 到着貨物

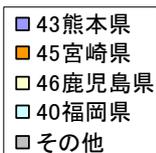
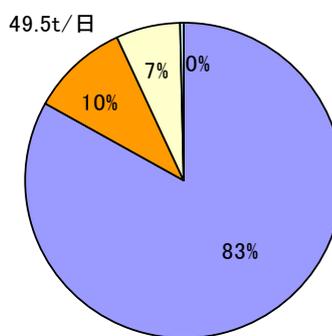


【発生集中地】

■ 荷送地

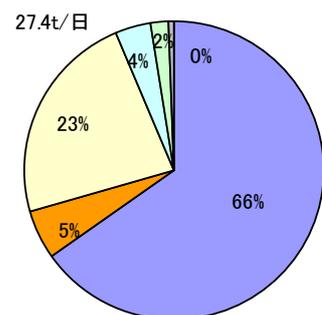


■ 荷受地

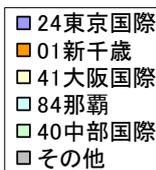
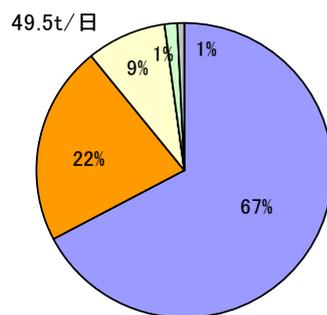


【仕向空港／仕出空港】

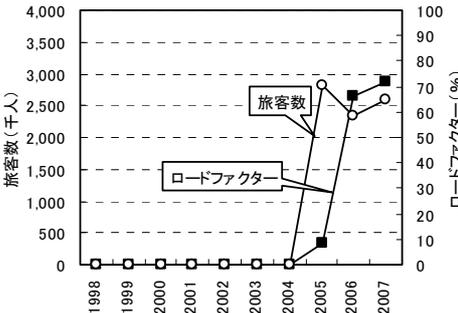
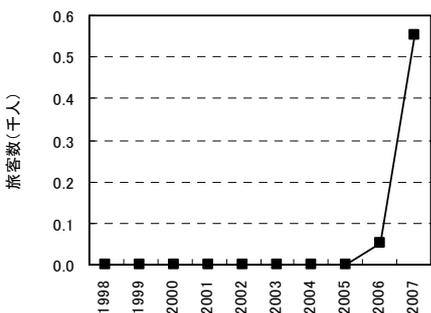
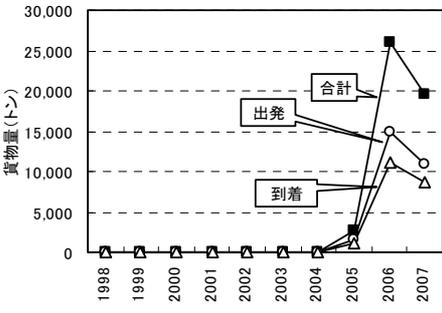
■ 仕向空港



■ 仕出貨物

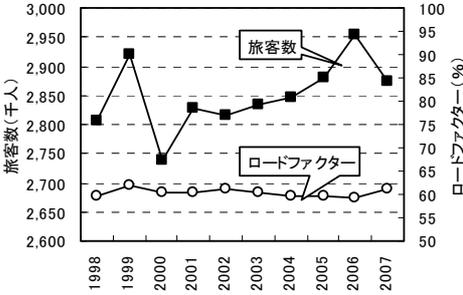
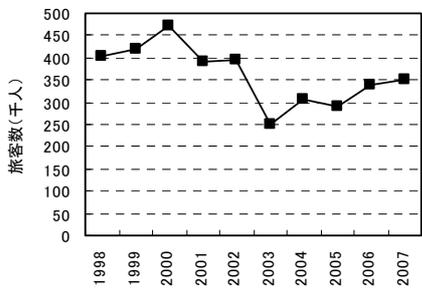
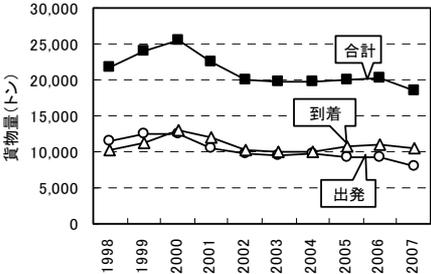
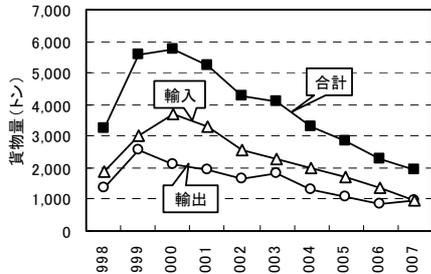


(6) 神戸空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 432"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>新千歳(12)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(24) 那覇(11)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>鹿児島(4) 石垣(2)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	大型ジェット	新千歳(12)		中型ジェット	羽田(24) 那覇(11)		小型ジェット	鹿児島(4) 石垣(2)
	最大機材	就航路線および便数											
国内線	大型ジェット	新千歳(12)											
	中型ジェット	羽田(24) 那覇(11)											
	小型ジェット	鹿児島(4) 石垣(2)											
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p> 												
<p>運用時間</p>	<p>7：00～22：00（15時間）</p>												
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,500m×60m          【スポット数】 大型ジェット(4)、中型ジェット(3)、小型ジェット(2)、小型機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：1,643m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：1,564m<sup>2</sup></p>												
<p>交通アクセス</p>	<p>神戸市内まで 8km（ポートルライナー18分）          阪神高速神戸線京橋入口まで 8km 車で 25分</p>												

<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物</p> <p>27.4t/日</p> <p>■ 到着貨物</p> <p>9.52t/日</p> <p><b>【発生集中地】</b></p> <p>■ 荷送地</p> <p>27.4t/日</p> <p>■ 荷受地</p> <p>9.52t/日</p> <p><b>【仕向空港／仕出空港】</b></p> <p>■ 仕向空港</p> <p>27.4t/日</p> <p>■ 仕出貨物</p> <p>9.5t/日</p>
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 発送貨物は、空港所在県である兵庫県だけでなく、周辺府県からも広域的に集約している。</li> <li>・ 到着貨物は、兵庫県を荷受地とした生鮮品が中心となっている。</li> </ul>

(7) 仙台空港

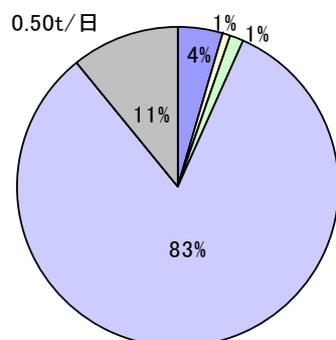
<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 470"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="5">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td colspan="5">新千歳(22)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td colspan="5">伊丹(24) 那覇(2)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>関西(2)</td> <td>中部(10)</td> <td>広島(2)</td> <td>福岡(8)</td> <td>小松(2)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td colspan="5">成田(4)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 519 1369 591"> <tbody> <tr> <td>国際線</td> <td>中型ジェット</td> <td colspan="5">ソウル(14) 台北(10)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>北京(14)</td> <td>大連(4)</td> <td>グアム(8)</td> <td>上海(10)</td> <td>長春(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数					国内線	大型ジェット	新千歳(22)					中型ジェット	伊丹(24) 那覇(2)					小型ジェット	関西(2)	中部(10)	広島(2)	福岡(8)	小松(2)	プロペラ	成田(4)					国際線	中型ジェット	ソウル(14) 台北(10)						小型ジェット	北京(14)	大連(4)	グアム(8)	上海(10)	長春(4)
	最大機材	就航路線および便数																																													
国内線	大型ジェット	新千歳(22)																																													
	中型ジェット	伊丹(24) 那覇(2)																																													
	小型ジェット	関西(2)	中部(10)	広島(2)	福岡(8)	小松(2)																																									
	プロペラ	成田(4)																																													
国際線	中型ジェット	ソウル(14) 台北(10)																																													
	小型ジェット	北京(14)	大連(4)	グアム(8)	上海(10)	長春(4)																																									
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="421 680 593 712"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="893 680 1066 712"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div>   <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="421 1160 593 1191"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="893 1160 1066 1191"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>  																																														
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>																																														
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 1,200m×45m、3,000m×45m</p> <p>【スポット数】 大型ジェット(4)、中型ジェット(4)、小型ジェット(4)、小型機(38)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>航空会社棟／延床面積：1,438.70m<sup>2</sup></p> <p>国内貨物代理店棟／延床面積：560.02m<sup>2</sup></p> <p>国際貨物棟／延床面積：3,533.46m<sup>2</sup></p>																																														
<p>交通アクセス</p>	<p>仙台市内まで 23km（仙台空港アクセス線 25 分（快速 17 分）、特急バス 40 分、タクシー 40 分）</p> <p>仙台東部有料道路仙台空港 IC まで 5km 車で 11 分</p>																																														

<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物</p> <p>19.8t/日</p> <p>■ 到着貨物</p> <p>18.3t/日</p> <p>■ 発生集中地</p> <p>19.8t/日</p> <p>■ 荷受地</p> <p>18.2t/日</p> <p>■ 仕向空港／仕出空港</p> <p>■ 仕向空港</p> <p>19.8t/日</p> <p>■ 仕出空港</p> <p>18.2t/日</p>
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内貨物は 2000 年以降減少しており、近年横ばい状態にある。</li> <li>出発貨物と到着貨物は概ねバランスが取れている。</li> <li>出発貨物の品目としては生鮮品が多い。</li> <li>空港の後背圏は、宮城県を中心として東北地域全体に広がっている。</li> <li>仕向空港としては、中型機材以上の路線である伊丹、新千歳路線の取扱いが多く、到着貨物の仕出空港でも伊丹路線が 5 割を占めている。</li> </ul>

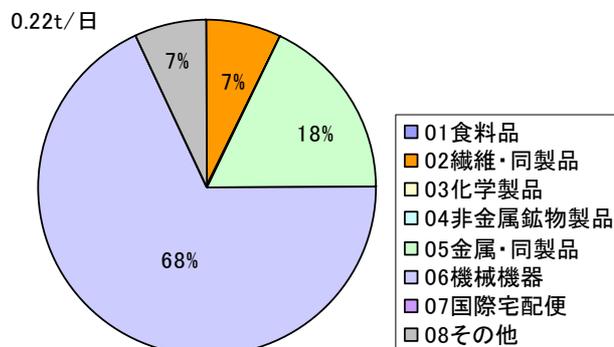
国際貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 輸出貨物

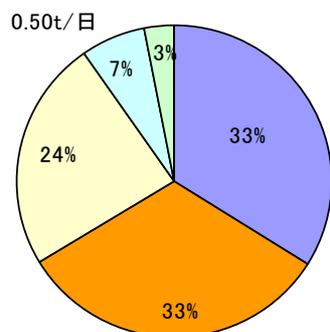


■ 輸入貨物

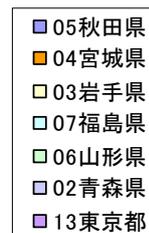
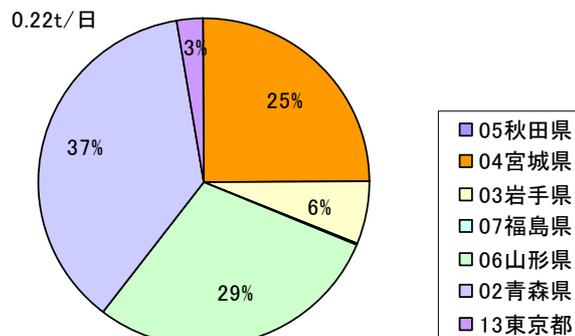


【国内仕出・仕向地】

■ 仕出地

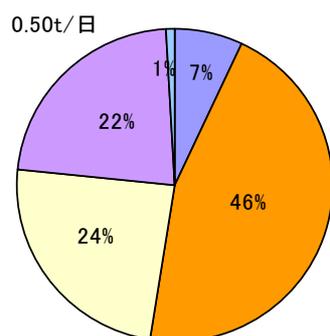


■ 仕向地

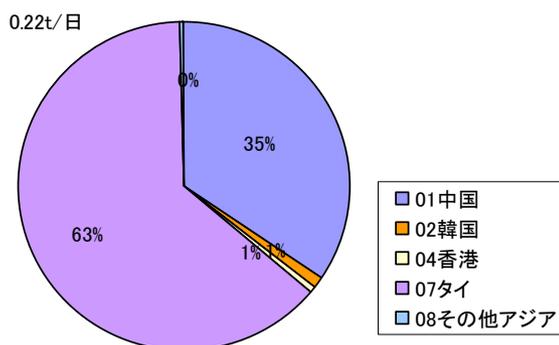


【海外仕出・仕向地】

■ 仕向地



■ 仕出地



国際特徴

- ・ 国内貨物に比べ取扱量が少なく、アジアナ航空の貨物便の撤退以降減少傾向が続いている。
- ・ 仕向地については、就航機材が中型ジェット機であり貨物スペースの供給量が多い等の影響より、韓国方面が多くなっている。

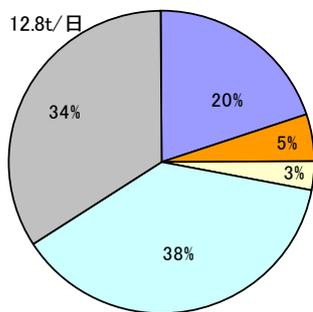
(8) 宮崎空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 434"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="2">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(32)</td> <td>伊丹(20) 中部(6)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>福岡(14)</td> <td>那覇(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>長崎(2)</td> <td>広島西(2)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 488 1369 555"> <tbody> <tr> <td>国際線</td> <td>中型ジェット</td> <td>台北(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(6)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数		国内線	中型ジェット	羽田(32)	伊丹(20) 中部(6)		小型ジェット	福岡(14)	那覇(2)		プロペラ	長崎(2)	広島西(2)	国際線	中型ジェット	台北(4)		小型ジェット	ソウル(6)																																																																																																																									
	最大機材	就航路線および便数																																																																																																																																														
国内線	中型ジェット	羽田(32)	伊丹(20) 中部(6)																																																																																																																																													
	小型ジェット	福岡(14)	那覇(2)																																																																																																																																													
	プロペラ	長崎(2)	広島西(2)																																																																																																																																													
国際線	中型ジェット	台北(4)																																																																																																																																														
	小型ジェット	ソウル(6)																																																																																																																																														
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 645 869 1041"> <p>■ 国内線旅客</p> <table border="1"> <caption>国内線旅客実績 (1998-2007)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>旅客数(千人)</th> <th>ロードファクター(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1998</td><td>3350</td><td>58</td></tr> <tr><td>1999</td><td>3250</td><td>58</td></tr> <tr><td>2000</td><td>3300</td><td>55</td></tr> <tr><td>2001</td><td>3250</td><td>53</td></tr> <tr><td>2002</td><td>3220</td><td>55</td></tr> <tr><td>2003</td><td>3050</td><td>65</td></tr> <tr><td>2004</td><td>2950</td><td>68</td></tr> <tr><td>2005</td><td>2980</td><td>68</td></tr> <tr><td>2006</td><td>2920</td><td>65</td></tr> <tr><td>2007</td><td>2880</td><td>65</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="885 645 1348 1041"> <p>■ 国際線旅客</p> <table border="1"> <caption>国際線旅客実績 (1998-2007)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>旅客数(千人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1998</td><td>10</td></tr> <tr><td>1999</td><td>12</td></tr> <tr><td>2000</td><td>15</td></tr> <tr><td>2001</td><td>45</td></tr> <tr><td>2002</td><td>48</td></tr> <tr><td>2003</td><td>50</td></tr> <tr><td>2004</td><td>72</td></tr> <tr><td>2005</td><td>60</td></tr> <tr><td>2006</td><td>72</td></tr> <tr><td>2007</td><td>68</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1120 869 1512"> <p>■ 国内線貨物</p> <table border="1"> <caption>国内線貨物実績 (1998-2007)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>到着(トン)</th> <th>出発(トン)</th> <th>合計(トン)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1998</td><td>15000</td><td>7000</td><td>22000</td></tr> <tr><td>1999</td><td>16000</td><td>7000</td><td>23000</td></tr> <tr><td>2000</td><td>17000</td><td>7000</td><td>24000</td></tr> <tr><td>2001</td><td>16500</td><td>6500</td><td>23000</td></tr> <tr><td>2002</td><td>16000</td><td>6500</td><td>22500</td></tr> <tr><td>2003</td><td>12000</td><td>6000</td><td>18000</td></tr> <tr><td>2004</td><td>11500</td><td>6000</td><td>17500</td></tr> <tr><td>2005</td><td>11000</td><td>6000</td><td>17000</td></tr> <tr><td>2006</td><td>10500</td><td>6000</td><td>16500</td></tr> <tr><td>2007</td><td>10500</td><td>5500</td><td>16000</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="885 1120 1348 1512"> <p>■ 国際線貨物</p> <table border="1"> <caption>国際線貨物実績 (1998-2007)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>輸入(トン)</th> <th>輸出(トン)</th> <th>合計(トン)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1998</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>1999</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2000</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2001</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2002</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2003</td><td>2</td><td>2</td><td>4</td></tr> <tr><td>2004</td><td>12</td><td>8</td><td>20</td></tr> <tr><td>2005</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2006</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2007</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> </div> </div>	年	旅客数(千人)	ロードファクター(%)	1998	3350	58	1999	3250	58	2000	3300	55	2001	3250	53	2002	3220	55	2003	3050	65	2004	2950	68	2005	2980	68	2006	2920	65	2007	2880	65	年	旅客数(千人)	1998	10	1999	12	2000	15	2001	45	2002	48	2003	50	2004	72	2005	60	2006	72	2007	68	年	到着(トン)	出発(トン)	合計(トン)	1998	15000	7000	22000	1999	16000	7000	23000	2000	17000	7000	24000	2001	16500	6500	23000	2002	16000	6500	22500	2003	12000	6000	18000	2004	11500	6000	17500	2005	11000	6000	17000	2006	10500	6000	16500	2007	10500	5500	16000	年	輸入(トン)	輸出(トン)	合計(トン)	1998	0	0	0	1999	0	0	0	2000	0	0	0	2001	0	0	0	2002	0	0	0	2003	2	2	4	2004	12	8	20	2005	0	0	0	2006	0	0	0	2007	0	0	0
年	旅客数(千人)	ロードファクター(%)																																																																																																																																														
1998	3350	58																																																																																																																																														
1999	3250	58																																																																																																																																														
2000	3300	55																																																																																																																																														
2001	3250	53																																																																																																																																														
2002	3220	55																																																																																																																																														
2003	3050	65																																																																																																																																														
2004	2950	68																																																																																																																																														
2005	2980	68																																																																																																																																														
2006	2920	65																																																																																																																																														
2007	2880	65																																																																																																																																														
年	旅客数(千人)																																																																																																																																															
1998	10																																																																																																																																															
1999	12																																																																																																																																															
2000	15																																																																																																																																															
2001	45																																																																																																																																															
2002	48																																																																																																																																															
2003	50																																																																																																																																															
2004	72																																																																																																																																															
2005	60																																																																																																																																															
2006	72																																																																																																																																															
2007	68																																																																																																																																															
年	到着(トン)	出発(トン)	合計(トン)																																																																																																																																													
1998	15000	7000	22000																																																																																																																																													
1999	16000	7000	23000																																																																																																																																													
2000	17000	7000	24000																																																																																																																																													
2001	16500	6500	23000																																																																																																																																													
2002	16000	6500	22500																																																																																																																																													
2003	12000	6000	18000																																																																																																																																													
2004	11500	6000	17500																																																																																																																																													
2005	11000	6000	17000																																																																																																																																													
2006	10500	6000	16500																																																																																																																																													
2007	10500	5500	16000																																																																																																																																													
年	輸入(トン)	輸出(トン)	合計(トン)																																																																																																																																													
1998	0	0	0																																																																																																																																													
1999	0	0	0																																																																																																																																													
2000	0	0	0																																																																																																																																													
2001	0	0	0																																																																																																																																													
2002	0	0	0																																																																																																																																													
2003	2	2	4																																																																																																																																													
2004	12	8	20																																																																																																																																													
2005	0	0	0																																																																																																																																													
2006	0	0	0																																																																																																																																													
2007	0	0	0																																																																																																																																													
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>																																																																																																																																															
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,500m×45m          【スポット数】大型ジェット(5)、中型ジェット(1)、小型ジェット(2)、プロペラ機(2)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：2,634m<sup>2</sup></p>																																																																																																																																															
<p>交通アクセス</p>	<p>宮崎市内まで10km（JR 空港連絡鉄道 10分、リムジンバス 15～20分、車 15～20分）          宮崎自動車道宮崎ICまで3km 車で8分</p>																																																																																																																																															

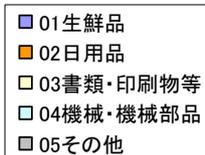
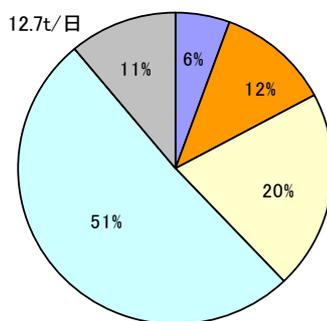
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

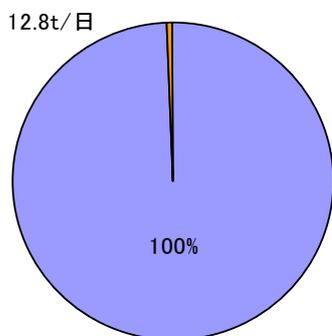


■ 到着貨物

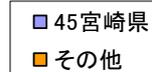
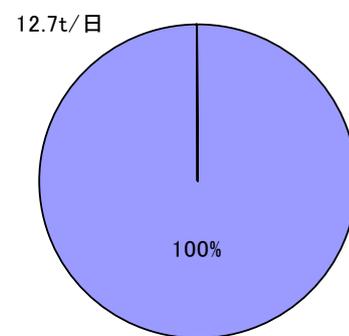


【発生集中地】

■ 荷送地

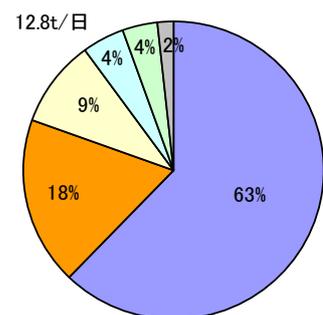


■ 荷受地

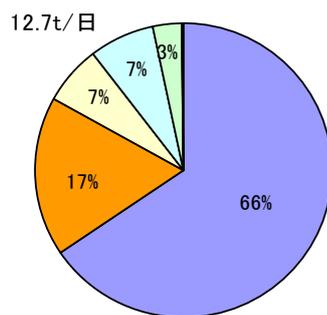


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



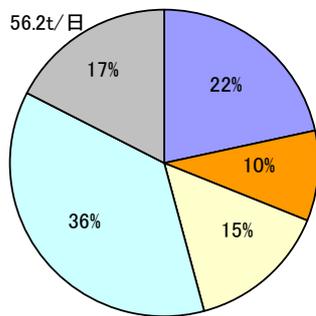
(9) 広島空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 434"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="2">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(30)</td> <td>新千歳(4)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>那覇(2)</td> <td>仙台(2)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td colspan="2">成田(2)</td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="453 483 1380 555"> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>北京(10)</td> <td>大連(18)</td> <td>グアム(4)</td> <td>ソウル(14)</td> <td>上海(14)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="2">台北(14)</td> <td colspan="3">バンコク(6)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数		国内線	大型ジェット	羽田(30)	新千歳(4)	中型ジェット	那覇(2)	仙台(2)	プロペラ	成田(2)		国際線	小型ジェット	北京(10)	大連(18)	グアム(4)	ソウル(14)	上海(14)			台北(14)		バンコク(6)		
	最大機材	就航路線および便数																											
国内線	大型ジェット	羽田(30)	新千歳(4)																										
	中型ジェット	那覇(2)	仙台(2)																										
	プロペラ	成田(2)																											
国際線	小型ジェット	北京(10)	大連(18)	グアム(4)	ソウル(14)	上海(14)																							
		台北(14)		バンコク(6)																									
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="421 645 869 1025"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="890 645 1339 1025"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="421 1122 869 1503"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="890 1122 1339 1503"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>																												
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>																												
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 3,000m×60m</p> <p>【スポット数】 大型ジェット(7)、中型ジェット(1)、小型ジェット(1)、プロペラ(1)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：2,292.12m<sup>2</sup></p> <p>代理店棟／延床面積：1,128.10m<sup>2</sup></p> <p>冷凍冷蔵庫棟／延床面積：251.20m<sup>2</sup></p> <p>管理棟／延床面積：311.50m<sup>2</sup></p>																												
<p>交通アクセス</p>	<p>広島市内まで 52km（リムジンバス 50分）</p> <p>山陽自動車道河内 IC まで 4km 車で 8分</p>																												

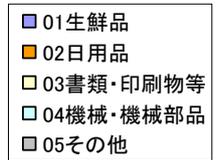
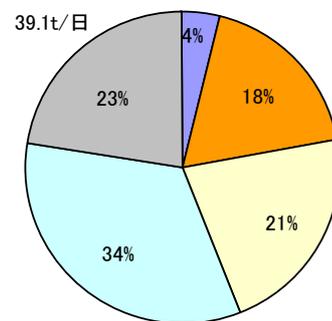
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

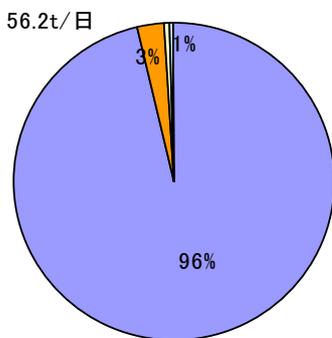


■ 到着貨物

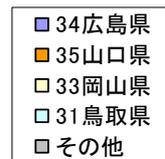
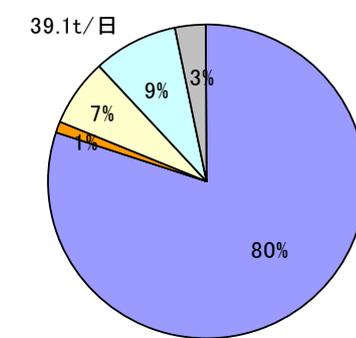


【発生集中地】

■ 荷送地

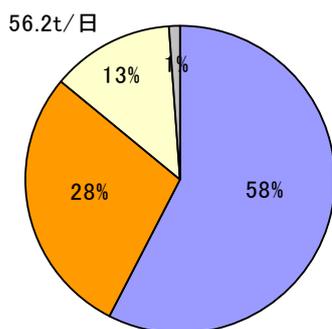


■ 荷受地

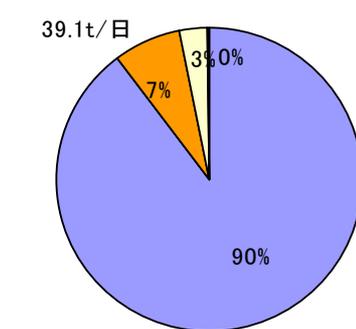


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物

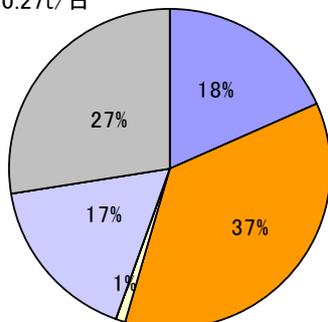


国際貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

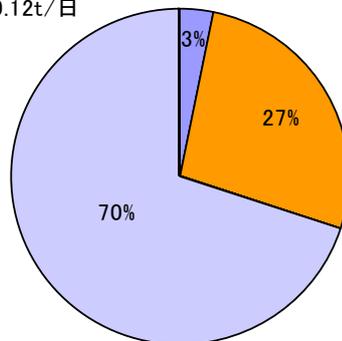
■ 輸出貨物

0.27t/日



■ 輸入貨物

0.12t/日

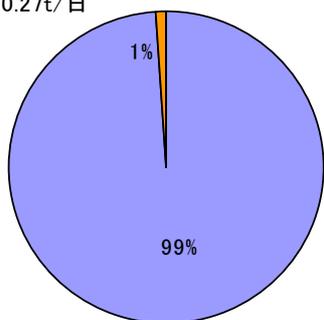


- 01 食料品
- 02 繊維・同製品
- 03 化学製品
- 04 非金属鉱物製品
- 05 金属・同製品
- 06 機械機器
- 07 国際宅配便
- 08 その他

【国内仕出・仕向地】

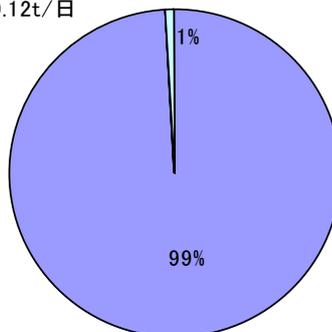
■ 仕出地

0.27t/日



■ 仕向地

0.12t/日

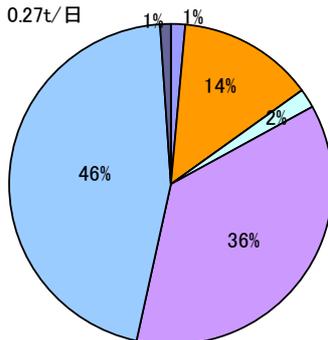


- 34 広島県
- 33 岡山県
- 35 山口県
- 32 島根県

【海外仕出・仕向地】

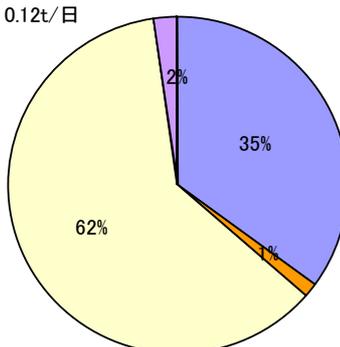
■ 仕向地

0.27t/日



■ 仕出地

0.12t/日



- 01 中国
- 02 韓国
- 03 台湾
- 06 マレーシア
- 07 タイ
- 08 その他アジア
- 10 北中南米

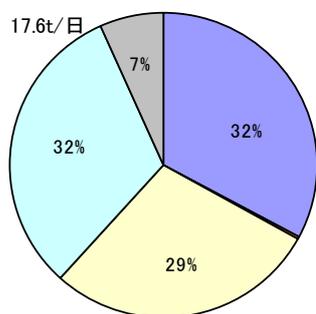
(10) 松山空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 286 1369 472"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="4">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td colspan="4">羽田(20)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td colspan="4">伊丹(28)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>関西(4)</td> <td>新千歳(2)</td> <td>福岡(6)</td> <td>那覇(2)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>中部(6)</td> <td>熊本(2)</td> <td>鹿児島(2)</td> <td>名古屋(4)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 521 1369 555"> <tbody> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(6)</td> <td>上海(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数				国内線	大型ジェット	羽田(20)				中型ジェット	伊丹(28)				小型ジェット	関西(4)	新千歳(2)	福岡(6)	那覇(2)	プロペラ	中部(6)	熊本(2)	鹿児島(2)	名古屋(4)	国際線	小型ジェット	ソウル(6)	上海(4)
	最大機材	就航路線および便数																														
国内線	大型ジェット	羽田(20)																														
	中型ジェット	伊丹(28)																														
	小型ジェット	関西(4)	新千歳(2)	福岡(6)	那覇(2)																											
	プロペラ	中部(6)	熊本(2)	鹿児島(2)	名古屋(4)																											
国際線	小型ジェット	ソウル(6)	上海(4)																													
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="419 645 874 1048"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="898 645 1353 1048"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="419 1126 874 1529"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="898 1126 1353 1529"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>																															
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>																															
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,500m×45m          【スポット数】大型ジェット(2)、中型ジェット(3)、小型ジェット(2)、小型機(5)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：7,567m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：1,723 m<sup>2</sup></p>																															
<p>交通アクセス</p>	<p>松山市内まで7km（路線バス25分、リムジンバス15分）          松山自動車道松山ICまで10km 車で29分</p>																															

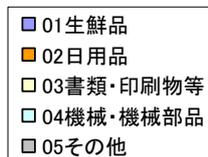
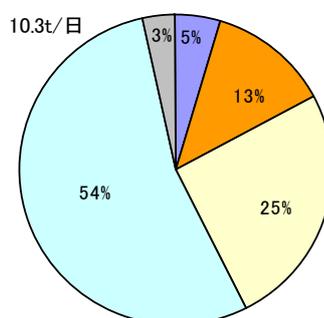
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

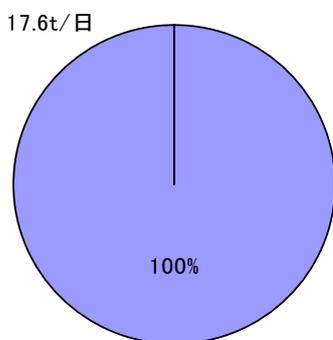


■ 到着貨物

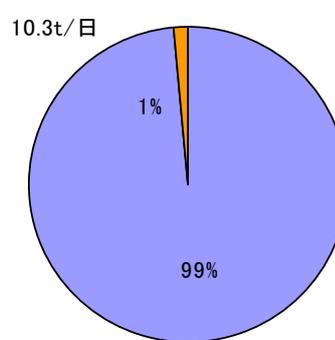


【発生集中地】

■ 荷送地

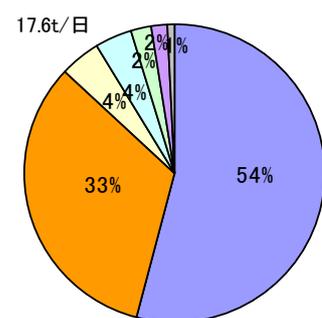


■ 荷受地

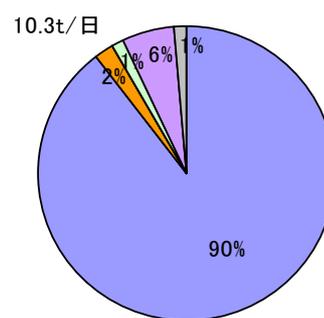


【仕向空港／仕出空港】

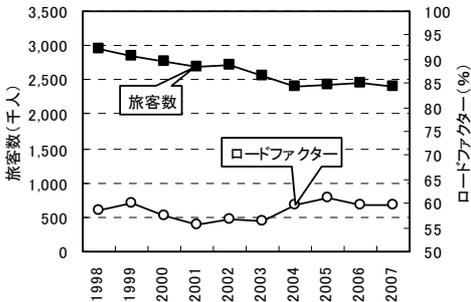
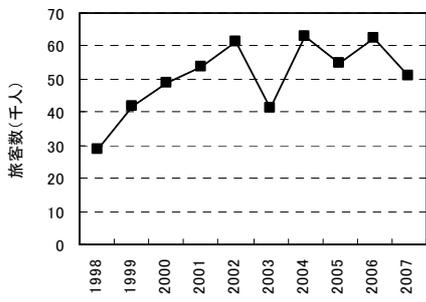
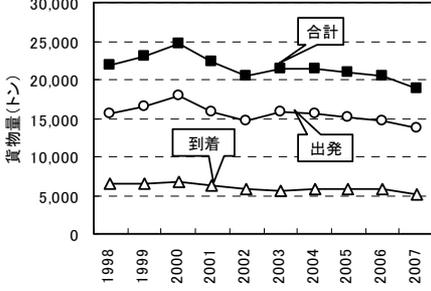
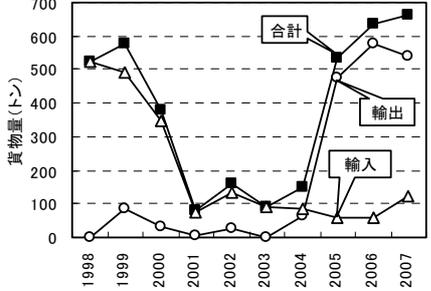
■ 仕向空港



■ 仕出貨物

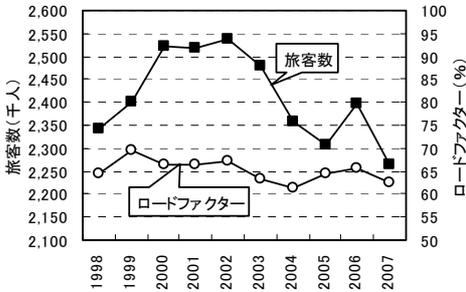
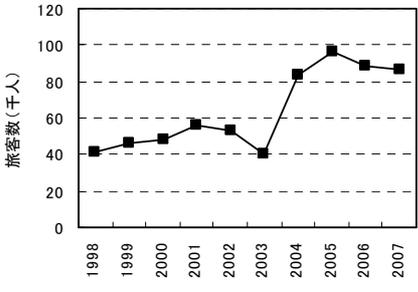
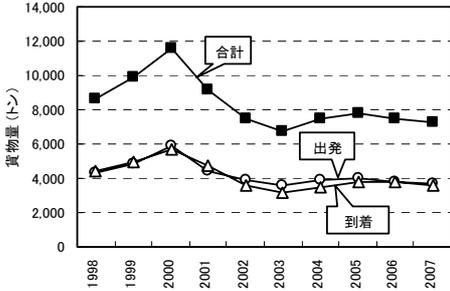
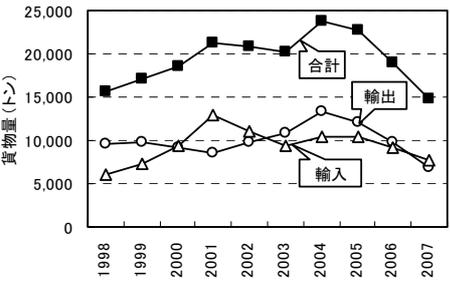


(11) 長崎空港

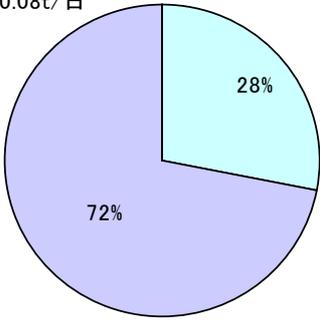
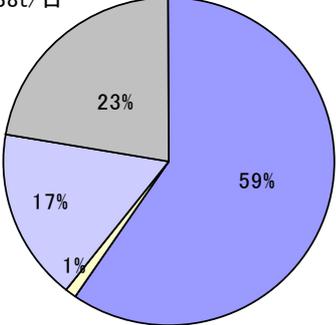
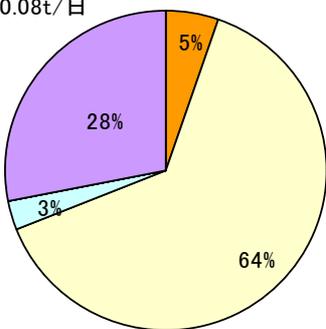
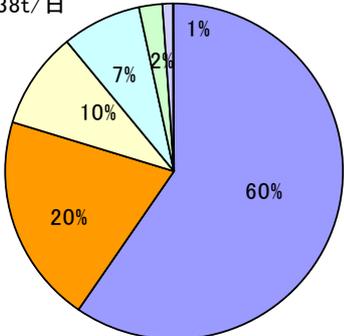
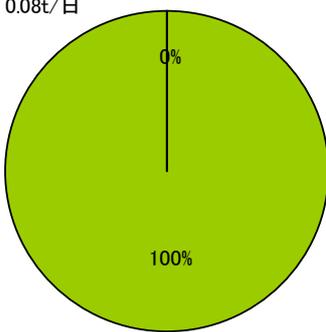
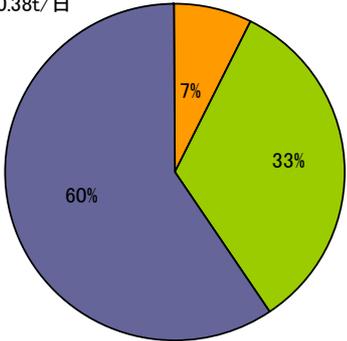
<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 472"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="4">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(24)</td> <td colspan="3">伊丹(14)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>中部(4)</td> <td colspan="3">那覇(2)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>宮崎(2)</td> <td>鹿児島(6)</td> <td>壱岐(4)</td> <td>対馬(15) 福江(8) 名古屋(4)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 521 1369 555"> <tbody> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>上海(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数				国内線	中型ジェット	羽田(24)	伊丹(14)			小型ジェット	中部(4)	那覇(2)			プロペラ	宮崎(2)	鹿児島(6)	壱岐(4)	対馬(15) 福江(8) 名古屋(4)	国際線	小型ジェット	上海(4)
	最大機材	就航路線および便数																								
国内線	中型ジェット	羽田(24)	伊丹(14)																							
	小型ジェット	中部(4)	那覇(2)																							
	プロペラ	宮崎(2)	鹿児島(6)	壱岐(4)	対馬(15) 福江(8) 名古屋(4)																					
国際線	小型ジェット	上海(4)																								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="424 645 592 678"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="895 645 1062 678"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div>   <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="424 1126 592 1160"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="895 1126 1062 1160"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>  																									
<p>運用時間</p>	<p>7：00～22：00（15時間）</p>																									
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 1,200m×30m、3,000m×60m          【スポット数】 大型ジェット(7)、中型ジェット(2)、プロペラ(2)、小型機(22)          【貨物ビル】          貨物ビル(第2ビル)／延床面積：1,218m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：2,957m<sup>2</sup>          代理店棟／延床面積：1,558m<sup>2</sup>          固定式テント倉庫／延床面積：684m<sup>2</sup></p>																									
<p>交通アクセス</p>	<p>長崎市内まで41km（リムジンバス 55分、車 45分）          長崎自動車道大村 IC まで6km 車で 15分</p>																									

<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物</p> <p>17.3t/日</p> <p>■ 到着貨物</p> <p>9.69t/日</p> <p>■ 発生集中地</p> <p>17.3t/日</p> <p>■ 荷受地</p> <p>9.7t/日</p> <p>■ 仕向空港／仕出空港</p> <p>■ 仕向空港</p> <p>17.3t/日</p> <p>■ 仕出貨物</p> <p>9.7t/日</p> <p><b>【発生集中地】</b></p> <p>■ 荷送地</p> <p>17.3t/日</p> <p>■ 荷受地</p> <p>9.7t/日</p> <p><b>【仕向空港／仕出空港】</b></p> <p>■ 仕向空港</p> <p>17.3t/日</p> <p>■ 仕出貨物</p> <p>9.7t/日</p>
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 発送貨物は地元の生鮮品等の一次産品が最も多く、首都圏を中心に大都市圏に向けて輸送されている。</li> <li>・ 地元では鮮魚等の生鮮品の輸送に、航空を活用した取り組みが行われている。</li> <li>・ 到着貨物は、「機械・機械部品」や「書類・印刷物等」といったビジネス貨物が中心となっている。</li> </ul>

(12) 小松空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 472"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(22)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>新千歳(2)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>仙台(2) 福岡(4) 那覇(5)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>成田(2)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="453 517 1382 618"> <tbody> <tr> <td rowspan="2">国際線</td> <td>中型ジェット</td> <td>台北(4)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(8) 上海(8)</td> </tr> <tr> <td>国際貨物</td> <td>大型ジェット</td> <td>ルクセンブルク(6)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※経由地あり</p>		最大機材	就航路線および便数	国内線	大型ジェット	羽田(22)	中型ジェット	新千歳(2)	小型ジェット	仙台(2) 福岡(4) 那覇(5)	プロペラ	成田(2)	国際線	中型ジェット	台北(4)	小型ジェット	ソウル(8) 上海(8)	国際貨物	大型ジェット	ルクセンブルク(6)
	最大機材	就航路線および便数																			
国内線	大型ジェット	羽田(22)																			
	中型ジェット	新千歳(2)																			
	小型ジェット	仙台(2) 福岡(4) 那覇(5)																			
	プロペラ	成田(2)																			
国際線	中型ジェット	台北(4)																			
	小型ジェット	ソウル(8) 上海(8)																			
国際貨物	大型ジェット	ルクセンブルク(6)																			
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 712 592 741"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="895 712 1064 741"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div>   <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1189 592 1218"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="895 1189 1064 1218"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>  																				
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>																				
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,700m×45m</p> <p>【貨物ビル】 国内貨物上屋棟／延床面積：1,603.2m<sup>2</sup>          (主な施設及び取扱貨物)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 保税蔵置場 5,786m<sup>2</sup> (うち屋外 2,782m<sup>2</sup>)              (第一国際貨物上屋 3,268m<sup>2</sup>、第二国際貨物上屋 2,518m<sup>2</sup>)</li> <li>○ 冷蔵倉庫 100m<sup>2</sup> (チーズ、切り花、マンゴ等)</li> <li>○ 冷凍冷蔵庫 20 フィートコンテナ型・3 台</li> <li>○ くん蒸庫 20 フィートコンテナ型・30m<sup>2</sup> (切り花等)</li> </ul>																				

<p>交通アクセス</p>	<p>金沢市内まで 35km (バス 50 分、タクシー40 分) 北陸自動車道小松 IC まで 4km 車で 8 分</p>
<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物</p> <p>■ 到着貨物</p> <p>■ 発生集中地</p> <p>■ 荷送地</p> <p>■ 荷受地</p> <p>■ 仕向空港／仕出空港</p> <p>■ 仕向空港</p> <p>■ 仕出空港</p>
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内貨物は 2000 年以降減少しており、近年横ばい状態である。旅客の減少に伴う供給スペースの減少が影響しているものと考えられる。</li> <li>発送貨物と到着貨物はほぼ同量である。</li> <li>到着貨物の大部分は機械部品となっている。</li> </ul>

<p>国際貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 輸出貨物</p> <p>0.08t/日</p>  <p>■ 輸入貨物</p> <p>0.38t/日</p>  <p><b>【国内仕出・仕向地】</b></p> <p>■ 仕出地</p> <p>0.08t/日</p>  <p>■ 仕向地</p> <p>0.38t/日</p>  <p><b>【海外仕出・仕向地】</b></p> <p>■ 仕向地</p> <p>0.08t/日</p>  <p>■ 仕出地</p> <p>0.38t/日</p> 
<p>国際特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーゴルックスが貨物専用便を運航していることから、国内貨物に比べ、国際貨物の取扱が多い。</li> <li>動態調査結果では、非常に取扱量が少ない結果となっているが、調査日がカーゴルックスの運航日でなかった可能性がある。</li> <li>輸出入のバランスは変動しつつも近年はほぼ同量を扱っている。カーゴルックスの運航便数減少等により、全体的には減少傾向にある。</li> </ul>

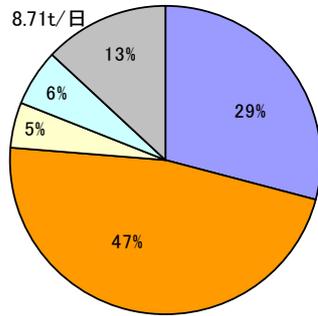
(13) 石垣空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 286 1369 432"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="5">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(3)</td> <td>関西(2)</td> <td>那覇(45)</td> <td>神戸(2)</td> <td>宮古(7)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td colspan="5">与那国(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5">波照間(4)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数					国内線	小型ジェット	羽田(3)	関西(2)	那覇(45)	神戸(2)	宮古(7)		プロペラ	与那国(4)							波照間(4)				
	最大機材	就航路線および便数																											
国内線	小型ジェット	羽田(3)	関西(2)	那覇(45)	神戸(2)	宮古(7)																							
	プロペラ	与那国(4)																											
		波照間(4)																											
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 526 869 907"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="893 526 1332 907"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>																												
<p>運用時間</p>	<p>8 : 00～21 : 00 (13 時間)</p>																												
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 1,500m×45m          【スポット数】 小型ジェット(5)、小型機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：282m<sup>2</sup></p>																												
<p>交通アクセス</p>	<p>石垣市内まで 4km (バス 20～25 分、車 7～8 分)</p>																												

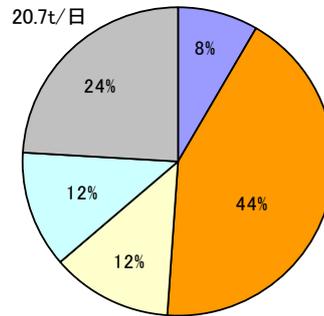
国内貨物の取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



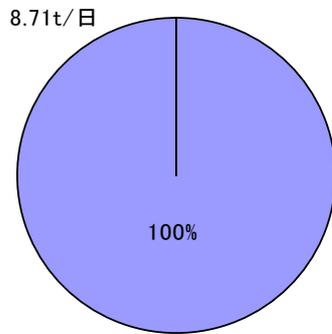
■ 到着貨物



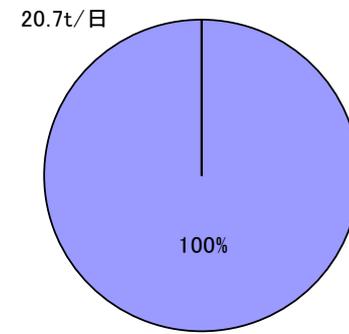
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地



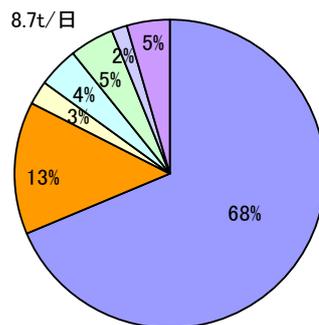
■ 荷受地



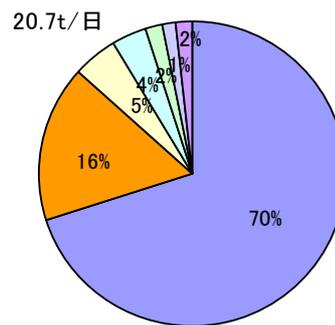
- 47 沖縄県

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

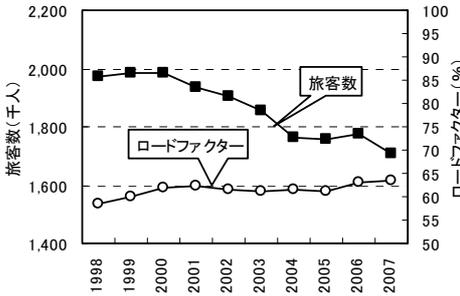
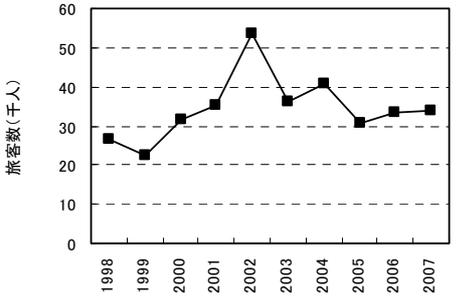
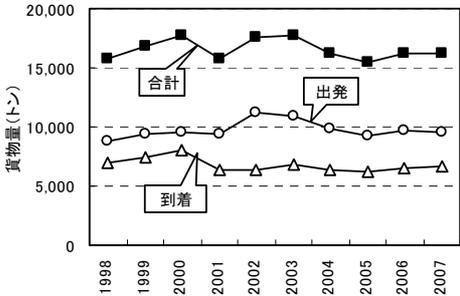
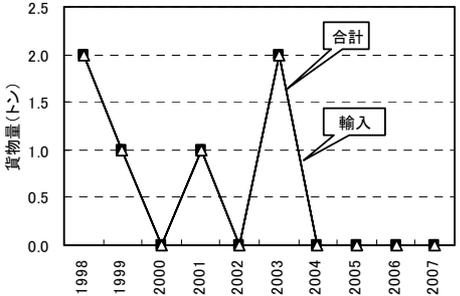


■ 仕出貨物



- 84 那覇
- 24 東京国際
- 61 福岡
- 40 中部国際
- 42 関西国際
- 91 宮古
- その他

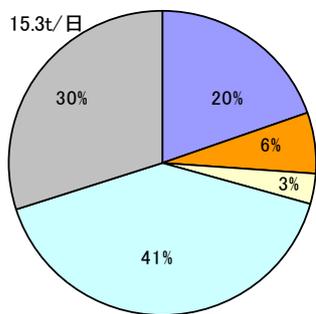
(14) 大分空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(20)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>伊丹(12) 中部(4)</td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 450 1369 483"> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(4)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	中型ジェット	羽田(20)		小型ジェット	伊丹(12) 中部(4)	国際線	小型ジェット	ソウル(4)
	最大機材	就航路線および便数											
国内線	中型ジェット	羽田(20)											
	小型ジェット	伊丹(12) 中部(4)											
国際線	小型ジェット	ソウル(4)											
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線貨物</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線貨物</p>  </div> </div>												
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>												
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 3,000m×45m          【スポット数】 大型ジェット(4)、中型ジェット(1)、小型ジェット(4)、小型機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：2,633m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：1,410m<sup>2</sup>          代理店棟／延床面積：606m<sup>2</sup></p>												
<p>交通アクセス</p>	<p>大分市内まで 52km (バス 55 分、車 60 分、ホーバークラフト 25 分(大分基地より))          大分空港道路入口まで 4km 車で 7 分</p>												

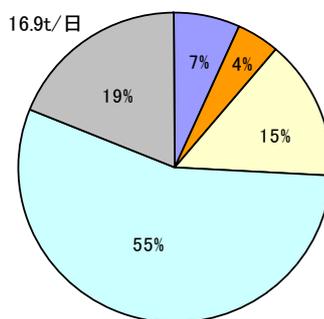
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



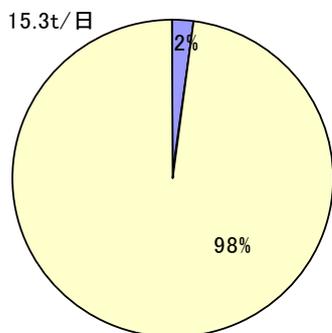
■ 到着貨物



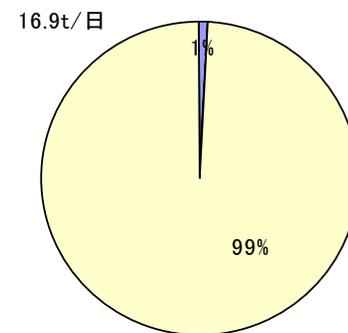
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地



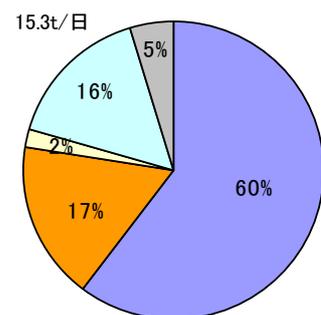
■ 荷受地



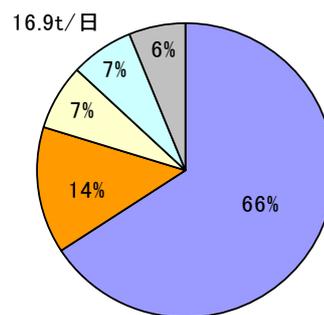
- 40 福岡県
- 43 熊本県
- 44 大分県

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

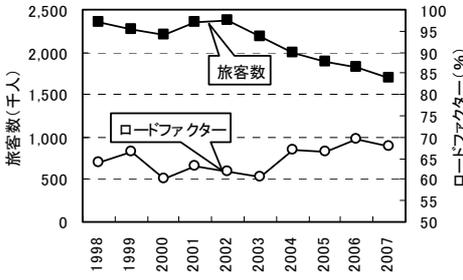
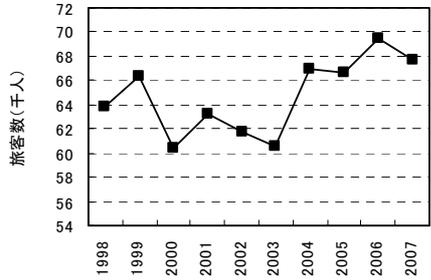
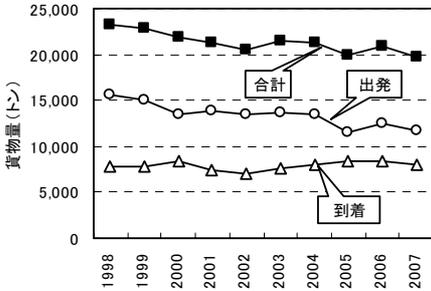
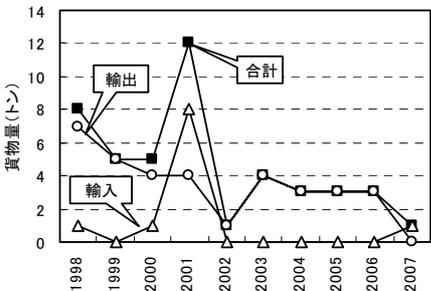


■ 仕出貨物



- 24 東京国際
- 41 大阪国際
- 40 中部国際
- 01 新千歳
- その他

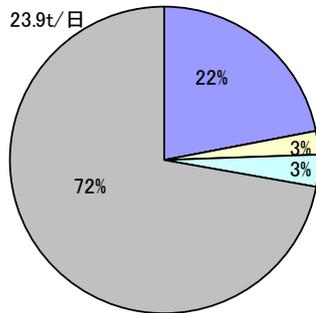
(15) 函館空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 286 1369 472"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="4">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td colspan="4">羽田(14)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td colspan="4">関西(4)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>中部(4)</td> <td>釧路(2)</td> <td>旭川(2)</td> <td>奥尻(2)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td colspan="4">丘珠(12)</td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 521 1369 555"> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(6)</td> <td>ユジノサハリンスク(4)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数				国内線	大型ジェット	羽田(14)				中型ジェット	関西(4)				小型ジェット	中部(4)	釧路(2)	旭川(2)	奥尻(2)	プロペラ	丘珠(12)				国際線	小型ジェット	ソウル(6)	ユジノサハリンスク(4)
	最大機材	就航路線および便数																														
国内線	大型ジェット	羽田(14)																														
	中型ジェット	関西(4)																														
	小型ジェット	中部(4)	釧路(2)	旭川(2)	奥尻(2)																											
	プロペラ	丘珠(12)																														
国際線	小型ジェット	ソウル(6)	ユジノサハリンスク(4)																													
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線貨物</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線貨物</p>  </div> </div>																															
<p>運用時間</p>	<p>7：30～20：30（13時間）</p>																															
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 3,000m×45m          【スポット数】 大型ジェット(3)、中型ジェット(4)、小型ジェット(3)          【貨物ビル】          航空会社棟／延床面積：1,892.18m<sup>2</sup>          代理店棟／延床面積：596.70m<sup>2</sup></p>																															
<p>交通アクセス</p>	<p>函館市内まで 8.3km（連絡バス 25 分、車 20 分）          道央自動車道八雲 IC まで 87km 車で 115 分</p>																															

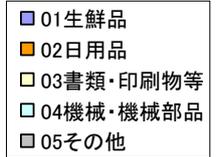
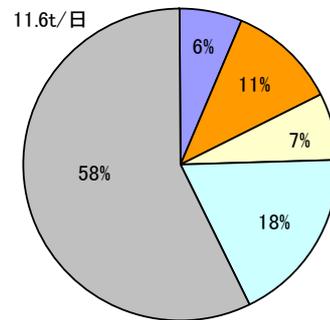
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

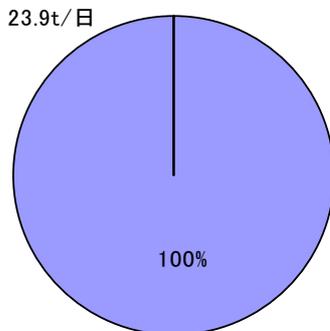


■ 到着貨物

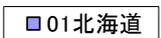
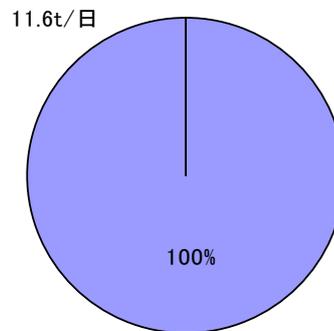


【発生集中地】

■ 荷送地

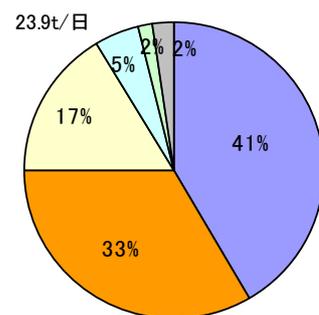


■ 荷受地

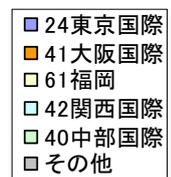
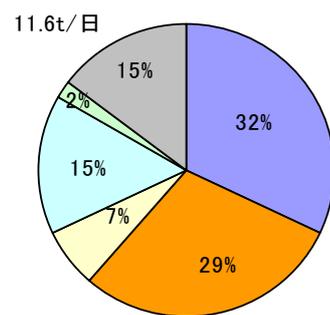


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



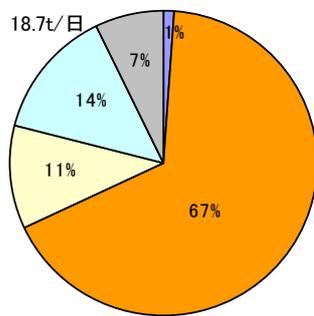
(16) 高松空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <p>高松</p> <table border="1" data-bbox="466 322 1369 434"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(20) 那覇(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>鹿児島(2)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 488 1369 521"> <tbody> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(6)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	中型ジェット	羽田(20) 那覇(2)		プロペラ	鹿児島(2)	国際線	小型ジェット	ソウル(6)
	最大機材	就航路線および便数											
国内線	中型ジェット	羽田(20) 那覇(2)											
	プロペラ	鹿児島(2)											
国際線	小型ジェット	ソウル(6)											
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>												
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>												
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,500m×60m</p> <p>【スポット数】大型ジェット(3)、中型ジェット(3)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：1,861m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：1,012m<sup>2</sup></p>												
<p>交通アクセス</p>	<p>高松市内まで16km（リムジンバス36分）</p> <p>高松自動車道高松植紙ICまで15km車で29分</p>												

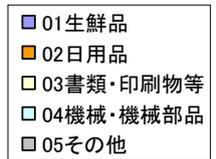
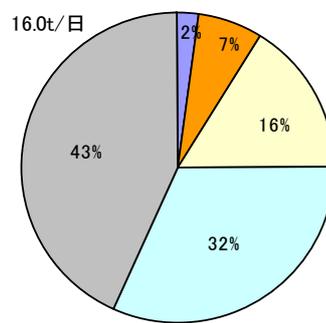
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

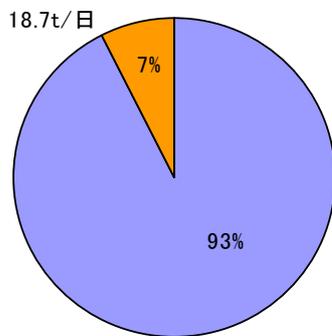


■ 到着貨物

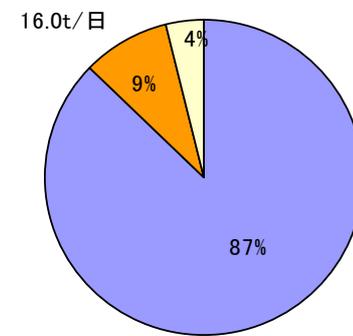


【発生集中地】

■ 荷送地

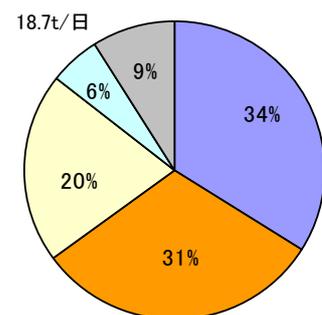


■ 荷受地

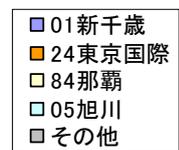
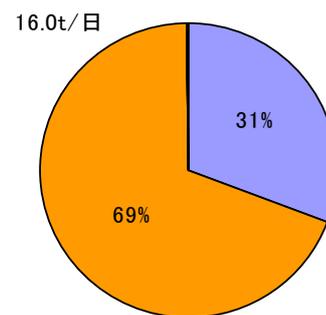


【仕向空港／仕出空港】

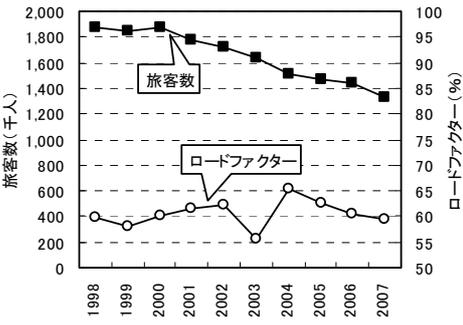
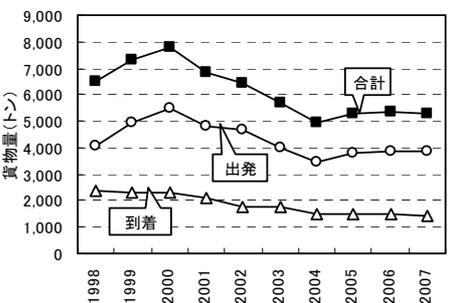
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



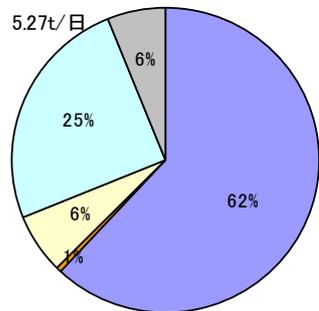
(17) 高知空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 434"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="3">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td colspan="3">羽田(16)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>関西(8)</td> <td>那覇(2)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>伊丹(18)</td> <td>福岡(6)</td> <td>名古屋(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数			国内線	中型ジェット	羽田(16)				小型ジェット	関西(8)	那覇(2)			プロペラ	伊丹(18)	福岡(6)	名古屋(4)
	最大機材	就航路線および便数																			
国内線	中型ジェット	羽田(16)																			
	小型ジェット	関西(8)	那覇(2)																		
	プロペラ	伊丹(18)	福岡(6)	名古屋(4)																	
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線貨物</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線貨物</p>  </div> </div>																				
<p>運用時間</p>	<p>7：00～21：00（14時間）</p>																				
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,500m×45m          【スポット数】 大型ジェット(1)、中型ジェット(4)、プロペラ機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：1,109m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：576m<sup>2</sup></p>																				
<p>交通アクセス</p>	<p>高知市内まで 17km（バス 30分、車 25分）          高知自動車道南国 IC まで 15km 車で 28分</p>																				

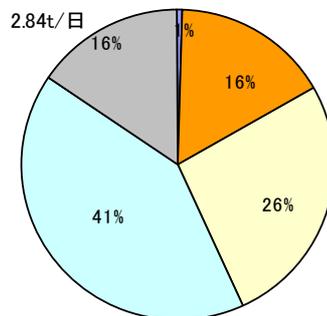
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



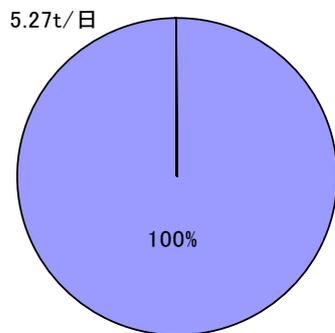
■ 到着貨物



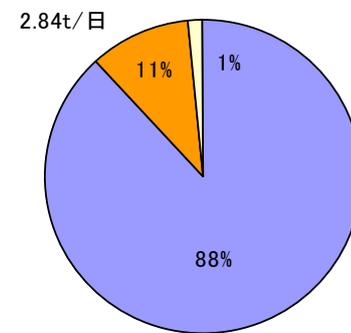
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地



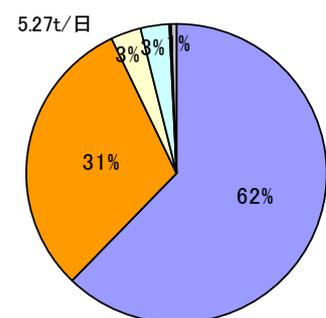
■ 荷受地



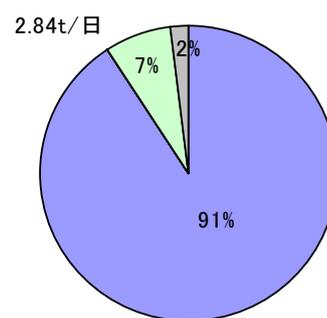
- 39 高知県
- 40 福岡県
- その他

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



- 24 東京国際
- 01 新千歳
- 61 福岡
- 84 那覇
- 41 大阪国際
- その他

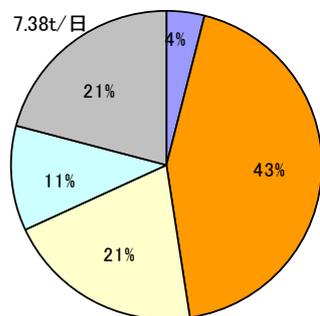
(18) 岡山空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 470"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(18)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>新千歳(2)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>那覇(2)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>鹿児島(4)</td> </tr> </tbody> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 519 1369 555"> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>グアム(4)</td> <td>上海(14)</td> <td>ソウル(14)</td> <td>北京(6)</td> <td>大連(6)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	大型ジェット	羽田(18)	中型ジェット	新千歳(2)	小型ジェット	那覇(2)	プロペラ	鹿児島(4)	国際線	小型ジェット	グアム(4)	上海(14)	ソウル(14)	北京(6)	大連(6)
	最大機材	就航路線および便数																		
国内線	大型ジェット	羽田(18)																		
	中型ジェット	新千歳(2)																		
	小型ジェット	那覇(2)																		
	プロペラ	鹿児島(4)																		
国際線	小型ジェット	グアム(4)	上海(14)	ソウル(14)	北京(6)	大連(6)														
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 645 869 1048"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="893 645 1348 1048"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1120 869 1523"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="893 1120 1348 1523"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>																			
<p>運用時間</p>	<p>7：00～21：30（14.5時間）</p>																			
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 3,000m×45m          【スポット数】 大型ジェット(2)、中型ジェット(1)、小型ジェット(2)、プロペラ機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：3,410m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：723m<sup>2</sup></p>																			
<p>交通アクセス</p>	<p>岡山市内まで18km（空港連絡バス30分、車25分）          山陽自動車道岡山ICまで12km 車で25分</p>																			

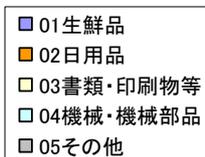
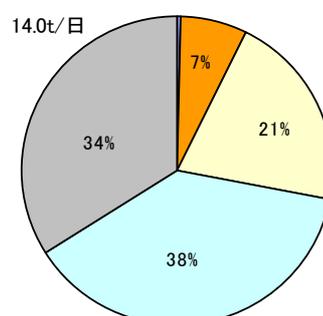
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

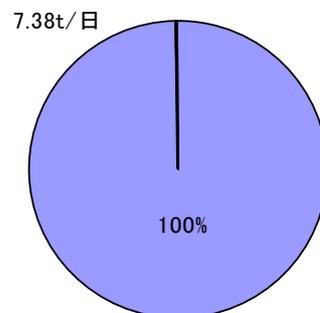


■ 到着貨物

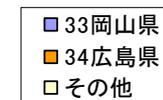
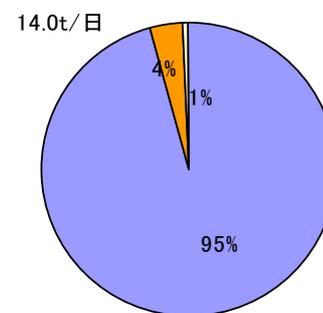


【発生集中地】

■ 荷送地

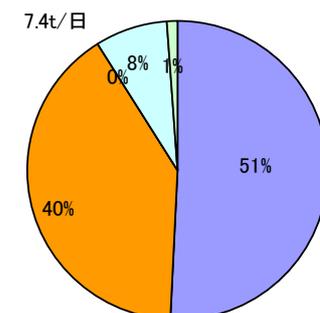


■ 荷受地

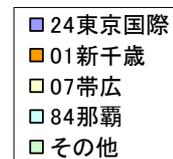
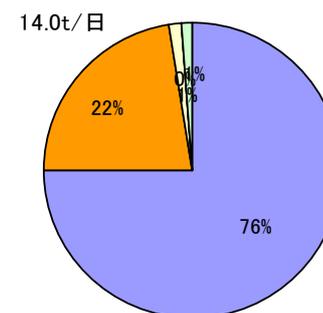


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



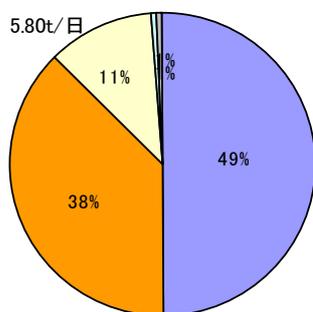
(19) 秋田空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 286 1369 432"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="4">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td colspan="4">羽田(14)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>伊丹(6)</td> <td>関西(2)</td> <td>中部(2)</td> <td>新千歳(4)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td colspan="4">名古屋(4)</td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 488 1369 521"> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(6)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数				国内線	中型ジェット	羽田(14)				小型ジェット	伊丹(6)	関西(2)	中部(2)	新千歳(4)	プロペラ	名古屋(4)				国際線	小型ジェット	ソウル(6)
	最大機材	就航路線および便数																								
国内線	中型ジェット	羽田(14)																								
	小型ジェット	伊丹(6)	関西(2)	中部(2)	新千歳(4)																					
	プロペラ	名古屋(4)																								
国際線	小型ジェット	ソウル(6)																								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="403 611 874 1014"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="882 611 1353 1014"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="403 1081 874 1485"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="882 1081 1353 1485"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>																									
<p>運用時間</p>	<p>7：00～21：30（14.5時間）</p>																									
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,500m×60m          【スポット数】大型ジェット(3)、小型ジェット(1)、プロペラ機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：903m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：671m<sup>2</sup></p>																									
<p>交通アクセス</p>	<p>秋田市内まで25km（リムジンバス40分、車35分）          日本海東北自動車道秋田空港ICまで6km 車で14分</p>																									

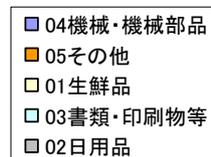
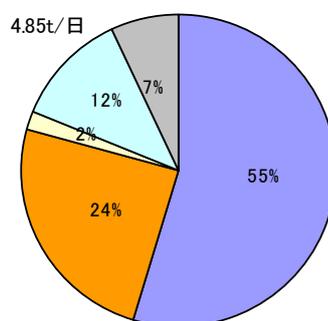
国内貨物の取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

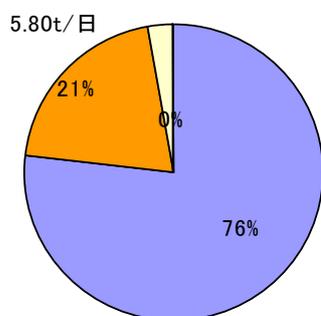


■ 到着貨物

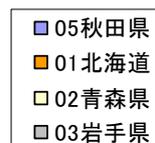
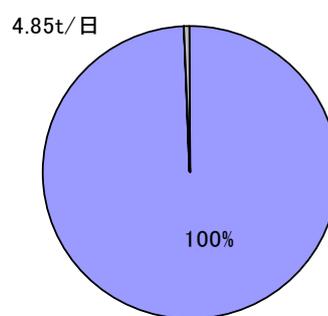


【発生集中地】

■ 荷送地

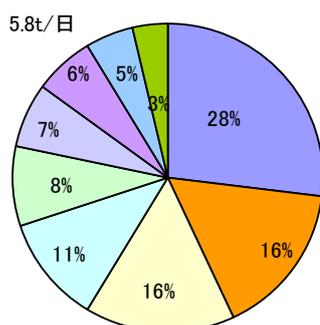


■ 荷受地

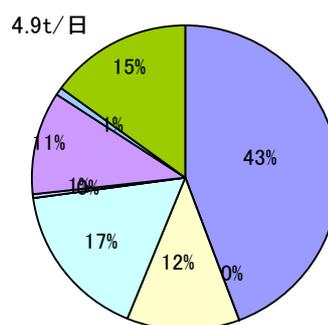


【仕向空港／仕出空港】

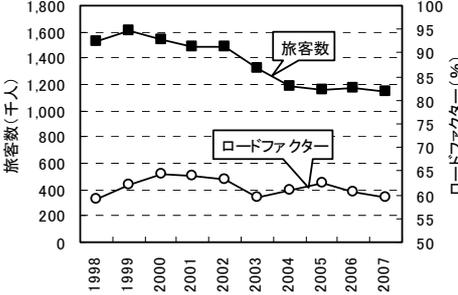
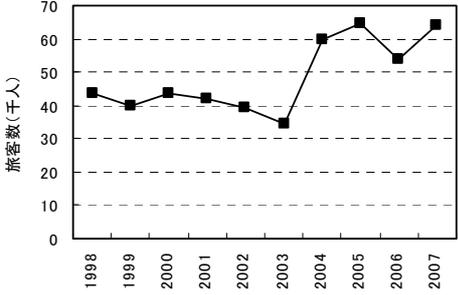
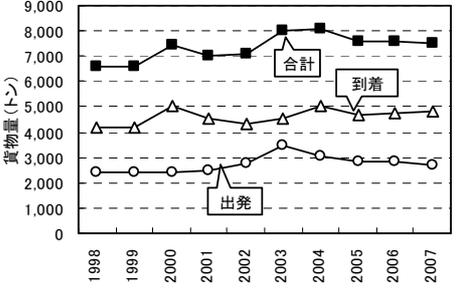
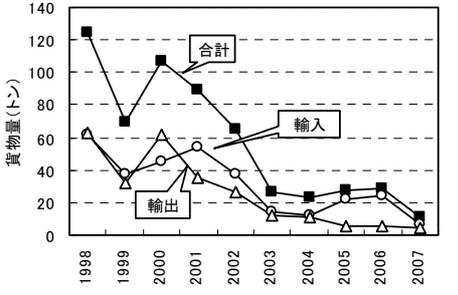
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



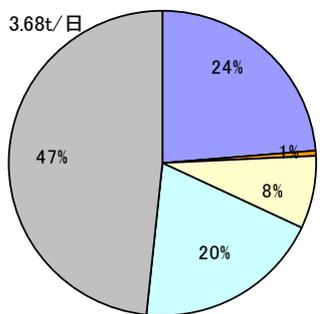
(20) 青森空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="4">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td colspan="4">羽田(12)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>伊丹(4)</td> <td>関西(2)</td> <td>中部(4)</td> <td>新千歳(4)</td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 450 1369 483"> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(8)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数				国内線	中型ジェット	羽田(12)					小型ジェット	伊丹(4)	関西(2)	中部(4)	新千歳(4)	国際線	小型ジェット	ソウル(8)
	最大機材	就航路線および便数																				
国内線	中型ジェット	羽田(12)																				
	小型ジェット	伊丹(4)	関西(2)	中部(4)	新千歳(4)																	
国際線	小型ジェット	ソウル(8)																				
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線貨物</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線貨物</p>  </div> </div>																					
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>																					
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】3,000m×60m</p> <p>【スポット数】大型ジェット(3)、中型ジェット(1)、小型ジェット(2)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：1,068m<sup>2</sup></p> <p>貨物ビル／延床面積：572m<sup>2</sup></p>																					
<p>交通アクセス</p>	<p>青森市内まで15km（バス（専用）35分、車30分）</p> <p>青森自動車道青森中央ICまで11km 車で24分</p>																					

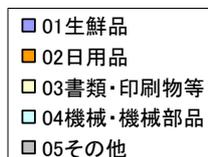
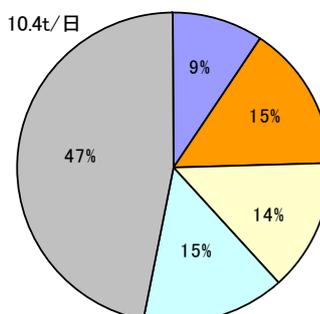
国内貨物の取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

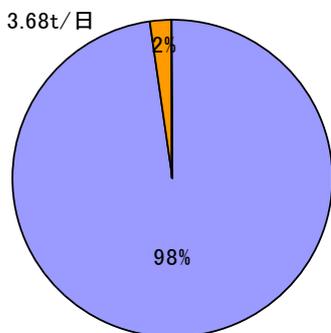


■ 到着貨物

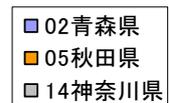
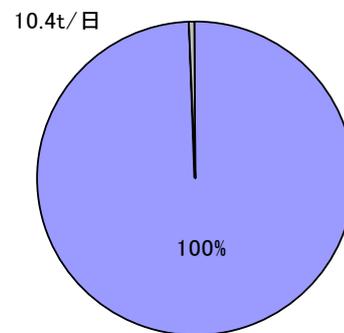


【発生集中地】

■ 荷送地

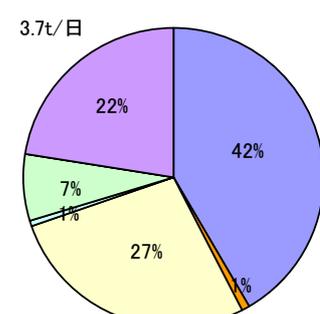


■ 荷受地

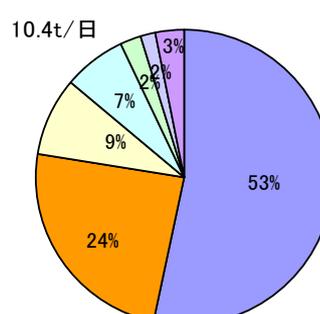


【仕向空港／仕出空港】

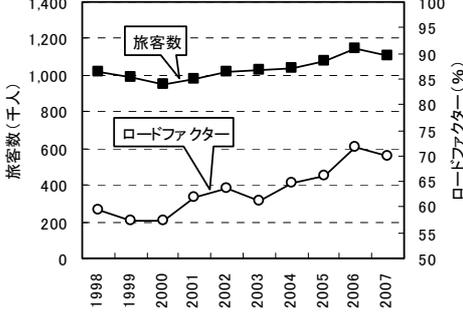
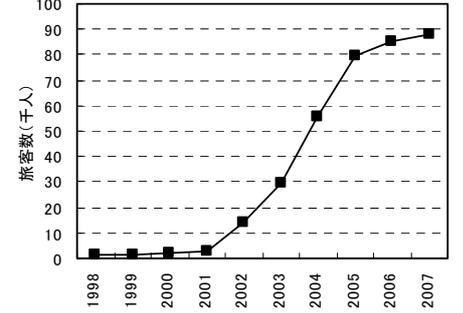
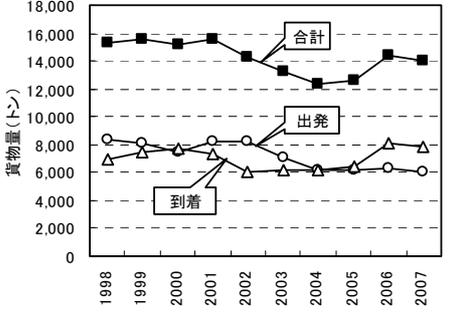
■ 仕向空港



■ 仕出貨物

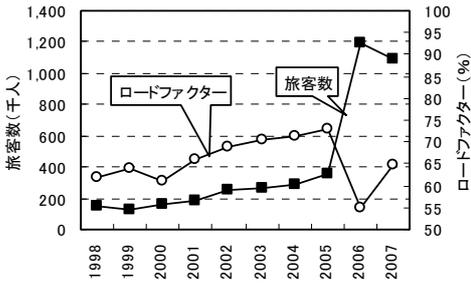
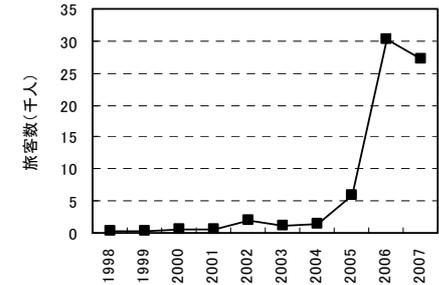
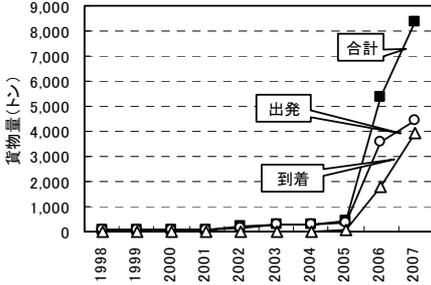
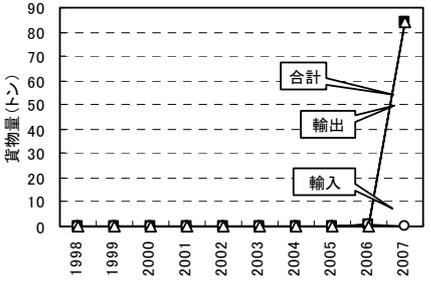


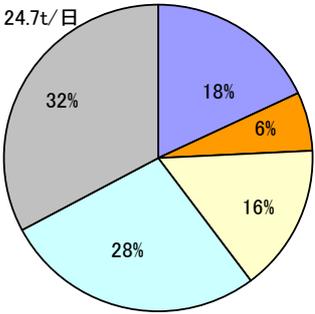
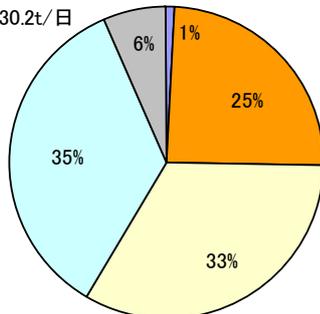
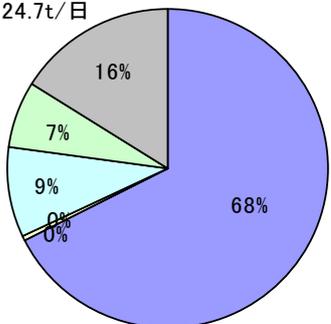
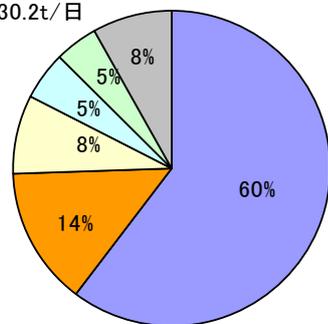
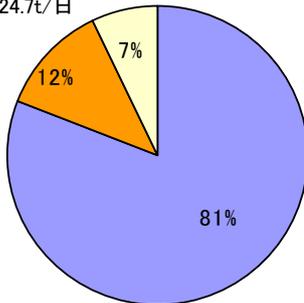
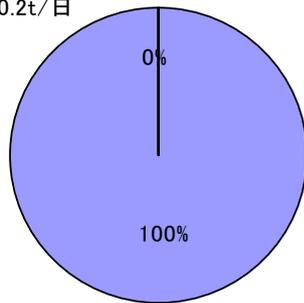
(21) 旭川空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="4">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td colspan="4">羽田(16)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>関西(2)</td> <td>中部(2)</td> <td>釧路(2)</td> <td>函館(2)</td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 450 1369 483"> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(10)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数				国内線	中型ジェット	羽田(16)					小型ジェット	関西(2)	中部(2)	釧路(2)	函館(2)	国際線	小型ジェット	ソウル(10)
	最大機材	就航路線および便数																				
国内線	中型ジェット	羽田(16)																				
	小型ジェット	関西(2)	中部(2)	釧路(2)	函館(2)																	
国際線	小型ジェット	ソウル(10)																				
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■国内線旅客</p>  <p>■国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■国内線貨物</p> 																					
<p>運用時間</p>	<p>8：00～21：00（13時間）</p>																					
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,500m×60m</p> <p>【スポット数】大型ジェット(3)、中型ジェット(1)、小型ジェット(1)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：1,241m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：342m<sup>2</sup></p>																					
<p>交通アクセス</p>	<p>旭川市内まで16km（バス30分、車20分）</p> <p>道央自動車道旭川鷹栖ICまで27km 車で52分</p>																					

<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物</p> <p>4.57t/日</p> <p>■ 到着貨物</p> <p>12.9t/日</p> <p><b>【発生集中地】</b></p> <p>■ 荷送地</p> <p>4.57t/日</p> <p>■ 荷受地</p> <p>12.9t/日</p> <p><b>【仕向空港／仕出空港】</b></p> <p>■ 仕向空港</p> <p>4.6t/日</p> <p>■ 仕出貨物</p> <p>12.9t/日</p> <p><b>国内特徴</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 発送貨物は一次産品が約半数を占めており、主に道内から集約した一次産品を羽田空港との路線網を活用し大都市圏へ輸送している。</li> </ul>
------------------	---

(22) 北九州空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(30)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>那覇(2)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	大型ジェット	羽田(30)		小型ジェット	那覇(2)
	最大機材	就航路線および便数								
国内線	大型ジェット	羽田(30)								
	小型ジェット	那覇(2)								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>  <p>■ 国際線貨物</p> 									
<p>運用時間</p>	<p>0：00～24：00（24時間）</p>									
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,500m×60m</p> <p>【スポット数】 大型ジェット(2)、中型ジェット(3)、小型ジェット(1)、小型機(18)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：1,688.52m<sup>2</sup></p>									
<p>交通アクセス</p>	<p>北九州市内まで 15km（バス 35分、車 30分）</p> <p>東九州自動車道苅田北九州空港 IC まで 8km 車で 19分</p>									

<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物 24.7t/日</p>  <p>■ 到着貨物 30.2t/日</p>  <p>■ 発生集中地</p> <p>■ 荷送地 24.7t/日</p>  <p>■ 荷受地 30.2t/日</p>  <p>■ 仕向空港／仕出空港</p> <p>■ 仕向空港 24.7t/日</p>  <p>■ 仕出空港 30.2t/日</p> 
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現北九州空港の開港に伴い取扱貨物量が増加している。</li> <li>・ 24 時間利用可能であるが、運用時間の長さに対し貨物量は少ない。</li> <li>・ 取扱品目としては、発送・到着共に機械・機械部品等、九州の自動車産業や IC 関連産業に関連した品目が多い。</li> <li>・ 空港の後背圏は、福岡県を中心に九州全域に広がっている。</li> <li>・ 2008 年 10 月までギャラクシーエアラインズが拠点として利用していたが、経営状況の悪化等により廃業している。</li> </ul>

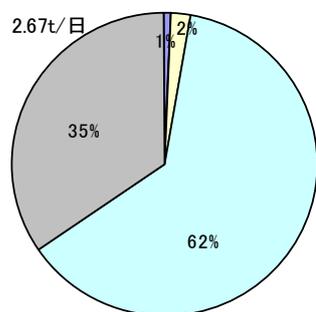
(23) 富山空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>大型ジェット</td> <td>羽田(12)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中型ジェット</td> <td>新千歳(2)</td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 450 1369 517"> <tr> <td>国際線</td> <td>中型ジェット</td> <td>ウラジオストック(6)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>大連(6) ソウル(10) 上海(6)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	大型ジェット	羽田(12)		中型ジェット	新千歳(2)	国際線	中型ジェット	ウラジオストック(6)		小型ジェット	大連(6) ソウル(10) 上海(6)
	最大機材	就航路線および便数														
国内線	大型ジェット	羽田(12)														
	中型ジェット	新千歳(2)														
国際線	中型ジェット	ウラジオストック(6)														
	小型ジェット	大連(6) ソウル(10) 上海(6)														
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="405 607 868 1010"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="890 607 1353 1010"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="405 1039 868 1487"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="890 1039 1353 1487"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>															
<p>運用時間</p>	<p>7:00～21:30 (14.5時間)</p>															
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m          【スポット数】 中型ジェット(3)、小型ジェット(2)、プロペラ機(1)、小型機(8)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：687m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：427m<sup>2</sup></p>															
<p>交通アクセス</p>	<p>富山市内まで7km (バス 20分、車 15分)          北陸自動車道富山ICまで3km 車で8分</p>															

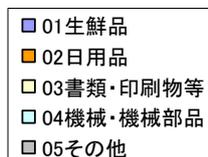
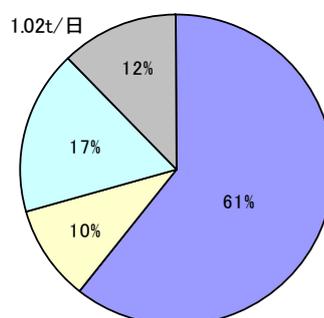
国内貨物の取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

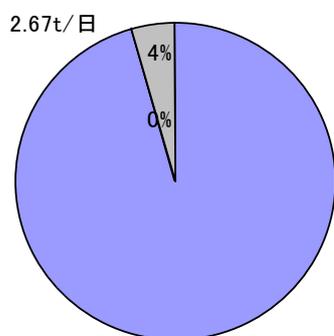


■ 到着貨物

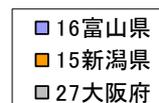
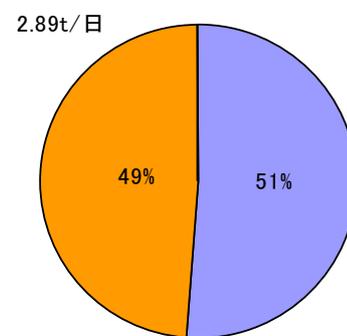


【発生集中地】

■ 荷送地

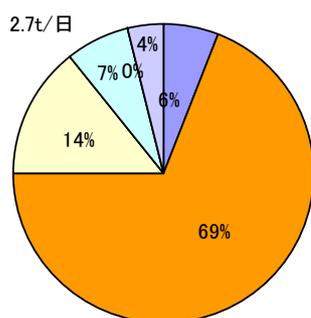


■ 荷受地

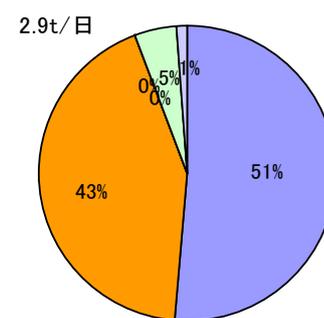


【仕向空港／仕出空港】

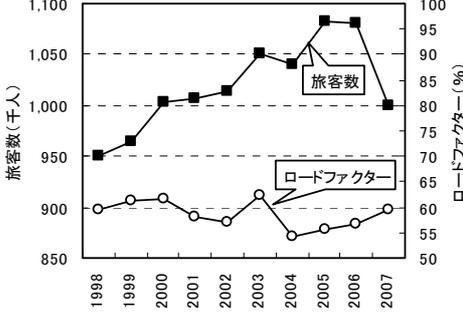
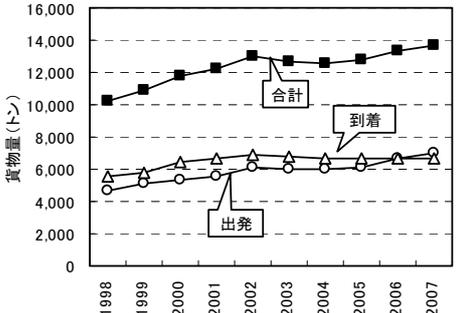
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



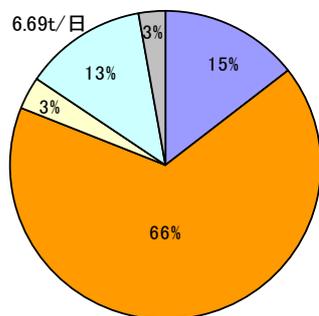
(24) 宮古空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="467 286 1369 398"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="3">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(3)</td> <td>那覇(25)</td> <td>石垣(7)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td colspan="3">多良間(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数			国内線	小型ジェット	羽田(3)	那覇(25)	石垣(7)		プロペラ	多良間(4)		
	最大機材	就航路線および便数														
国内線	小型ジェット	羽田(3)	那覇(25)	石垣(7)												
	プロペラ	多良間(4)														
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p> 															
<p>運用時間</p>	<p>8：00～21：00（13時間）</p>															
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m</p> <p>【スポット数】 中型ジェット(3)、小型ジェット(1)、小型機(1)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：1,455m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：609m<sup>2</sup></p>															
<p>交通アクセス</p>	<p>宮古市内まで3km（タクシー15分）</p>															

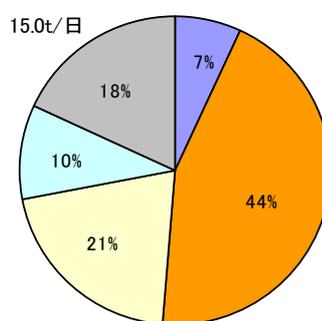
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



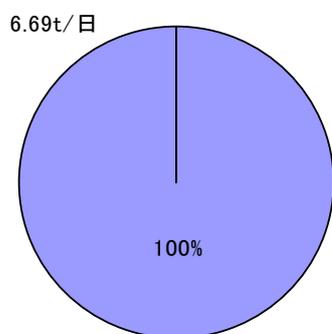
■ 到着貨物



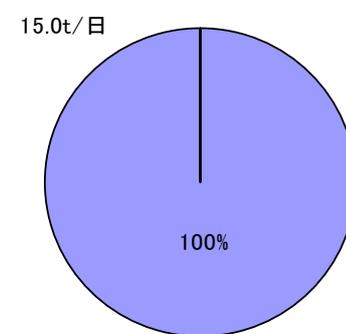
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地



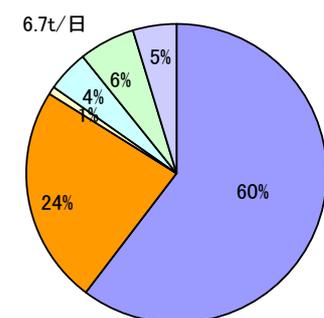
■ 荷受地



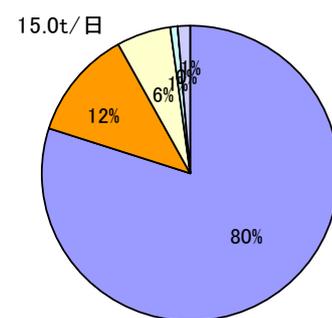
- 47 沖縄県
- 99 不明

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



- 84 那覇
- 24 東京国際
- 41 大阪国際
- 94 石垣
- 93 多良間
- その他

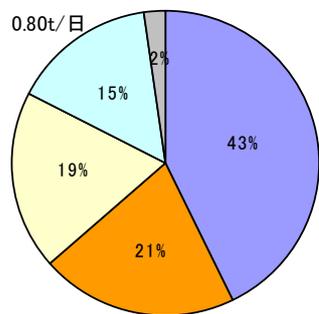
(25) 新潟空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="5">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>伊丹(22)</td> <td>中部(6)</td> <td>新千歳(4)</td> <td>福岡(4)</td> <td>那覇(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>佐渡(8)</td> <td>名古屋(4)</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 448 1369 519"> <tr> <td>国際線</td> <td>中型ジェット</td> <td>ハバロフスク(4)</td> <td>ウラジオストック(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>グアム(4)</td> <td>哈爾濱(8) ソウル(14) 上海(4)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数					国内線	小型ジェット	伊丹(22)	中部(6)	新千歳(4)	福岡(4)	那覇(2)		プロペラ	佐渡(8)	名古屋(4)				国際線	中型ジェット	ハバロフスク(4)	ウラジオストック(4)		小型ジェット	グアム(4)	哈爾濱(8) ソウル(14) 上海(4)
	最大機材	就航路線および便数																												
国内線	小型ジェット	伊丹(22)	中部(6)	新千歳(4)	福岡(4)	那覇(2)																								
	プロペラ	佐渡(8)	名古屋(4)																											
国際線	中型ジェット	ハバロフスク(4)	ウラジオストック(4)																											
	小型ジェット	グアム(4)	哈爾濱(8) ソウル(14) 上海(4)																											
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 604 869 1008"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="893 604 1340 1008"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1075 869 1478"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="893 1075 1340 1478"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>																													
<p>運用時間</p>	<p>7：30～20：30（13時間）</p>																													
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】1,314m×45m、2,500m×45m</p> <p>【スポット数】大型ジェット(3)、中型ジェット(3)、小型ジェット(2)、プロペラ機(1)、小型機(1(15))</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：3,703m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：1,548m<sup>2</sup></p>																													
<p>交通アクセス</p>	<p>新潟市内まで8.3km（バス25分、車20分）</p> <p>日本海東北自動車道新潟空港ICまで7.5km 車で17分</p>																													

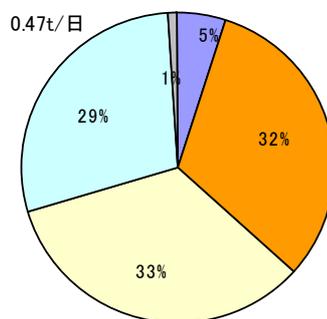
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

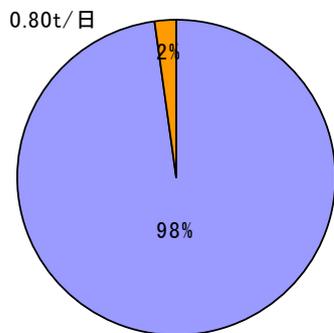


■ 到着貨物

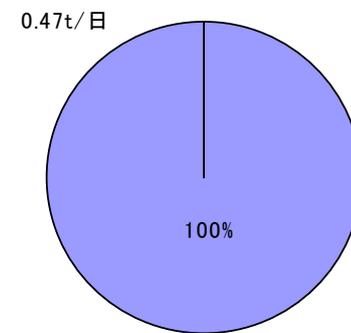


【発生集中地】

■ 荷送地

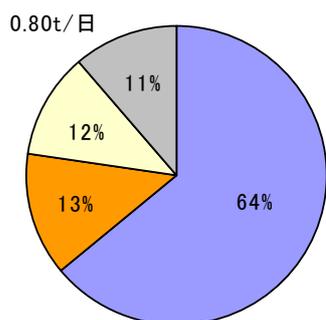


■ 荷受地

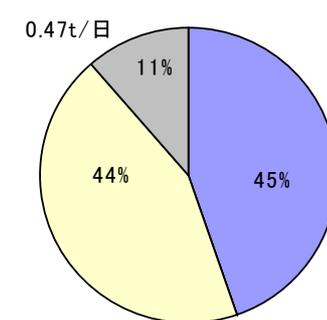


【仕向空港／仕出空港】

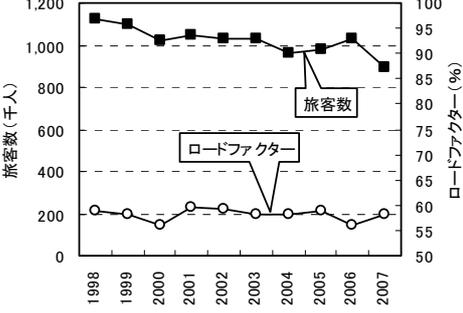
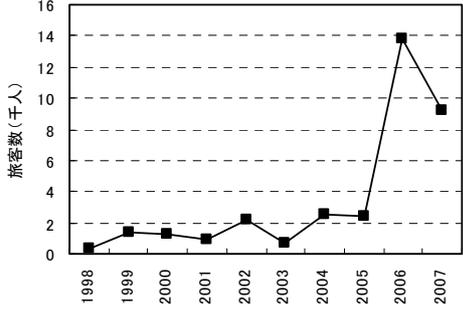
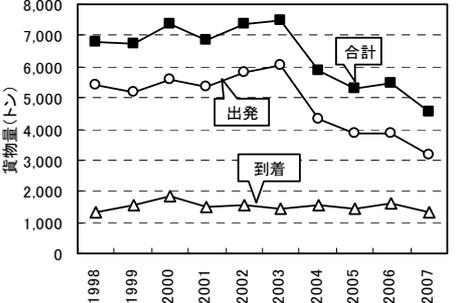
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



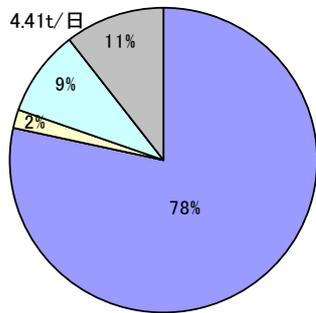
(26) 女満別空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 434"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="3">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td colspan="3">羽田(14)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>関西(4)</td> <td>中部(2)</td> <td>新千歳(6)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td colspan="3">丘珠(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数			国内線	中型ジェット	羽田(14)				小型ジェット	関西(4)	中部(2)	新千歳(6)		プロペラ	丘珠(4)		
	最大機材	就航路線および便数																			
国内線	中型ジェット	羽田(14)																			
	小型ジェット	関西(4)	中部(2)	新千歳(6)																	
	プロペラ	丘珠(4)																			
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p> 																				
<p>運用時間</p>	<p>8 : 00～21 : 00 (13 時間)</p>																				
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,500m×45m          【スポット数】 大型ジェット(3)、中型ジェット(2)、小型ジェット(1)、小型機(10)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：816m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：704m<sup>2</sup></p>																				
<p>交通アクセス</p>	<p>女満別町内まで 5km (車 10 分)          道央自動車道足寄 IC まで 112km 車で 175 分</p>																				

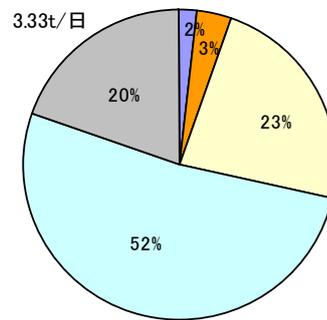
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



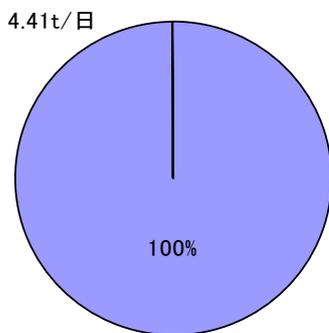
■ 到着貨物



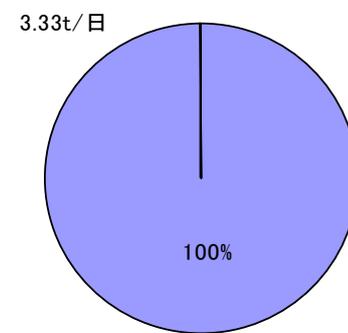
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地



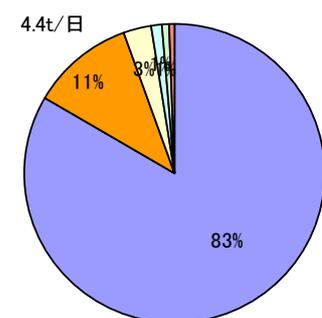
■ 荷受地



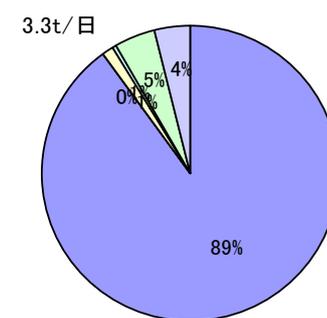
- 01 北海道
- 04 宮城県

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

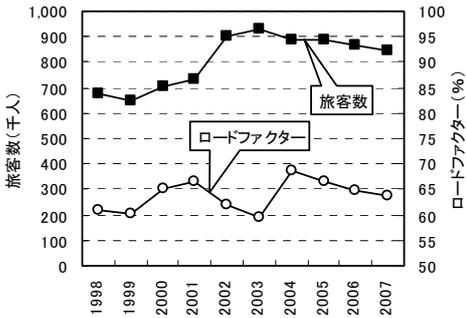
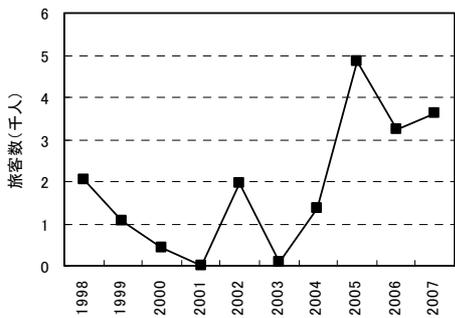
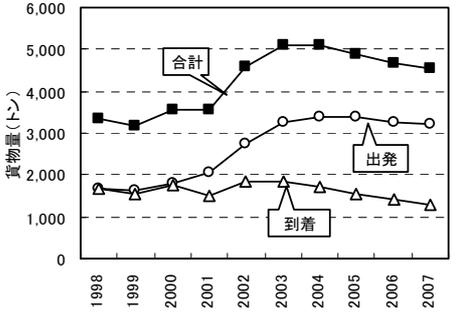


■ 仕出貨物



- 24 東京国際
- 61 福岡
- 42 関西国際
- 01 新千歳
- 41 大阪国際
- その他

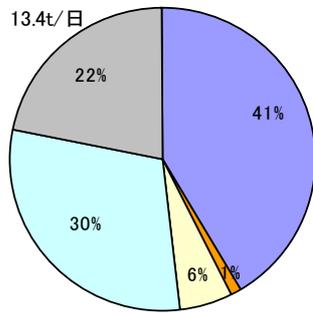
(27) 山口宇部空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 282 1369 360"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(16)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	中型ジェット	羽田(16)
	最大機材	就航路線および便数					
国内線	中型ジェット	羽田(16)					
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■国内線旅客</p>  <p>■国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■国内線貨物</p> 						
<p>運用時間</p>	<p>7：30～21：30（14時間）</p>						
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,500m×45m</p> <p>【スポット数】大型ジェット(3)、中型ジェット(1)、小型ジェット(1)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：1,569m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：388m<sup>2</sup></p>						
<p>交通アクセス</p>	<p>宇部市内まで3km（バス15分）</p> <p>山口宇部有料道路宇部南ICまで2.5km 車で6分</p>						

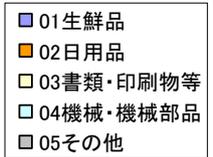
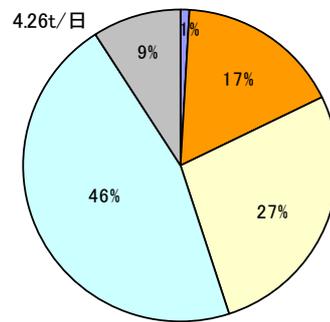
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

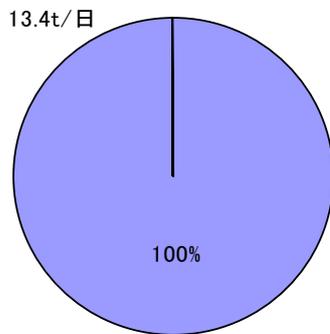


■ 到着貨物

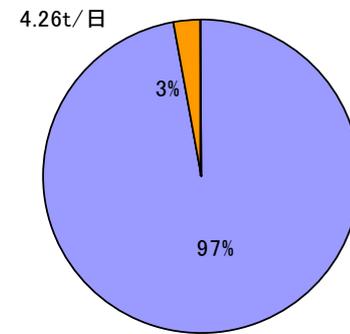


【発生集中地】

■ 荷送地

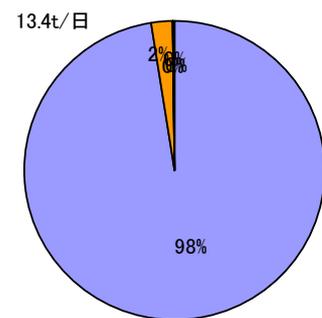


■ 荷受地

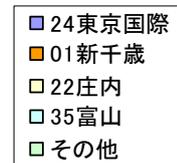
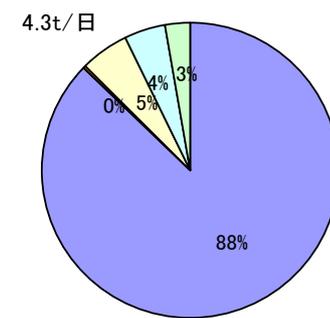


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



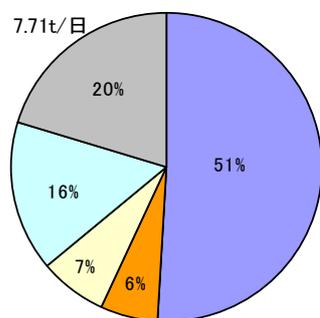
(28) 徳島空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 282 1369 432"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(12)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>福岡(4)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>中部(4)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	中型ジェット	羽田(12)	小型ジェット	福岡(4)	プロペラ	中部(4)
	最大機材	就航路線および便数									
国内線	中型ジェット	羽田(12)									
	小型ジェット	福岡(4)									
	プロペラ	中部(4)									
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>										
<p>運用時間</p>	<p>6 : 00～20 : 30 (13.5 時間)</p>										
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m          【スポット数】 中型ジェット(4)、小型ジェット(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：1,301m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：607m<sup>2</sup></p>										
<p>交通アクセス</p>	<p>徳島市内まで 11km (バス 30 分、車 25 分)          徳島自動車道徳島 IC まで 5.5km 車で 10 分</p>										

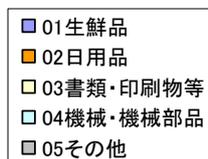
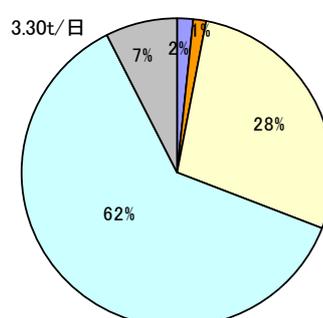
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

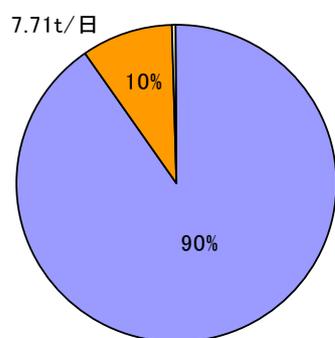


■ 到着貨物

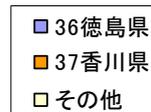
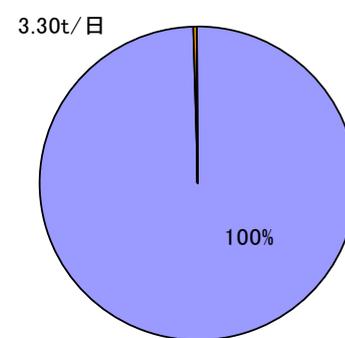


【発生集中地】

■ 荷送地

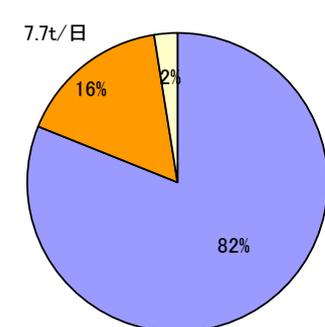


■ 荷受地

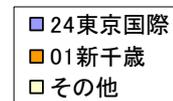
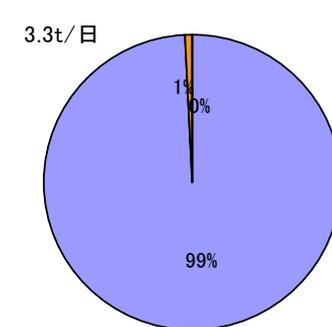


【仕向空港／仕出空港】

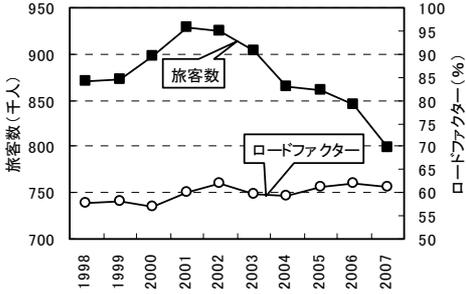
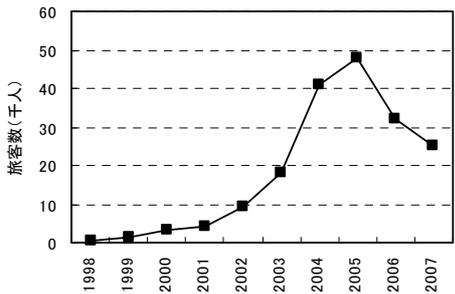
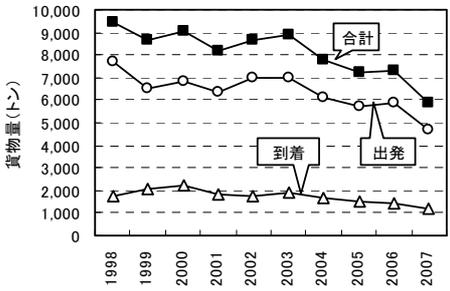
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



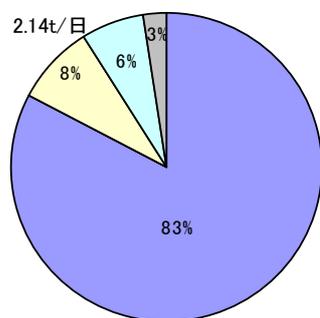
(29) 釧路空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 434"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th colspan="3">就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td colspan="3">羽田(10)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>中部(2)</td> <td>旭川(2)</td> <td>函館(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td colspan="3">新千歳(9) 丘珠(10)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数			国内線	中型ジェット	羽田(10)				小型ジェット	中部(2)	旭川(2)	函館(2)		プロペラ	新千歳(9) 丘珠(10)		
	最大機材	就航路線および便数																			
国内線	中型ジェット	羽田(10)																			
	小型ジェット	中部(2)	旭川(2)	函館(2)																	
	プロペラ	新千歳(9) 丘珠(10)																			
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p> 																				
<p>運用時間</p>	<p>8：00～21：00（13時間）</p>																				
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,500m×45m          【スポット数】 大型ジェット(2)、中型ジェット(2)、小型ジェット(1)、プロペラ機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：1,050m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：782m<sup>2</sup></p>																				
<p>交通アクセス</p>	<p>釧路市内まで 21km（バス 45 分、車 35 分）          道東自動車道本別 IC まで 95km 車で 145 分</p>																				

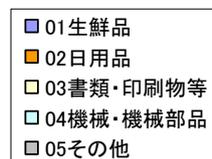
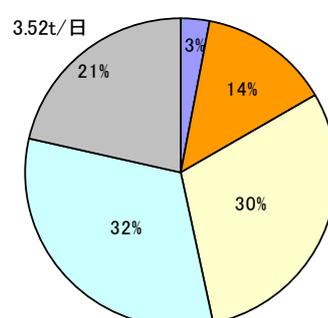
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

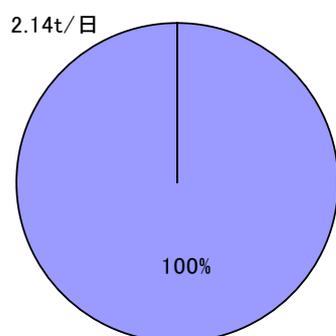


■ 到着貨物

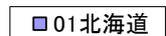
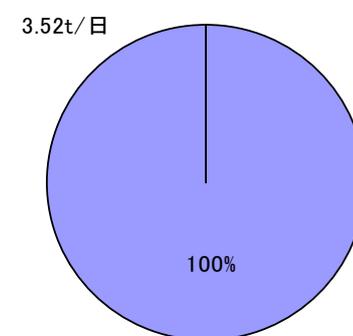


【発生集中地】

■ 荷送地

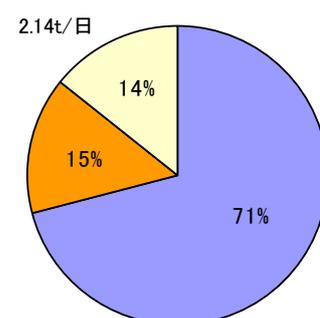


■ 荷受地

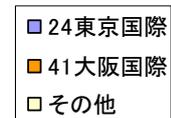
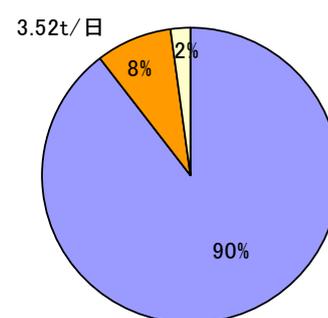


【仕向空港／仕出空港】

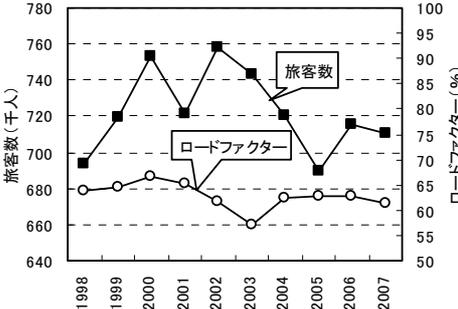
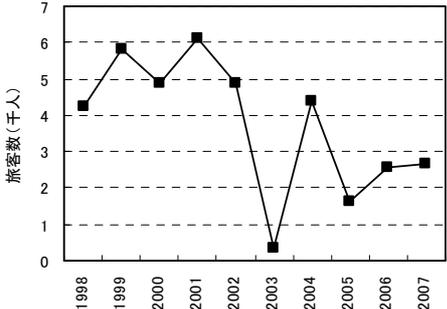
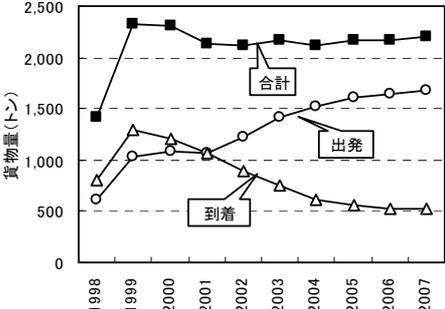
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



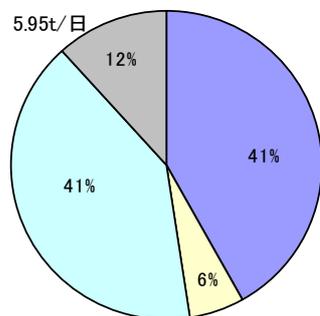
(30) 出雲空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 434"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(10)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小型ジェット</td> <td>福岡(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>伊丹(14) 隠岐(2)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	中型ジェット	羽田(10)		小型ジェット	福岡(4)		プロペラ	伊丹(14) 隠岐(2)
	最大機材	就航路線および便数											
国内線	中型ジェット	羽田(10)											
	小型ジェット	福岡(4)											
	プロペラ	伊丹(14) 隠岐(2)											
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p> 												
<p>運用時間</p>	<p>7：30～20：30（13時間）</p>												
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m          【スポット数】 中型ジェット(2)、小型ジェット(2)、プロペラ機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：5,718m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：1,975m<sup>2</sup></p>												
<p>交通アクセス</p>	<p>松江市内まで 24km（空港連絡バス 25分）          山陰自動車道穴道 IC まで 4km 車で 10分</p>												

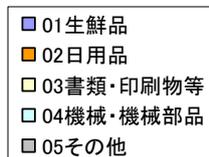
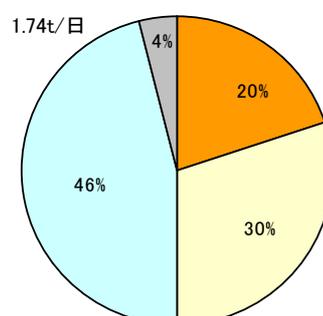
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

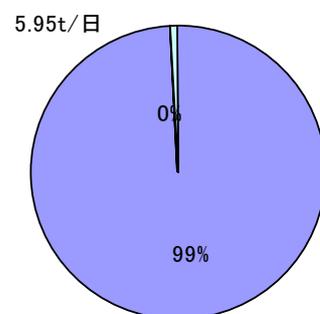


■ 到着貨物

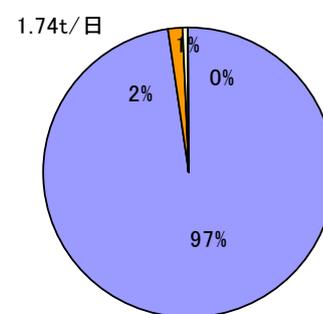


【発生集中地】

■ 荷送地

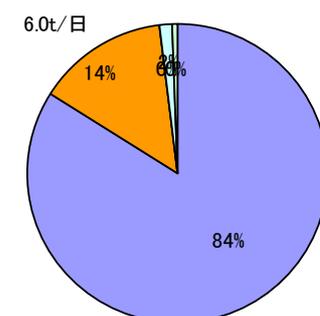


■ 荷受地

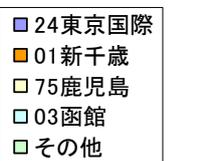
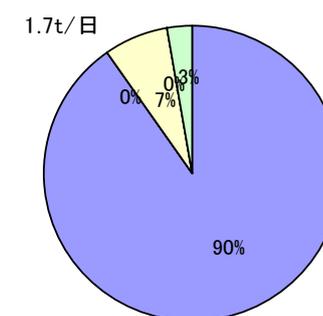


【仕向空港／仕出空港】

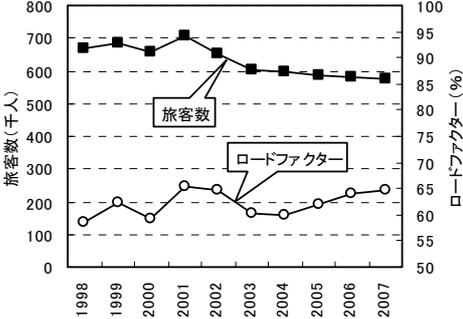
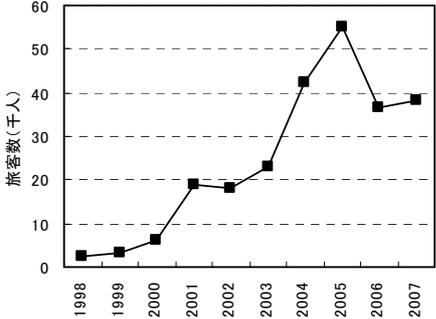
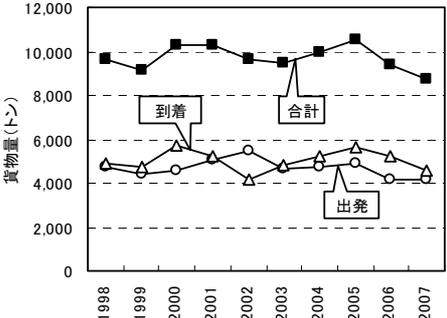
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



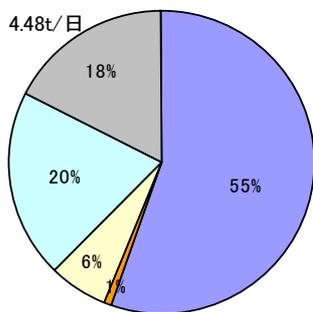
(31) 帯広空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 282 1369 394"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(8)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>名古屋(2)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	中型ジェット	羽田(8)		プロペラ	名古屋(2)
	最大機材	就航路線および便数								
国内線	中型ジェット	羽田(8)								
	プロペラ	名古屋(2)								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p> 									
<p>運用時間</p>	<p>8：00～21：00（13時間）</p>									
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,500m×45m</p> <p>【スポット数】 大型ジェット(2)、小型ジェット(2)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：459m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：459m<sup>2</sup></p>									
<p>交通アクセス</p>	<p>帯広市内まで 26km（連絡バス 37分）</p> <p>帯広・広尾自動車道帯広川西 IC まで 16km 車で 32分</p>									

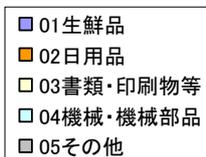
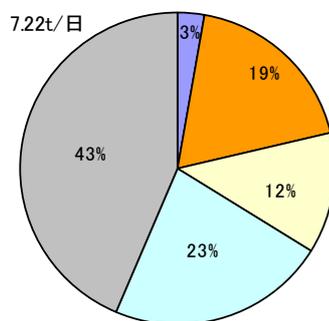
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

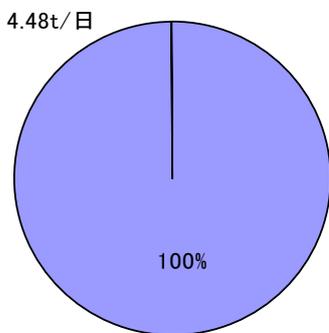


■ 到着貨物

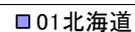
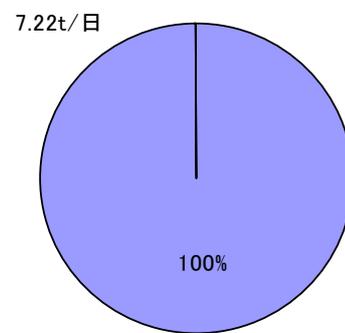


【発生集中地】

■ 荷送地

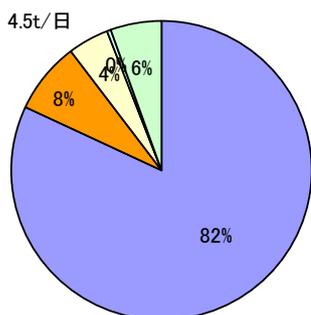


■ 荷受地

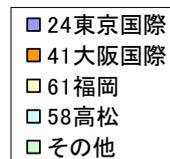
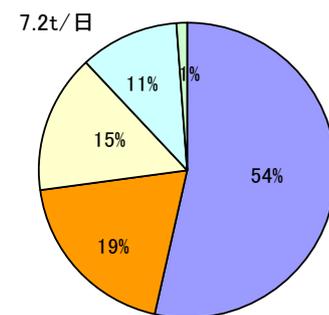


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物

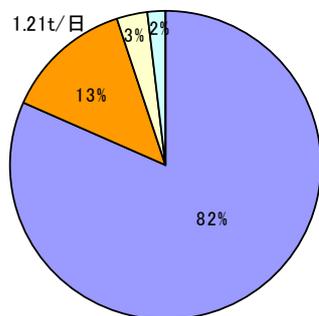




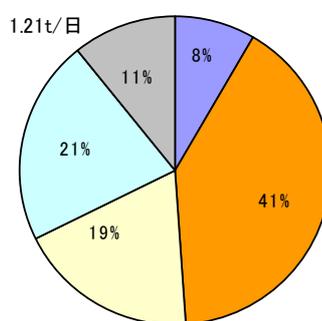
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

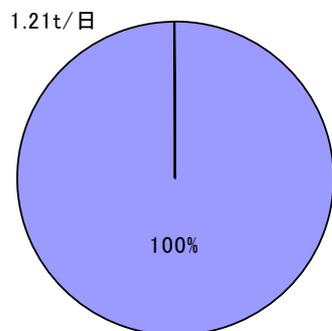


■ 到着貨物

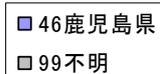
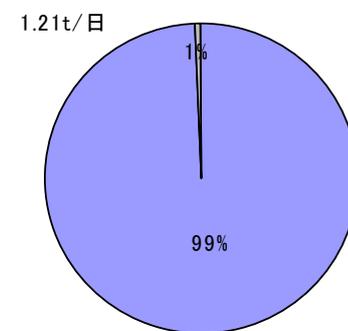


【発生集中地】

■ 荷送地

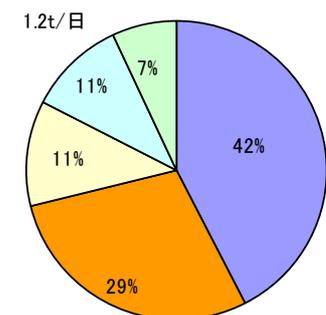


■ 荷受地

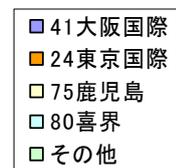
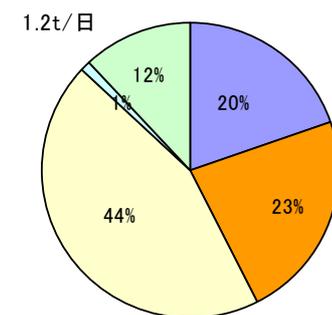


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



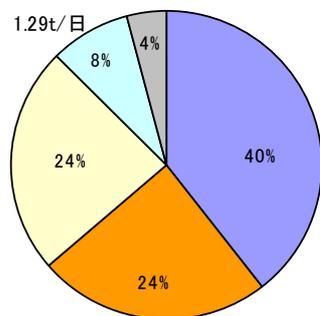
(33) 美保空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(10)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>中部(4)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	小型ジェット	羽田(10)		プロペラ	中部(4)
	最大機材	就航路線および便数								
国内線	小型ジェット	羽田(10)								
	プロペラ	中部(4)								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 488 869 891"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="885 488 1332 891"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 969 869 1373"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="885 969 1332 1373"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>									
<p>運用時間</p>	<p>7：00～22：00（15時間）</p>									
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m          【スポット数】 中型ジェット(2)、小型ジェット(2)、プロペラ機(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：778m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：226m<sup>2</sup></p>									
<p>交通アクセス</p>	<p>米子市内まで 15km（バス 30分）          松江市内まで 26km（バス 45分）          山陰道米子南 IC まで 16km 車で 36分</p>									

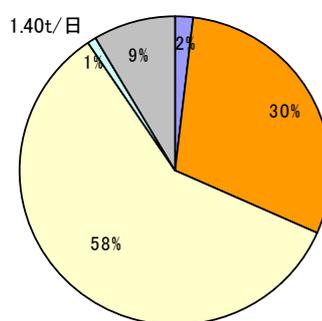
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

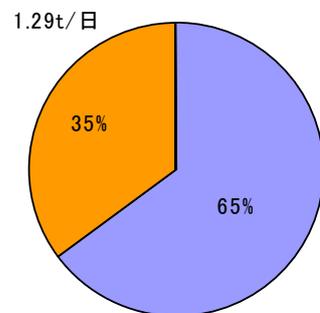


■ 到着貨物

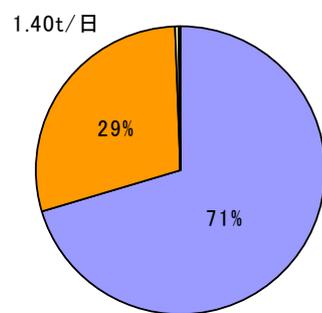


【発生集中地】

■ 荷送地

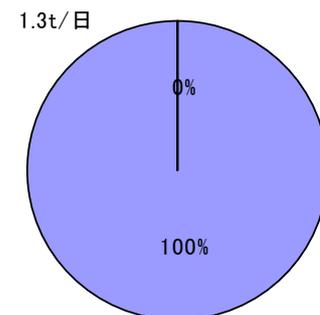


■ 荷受地

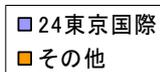
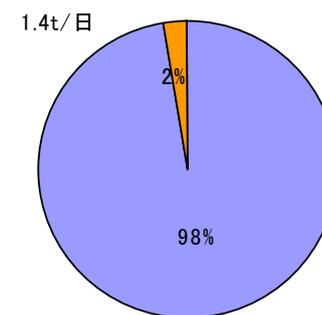


【仕向空港／仕出空港】

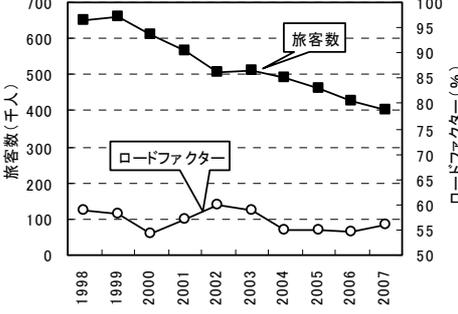
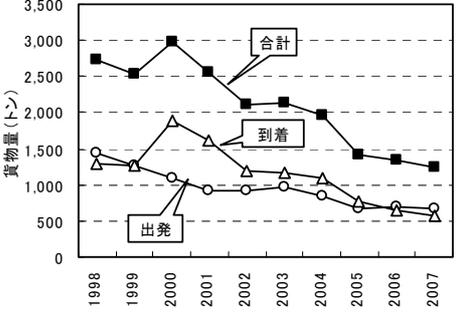
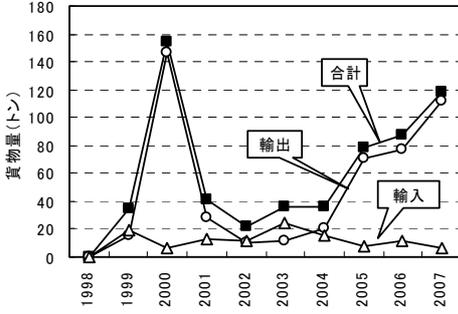
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



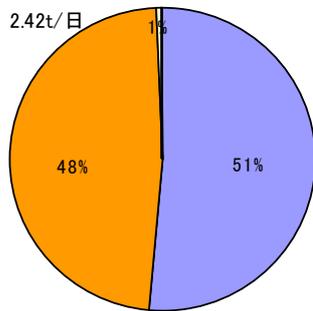
(34) 福島空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="4">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>伊丹(10)</td> <td>関西(2)</td> <td>新千歳(4)</td> <td>那覇(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td colspan="4">中部(4)</td> </tr> </table> <p>【路線／週便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="459 450 1374 488"> <tr> <td>国際線</td> <td>小型ジェット</td> <td>ソウル(14)</td> <td>上海(4)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数				国内線	小型ジェット	伊丹(10)	関西(2)	新千歳(4)	那覇(2)		プロペラ	中部(4)				国際線	小型ジェット	ソウル(14)	上海(4)
	最大機材	就航路線および便数																					
国内線	小型ジェット	伊丹(10)	関西(2)	新千歳(4)	那覇(2)																		
	プロペラ	中部(4)																					
国際線	小型ジェット	ソウル(14)	上海(4)																				
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線貨物</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線貨物</p>  </div> </div>																						
<p>運用時間</p>	<p>8：30～20：00（11.5時間）</p>																						
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,500m×60m          【スポット数】大型ジェット(2)、中型ジェット(2)、小型ジェット(2)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：960m<sup>2</sup>          航空会社棟／延床面積：785m<sup>2</sup></p>																						
<p>交通アクセス</p>	<p>須賀川市内まで13km（車15分）          郡山市内まで25km（リムジンバス40分）          福島空港・あぶくま南道路福島空港ICまで2.8km 車で8分</p>																						

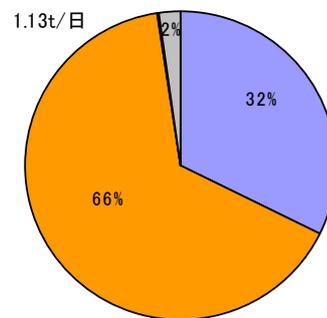
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

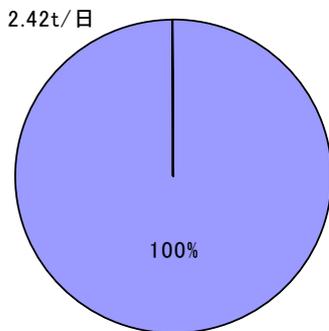


■ 到着貨物

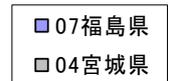
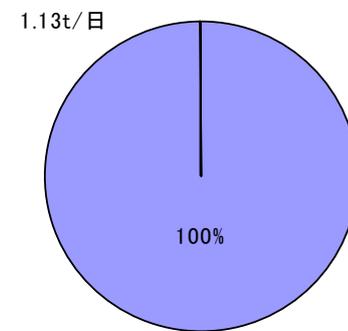


【発生集中地】

■ 荷送地

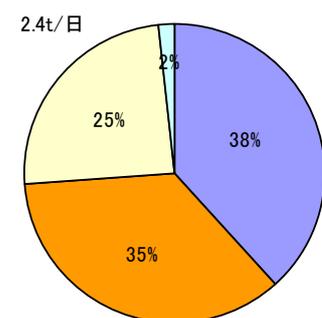


■ 荷受地

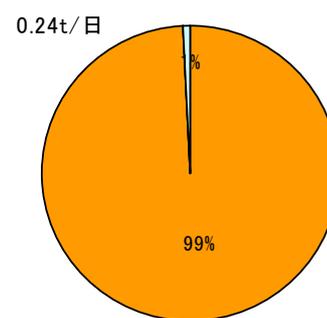


【仕向空港／仕出空港】

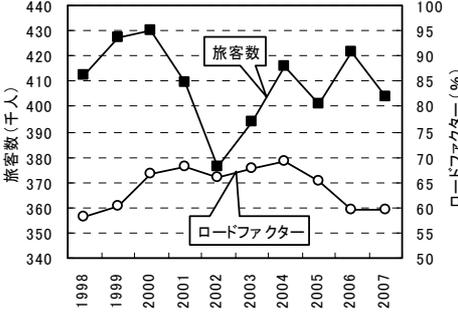
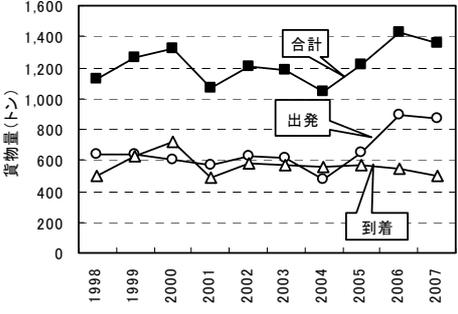
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



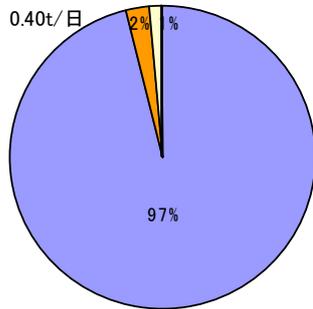
(35) 庄内空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(8)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>伊丹(2)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	中型ジェット	羽田(8)		プロペラ	伊丹(2)
	最大機材	就航路線および便数								
国内線	中型ジェット	羽田(8)								
	プロペラ	伊丹(2)								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>  <p>■ 国際線貨物</p>									
<p>運用時間</p>	<p>7：00～22：00（15時間）</p>									
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m</p> <p>【スポット数】 中型ジェット(3)、小型ジェット(1)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：467m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：317m<sup>2</sup></p>									
<p>交通アクセス</p>	<p>酒田市内まで15km（バス40分、車25分）</p> <p>鶴岡市内まで13km（バス40分、車25分）</p> <p>山形自動車道庄内空港ICまで1.5km 車で3分</p>									

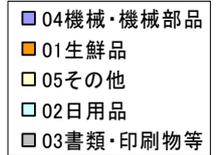
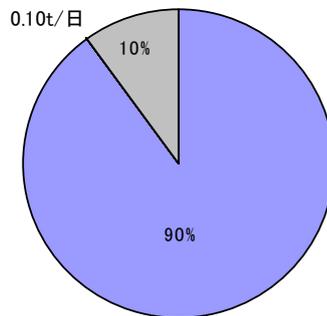
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

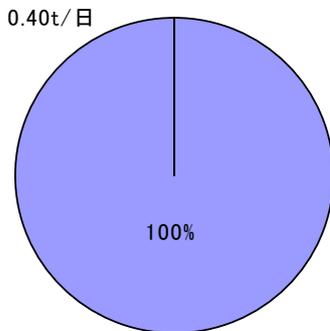


■ 到着貨物

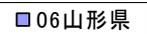
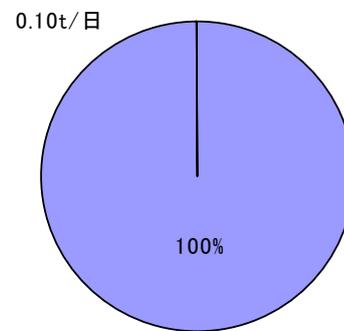


【発生集中地】

■ 荷送地

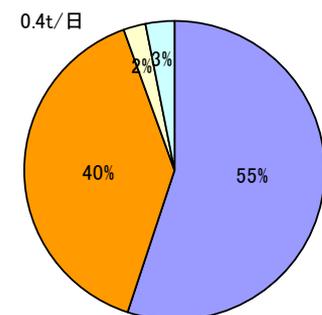


■ 荷受地

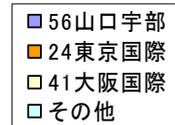
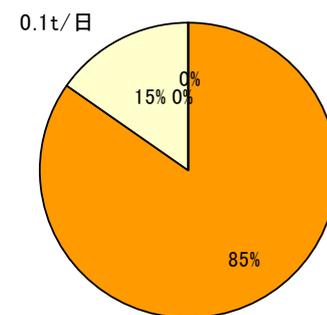


【仕向空港／仕出空港】

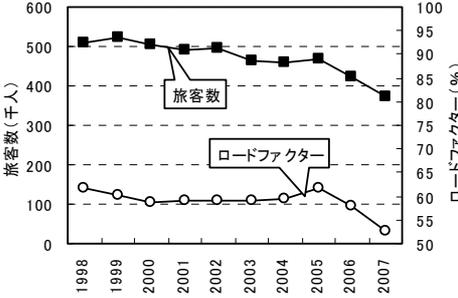
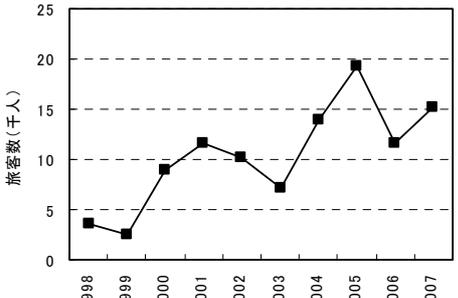
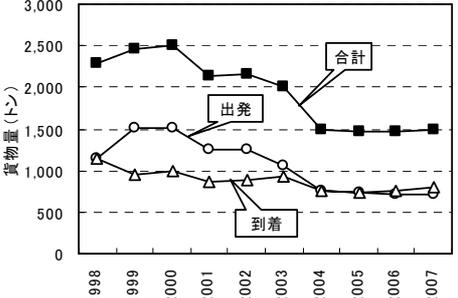
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



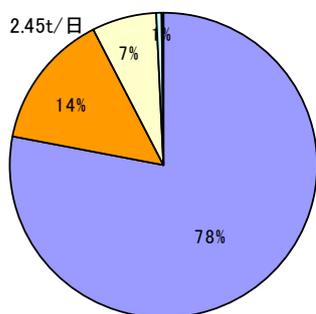
(36) 花巻空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 360"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="4">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>伊丹(4)</td> <td>関西(2)</td> <td>中部(4)</td> <td>新千歳(4)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数				国内線	小型ジェット	伊丹(4)	関西(2)	中部(4)	新千歳(4)
	最大機材	就航路線および便数											
国内線	小型ジェット	伊丹(4)	関西(2)	中部(4)	新千歳(4)								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線貨物</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線貨物</p>  </div> </div>												
<p>運用時間</p>	<p>8：00～19：30（11.5時間）</p>												
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,500m×45m</p> <p>【スポット数】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧ターミナル：大型ジェット(0)、中型ジェット(2)、小型ジェット(2)、小型機(6)</li> <li>・新ターミナル：大型ジェット(1)、中型ジェット(1)、小型ジェット(3)、小型機(20)</li> </ul> <p>※平成21年4月に新ターミナルに移転予定</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：287m<sup>2</sup></p>												
<p>交通アクセス</p>	<p>盛岡市内まで31km（バス50分、車40分）</p> <p>釜石自動車道花巻空港ICまで2.5km 車で6分</p>												

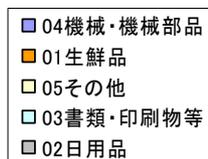
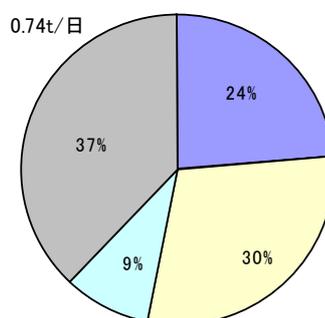
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

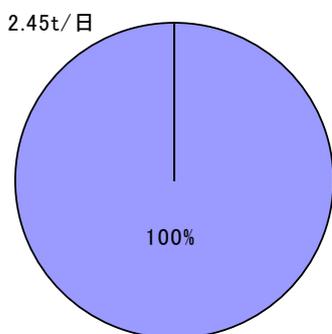


■ 到着貨物

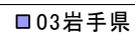
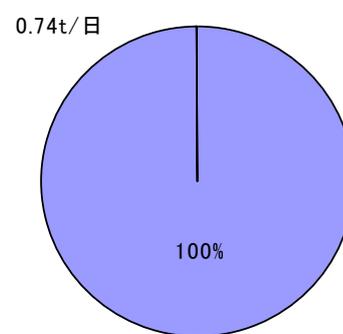


【発生集中地】

■ 荷送地

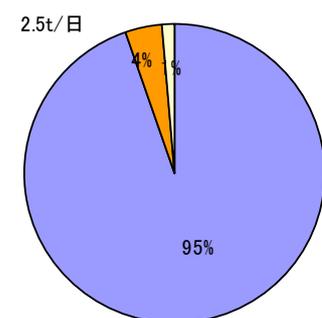


■ 荷受地

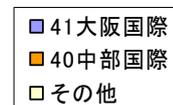
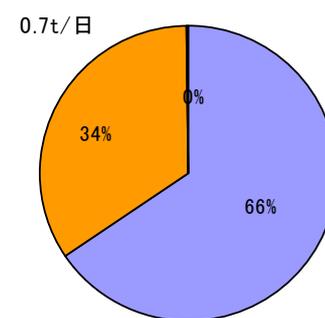


【仕向空港／仕出空港】

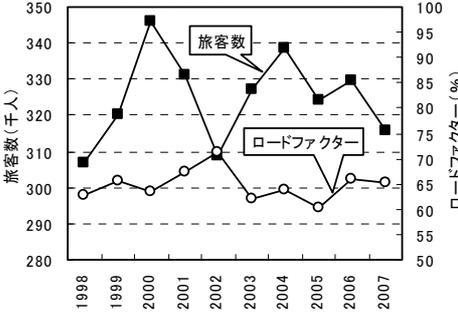
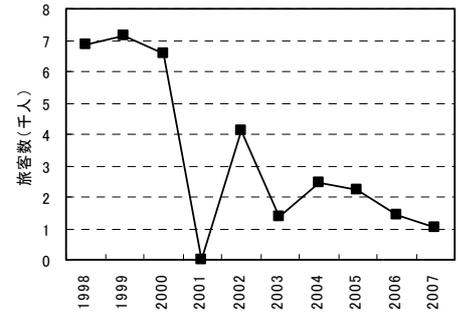
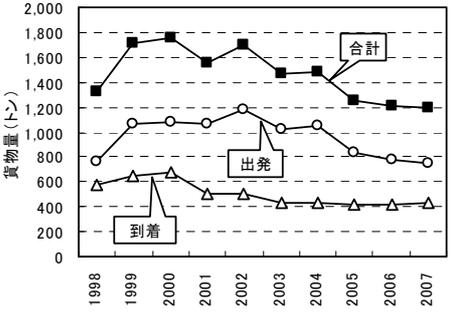
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



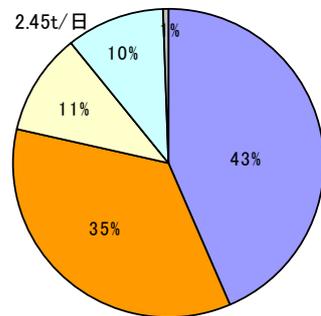
(37) 鳥取空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 360"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(8)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	小型ジェット	羽田(8)
	最大機材	就航路線および便数					
国内線	小型ジェット	羽田(8)					
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>  <p>■ 国際線貨物</p>						
<p>運用時間</p>	<p>7：00～21：30（14.5時間）</p>						
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,000m×45m</p> <p>【スポット数】中型ジェット(3)、小型機(10)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：508m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：189m<sup>2</sup></p>						
<p>交通アクセス</p>	<p>鳥取市内まで8km（路線バス20分、車15分）</p> <p>名和・淀江道路名和ICまで65.8km 車で78分</p>						

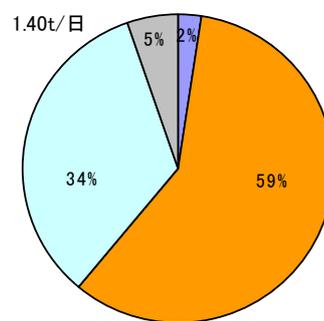
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

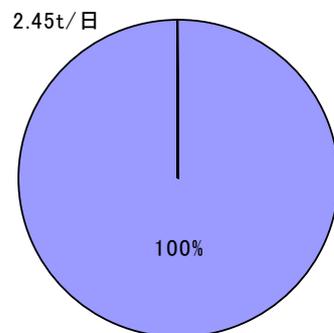


■ 到着貨物

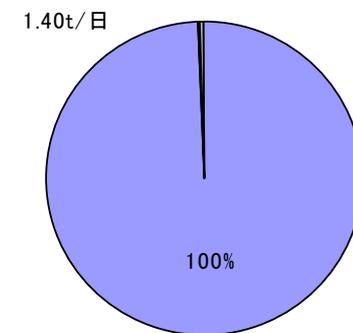


【発生集中地】

■ 荷送地

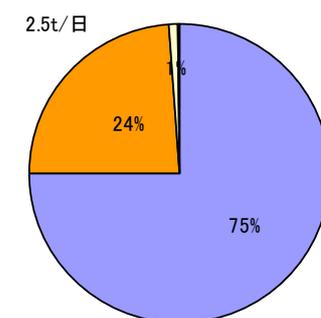


■ 荷受地

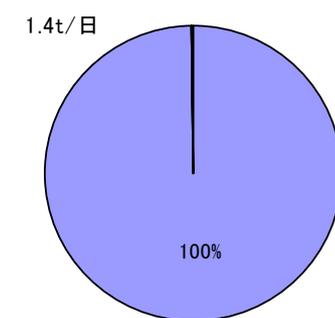


【仕向空港／仕出空港】

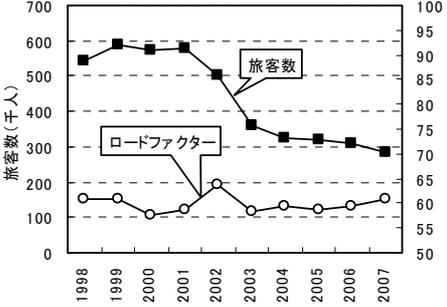
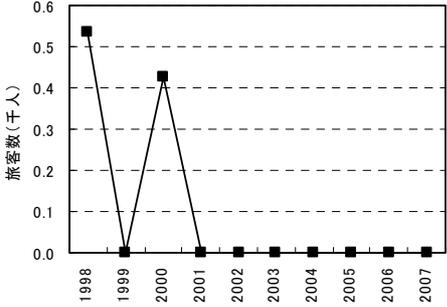
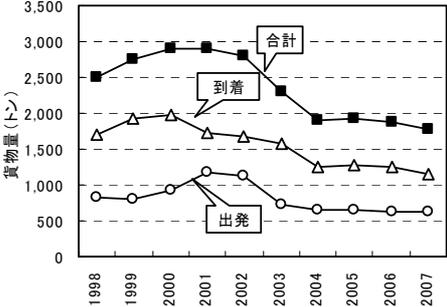
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



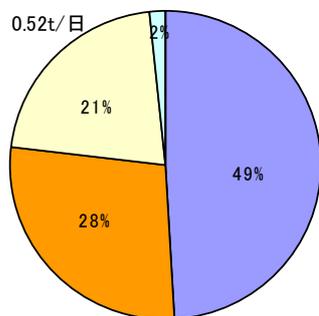
(38) 三沢空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 360"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="2">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(6)</td> <td>伊丹(2)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数		国内線	小型ジェット	羽田(6)	伊丹(2)
	最大機材	就航路線および便数							
国内線	小型ジェット	羽田(6)	伊丹(2)						
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>  <p>■ 国際線貨物</p> 								
<p>運用時間</p>	<p>8：00～20：00（12時間）</p>								
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】3,050m45×m</p> <p>【スポット数】中型ジェット(3)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：563m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：279m<sup>2</sup></p>								
<p>交通アクセス</p>	<p>三沢市内まで3km（バス7分、車7分）</p> <p>第2みちのく有料道路三沢十和田下田ICまで7km 車で20分</p>								

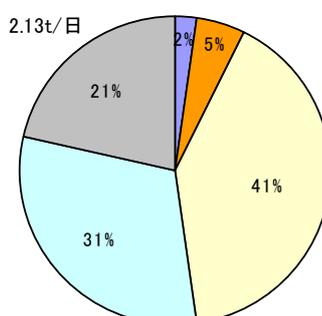
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

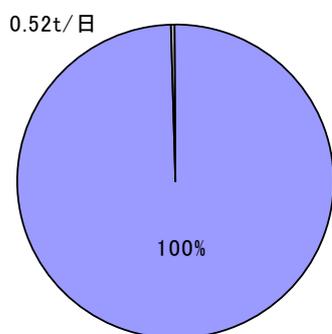


■ 到着貨物

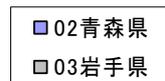
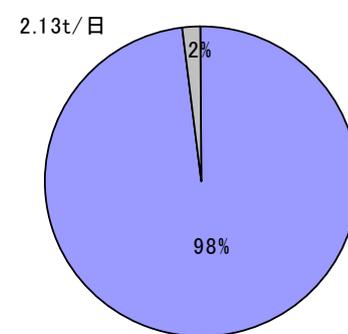


【発生集中地】

■ 荷送地

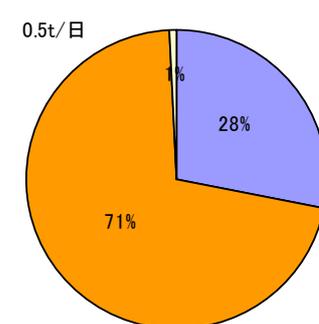


■ 荷受地

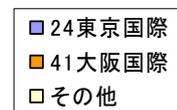
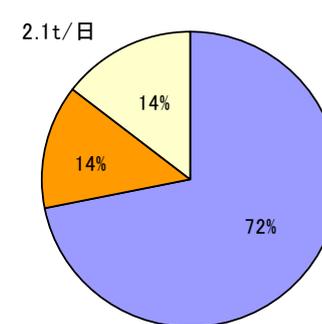


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

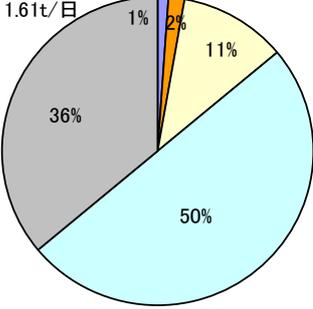
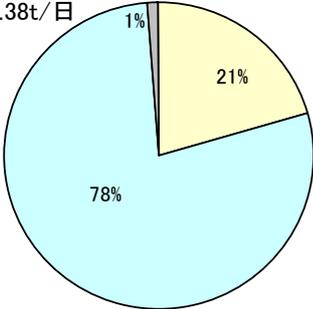
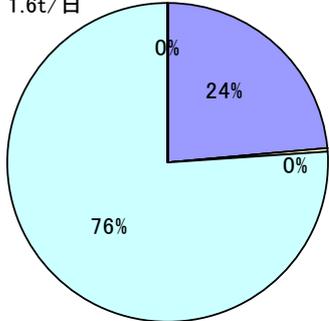
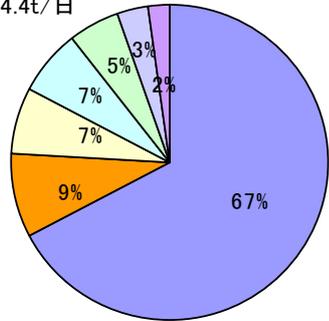
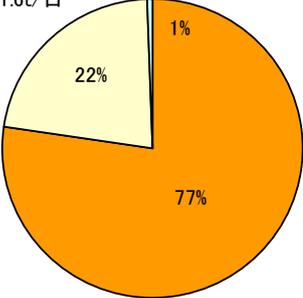
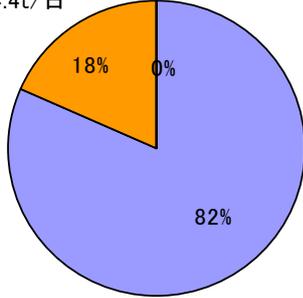


■ 仕出貨物



(39) 佐賀空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 470"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(6)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>伊丹(4)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">国内貨物</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(1)</td> </tr> <tr> <td>中型ジェット</td> <td>関西(1)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	小型ジェット	羽田(6)	プロペラ	伊丹(4)	国内貨物	中型ジェット	羽田(1)	中型ジェット	関西(1)
	最大機材	就航路線および便数												
国内線	小型ジェット	羽田(6)												
	プロペラ	伊丹(4)												
国内貨物	中型ジェット	羽田(1)												
	中型ジェット	関西(1)												
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 560 869 907"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="901 560 1348 907"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 952 869 1355"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="901 952 1348 1355"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div>													
<p>運用時間</p>	<p>0 : 30～4 : 30、6 : 30～21 : 00 (18.5 時間)</p>													
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m</p> <p>【スポット数】 中型ジェット(2)、小型ジェット(1)、プロペラ(1)、小型機(4)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>第1貨物ビル／延床面積：591m<sup>2</sup></p> <p>第2貨物ビル／延床面積：1,209.6m<sup>2</sup></p>													
<p>交通アクセス</p>	<p>佐賀市内まで 13km (バス 30 分)</p> <p>長崎自動車道佐賀大和 IC まで 21km 車で 46 分</p>													

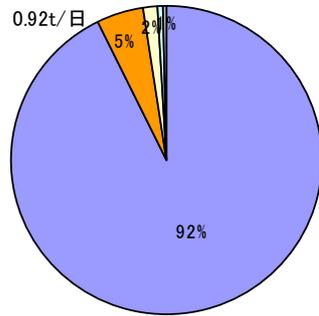
<p>国内貨物の取扱状況</p>	<p><b>【取扱品目】</b></p> <p>■ 発送貨物</p> <p>1.6t/日</p>  <p>■ 到着貨物</p> <p>4.38t/日</p>  <p>■ 発生集中地</p> <p>■ 荷送地</p> <p>1.6t/日</p>  <p>■ 荷受地</p> <p>4.4t/日</p>  <p>■ 仕向空港／仕出空港</p> <p>■ 仕向空港</p> <p>1.6t/日</p>  <p>■ 仕出空港</p> <p>4.4t/日</p>  <p>■ 01生鮮品 ■ 02日用品 ■ 03書類・印刷物等 ■ 04機械・機械部品 ■ 05その他</p> <p>■ 40福岡県 ■ 43熊本県 ■ 44大分県 ■ 41佐賀県 ■ 45宮崎県 ■ 46鹿児島県 ■ 42長崎県</p> <p>■ 40中部国際 ■ 24東京国際 ■ 41大阪国際 ■ その他</p>
<p>国内特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2004年以降、ANAの深夜貨物便の就航により取扱貨物量は増加傾向にある。</li> <li>出発・到着貨物の量に偏りはなくバランスが取れている。</li> <li>取扱品目としては、発送・到着共に機械・機械部品等、九州の自動車産業やIC関連産業に関連した品目が多い。</li> <li>到着貨物の荷受地は、所在県ではなく、福岡県が多い。</li> <li>到着貨物の仕出空港は中部国際空港の割合が多い。これは、当時、国際貨物の輸出をANA上屋で通関後、中部国際空港に転送していたが、戻り便の貨物スペースは、輸入貨物の取扱いがなく国内貨物を充てていたためと考えられる。</li> </ul> <p>※動態調査対象日における取扱量が著しく少なく、データ取扱上、注意が必要</p>



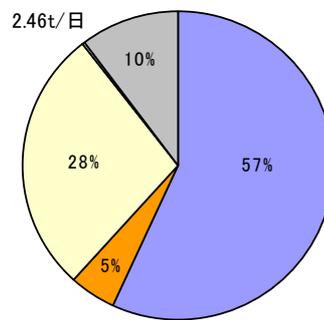
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

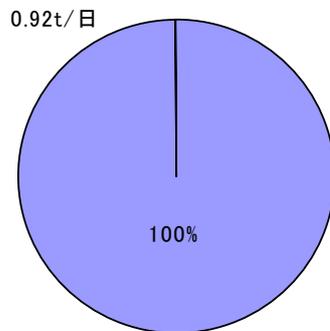


■ 到着貨物

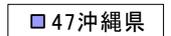
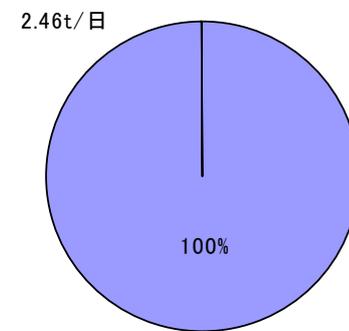


【発生集中地】

■ 荷送地

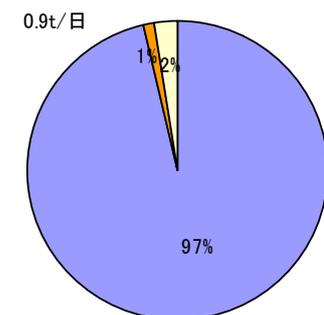


■ 荷受地

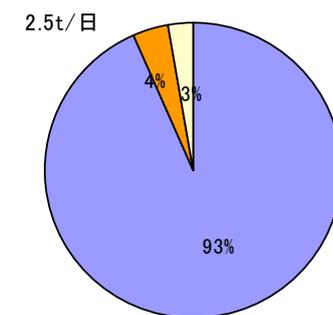


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物

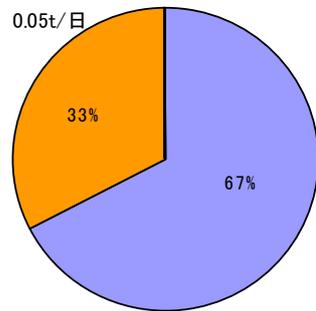




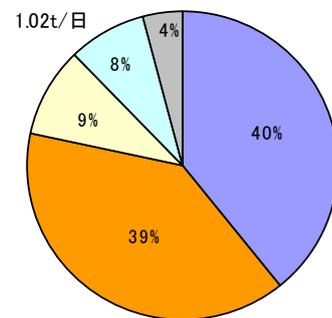
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

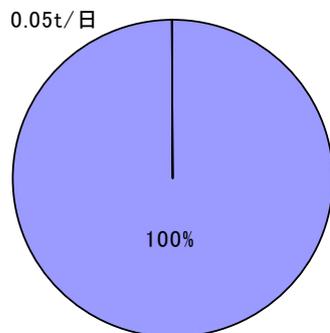


■ 到着貨物

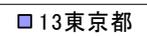
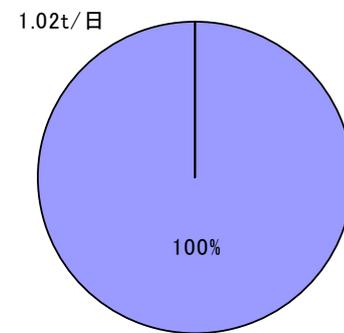


【発生集中地】

■ 荷送地

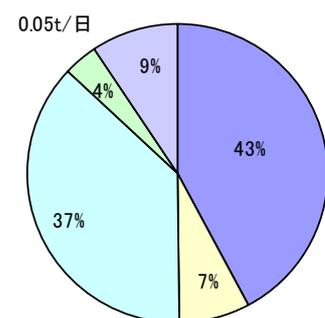


■ 荷受地

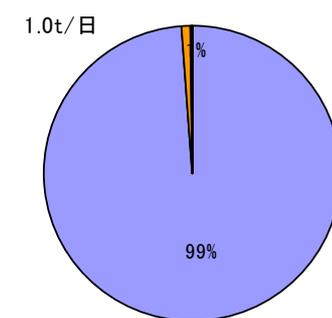


【仕向空港／仕出空港】

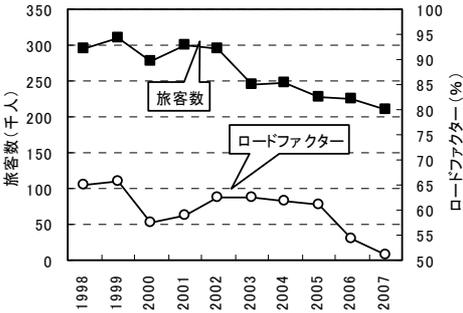
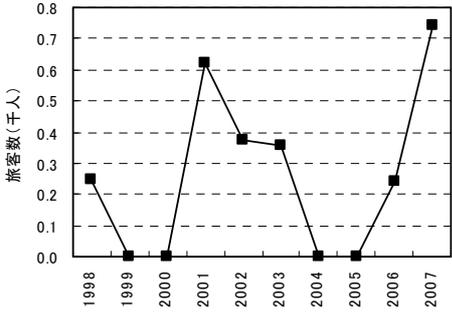
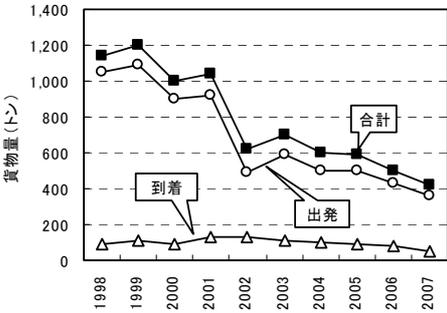
■ 仕向空港



■ 仕出貨物



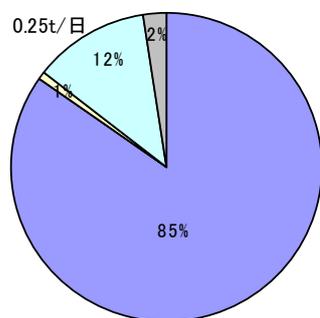
(42) 稚内空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="466 286 1369 434"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">国内線</td> <td>中型ジェット</td> <td>羽田(4)</td> </tr> <tr> <td>小型ジェット</td> <td>新千歳(2)</td> </tr> <tr> <td>プロペラ</td> <td>丘珠(2)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	中型ジェット	羽田(4)	小型ジェット	新千歳(2)	プロペラ	丘珠(2)
	最大機材	就航路線および便数									
国内線	中型ジェット	羽田(4)									
	小型ジェット	新千歳(2)									
	プロペラ	丘珠(2)									
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 562 592 591"> <p>■ 国内線旅客</p> </div> <div data-bbox="895 562 1064 591"> <p>■ 国際線旅客</p> </div> </div>   <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1039 592 1068"> <p>■ 国内線貨物</p> </div> <div data-bbox="895 1039 1064 1068"> <p>■ 国際線貨物</p> </div> </div> 										
<p>運用時間</p>	<p>8：30～20：00（11.5時間）</p>										
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m          【スポット数】 中型ジェット(2)、小型ジェット(2)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：不明</p>										
<p>交通アクセス</p>	<p>稚内市内まで13km（車20分）          道央自動車道士別剣淵ICまで200km 車で279分</p>										

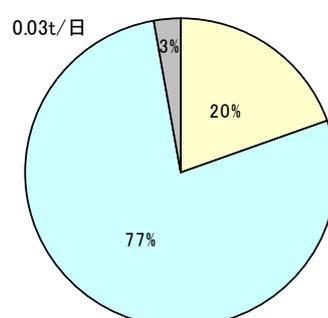
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



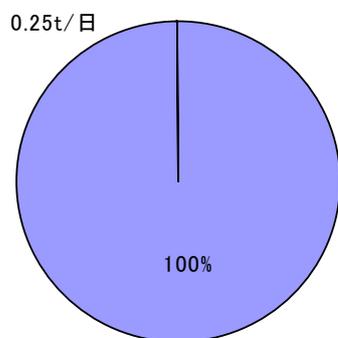
■ 到着貨物



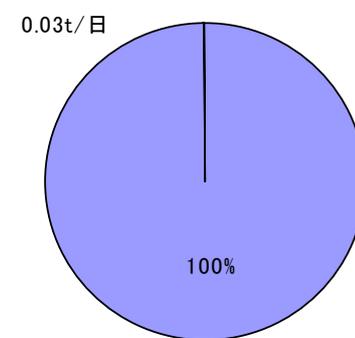
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地



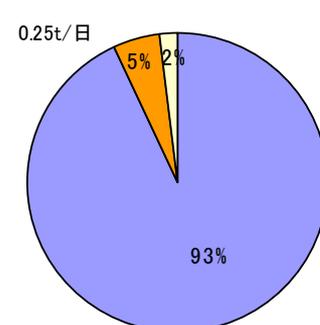
■ 荷受地



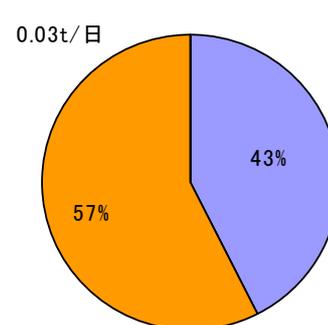
- 01 北海道

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

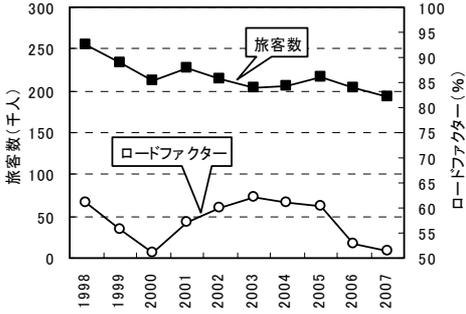
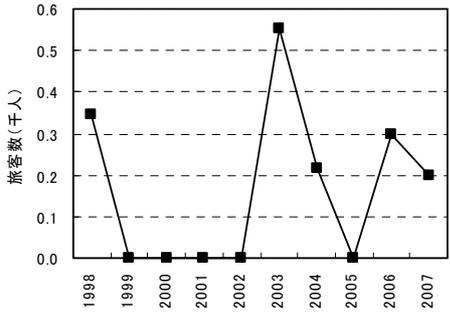
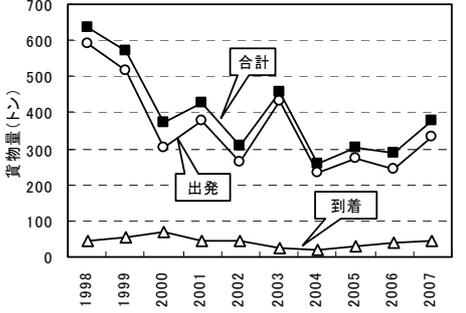


■ 仕出貨物



- 24 東京国際
- 41 大阪国際
- 75 鹿児島

(43) 中標津空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="2">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(2)</td> <td>新千歳(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td colspan="2">丘珠(6)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数		国内線	小型ジェット	羽田(2)	新千歳(2)		プロペラ	丘珠(6)	
	最大機材	就航路線および便数											
国内線	小型ジェット	羽田(2)	新千歳(2)										
	プロペラ	丘珠(6)											
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線旅客</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線旅客</p>  </div> </div> <p>【貨物輸送】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国内線貨物</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ 国際線貨物</p>  </div> </div>												
<p>運用時間</p>	<p>8 : 30～18 : 30 (10 時間)</p>												
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m          【スポット数】 中型ジェット(2)、小型ジェット(1)          【貨物ビル】          貨物ビル／延床面積：不明</p>												
<p>交通アクセス</p>	<p>中標津市内まで 3.6km (バス 10 分、車 5 分)          道東自動車道足寄 IC まで 149km 車で 245 分</p>												

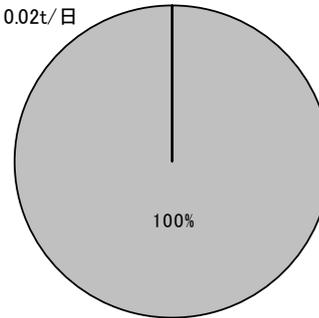
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

■ 到着貨物

0.02t/日



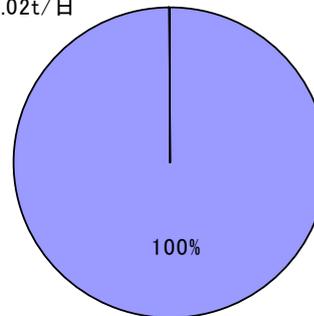
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地

■ 荷受地

0.02t/日



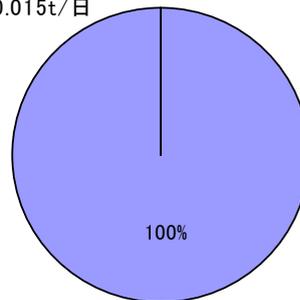
- 01 北海道

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

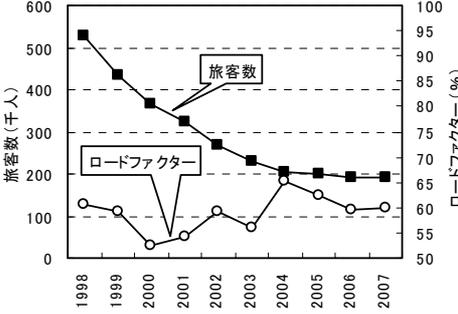
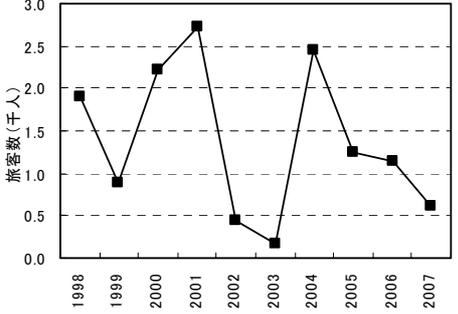
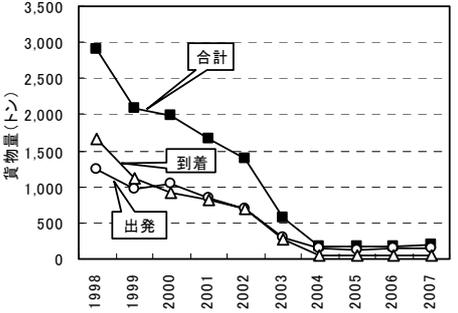
■ 仕出貨物

0.015t/日



- 24 東京国際

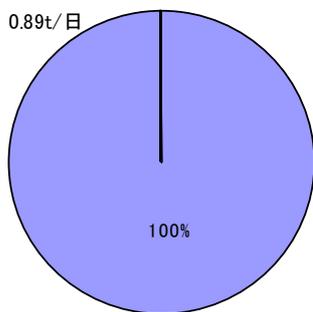
(44) 山形空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td colspan="3">就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td colspan="3">羽田(2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>伊丹(8)</td> <td>新千歳(2)</td> <td>名古屋(2)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数			国内線	小型ジェット	羽田(2)				プロペラ	伊丹(8)	新千歳(2)	名古屋(2)
	最大機材	就航路線および便数														
国内線	小型ジェット	羽田(2)														
	プロペラ	伊丹(8)	新千歳(2)	名古屋(2)												
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>  <p>■ 国際線貨物</p>															
<p>運用時間</p>	<p>8：00～19：30（11.5時間）</p>															
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m</p> <p>【スポット数】 中型ジェット(2)、小型ジェット(1)、プロペラ機(1)、小型機(6)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：625m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：193m<sup>2</sup></p>															
<p>交通アクセス</p>	<p>山形市内まで 24km（バス 40 分、車 35 分）</p> <p>東北中央自動車道東根 IC まで 2.2km 車で 4 分</p>															

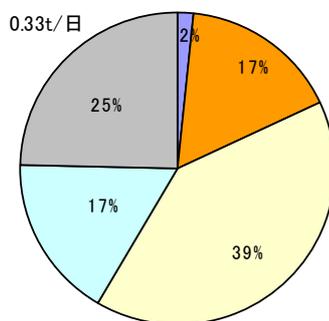
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



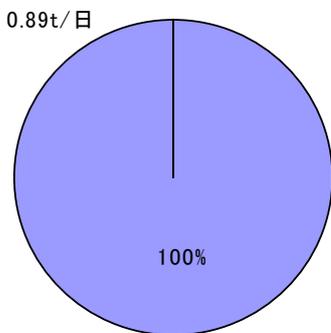
■ 到着貨物



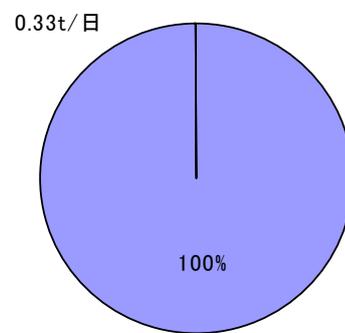
- 01 生鮮品
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品
- 05 その他

【発生集中地】

■ 荷送地



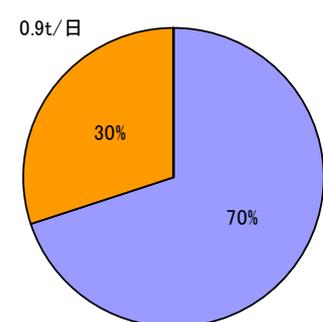
■ 荷受地



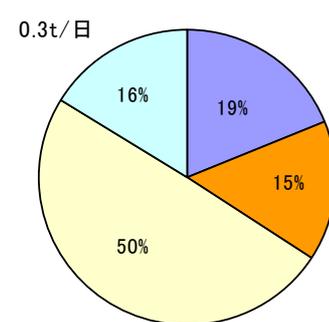
- 06 山形県

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



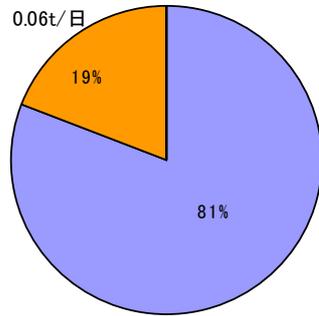
- 41 大阪国際
- 61 福岡
- 24 東京国際
- その他



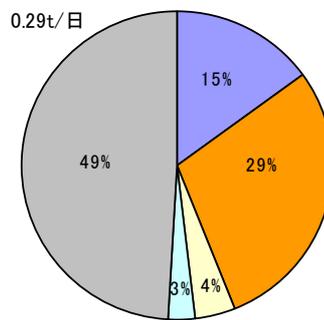
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



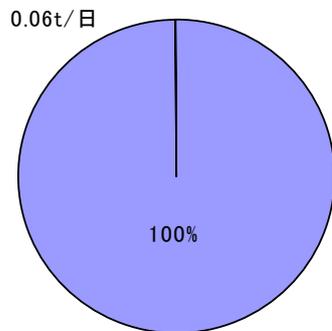
■ 到着貨物



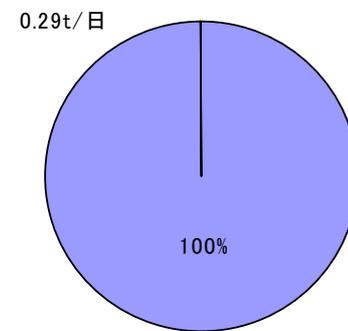
- 05その他
- 03書類・印刷物等
- 01生鮮品
- 02日用品
- 04機械・機械部品

【発生集中地】

■ 荷送地



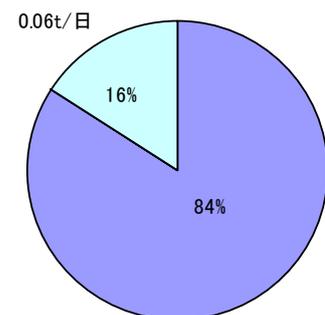
■ 荷受地



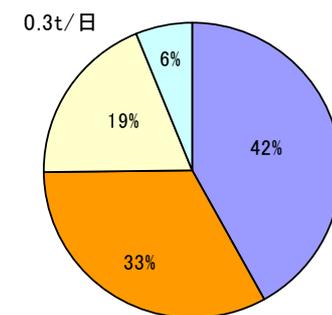
- 46鹿児島県

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

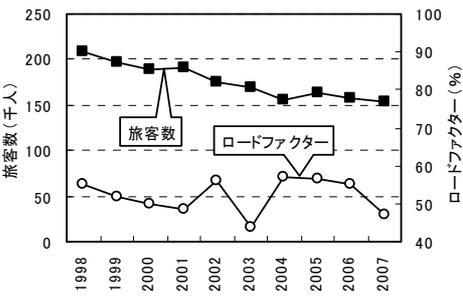
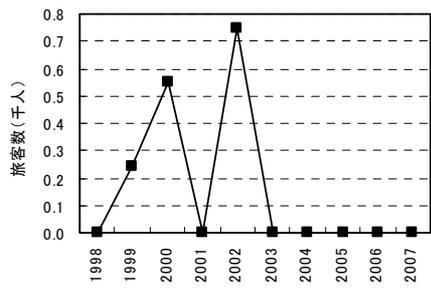
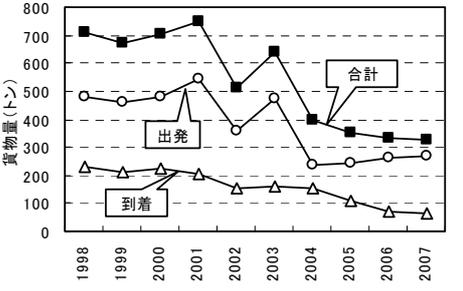


■ 仕出貨物



- 75鹿児島
- 24東京国際
- 41大阪国際
- その他

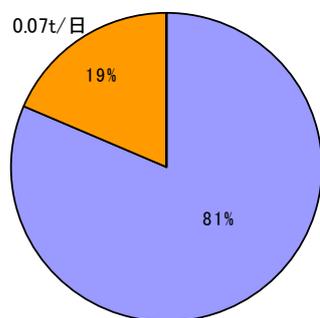
(46) 福江空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="438 286 1396 403"> <thead> <tr> <th></th> <th>最大機材</th> <th>就航路線および便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内線</td> <td>プロペラ</td> <td>福岡(8)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>長崎(8)</td> </tr> </tbody> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	プロペラ	福岡(8)		プロペラ	長崎(8)
	最大機材	就航路線および便数								
国内線	プロペラ	福岡(8)								
	プロペラ	長崎(8)								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>  <p>■ 国際線貨物</p>									
<p>運用時間</p>	<p>8：00～19：30（11.5時間）</p>									
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,000m×45m</p> <p>【スポット数】小型ジェット(3)、プロペラ機(2)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：不明</p>									
<p>交通アクセス</p>	<p>福江市内まで4km（バス15分、車10分）</p>									

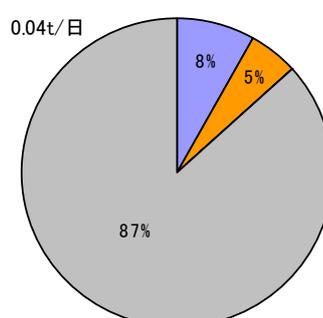
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



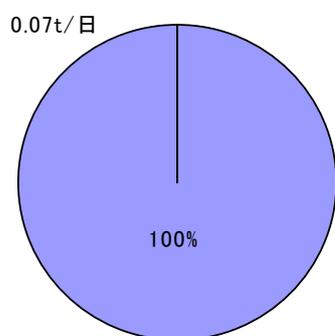
■ 到着貨物



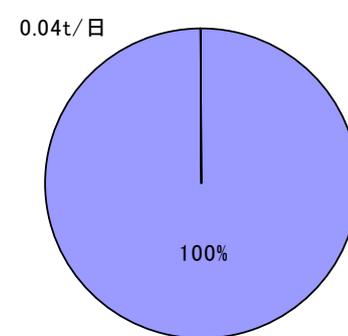
- 05その他
- 03書類・印刷物等
- 01生鮮品
- 02日用品
- 04機械・機械部品

【発生集中地】

■ 荷送地



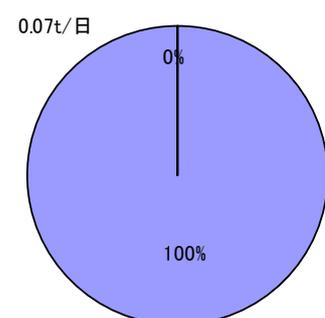
■ 荷受地



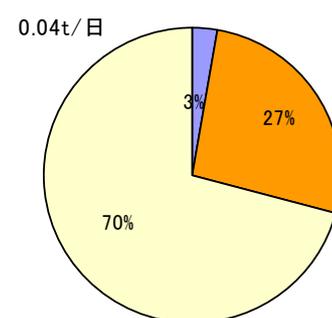
- 42長崎県

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

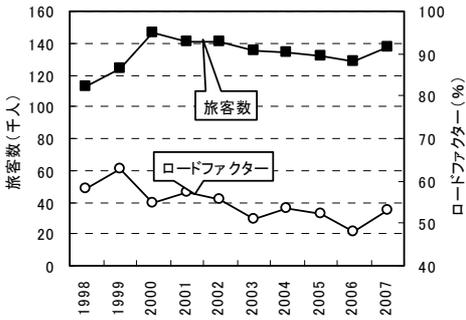
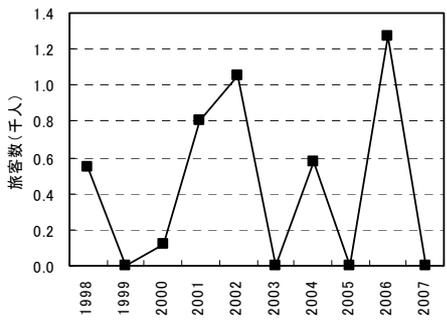
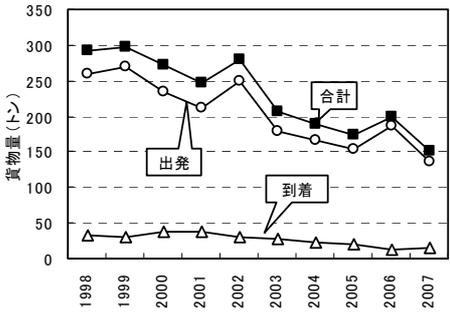


■ 仕出貨物



- 42関西国際
- 61福岡
- 64長崎

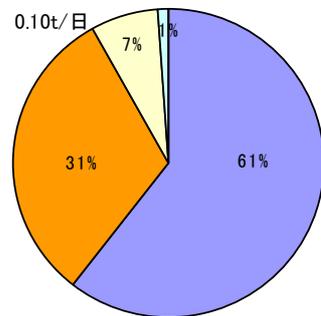
(47) 南紀白浜空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 360"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(6)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	小型ジェット	羽田(6)
	最大機材	就航路線および便数					
国内線	小型ジェット	羽田(6)					
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>  <p>■ 国際線貨物</p>						
<p>運用時間</p>	<p>8：30～20：00（11.5時間）</p>						
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】2,000m×45m</p> <p>【スポット数】小型ジェット(1)、プロペラ機(2)、小型機(5)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：310m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：237m<sup>2</sup></p>						
<p>交通アクセス</p>	<p>白浜市内まで4km（路線バス20分、車10分）</p> <p>阪和自動車道南紀田辺ICまで15km車で25分</p>						

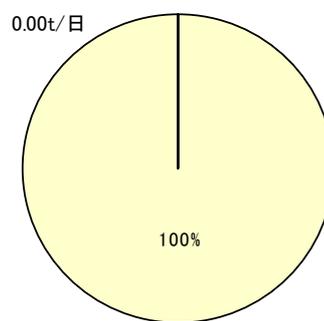
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



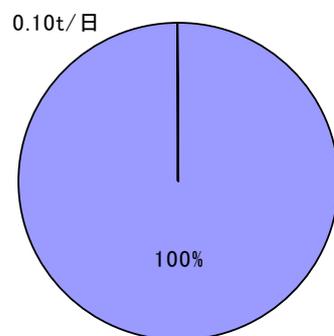
■ 到着貨物



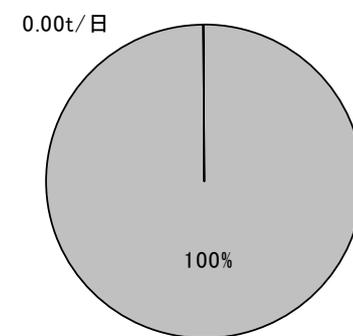
- 01 生鮮品
- 05 その他
- 04 機械・機械部品
- 03 書類・印刷物等
- 02 日用品

【発生集中地】

■ 荷送地



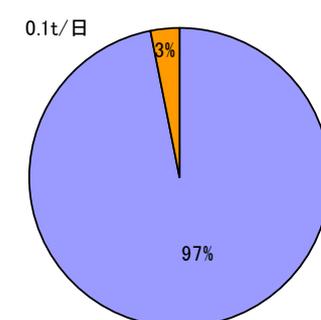
■ 荷受地



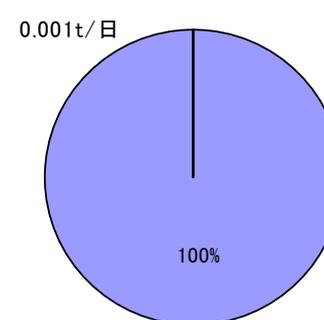
- 30 和歌山県
- 16 富山県

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港

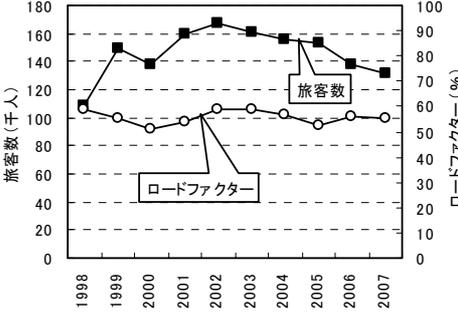
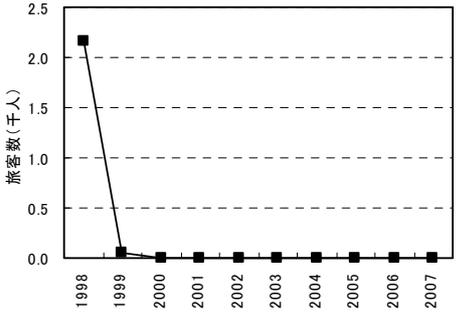
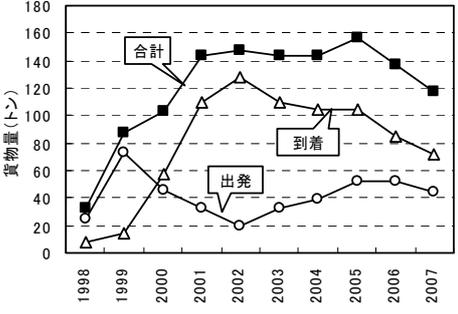


■ 仕出貨物



- 24 東京国際
- 06 釧路

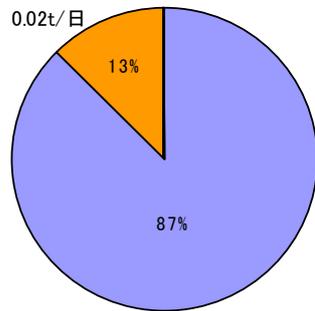
(48) 大館能代空港

<p>運航状況</p>	<p>【路線／日便数／使用機材】</p> <table border="1" data-bbox="464 286 1369 398"> <tr> <td></td> <td>最大機材</td> <td>就航路線および便数</td> </tr> <tr> <td>国内線</td> <td>小型ジェット</td> <td>羽田(4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>プロペラ</td> <td>伊丹(2)</td> </tr> </table>		最大機材	就航路線および便数	国内線	小型ジェット	羽田(4)		プロペラ	伊丹(2)
	最大機材	就航路線および便数								
国内線	小型ジェット	羽田(4)								
	プロペラ	伊丹(2)								
<p>輸送実績</p>	<p>【旅客輸送】</p> <p>■ 国内線旅客</p>  <p>■ 国際線旅客</p>  <p>【貨物輸送】</p> <p>■ 国内線貨物</p>  <p>■ 国際線貨物</p>									
<p>運用時間</p>	<p>8：00～19：30（11.5時間）</p>									
<p>施設整備状況</p>	<p>【滑走路】 2,000m×45m</p> <p>【スポット数】 中型ジェット(3)、小型ジェット(1)</p> <p>【貨物ビル】</p> <p>貨物ビル／延床面積：425m<sup>2</sup></p> <p>航空会社棟／延床面積：425m<sup>2</sup></p>									
<p>交通アクセス</p>	<p>大館市内まで 26km（バス 50 分、車 30 分）</p> <p>能代市内まで 36km（バス 60 分、車 45 分）</p> <p>北秋田市内まで 4km（バス 10 分、車 8 分）</p> <p>琴丘能代道路ニツ井白神 IC まで 18km 車で 33 分</p>									

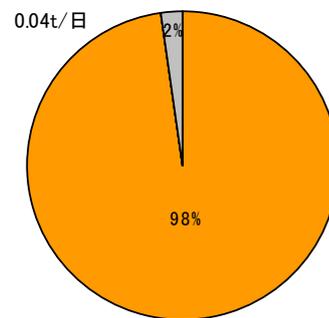
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物



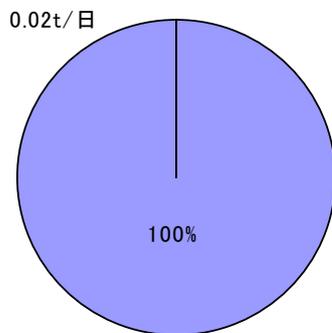
■ 到着貨物



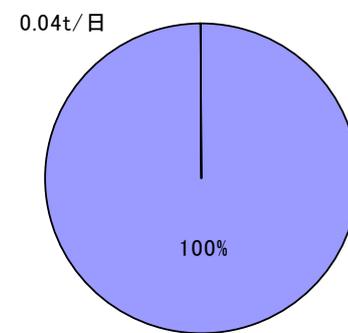
- 01 生鮮品
- 05 その他
- 02 日用品
- 03 書類・印刷物等
- 04 機械・機械部品

【発生集中地】

■ 荷送地



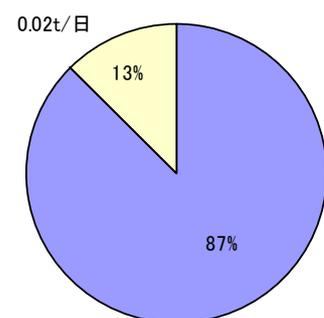
■ 荷受地



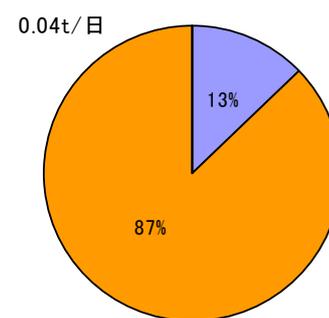
- 05 秋田県

【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



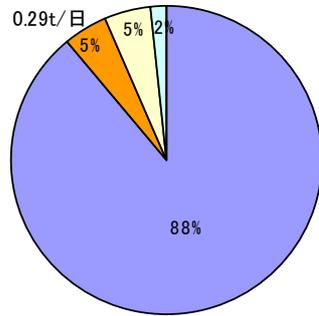
- 24 東京国際
- 70 熊本
- 84 那覇



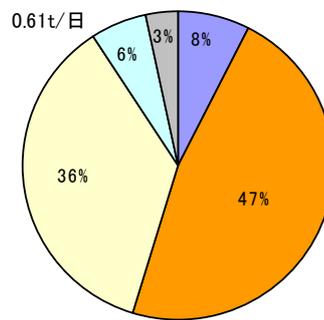
国内貨物の  
取扱状況

【取扱品目】

■ 発送貨物

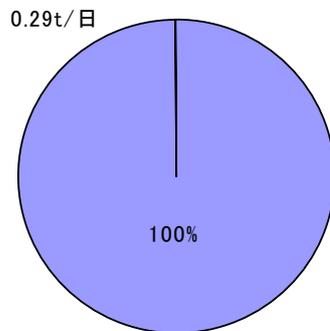


■ 到着貨物

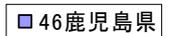
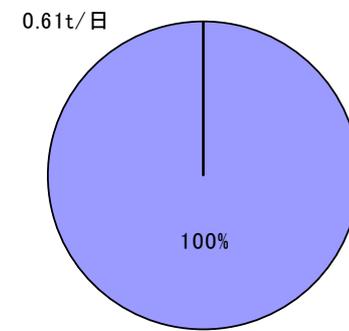


【発生集中地】

■ 荷送地

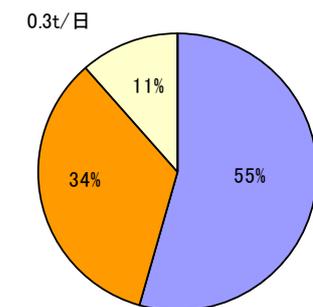


■ 荷受地

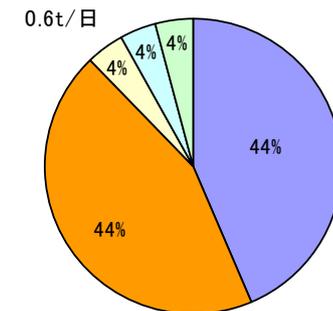


【仕向空港／仕出空港】

■ 仕向空港



■ 仕出貨物



## 2. 地方空港抽出調査

### 1) 検討概要

前項の全体概要調査で対象とした全国空港の中で、取扱貨物量が多い、深夜便が就航している、当該空港所在県以外の地域を後背圏としているといった、物流拠点として特徴的な利用状況が見られる以下の空港を対象に、文献調査や関係者へのヒアリング調査等により詳細な利用状況を把握した。

### (1) 抽出調査対象空港

表 2-1 抽出調査対象空港

対象空港	抽出理由
新千歳空港	利便性の高い旅客便ネットワークを活用して、地元の一次産品を大都市圏に大量に輸送している。
小松空港	地方空港で唯一、国際貨物専用便が就航している。
北九州空港	24時間運用の利点を活かし深夜貨物便が就航していた。
佐賀空港	後背圏の貨物を集約し深夜便等で輸送するとともに、関西国際空港を経由した国際貨物の取扱も行っている。
那覇空港	ANAの「沖縄ハブ構想」が打ち出され、将来的に国際中継拠点としての活用が予想される。

### (2) 調査項目

- 空港の後背圏需要
  - ・後背圏需要の地理的分布状況や内容
- 空港利用上の特性
- 物流活性化の取組事例
  - ・空港の物流拠点としての利用促進のために、地元自治体等で実施した取組事例 等

### (3) ヒアリング調査概要

抽出空港の地元自治体や、地元フォワーダー等にヒアリング調査を実施した。

表 2-2 ヒアリング項目

項目	内容
1. 航空貨物の特徴について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取扱品目の特徴（国内/国際）</li> <li>・発送/到着別、輸出/輸入別の特徴（取扱量の偏り、輸送ルートの違い等）</li> <li>・空港後背圏における集荷/配送エリアの広がり</li> <li>・空港後背圏における大口荷主の存在</li> </ul>
2. 物流機能の向上、効率化について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能向上や効率化のために取り組んできた（取り組んでいる）内容</li> <li>・物流機能向上や効率化に必要とされる条件</li> <li>・物流機能向上や効率化の障害となっている問題点</li> </ul>
3. 航空貨物取り扱いに対する行政の取組・支援の状況	（例えば） <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関、検疫等の業務時間の柔軟な対応</li> <li>・税関等手続きの簡素化</li> <li>・貨物上屋使用料の低減</li> <li>・貨物輸送に関する情報提供 など</li> </ul>

## 2) 新千歳空港

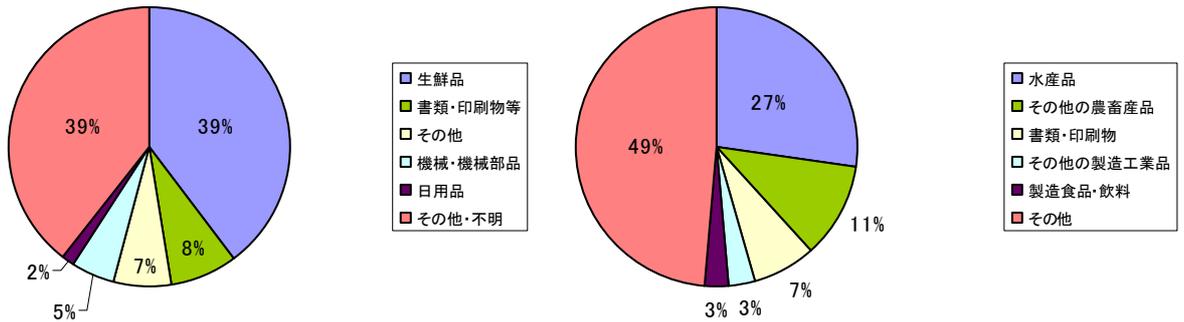
### (1) 空港の後背圏需要

#### ① 発送貨物の状況

- ・ 新千歳空港から発送される国内貨物のうち 39%が生鮮品であり、その内訳は水産品 (27%) 及び農畜産品 (11%) でほとんどを占めている。
- ・ 生鮮品に次いで多い貨物は書籍・印刷物等であり、8%のシェアとなっている。
- ・ ヒアリングにおいても、取扱貨物は一次産品が中心で、その他企業間貨物が多いとの回答が得られた。

■ 品類別発送貨物取扱シェア

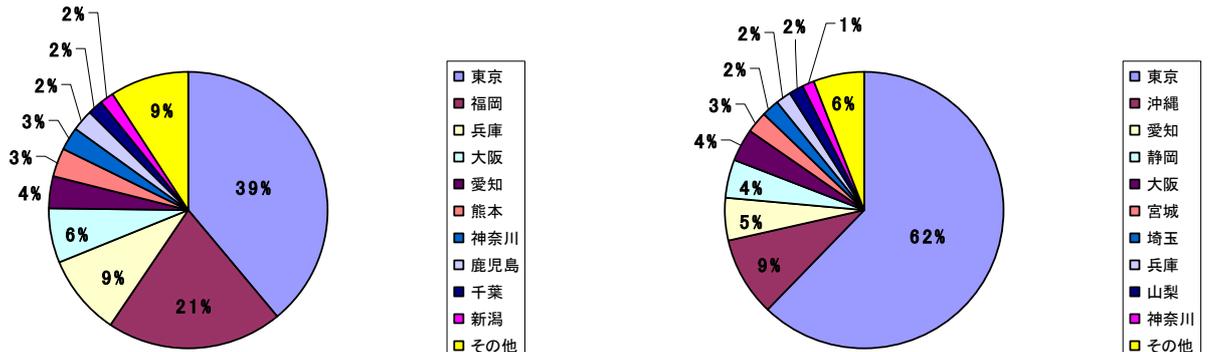
■ 品目別発送貨物取扱シェア (上位 5 品目)



- ・ 新千歳空港から発送される生鮮品の荷受人の所在地については、東京が 39%で最も多く、次いで福岡 (21%)、兵庫 (9%)、大阪 (6%)、愛知 (4%) の順となっており、これら上位 5 都府県で全体の約 80%を占めている。なお、新千歳空港発の生鮮品貨物の荷送人所在地は全て北海道となっている。
- ・ 新千歳空港から発送される書籍・印刷物等の荷受人の所在地については、東京が 62%で最も多く、次いで沖縄 (9%)、愛知 (5%)、静岡 (4%)、大阪 (4%) の順となっており、これら上位 5 都府県で全体の約 85%を占めている。なお、新千歳空港発の書籍・印刷物等貨物の荷送人所在地は全て北海道となっている。
- ・ ヒアリングにおいても、利用路線は高頻度で供給スペースも多い羽田路線が多く、その他の方面にも羽田空港を経由して輸送している等、首都圏を基本的な相手先とした輸送形態が確認された。また道内他空港がダイヤの関係で利用しにくく、道全域からトラック輸送で新千歳空港に集約する輸送システムを構築しており、後背圏は道全域に及ぶことが確認された。

■ 生鮮品の荷受人所在地

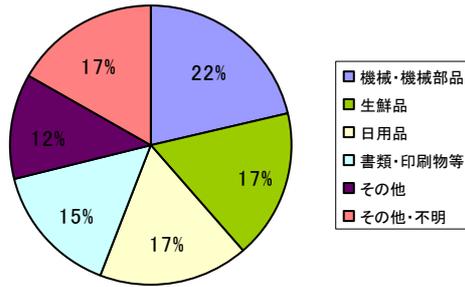
■ 書籍・印刷物等の荷受人所在地



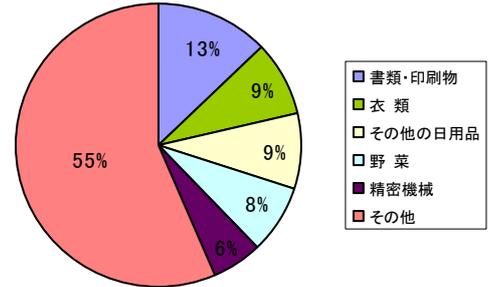
## ② 到着貨物の状況

- ・ 新千歳空港に到着する国内貨物の品別シェアは、機械・機械部品、生鮮品、日用品、書籍・印刷物等についてそれぞれ同程度となっている。
- ・ 品目別に見ると、書籍・印刷物が最も多く、次いで衣類、日用品、野菜の順となっている。

■ 品別到着貨物取扱シェア

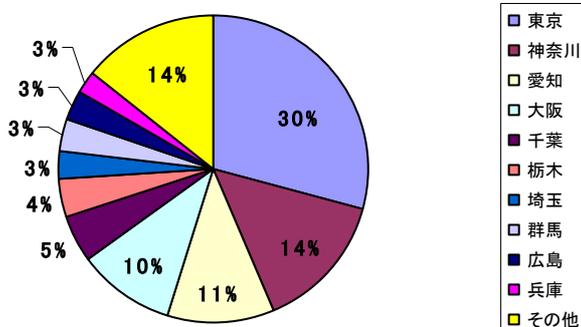


■ 品目別到着貨物取扱シェア（上位 5 品目）

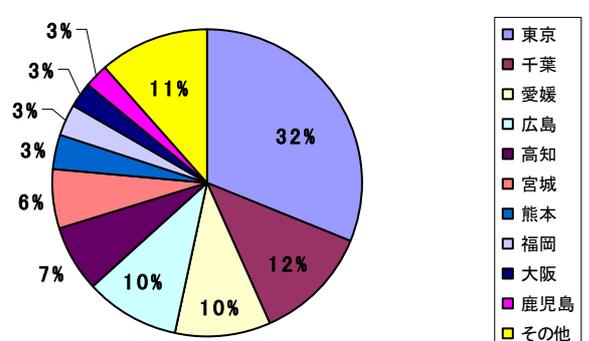


- ・ 新千歳空港に到着する機械・機械部品の荷送人の所在地については、東京が 30%で最も多く、次いで神奈川（14%）、愛知（11%）、大阪（10%）、千葉（5%）の順となっており、これら上位 5 都府県で全体の約 70%を占めている。なお、新千歳空港着の機械・機械部品の荷受人所在地はほとんど北海道となっている。
- ・ 新千歳空港に到着する生鮮品の荷送人の所在地については、東京が 32%で最も多く、次いで千葉（12%）、愛媛（10%）、広島（10%）、高知（7%）の順となっており、これら上位 5 都府県で全体の約 70%を占めている。なお、新千歳空港着の生鮮品の荷受人所在地は全て北海道となっている。

■ 機械・機械部品の荷送人所在地



■ 生鮮品の荷送人所在地（上位 10 都府県）







## (2) 空港利用上の特性

フォワーダー等へのヒアリング結果を中心に新千歳空港利用上の特性を整理した。

### ○時間帯について

- ・新千歳空港発貨物の利用便の時間帯は、主に以下の通りである。

初 便：緊急品

中間便：宅配や精密機械・季節品等

夜 便：午後集荷した一次産品が中心である。夜の7時台は市場に間に合わせるため生鮮品を優先的に搭載し、8・9時台は7時台で運べなかった一般貨物を運ぶ。

深夜便：宅配が中心（時間的に生鮮品は対象とならない。）

### ○輸送方法について

- ・新千歳空港の取扱の中心である生鮮品のうち、特に水産品は水漏れ防止のため、コンテナを使用している。よって搭載する航空機も必然的に中型ジェット機以上となる。

- ・生鮮品の取扱が多いことから、貨物上屋は、駐機場から近く、積み込み取り卸しの時間が比較的短い貨物地区内上屋を中心に利用している。周辺地域への拠点施設はアクセスの関係からほとんど整備されていない。

- ・新千歳空港等の積雪寒冷地の特性として、冬季の貨物取扱方法によっては生鮮品が凍結する場合があります、商品価値を著しく低下させてしまう。逆に夏期において気温が高い場合の鮮度低下も懸念される。これに対し、フォワーダーだけでなく航空会社にも、炎天下にコンテナを放置しない等、生鮮品に配慮した取扱が求められている。

## (3) 物流活性化の取り組み事例

新千歳空港の物流活性化の取り組み事例として、北海道物流戦略チーム、北海道運輸局、北海道等における取り組みを既存資料より整理した。

### 【北海道物流戦略チーム】

#### ○今後の活用方針

[http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z\\_kowan/pd/index.html](http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z_kowan/pd/index.html)

#### 戦略シナリオ3：国際航空輸送戦略

北海道における物流機能の高度化・効率化を図るためには、海上輸送とともに、航空輸送の充実が重要であり、国際ゲートウェイ機能を目指す新千歳空港の充実した路線網を活用し、国際航空輸送戦略を推進する。

##### ① 国内貨物輸送機能の充実

- ・新千歳空港における国内航空貨物定期便の誘致を図るなど、国内航空貨物の輸送機能を活用することにより、国際航空貨物輸送の需要拡大に繋げる。

##### ② 国内貨物輸送ネットワークを生かした輸送体系の形成

- ・ 東アジア地域を対象にした貨物需要動向などを調査し、新千歳空港とアジア地域における輸送貨物の確保などについて検討を行う。

- ・ 新千歳空港と隣接する苫小牧港との連携によるシー・アンド・エアーを活用する可能性について調査・検討を行う。

③ 国際旅客便を活用した貨物輸送

- ・ 国際旅客定期便のベリー部分を活用した貨物輸送の実績を積み上げることにより、国際貨物チャーター便の運航、更には将来の国際航空貨物定期便の就航の実現に繋げる。

④ 国際旅客チャーター便を活用した貨物輸送

- ・ 北海道の特性を生かした貨物需要を開拓するなど輸送貨物の確保を図り、国際旅客チャーター便のベリー部分を活用した貨物輸送を行うことにより、国際貨物チャーター便、国際貨物定期便の運航に繋げる。

○国際旅客チャーター便による貨物輸送の推進（社会実験）

北海道国際物流戦略チームと新千歳空港国際化推進協議会は、北海道における国際物流の一層の推進を図るため、国際旅客チャーター便の貨物スペースを活用して、北海道の一次産品を新千歳空港から台湾高雄空港へ輸送し、高雄市内のショッピングセンターで販売する社会実験を実施した。

- ・ 実施日時：平成 20 年 12 月 25 日 12:45 新千歳空港発／17:50 高雄空港着

- ・ 使用機材：B737-800（中華航空）

- ・ 輸送貨物：牛乳、チョコレート、バター、チーズ等

【北海道運輸局】

北海道運輸局と社団法人北海道トラック協会では、「北海道における航空をとりまく物流の活性化に係る調査・検討」（平成 20 年 3 月）を実施した。その中で、航空輸送における温度変化の状況と生鮮貨物に対する温度変化の影響について実験を行い、その結果をもとに、生鮮品の航空輸送における温湿度等の要件について基礎データを整理している。

○航空便を使った宅配便の温度変化の測定

冷凍・冷蔵宅配貨物を東京～札幌間において航空輸送し、同梱した温湿度計により貨物の温度変化の状況を測定した。

○温度変化が与える鮮度への影響測定

夏季・冬期の温度変化を模擬した実験室において、ハウレンソウの鮮度変化の状況を計測した。

○航空便を使った台湾への花卉輸出時の温度変化の測定

温湿度計を同梱した北海道産花卉の貨物を新千歳空港から台湾桃園国際空港へ航空輸送し、札幌の市場発送から現地への配達完了まで、取扱状況に応じた温度変化の状況を連続的に計測した。

## 【北海道】

新千歳空港国際化推進協議会（事務局：北海道経済連合会）と協働して、「生鮮食料品輸出補助制度」を実施している。

### ○目的

この制度は、新千歳空港を利用した航空貨物便による輸出の促進により、北海道の強みである安心・安全の北海道ブランドに資する生鮮食料品の輸出促進および新千歳空港発の海外航空便の利用促進を図るため、生鮮食料品の輸出を行う荷主に対し補助を行うものである。

表 2-3 「生鮮食料品輸出補助制度」（北海道）の概要

区分	摘要
助成対象貨物	・新千歳空港の札幌国際エアカーゴターミナル内のフォワーダーを利用して輸出する生鮮食料品貨物。 （通常のドライコンテナでは輸送することができず、別途冷蔵あるいは冷凍管理処理を行う農産物、海産物、乳製品など。）
助成金額	・対象貨物 1 k g あたり 2 5 円 （保冷等に使用するケース、氷、保冷剤等の重量も対象に含む）
助成限度額	・総額：予算の範囲内 ・1 荷主あたり年間 2 0 万円を上限とし助成する。

#### (4) 新千歳空港の物流拠点としての特徴

##### ① 取扱貨物や後背圏等の状況

- ・ 発送貨物として一次産品の取扱が多い。
- ・ 発送先が首都圏以西となっており、生産地と需要地の間が比較的遠距離で航空の優位性を発揮できている。
- ・ 一次産品の場合、農協・ホクレン等の協同組合との連携により、集約・効率化が図られている。

##### ② 空港の保有機能等

- ・ 需要地の周辺空港との間に路線があるだけでなく、生鮮品の取扱に必要な ULD の搭載が出来る中型ジェット機以上の機材が、市場の入荷時間の関係から夕方の時間帯に多く就航している（時間帯的にはビジネス需要と比較的マッチしている）。
- ・ 特に羽田路線は、乗り継ぎにより多くの地方への輸送が可能であり、多くのカーゴスペースが活用されている。
- ・ 空港施設で特に生鮮品の鮮度を保持できるような上屋、冷蔵施設が確保され、航空会社の取扱も通常貨物と比べ特に温度管理に配慮されることが必要との意見があった。

##### ③ フォワーダー・航空会社の輸送体制等

- ・ フォワーダーが、北海道内の複数空港の路線や時間帯に対応して、地上輸送と組み合わせで輸送システムを構築しており、その中に拠点空港として組み込まれている。道北（稚内）、道東（釧路）、道央（旭川）等各地でまとまった貨物需要があるものの、機材に乗り切らない貨物や最終便以降の貨物は新千歳にトラックで集約するシステムとなっている。ただ集約した貨物を輸送できるだけのカーゴスペース（便数）が必要との意見があった。

##### ④ その他

- ・ 一次産品の国際線利用については、鮮度維持の関係からアジア向けが多く、直行便の他に、乗り継ぎが可能なよう成田・中部・関西等の国際拠点空港との間の国内線路線が就航している。

### 3) 小松空港

#### (1) 空港の後背圏需要

##### ① 国際航空貨物輸送実績

###### ○国際旅客

- ・ 国際旅客輸送実績は約 10 年間で倍増している。特に 2004 年及び 2005 年の伸びが大きく、2004 年は前年の SARS による減少の反動でソウル路線及びチャーター便利用が伸びており、2005 年は上海路線の開設による旅客増が実績に表れている。

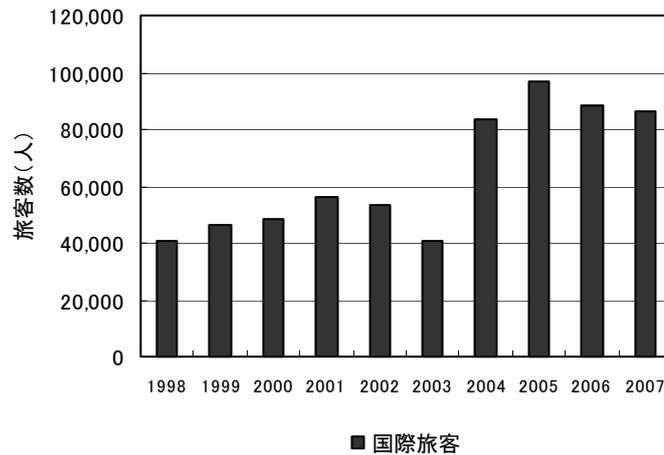


図 2-1 小松空港における国際旅客実績の推移

###### ○国際貨物

- ・ 過去 10 年間に於ける国際貨物輸送実績は、2004 年まで順調に実績を伸ばしてきたが、2005 年以降、航空燃料価格の高騰により航空会社の運航が縮小されたため、取扱量が急激に減少し、ほぼ 10 年前の取扱量と同等のレベルまで減少した。
- ・ 輸出貨物と輸入貨物は、ほぼ同量取り扱われている。

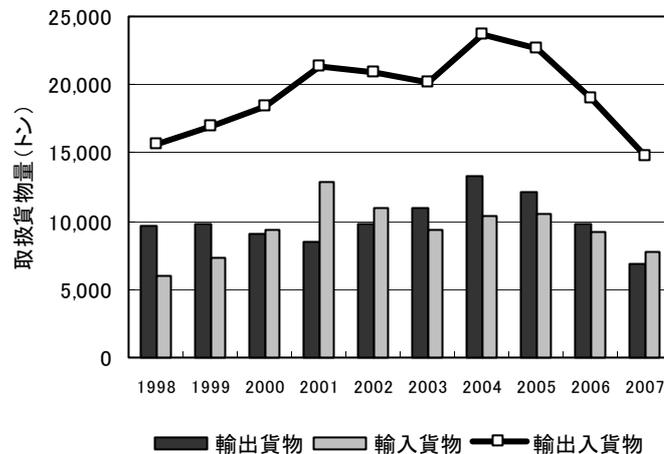
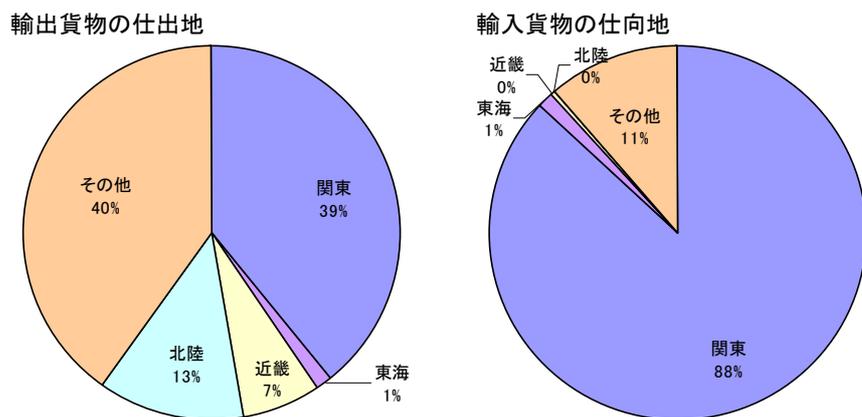


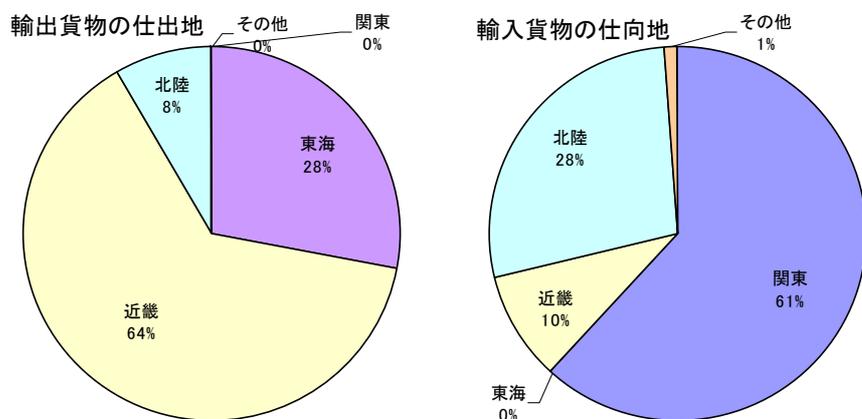
図 2-2 小松空港における国際貨物実績の推移

## ② 国際航空貨物の国内における仕出地・仕向地

- ・ 小松空港で取り扱われる国際航空貨物の国内における仕出地及び仕向地の実態は、以下に示すように関東、近畿、東海の三大都市圏の占める割合が大きい。
- ・ 三大都市圏の占めるシェアは調査年により異なるが、輸出貨物の47～92%、輸入貨物の71～89%が三大都市圏の貨物となっている。



資料 平成17年度国際航空貨物動態調査



資料 平成19年度国際航空貨物動態調査

図 2-3 小松空港で取り扱われる国際航空貨物の国内における仕出地及び仕向地

## (2) 空港利用上の特性

### ① 空港の概要

- ・ 小松飛行場は、防衛省が管理し、民間航空と共用する飛行場であり、地方空港で唯一国際線の貨物専用便が就航している空港である。
- ・ 滑走路の延長は 2,700m であり、北陸地域では最も長い滑走路となっている。
- ・ 北陸自動車道に近接し、民航ターミナルから北陸自動車道小松 IC までは約 7km の至近の距離にある。この高速道路網を利用することにより、東京へ 6 時間、大阪へ 4 時間、名古屋へ 3 時間で到達でき、関東、近畿及び東海の三大経済圏を小松空港のサービス圏内としている。
- ・ 成田、関西及び中部の大都市圏空港に比べ着陸料が安く、航空会社としては運航しやすい環境となっている。
- ・ 貨物専用便は 1994 年からルクセンブルグの航空会社であるカーゴルックスにより運航されている。一方、石川県及び地元産業界は、国際航空貨物を取り扱う第 3 セクターである「北陸国際航空貨物ターミナル株式会社」を 1994 年に設立し、2002 年には本格的な国際線貨物ターミナル施設を整備し、国際物流機能の充実を図っている。



(Google マップより)

### ② 国際定期便運航状況

- ・ 小松空港における国際定期便は、旅客便がソウル、上海、台北の 3 路線、貨物専用便がルクセンブルグに就航している。
- ・ 各路線の開設は、ソウル路線が 1988 年 2 月、上海路線が 2004 年 11 月、台北路線が 2008 年 6 月であり、ルクセンブルグへの貨物専用便はカーゴルックスにより 1994 年 7 月に運航を開始している。
- ・ 貨物専用便は当初週 2 往復で運航を開始し、その後の増減便は以下のとおりである。運航は週 2 往復で始まり、運航開始 10 年後には週 5 往復に増便されたが、その後毎年減便され、現在は週 3 往復の運航となっている。2005 年及び 2006 年の減便は航空燃料価格の高騰が原因としており、2006 年の燃料価格は週 5 往復に増便した 2004 年に比べ倍の価格に高騰した。

1994.7	国際貨物定期便就航 (ボーイング 747-400F、週 2 往復)
1996.4	週 1 往復増便で週 3 往復
2001.4	週 1 往復増便で週 4 往復
2004.5	週 1 往復増便で週 5 往復
2005.8	週 1 往復運休で週 4 往復
2006.10	週 1 往復運休で週 3 往復

—— 小松空港ホームページ (小松空港協議会) より

表 2-4 小松空港における国際定期便の運航状況

運航形態	路線	航空会社	運航日	使用機材
貨物専用便	ルクセンブルグ	カーゴルックス	水・土・日	B747-400F
旅客便	ソウル	大韓航空	月・水・金・日	B737
	上海	中国東方航空	月・木・金・日	A319
	台北	エバー航空	水・土	MD90

- ・ カーゴルックスによる貨物専用便の運航は、週 5 便を運航していた時期には北回りルートと南回りルートがあり、それぞれ以下のルートで運航していたが、北回りルートの飛行時間が長いため、現在では南回りのみとなっている。  
 (北回りルート)  
 ルクセンブルグ→ドバイ→香港(台北)→小松→新千歳→フェアバンクス→ルクセンブルグ  
 (南回りルート)  
 ルクセンブルグ→フェアバンクス→小松→香港(台北)→アブダビ→ルクセンブルグ
- ・ カーゴルックスが直行便でなく経由便としているのは、テクニカルランディング（給油等）の他に、日本の貨物だけでなく経由地からの貨物との組み合わせにより、貨物量の確保と運航の効率化を図れることが大きな要因となっている。
- ・ カーゴルックスでは独自にロードフィーダーサービスを実施し、首都圏や関西圏からの貨物の集約を図っている。
- ・ 航空会社へのヒアリングによると、小松空港で運航するメリットとしては、駐機場と貨物施設の近接性等の施設面に関することや、貨物ターミナル会社（HIACT）の支援、税関等の協力が受けやすい等の運用面に関することがあげられている。

### (3) 物流活性化の取組事例

小松空港の物流活性化の取り組み事例として、地元自治体による取り組みをヒアリング等より整理した。

- ・ 地元自治体としては、荷主への空港利用依頼等の取り組みは行っているが、国管理の空港のため着陸料補助等の支援は行っていない。
- ・ 平成 21 年度から地元貨物の小松空港利用に際し助成を実施する予定である。

#### 【助成の概要】

- 目的：世界的な景気後退により、我が国全体の貨物量が急激に減少しているなかで、荷主に対して運賃の一部を助成することで、小松空港を利用する貨物の確保を図る。
- 対象：小松空港発航空機を利用して輸出する北陸 3 県等の荷主
- 内容：5 円/kg（上限 500 千円/企業）

#### (4) 小松空港の物流拠点としての特徴

##### ① 取扱貨物や後背圏等の状況

- ・ 首都圏や中部圏、関西圏と高速道路網でつながり、約 3 時間でアクセスできることから、大都市圏からの貨物を多く取り扱っている。
- ・ 輸出は機械・機械部品が多く、輸入は食品や医薬品が多い。

##### ② 空港の保有機能等

- ・ カーゴルックスの就航により、三大都市圏の欧州向け貨物を集荷・輸送している。現在、欧州方面の貨物は成田一極集中状態にあり、成田の発着枠が不足しており乗り入れが困難なため、代替空港として小松空港が利用されている。
- ・ 関西、中部方面の欧州向け貨物は、関西国際空港、中部国際空港からの路線が少ないことから、成田への陸送と総合的に判断して小松空港利用が成立しているものと考えられる。
- ・ カーゴルックスの路線開設による取扱貨物量の増加に対応するため上屋を増築している。また、冷蔵施設や薫蒸施設等の施設も整備され、生鮮品の取扱等も十分可能となっている。
- ・ 貨物便の駐機場と貨物施設が近接しており、特に生鮮品等の取扱に有利な状況となっている。
- ・ 自衛隊管理空港で滑走路等の除雪作業が迅速に実施され、積雪寒冷地にもかかわらずほぼ欠航がなく、安定運航を実現している。また滑走路の改良が実施され、耐荷重性能が向上し、ジャンボフレーターの重量制限等も解消されている。

##### ③ フォワーダー・航空会社の輸送体制等

- ・ カーゴルックス便は直行便でなく、便によって途中、仁川、台北、香港や中東を経由しており、貨物量が安定的に確保でき、路線の維持につながっていると考えられる。
- ・ フォワーダーは、日通、近鉄、郵船の取扱が多い。各社とも大都市圏の貨物の配送経路は、市内等の拠点経由でなく空港に直接集約している状況にある。

#### 4) 北九州空港

##### (1) 空港の後背圏需要

##### ① 貨物取扱状況

全体概要調査でも整理したように、北九州空港の取扱貨物は発送貨物、到着貨物ともに「機械・機械部品」「書類・印刷物等」などの自動車関連産業に代表する二次産業関連の貨物が多くなっている。またその発生・集中地についても、動態調査のデータでは、福岡県内を中心に鹿児島県、熊本県等九州一円を後背圏とし、貨物の集約が図られている。

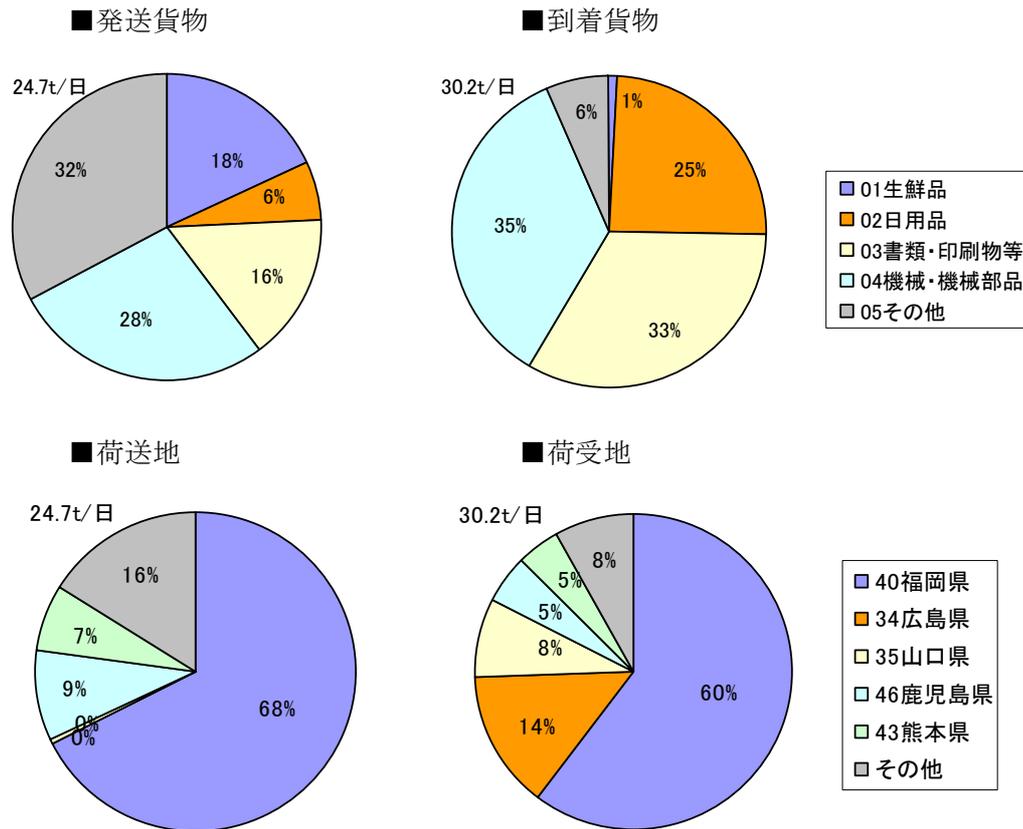
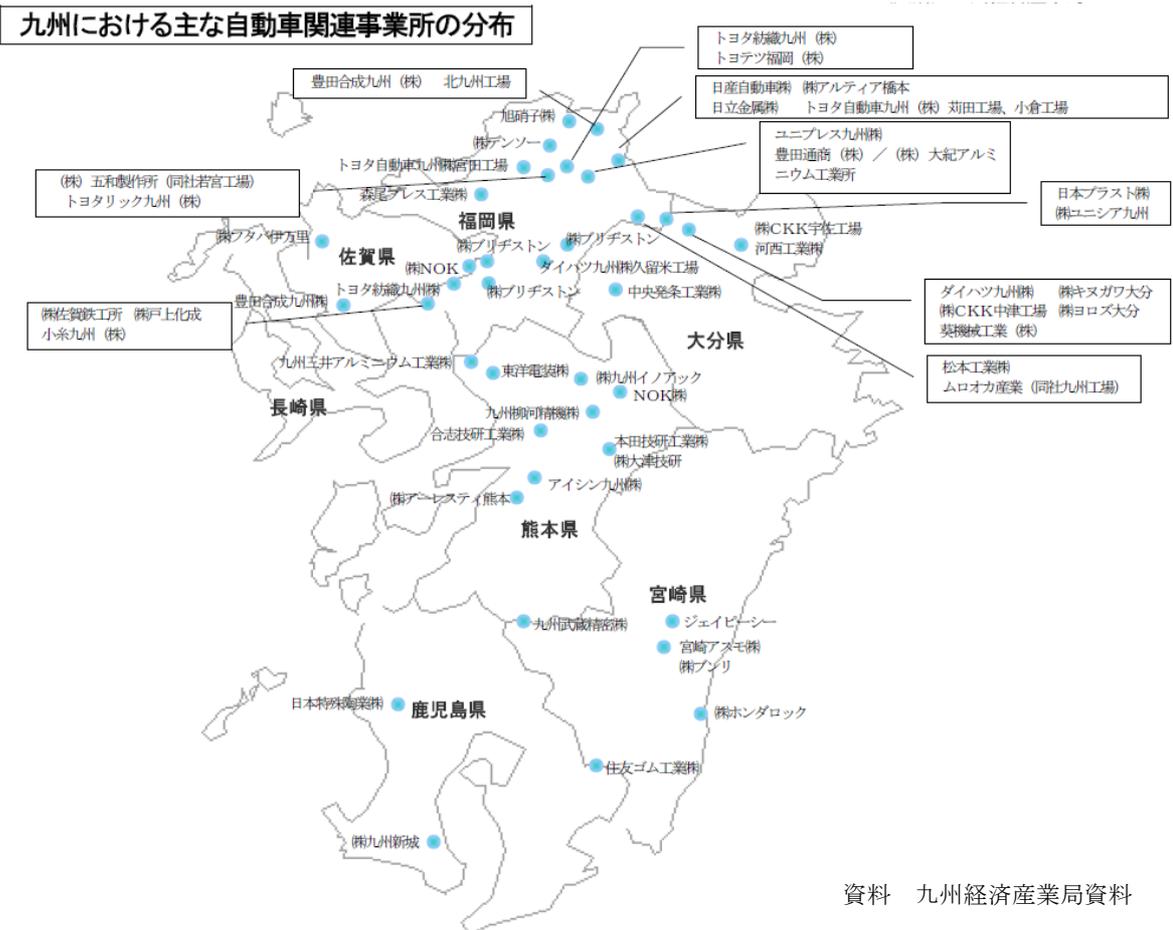


図 2-4 北九州空港の取扱貨物の内容

##### ② 周辺産業の状況

北九州空港周辺地域及び九州地方には、トヨタ、日産を中心とした自動車組立ラインや部品工場等、自動車関連産業が多く立地しており、北九州空港を介してこれに関連した物的・人的な動きが見られる。



佐賀空港や北九州空港の周辺地域の状況から、物流拠点近隣地域、空港近隣地域への企業立地件数は増加しており、空港における物流機能の強化は、企業の立地判断にもインパクトを与えると考えられる。

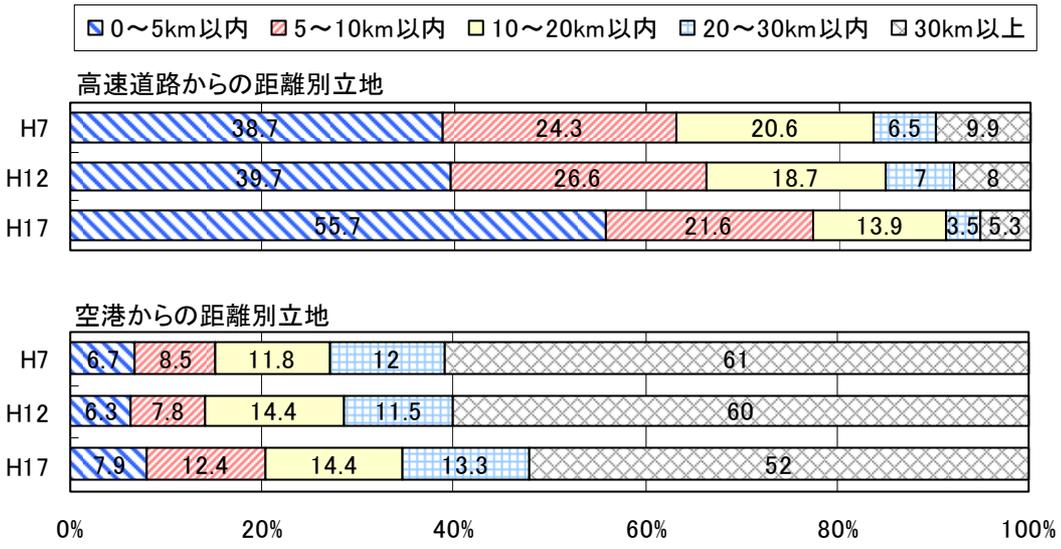


図 2-5 交通拠点からの距離別立地状況

資料：工場立地動向調査（経済産業省）

## (2) 空港利用上の特性

### ① 海上空港の特性を活かした 24 時間運用の実現

北九州空港は、市街地に隣接した旧空港に変わり、周防灘の沖合約 3km を埋め立てて建設された海上空港であり、騒音の影響範囲が概ね海上の範囲に止まることから、24 時間運用が可能である。この特性を活かして、新空港開港当初よりスターフライヤーによる羽田路線（旅客便）が日中だけでなく深夜・早朝時間帯にも運航されている。また、ギャラクシーエアラインズによる深夜貨物便も運航されていた。

### ② 深夜貨物便の就航による物流の流れの変化

北九州空港では、2006 年 10 月よりギャラクシーエアラインズによる羽田路線の深夜貨物定期便が就航しており、2006 年 11 月より日本航空とコードシェア(共同運航)を行っていた。2007 年 12 月には関西路線も開設された。

しかし、ギャラクシーエアラインズは、燃油の高騰等による経営状態の悪化により廃業(2008 年 10 月)となっている。

北九州空港を活用した物流に関して、当時の主な動向は以下の通りである。

- ・ ギャラクシーエアラインズの搭載貨物は、宅配貨物が中心であり、深夜・早朝帯に運航することにより翌日配達地域が拡大した。羽田～北九州路線では、羽田発が 0 時 20 分に設定していたことから、夜間の遅い時間帯に集荷した宅配貨物も翌日には九州全域に配達することが可能となった。また、九州発の貨物についても羽田に早朝 4 時 40 分に到着し、首都圏で当日午前中に配達可能となった。
- ・ ギャラクシーエアラインズのグループ企業である佐川急便は、2007 年 10 月に九州地区の大規模拠点として「北九州センター」を開設し、ギャラクシーと連携して航空輸送を拡大することで九州発首都圏向け貨物のリードタイム短縮を図る計画としていた。また、大手総合通販会社のジャパネットたかたは、国内輸送業務を佐川急便（一部、ヤマト運輸）に委託しており、注文完了から配送完了までのリードタイムを短縮するために、佐川急便の「北九州センター」内に「北九州物流センター」を開設しており、佐川急便と連携し、陸上輸送中心から航空輸送を活用したより一層のリードタイム短縮を検討していた。

## (3) 物流活性化の取組事例

北九州空港の物流活性化の取組み事例として、地元自治体による取組みをヒアリング等より整理した。

- ・ ギャラクシーエアラインズ廃業後、航空貨物の取り扱いを維持するために、国際線フレターチャーターの誘致の取組みを行っており、ボジョレー、アントノフによるヘリ機材輸送、上海航空（B757F）の 3 件の実績がある。
- ・ ハンドリング体制は、関西国際空港や中部国際空港のハンドリング会社に協力を得て確保している。また通関は、門司税関により対応されている。
- ・ 利用促進協議会が、ギャラクシーの廃業時に GSE 機材（メインデッキ、ハイリフト、エアドローリー、コンテナドローリー等）を北九州エアターミナルが買い取るための助成を行った。また、GSE 機材を保管するためのコンテナテントの設置に対する支援を行った。

#### (4) 北九州空港の物流拠点としての特徴

##### ① 取扱貨物や後背圏等の状況

- ・ 後背圏では、比較的近接した範囲に自動車関連産業等の工業団地が点在しており、数多くの通販事業者等の流通産業も事業展開を行っている。
- ・ 企業間貨物(BtoB)や通販商品(BtoC)を中心とした北九州圏域の需要に対し航空輸送が利用されている。

##### ② 空港の保有機能等

- ・ 北九州空港では海上空港の特性を活用し、24時間運用が可能である。また2,500mの滑走路長を活かし、一定の範囲で大型機材や海外とのチャーター便の運航も可能であり、試験的な貨物チャーター便誘致の取り組みを行っている。
- ・ 北九州空港は、陸上輸送(九州自動車道・東九州自動車道)、海上輸送(苅田港・北九州港)等、他の交通モードとの連携が可能な環境が整っている。
- ・ チャーター便の貨物取扱のための貨物上屋やGSE車両の確保等の支援を利用促進協議会が行っており、また、不定期のチャーター便に対応した税関等の体制確保も検討されている。

##### ③ フォワーダー・航空会社の輸送体制等

- ・ ギャラクシーエアラインズの深夜貨物便就航時は、宅配貨物の翌日配達エリアの拡大に深夜貨物便が活用されていた。
- ・ 他の交通モードとの連携が可能な環境に着目して物流拠点を構えるフォワーダーもある。佐川急便が設立したギャラクシーエアラインズは、燃油高等による経営不振から廃業となったが、フォワーダーの拠点化による活用のための枠組みができあがっていたといえる。
- ・ 福山通運とスターフライヤーが連携し、関東～九州地域間の企業間物流で北九州空港を活用したサービス提供を行うなどの動きがみられている。

## 5) 佐賀空港

### (1) 空港の後背圏需要

#### ① 後背圏

佐賀空港における国内航空貨物の取扱量は、年間 2 万 2 千トンと福岡空港に比べ少ないものの、佐賀空港の勢力圏については、深夜時間帯を利用したい貨物のニーズや最近の機材の縮小の影響による周辺空港の貨物スペースの不足により、近郊の福岡や長崎、宮崎など九州一円から集荷されている。

ヒアリングからも、佐賀空港の取扱貨物は、国内線は日中の旅客便は佐賀県周辺の宅配貨物や生鮮品等が多く、深夜貨物便は九州一円から集荷された企業間の宅配、電子部品等の貨物が多くなっていることが確認できた。

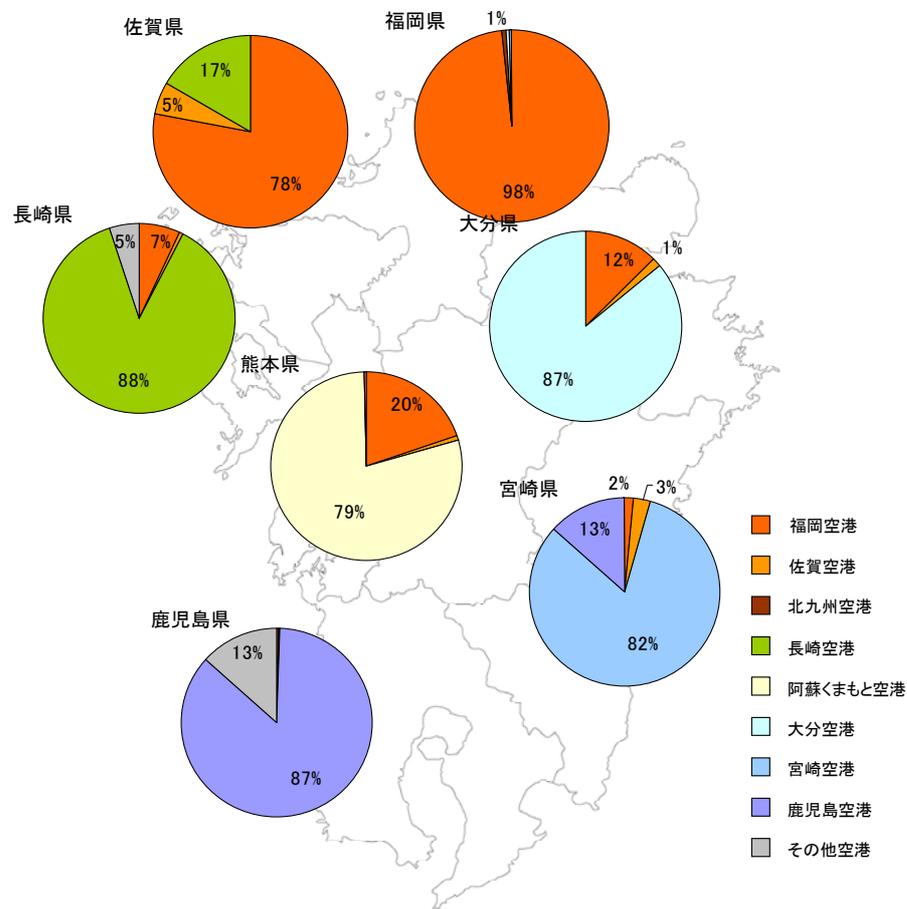


図 2-6 九州各県発貨物の利用空港別シェア

資料) 平成 17 年度 航空貨物流動実態調査

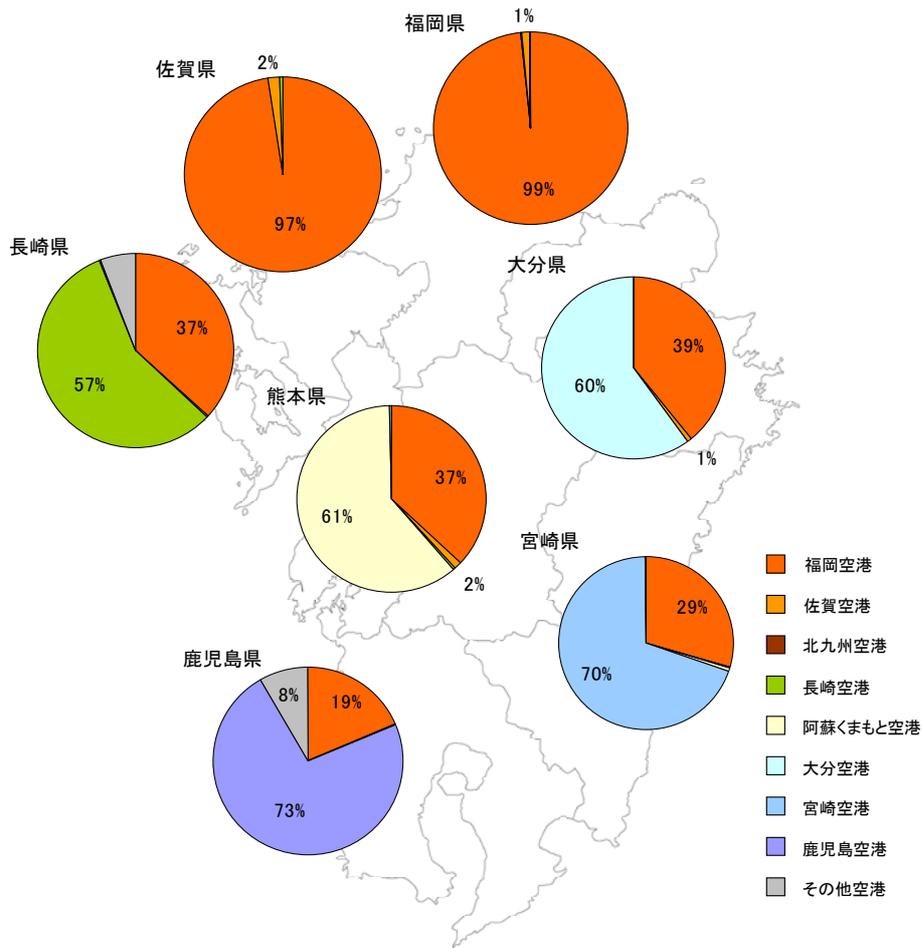


図 2-7 九州各県着貨物の利用空港別シェア

資料) 平成 17 年度 航空貨物流動実態調査

## ② 周辺産業と利用品目

佐賀空港の主な利用品目は宅配貨物で、19:00 までに集荷して翌日の午前中に一都三県に配達されている。また、九州発着の航空貨物の特性として、鮮度を求められる生鮮品や高付加価値工業製品が多く利用されている。

九州には半導体関連産業が集積しており、集積回路製造業では、全国の約 25% の出荷額を占めている。その中でも福岡県や熊本県には多くの半導体関連企業が立地しており、北部九州の貨物を集荷するための中心的な位置関係にあることも深夜貨物便の活用の背景と考えられる。



図 2-8 九州の主な半導体・電子部品産業の工場立地

資料：「九州とアジアの半導体実装関連企業データベース」（九州経済産業局）

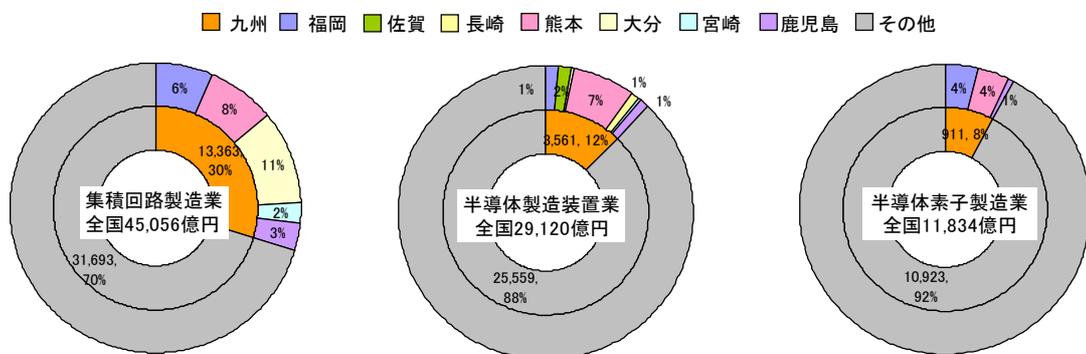


図 2-9 半導体関連産業の出荷額

資料) 経済産業局 工業統計 (2006年)

## (2) 空港利用上の特性

### ① 深夜便の利用による活用

佐賀空港では、平成 16 年 7 月より ANA による羽田路線の深夜貨物定期便が就航しており、以来、航空貨物の取扱量も大幅に増加している。

深夜貨物定期便運用に関しては、福岡空港は騒音問題により利用時間が 7:00~22:00 までに制約されていることや、長崎、熊本両空港も同様の事情で難しい状況であったことに対し、佐賀空港は周辺 3km に民家がないため騒音の影響も少なく、市街地にも近いなどの環境から深夜貨物定期便の就航に至っている。運用時間帯は 6:30~21:00 の昼夜帯と連続しない形で、0:30~4:30 となっている。

平成 18 年 2 月には、中部国際空港路線も開設されるとともに、羽田空港路線と合わせて貨物専用機が導入され、同年 8 月には中部国際空港を利用して九州発の国際貨物の輸送が始まり、九州では初の夜間の国際航空貨物の輸送ルートが構築された。

中部路線は平成 20 年 1 月に国際路線の集積の高い関西路線へと変更され、九州から中国・アジア・北米への国際貨物の出荷がこれまで以上にスムーズとなり、さらに深夜貨物便を活用できる環境となった。

(ただし、2008 年 6 月より羽田空港の D 滑走路工の影響により羽田空港の深夜・早朝の利用時間帯が短縮されたことにより、羽田 3:50 着の便が運休となっている。このことにより、ANA の深夜貨物便を利用して首都圏~九州間の超速宅配便のサービスを提供していたヤマト運輸は、このサービスを停止している。)

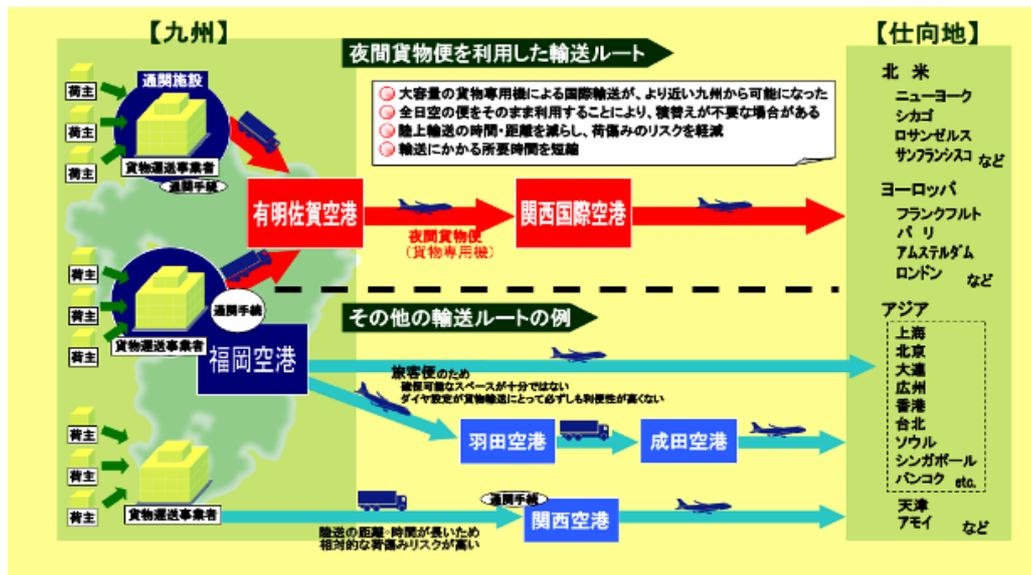


図 2-10 佐賀空港における夜間貨物便を利用した国際貨物の輸送ルートのイメージ

資料) 佐賀空港 HP

### ② 地域への効果

佐賀空港における深夜貨物便の就航は、それまで立地が進まなかった空港周辺の企業団地が完売になったことや、新たな企業用地を確保するための計画が進められている等の状況を勘案すると、企業立地政策との相乗効果により、佐賀空港の利用促進だけでなく企業の立地促進に

も貢献していると考えられる。

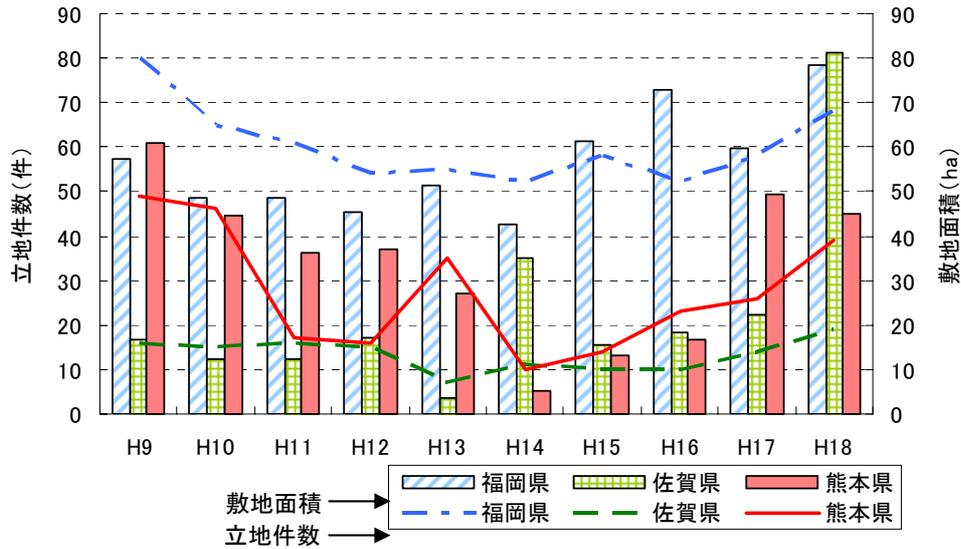


図 2-11 福岡県・佐賀県・熊本県における工場立地件数等の推移

資料：工場立地動向調査（経済産業省）

### (3) 物流活性化の取組事例

佐賀空港では、地元自治体（佐賀県）により、以下の助成が実施されている。

- ・ 夜間貨物便に係る着陸料の軽減（基準額の 1/2 を徴収）
- ・ 国際航空貨物を取扱う貨物運送事業者に対する補助制度

表 2-5 「佐賀空港国際航空貨物利用促進事業補助金」（佐賀県）の概要

区分	摘要	備考
補助事業者	佐賀空港の国際航空貨物を取り扱う貨物利用運送事業者	1 毎月の国際航空貨物を補助対象とし、1カ月の取扱重量が1トン以上を補助対象とする。 2 重量の算定については、国際航空運送協会（IATA）の運賃適用規則に定める単位重量（0.5kg単位）での賃率適用重量とする。
補助対象経費（補助対象貨物）	佐賀空港離発着航空便を利用して運送される国際航空貨物。ただし、貨物利用運送事業者が自ら佐賀空港に持込み、又は引取るものに限る。	
補助単価	利用開始より月単位により 1年目から2年目まで 15円/kg 3年目以降 10円/kg	
補助限度額	1 補助事業者当たり 1,500,000円/月	

※「国際航空貨物」とは、関税法第2条第1項第3号に規定されている外国貨物の状態の航空貨物をいう。

※利用開始から4年目以降の補助単価及び補助限度額については制度の継続も含めて未定。

#### (4) 佐賀空港の物流拠点としての特徴

##### ③ 取扱貨物や後背圏等の状況

- ・ 後背圏には、半導体・電子部品等の産業が九州地域の広範囲に立地しており、深夜貨物便を活用した宅配貨物や BtoB の緊急貨物が多く取り扱われている。大都市圏向けのビジネス需要が多い。
- ・ 取扱量は多くないが、深夜便利用のニーズより後背圏として九州一円の貨物を取り扱っている。

##### ④ 空港の保有機能等

- ・ 佐賀空港では深夜時間帯の運用が可能であり、九州地方の物流拠点空港である福岡空港の運用時間外を利用した物資輸送が図られている。
- ・ 福岡空港をはじめとする九州地域の他空港の貨物スペースが不足する場合等で佐賀空港の貨物スペースが活用されることもある。
- ・ 陸上輸送の基盤（高速道路網、トラックターミナル等）が確保されており、九州一円の集荷配送で活用されている。

##### ⑤ フォワーダー・航空会社の輸送体制等

- ・ ANA は佐賀空港の深夜時間帯を利用できる環境に着目し、九州地方の拠点として深夜貨物便を運航し、深夜貨物便の就航はヤマト運輸の宅配貨物の翌日配達エリアの拡大に繋がっている。ヤマト運輸は深夜便を活用した宅配便急送サービスを中心に拠点的に活用している。
- ・ 深夜便を活用し、関西国際空港での北米路線等への接続を行っており、不開港でありながら航空会社上屋での通関により効率的な輸送ルートを確認している。

## 6) 那覇空港

### (1) 那覇空港の動向

那覇空港では、現状では、羽田路線を活用した首都圏向けの生鮮品等の輸送が盛んだが、将来的な物流拠点としての動向として、全日空により「沖縄ハブ構想」が打ち出されており、その概要について整理する。

#### ○ANA「沖縄ハブ構想」の概要

ANAの「沖縄ハブ構想」は、那覇空港が国内及び東アジア主要都市と4時間圏内の位置にあるという地理的特性に着目し、那覇空港を軸に、日本・アジア間、アジア域内の迅速かつ高品質な空港間輸送を実施しようとするものである。具体的には、夜間に日本を含むアジア各主要都市から貨物を那覇空港に集約し、深夜時間帯に那覇空港で積み替えて、早朝までに目的空港に輸送することをイメージしている。

那覇空港にこの貨物取扱機能を確保するため、貨物地区の整備が計画されており、空港北側の旧国内線旅客ターミナル地区を新たに貨物地区として整備し、敷地面積は現行の約2倍の約6万9千㎡、延床面積は現行の約5倍の約4万5千㎡となる見込みである。

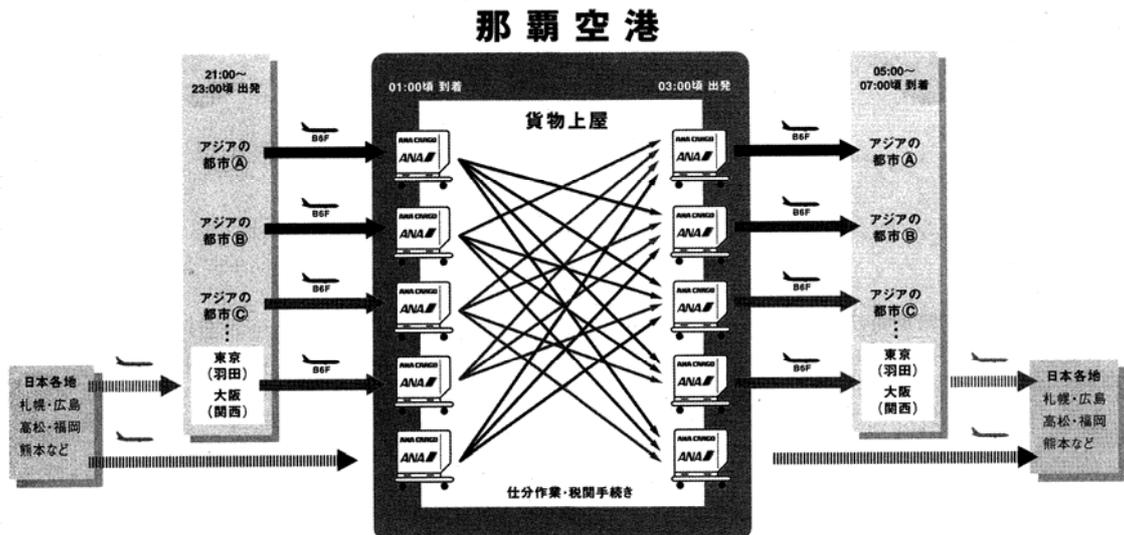


図 2-12 ANA「沖縄ハブ構想」の概要

出典：月刊カーゴ

### (2) 那覇空港の物流拠点としての特徴

#### ① 取扱貨物や後背圏等の状況

- ・ 現状では国際貨物が少なく、出発貨物は、農水産品が中心となっている。花卉などの取扱が多い。
- ・ 到着貨物では、日用雑貨等、県民生活に直結する生活必需品の取り扱いが主であり、年間を通じて安定した需要がある。

## ② 空港の保有機能等

- ・ 那覇空港は、アジアの主要都市と 4 時間以内といった地理的位置にあり、国内他空港に比べ優位性がある。
- ・ 那覇市街地より大きく離れてはいないが、海洋に面し、市街地への騒音影響が少ない滑走路配置であることから 24 時間空港を利用することが可能である。
- ・ 那覇空港は、羽田空港、新千歳空港、福岡空港に継ぐ国内路線があり、充実した国内路線ネットワークを活用した貨物輸送が可能である。
- ・ 近年、空港への出発貨物搬入締切りが早い、空港から到着貨物の搬出に時間を要するといった時間効率性や施設配置に起因する空港内での作業効率の低下について不満が多くなっている。
- ・ 那覇空港をより活用するためには、ハブ機能に加えて、施設使用料の低減による競争力の強化や空港に隣接フリートレードゾーンを設け、空港と一体化するような機能を付加することが必要と考える意見もある。

## ③ フォワーダー・航空会社の輸送体制等

- ・ ANA は、那覇空港の国内旅客便ネットワークを活用し、アジアに近いといった地理的優位性と 24 時間利用可能といった条件から、ANA が貨物ハブ空港として活用する構想を進めている。
- ・ この構想は、24 時間運用が可能な沖縄にて貨物便の深夜運航を実施し、各出発地を 21:00～23:00 頃に出発した貨物が、夜間の沖縄での積み替えを経て、翌朝 5:00～7:00 頃に目的地に到着するといったものである。
- ・ ANA は、このような利用方法により、特定の 2 都市間だけでは十分な貨物需要がなく、採算性の観点から直行の貨物便就航が難しい場合でも、各地から沖縄へ就航して目的地別の積み替えを行うことによって、1 機当たりの搭載効率が向上し、採算性を高めることができるとしている。
- ・ また、結果として近年拡大している日本発着以外のアジア域内の第三国間貨物や、多くの都市間を結ぶ航空貨物需要を取り込むことが可能になり、多様な商品と競争力のある運賃の提供が可能になるとしている。
- ・ ANA は、国際小口貨物事業（エクスプレスサービス）を強化するために、大手フォワーダーと合弁会社（オールエクスプレス）を設立し、ハブ計画を進めている那覇空港を活用する方針を示している。

### 3. 海外空港事例調査

#### 1) 海外の地方空港における貨物取扱状況

##### (1) 調査対象国及び空港の抽出と航空貨物輸送の概要

海外の地方空港における貨物取扱状況を調査するにあたり、調査対象を、国土の規模の点で日本に近いと考えられる欧州各国とし、国土面積及び航空貨物取扱量を考慮して以下のように選定する（欧州における国別及び空港別の航空貨物取扱量を表 3-1 に示す）。

- ・ 国別取扱量で上位にあり、かつ国土面積が日本に近いドイツ、イギリス、フランス、イタリア、スペインとする。
- ・ さらに、国土面積は小さくても空港別順位のベスト 15 のなかに 2 空港が入っている、すなわち首都空港ではなく地方空港でありながら取扱量の多い空港があるベルギーも調査対象とする。

表 3-1 欧州における国別・空港別取り扱い状況

国名	貨物量(万トン)			国土面積 (万km <sup>2</sup> )	空港名	貨物量 (万トン)	国
	国内	国際	計				
ドイツ	12	347	358	35.7	フランクフルト	221	ドイツ
イギリス	13	231	243	24.5	アムステルダム	150	オランダ
フランス	16	154	170	54.7	パリ・シャルルドゴール	143	フランス
オランダ	0	155	155	4.2	ロンドン・ヒースロー	139	イギリス
ベルギー	0	137	137	3.1	ブリュッセル	77	ベルギー
イタリア	8	85	93	30.1	ケルン/ボン	74	ドイツ
ルクセンブルグ	0	70	70	0.3	ルクセンブルグ	70	ルクセンブルグ
スペイン	11	40	51	50.5	ミラノ・マルペンサ	50	イタリア
スイス	1	36	37	4.1	リエージュ	49	ベルギー
オーストリア	0	23	23	8.4	マドリード	34	スペイン
(参考)日本	96	332	427	37.8	イーストミッドランド	32	イギリス
					ミュンヘン	28	ドイツ
					チューリッヒ	28	スイス
					ウィーン	23	オーストリア
					ロンドン・スタンステッド	23	イギリス
					ロンドン・ガトウィック	18	イギリス
					マンチェスター	17	イギリス
					ローマ・フミチノ	16	イタリア
					フランクフルト・ハーン	14	ドイツ
					ヘルシンキ	14	フィンランド

注 1 空港別貨物量は国内及び国際の合計値を示す。

2 国土面積は、海外領土・属領等を除く本土の面積を示す。

資料 1 欧州各国及び各空港の貨物量は、EUROSTAT より 2007 年の実績を使用

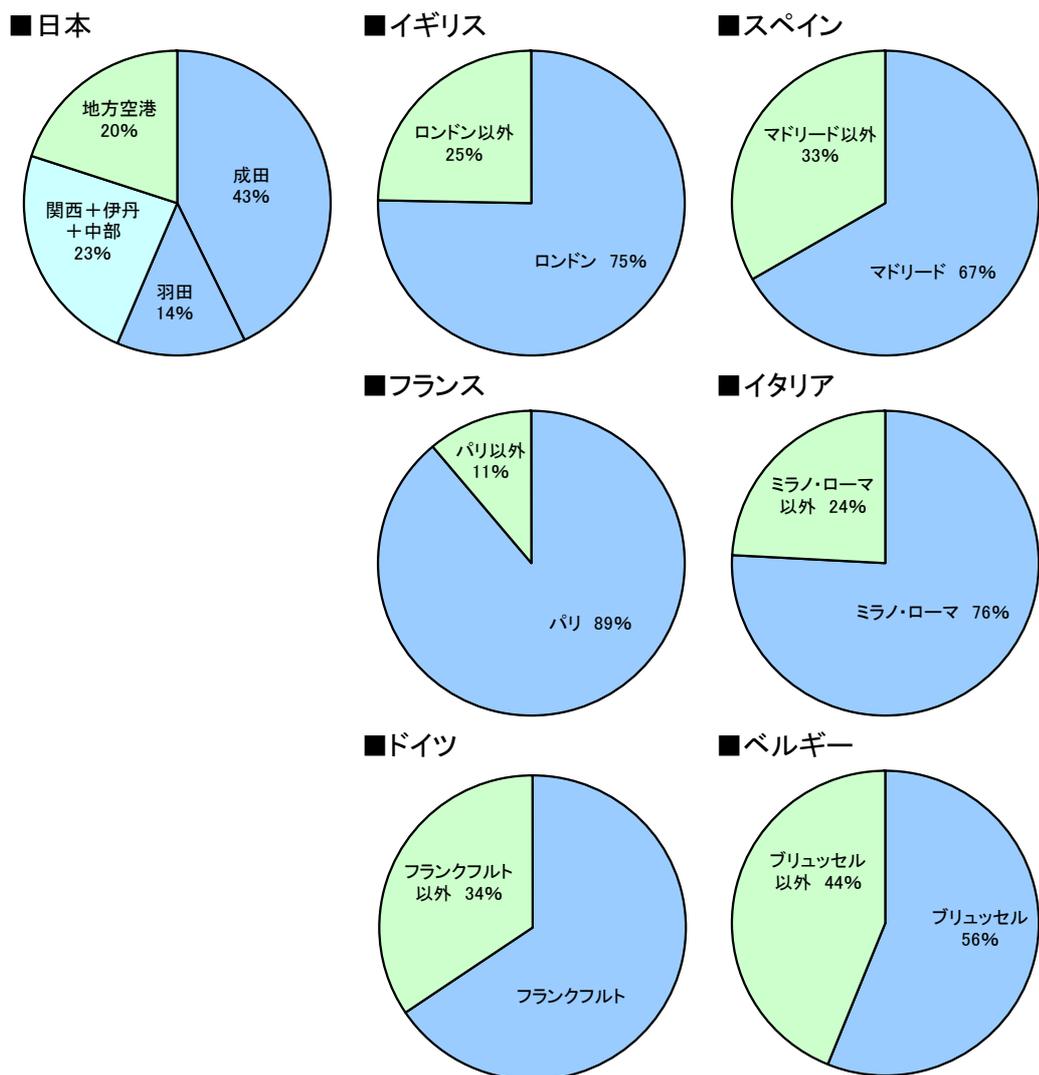
2 日本の貨物量は、空港管理状況調査より 2007 年の実績を使用

3 国土面積は、Wikipedia 「国の面積順リスト」より

我が国の地方空港と欧州6ヶ国の地方空港における貨物取扱状況については、図3-1～図3-4に示すとおりである。

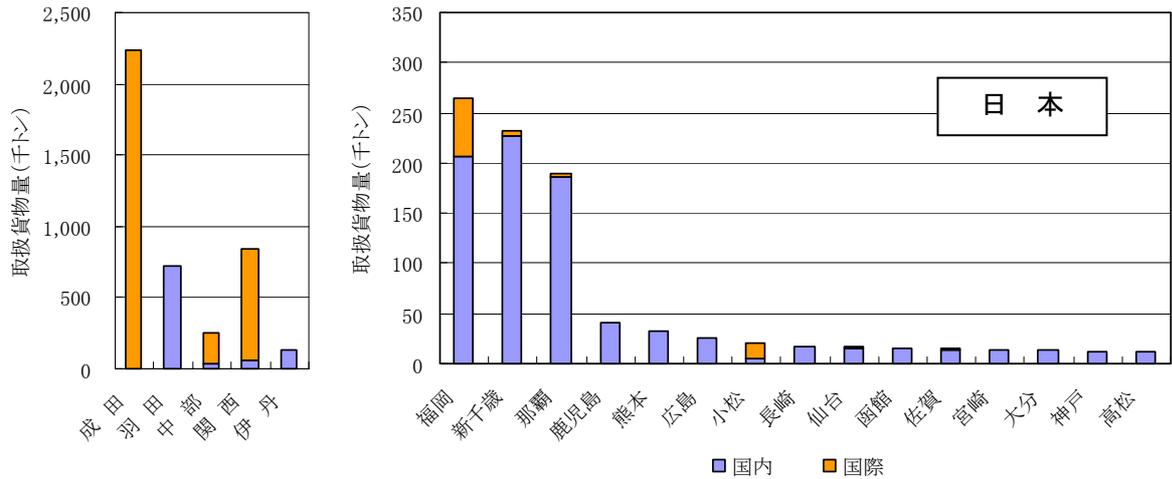
大都市圏空港または首都圏空港とその他の地方空港における航空貨物取扱割合についてみると以下のような状況となっている。

- ・ 首都圏空港への集中度については、フランスにおけるパリ都市圏への集中度が高く、約90%の貨物をパリの2空港で扱っている。
- ・ 次いで、イギリス。イタリアにおける首都圏空港または大規模空港への集中が高くなっている。

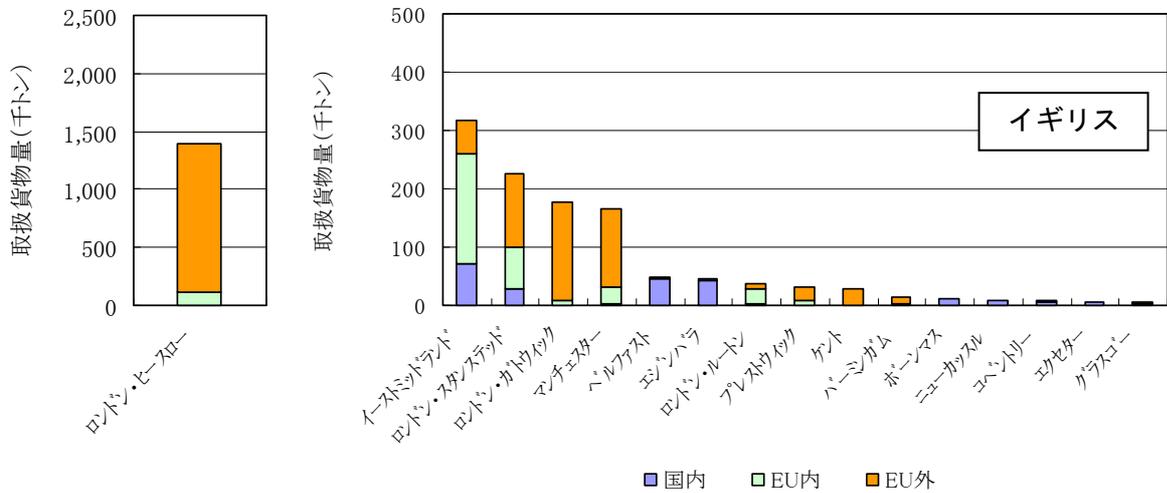


注 大都市圏空港: 成田/羽田/中部/関西/伊丹  
 ロンドン: ヒースロー/ガトウィック/スタンステッド/ルートン  
 パリ: ドゴール/オルリー  
 フランクフルト: フランクフルト/フランクフルト・ハーン  
 マドリード: マドリード  
 ミラノ・ローマ: ミラノ・マルペンサ/ミラノ・リナーテ/ローマ・フミチノ/ローマ・チャンピーノ  
 ブリュッセル: ブリュッセル

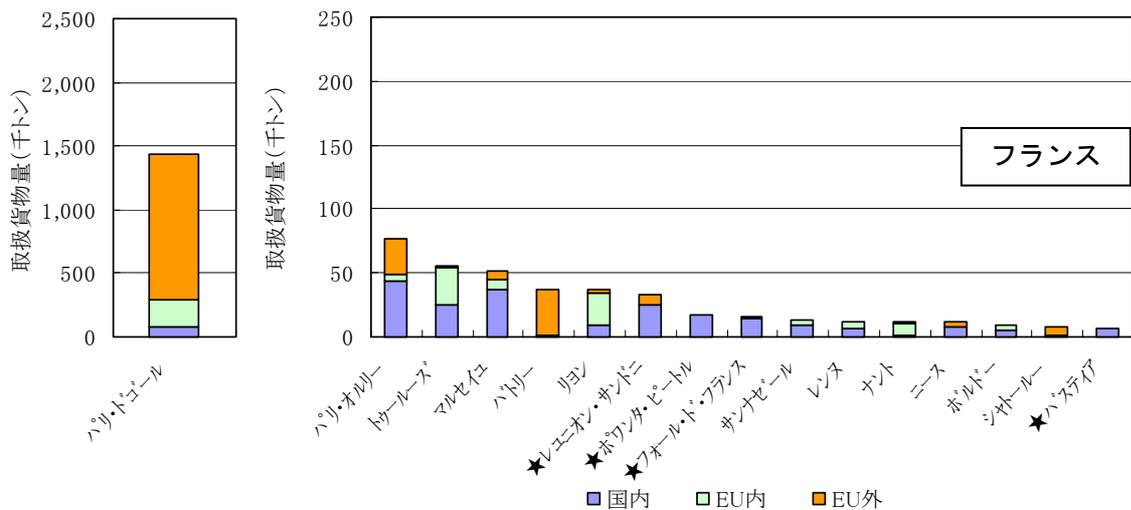
図3-1 日本及び欧州各国における地方空港の貨物取扱割合



資料 「空港管理状況調査」より平成19年度の実績を使用



資料 「EUROSTAT」より2007年の実績を使用

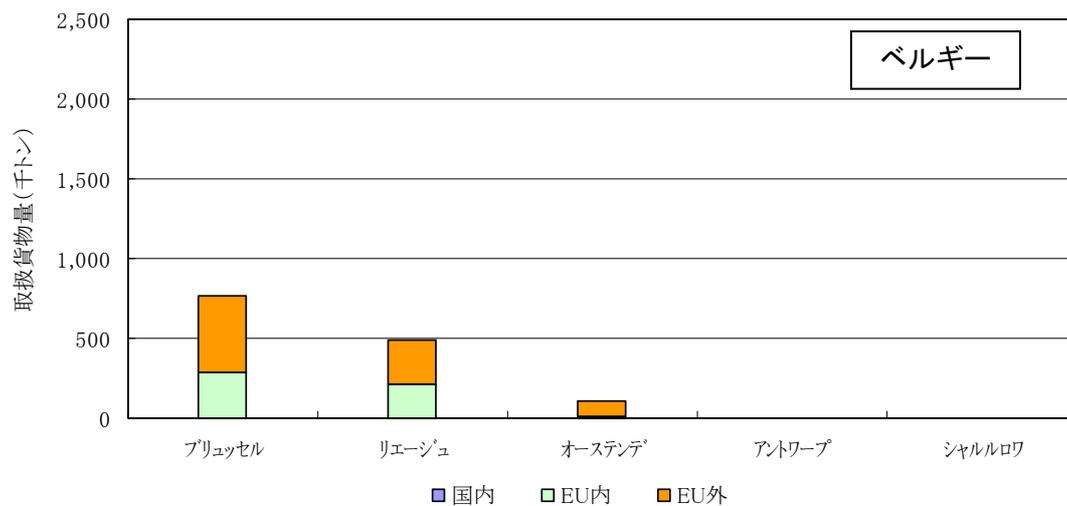


注 空港名の頭に★を記した空港は島嶼部に位置する空港を示す。

資料 「EUROSTAT」より2007年の実績を使用

図 3-2 我が国及び欧州各国の地方空港における貨物輸送実績（1）





資料 「EUROSTAT」より2007年の実績を使用

図 3-4 我が国及び欧州各国の地方空港における貨物輸送実績 (3)

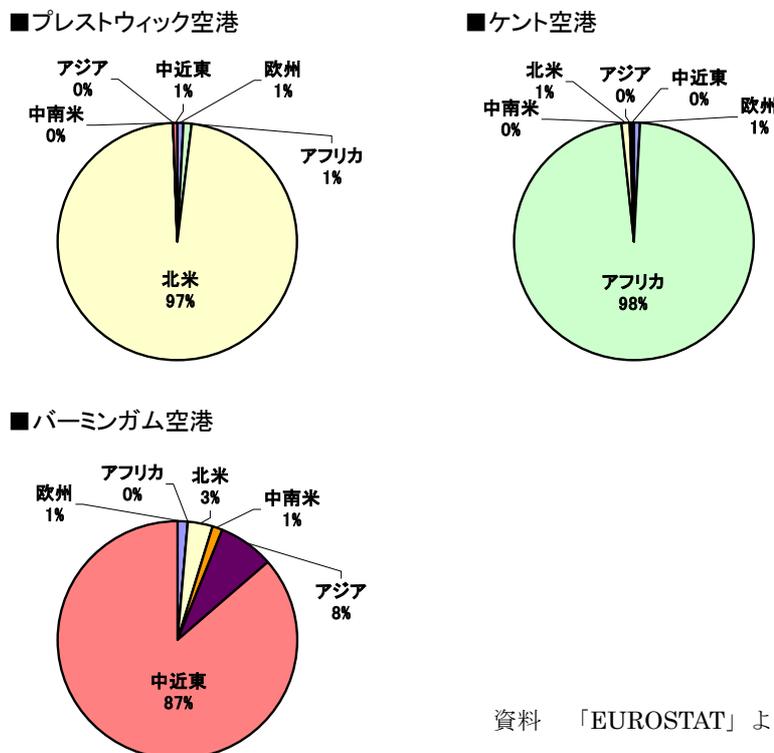
(2) イギリスの地方空港の実態

イギリスの空港における貨物取扱量は、ロンドン・ヒースロー空港が 139 万トンで最も多く、次いでイーストミッドランド空港 (32 万トン)、ロンドン・スタンステッド空港 (23 万トン)、ロンドン・ガトウィック空港 (18 万トン)、マンチェスター空港 (17 万トン) など 20~30 万トン規模の空港が続いている。これらの空港に次いで 5 万トン未満の取り扱い規模の空港が続く状況は我が国の状況と類似している (図 3-2)。

5 万トン未満の空港を見ると、国内貨物が主体となっているベルファスト空港、エジンバラ空港、EU 域内貨物が主体となっているロンドン・ルートン空港、EU 域外貨物が主体となっているグラスゴー・プレストウィック空港、ケント空港、バーミンガム空港等それぞれの空港の特徴がうかがえる。

これらの空港のうち、取扱量及び取扱貨物に関して小松空港と類似していると思われるグラスゴー・プレストウィック空港、ケント空港、バーミンガム空港の 3 空港について貨物取扱状況の特徴について整理する (図 3-5)。3 空港が扱う EU 域外貨物の相手地域を見ると、それぞれの空港の相手地域が異なっており、プレストウィック空港は北米方面、ケント空港はアフリカ方面、バーミンガム空港は中近東及びアジア方面が主体となっている。プレストウィック空港は後背圏に IBM の生産拠点があつたため、元々北米方面とのつながりが強かったものと考えられるが、現在ではカーゴルックスが拠点とし、イギリス周辺やルクセンブルクとのロードフィーダーサービスも行っており、地域産業の輸送拠点だけでなく、国際中継拠点としての活用も図られているものと推測される (図 3-6)。

なお、イーストミッドランド空港はロンドンの北北西 180km、ケント空港はロンドンの東 110km の距離にあり、ロンドン都市圏の需要の一部を受け持っている想定される。



資料 「EUROSTAT」より 2007 年の実績を使用。

図 3-5 イギリス地方 3 空港における EU 域外貨物の相手地域

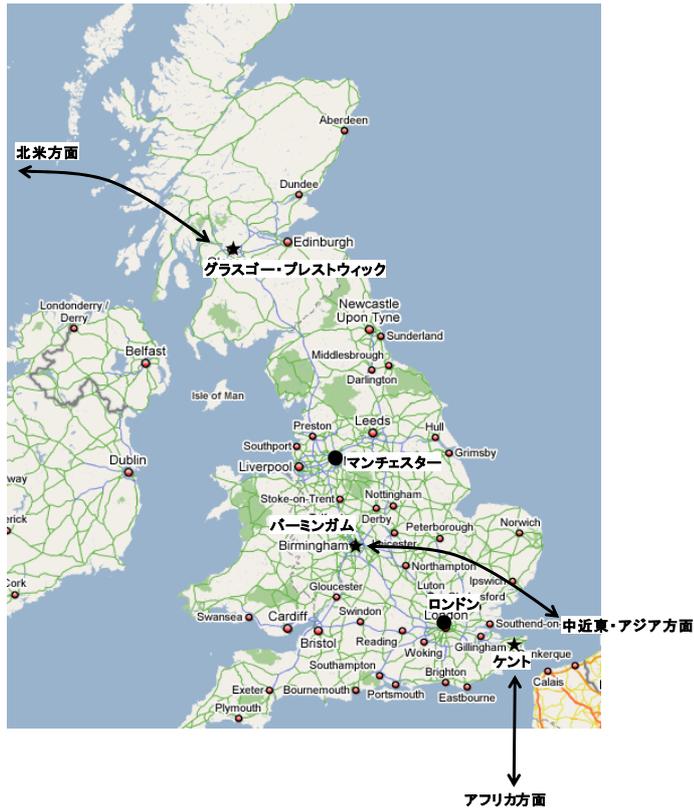


図 3-6 イギリス地方 3 空港の位置

また、これら 3 空港で取り扱う EU 域外貨物を輸出入別にみると図 3-7 に示すように、到着貨物（輸入貨物）の取扱が多いという特徴が見られる。

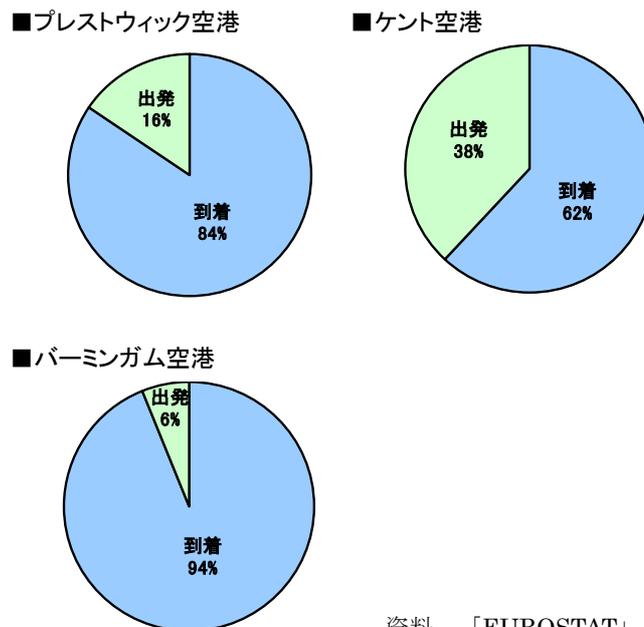


図 3-7 出発・到着別貨物の実態

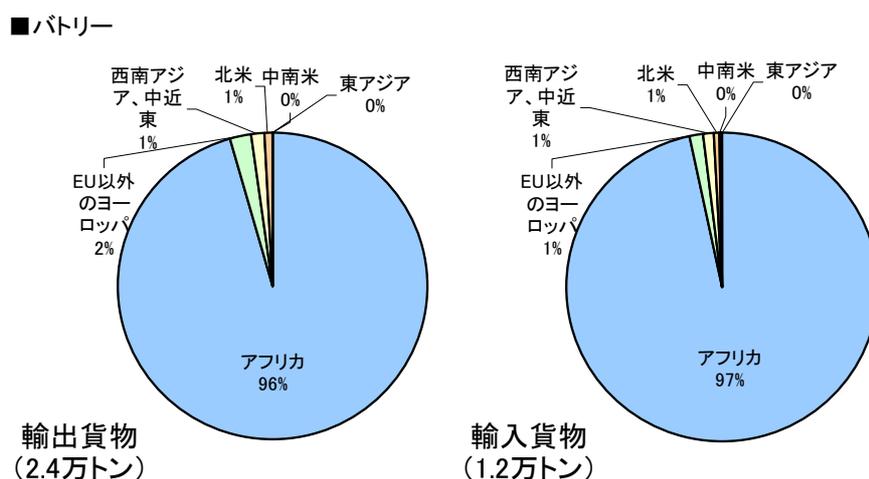
### (3) フランスの地方空港の実態

フランスの空港における貨物取扱量は、パリ・シャルルドゴール空港が143万トンで最も多くの貨物を取り扱っており、次いでパリ・オルリー空港(8万トン)、トゥールーズ空港(6万トン)、マルセイユ空港(5万トン)、バトリー空港(4万トン)、リヨン空港(4万トン)など10万トン未満規模の空港が続いている(図3-2)。

このうち、バトリー空港はパリの東120kmの距離にあり、パリ都市圏の需要の一部を受け持っていると想定される。

また、当空港は専らEU域外貨物を取り扱う空港として運用されている。その相手地域は図3-8に示すように、ほとんどがアフリカとの間の貨物であり、輸出入別に見ると輸出:輸入=2:1の割合となっている。

一方、上記10万トン未満の空港のうち首都圏にあるパリ・オルリー空港以外の空港については、マルセイユ空港、トゥールーズ空港、リヨン空港の順に国内貨物が多く、これはパリとの距離に関係するものと想定される。また、トゥールーズ空港及びリヨン空港ではEU域内の貨物も多く取り扱われている。



資料 「EUROSTAT」より2007年の実績を使用。

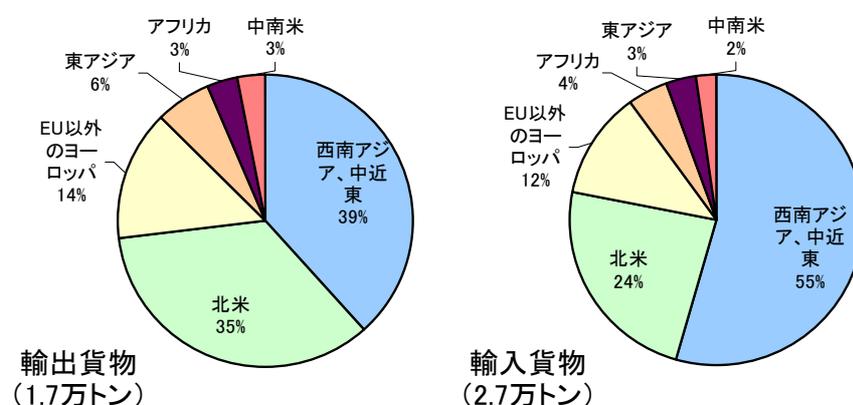
図3-8 バトリー空港で取り扱うEU域外貨物の相手地域

#### (4) ドイツの地方空港の実態

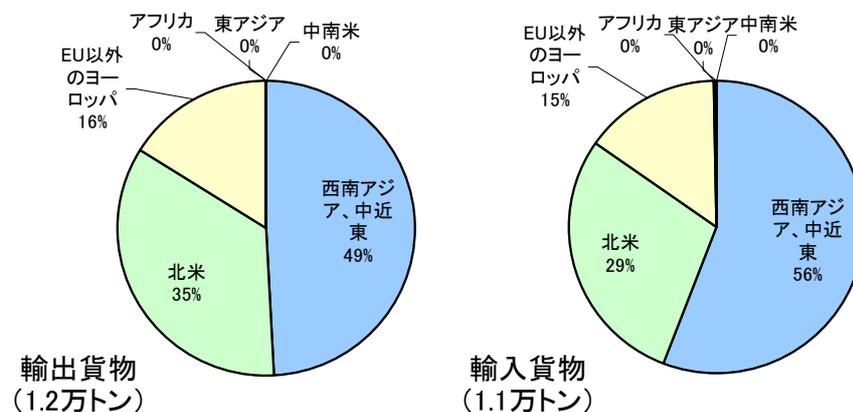
ドイツの空港における貨物取扱量は、フランクフルト空港が 221 万トンで最も多くの貨物を取り扱っており、次いでケルン・ボン空港（74 万トン）、ミュンヘン空港（28 万トン）、フランクフルト・ハーン空港（14 万トン）、ライプツィヒ空港（12 万トン）の順となっている（図 3-3）。

これらの空港に続いてデュッセルドルフ空港（6 万トン）、ハンブルグ空港（5 万トン）が日本の鹿児島、熊本、広島等と同規模の取扱量となっている。デュッセルドルフ空港及びハンブルグ空港で取り扱う貨物は EU 域外の貨物が多く、その相手地域は図 3-9 に示すように中近東及び北米の占める割合が大きい。また、輸出入量のバランスについては、いずれかに偏ることなく輸出入ともに同程度の取り扱いがある。

##### ■デュッセルドルフ



##### ■ハンブルグ



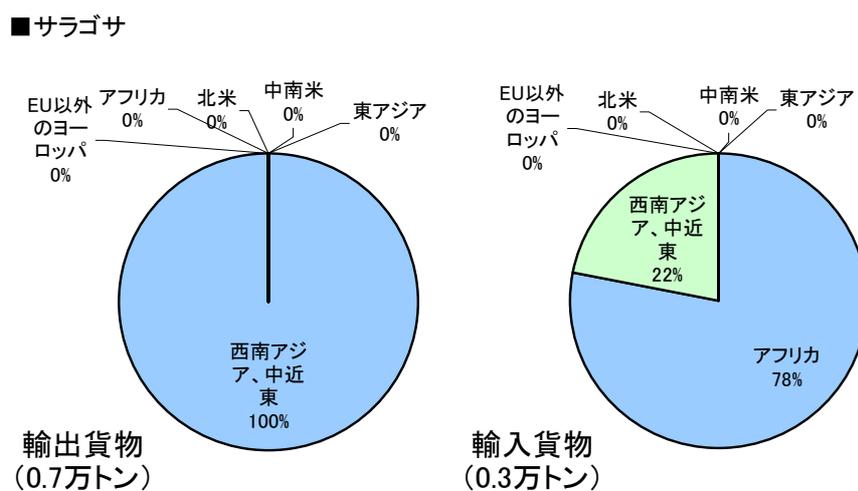
資料 「EUROSTAT」より 2007 年の実績を使用。

図 3-9 ドイツ地方空港で取り扱う EU 域外貨物の相手地域

(5) スペインの地方空港の実態

スペインの空港における貨物取扱量は、マドリード空港が 34 万トンで最も多くの貨物を取り扱っており、バルセロナ空港（10 万トン）が続いている。この 2 空港に次ぐのは島嶼に位置する 3 空港（ラスパルマス、テネリフェ・ノース、パルマデマヨルカ）で 2～4 万トンの貨物量である（図 3-3）。

次いで、2 万トン程度を取り扱うサラゴサ空港、ヴィトリア空港があり、サラゴサ空港は取扱量の約半分が EU 域外となっている。その相手地域は図 3-10 に示すように、中近東及びアフリカが主体となっている。



資料 「EUROSTAT」より 2007 年の実績を使用。

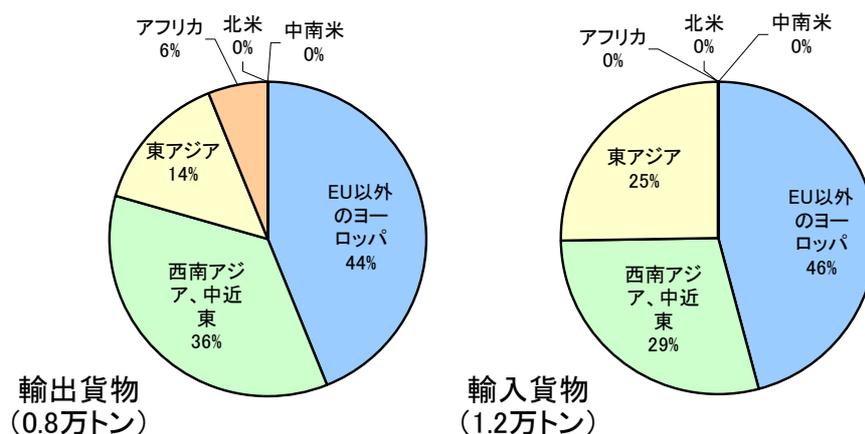
図 3-10 スペイン地方空港で取り扱う EU 域外貨物の相手地域

### (6) イタリアの地方空港の実態

イタリアの空港における貨物取扱量は、ミラノ・マルペンサ空港が50万トンで最も多くの貨物を取り扱っており、ローマ・フミチノ空港（16万トン）、ミラノ・ベルガモ空港（13万トン）が10万トン以上の取扱規模となっている。次いで、鹿児島、熊本等と同規模の4万トン程度を取り扱うブレシア空港が続く（図 3-3）。

ブレシア空港は取扱量の約半分がEU域外となっている。その相手地域は図 3-11 に示すように、EU以外のヨーロッパ諸国、中近東及び東アジアが主体となっている。

#### ■ブレシア



資料 「EUROSTAT」より2007年の実績を使用。

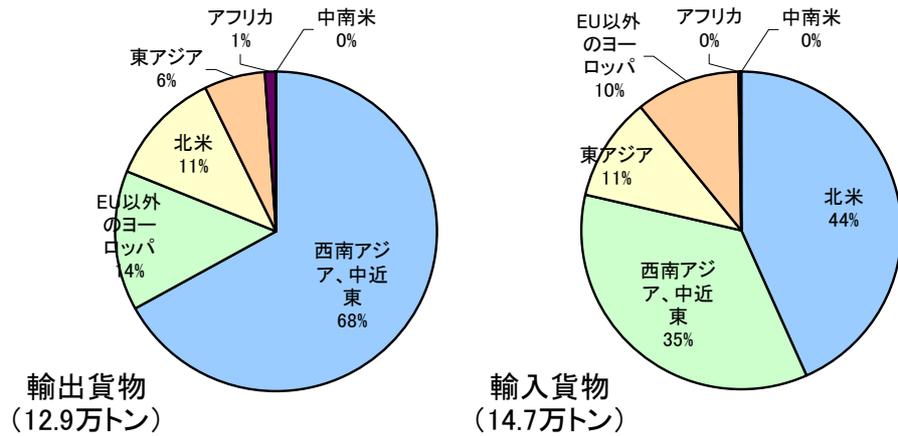
図 3-11 イタリア地方空港で取り扱うEU域外貨物の相手地域

(7) ベルギーの地方空港の実態

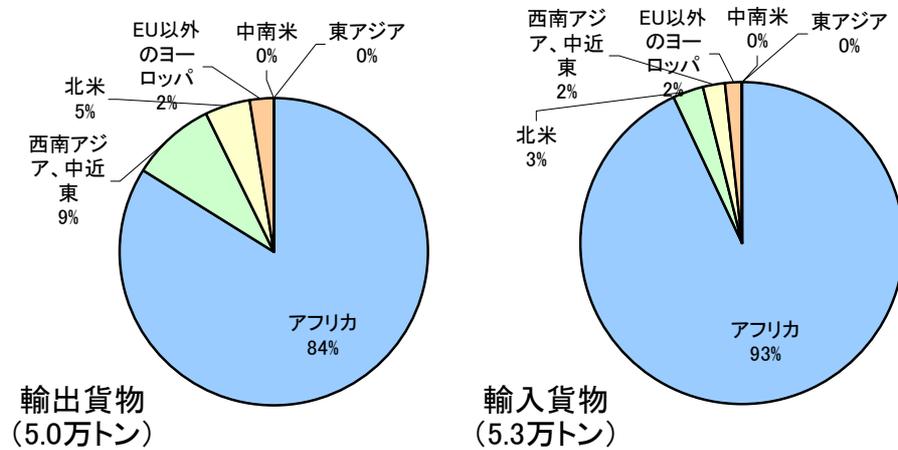
ベルギーの空港における貨物取扱量は、ブリュッセル空港が 77 万トンで最も多くの貨物を取り扱っており、次いでリエージュ空港で 49 万トン、オーステンデ空港で 11 万トンの取扱規模となっている (図 3-4)。

リエージュ空港は取扱量の約 55%が EU 域外となっている。その相手地域は図 3-12 に示すように、北米及び中近東が主体となっている。また、オーステンデ空港は取扱量の約 93%が EU 域外となっている。その相手地域は図 3-12 に示すように、アフリカが主体となっている。

■リエージュ



■オーステンデ



資料 「EUROSTAT」より 2007 年の実績を使用。

図 3-12 ベルギー地方空港で取り扱う EU 域外貨物の相手地域

#### (8) 調査対象空港の設定

以上の欧州各国における地方空港の航空貨物取扱状況を踏まえ、国内で他の空港と比べて特徴的な取扱が行われている、以下の3空港を調査対象空港に設定した。

##### イーストミッドランド空港（イギリス）

- ・ 同空港は、対 EU 域内貨物の取扱が約 60%を占めており、他の地方空港と比べてこの割合が大きくなっている。
- ・ 同空港はイギリスでの取扱量第 2 位であるが、ロンドンの北北西 180km に位置し、取扱量第 1 位のロンドン・ヒースロー空港と比較的近接した立地条件となっている。

##### バトリー空港（フランス）

- ・ 同空港は、貨物取扱量が 5 万トン未満だが、EU 域外の国際貨物取扱がほとんどを占め、他の地方空港にない特徴的な取扱を行っている。
- ・ 同空港は、パリの東 120km の距離にあり、パリ都市圏の需要の一部を受け持っていると思定される。

##### リエージュ空港（ベルギー）

- ・ 同空港は、年間貨物取扱量が約 50 万トンであり、国内ではブリュッセル空港に次ぎ第 2 位だが、欧州全体で見ると各国を代表する空港に並んで第 9 位となっており、地方空港でも特に取扱量が多いという特徴がある。
- ・ インテグレーターの TNT Express が同空港を欧州地域のハブとして利用している。

## 2) イーストミッドランド空港

### (1) 空港の概要

イーストミッドランド空港はイギリスのほぼ中央部に位置し、ロンドンから北北西へ 180km の距離にあり、ロンドンとイギリス第二の都市といわれるマンチェスターとの間に位置する。

イーストミッドランド空港における国内線はスコットランド地方を中心に 7 路線が開設されている (図 3-13)。

空港は自動車専用道路 M1 に隣接した位置にあり、高速道路へのアクセスは極めて良好な立地条件にあり (図 3-14)、イングランド及びウェールズ地方の約90%の地域はトラックで3~4時間の範囲にある。



図 3-13 イーストミッドランド空港の国内路

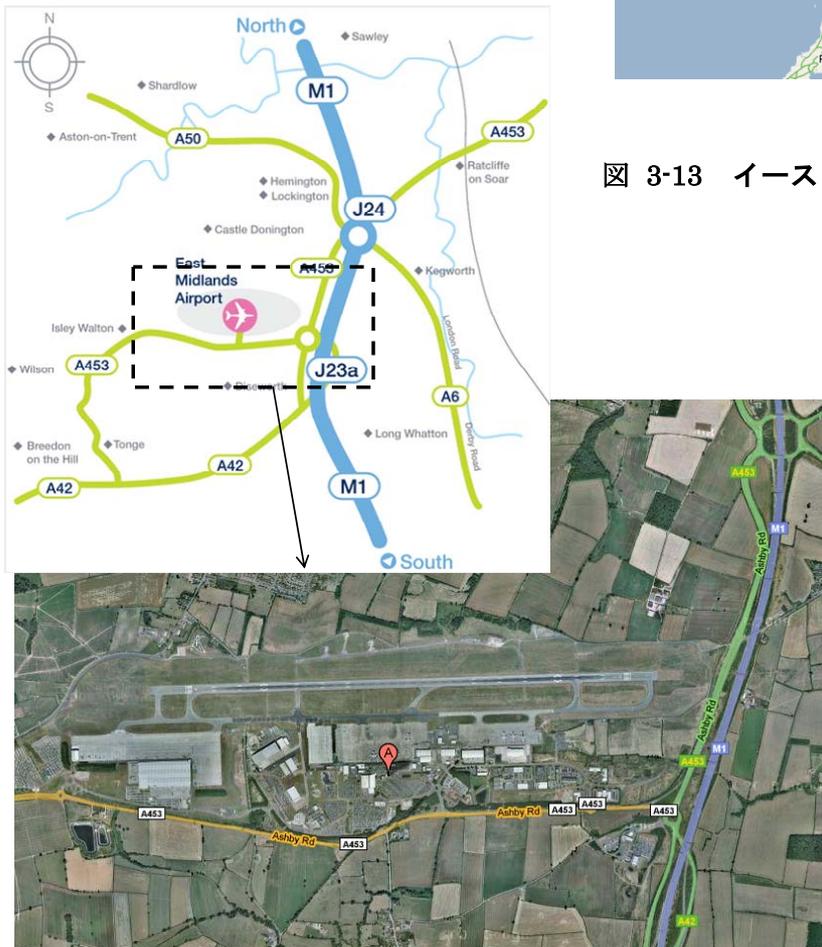


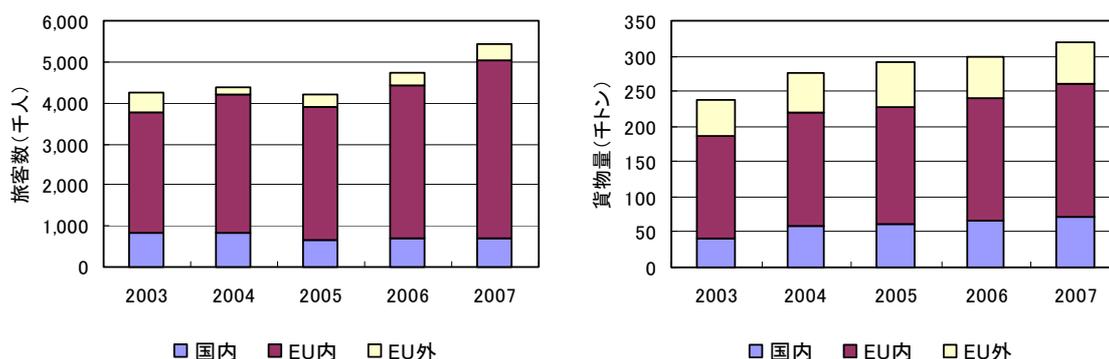
図 3-14 イーストミッドランド空港の位置

## (2) 輸送実績

イーストミッドランド空港における旅客及び貨物輸送実績は図 3-15～図 3-16 に示すとおりである。

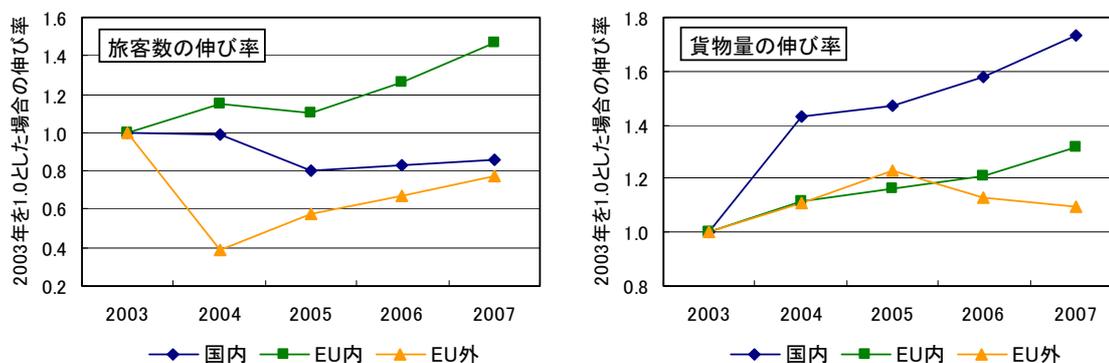
旅客数については、2003 年から 2005 年はほとんど横ばいであったが、2006 年以降 EU 域内の旅客数の増加により空港全体の旅客数が伸びている。

貨物量については、毎年着実に増加しており、特に国内貨物の伸びが大きくなっている。国内貨物及び EU 域内貨物の取扱量は 2007 年実績で約 26 万トンであり、新千歳空港の国内貨物量 23 万トン、福岡空港の国内貨物量 21 万トンと同程度の取扱量となっている。



資料 EU Eurostat より作成

図 3-15 イーストミッドランド空港における輸送実績



資料 EU Eurostat より作成

図 3-16 旅客数及び貨物量の伸び率

(3) 施設現況

イーストミッドランド空港は延長 2,893mの滑走路を有し、B 747-400 の離着陸が可能となる。将来、滑走路を 3,083mに延長する計画がある。

貨物取扱施設は、旅客地区の東西両側に整備されており、西側に DHL が開発したカーゴウエスト地区がある。

表 3-2 イーストミッドランド空港の施設現況

	施設の規模	備考
運用時間	24時間	
滑走路	長さ:2,893m、ILSカテゴリーⅢb 将来3,083mに延長する計画	B747-400に対応
エプロン	東カーゴエプロン:10スポット 西カーゴエプロン:16スポット	
貨物施設	カーゴウエスト カーゴウエストはDHLにより開発された貨物地域であり、16機分のスポットのほか以下の施設が整備されている。 仕訳施設 :32,500m <sup>2</sup> 事務所 : 8,400m <sup>2</sup> トラックドック:35台分 (さらに少し離れた場所に35台分)	
	カーゴイースト 貨物上屋 : 4棟/21,000m <sup>2</sup> 倉庫 : 総面積-13,000m <sup>2</sup>	



図 3-17 イーストミッドランド空港施設配置図

(4) 取扱貨物の輸送先・輸送元の状況

EU 域内向け貨物量は、到着貨物 10.9 万トン、出発貨物 8.0 万トン、合計 18.9 万トンであり、日本の国内貨物と比べると那覇空港（18.7 万トン）に相当する取扱量となっている。

EU 域内向け貨物の主な相手国は、ドイツ、ベルギー、フランス、アイルランド、イタリアであり、この 5 カ国で EU 域内向け貨物の約 85%を占めている。

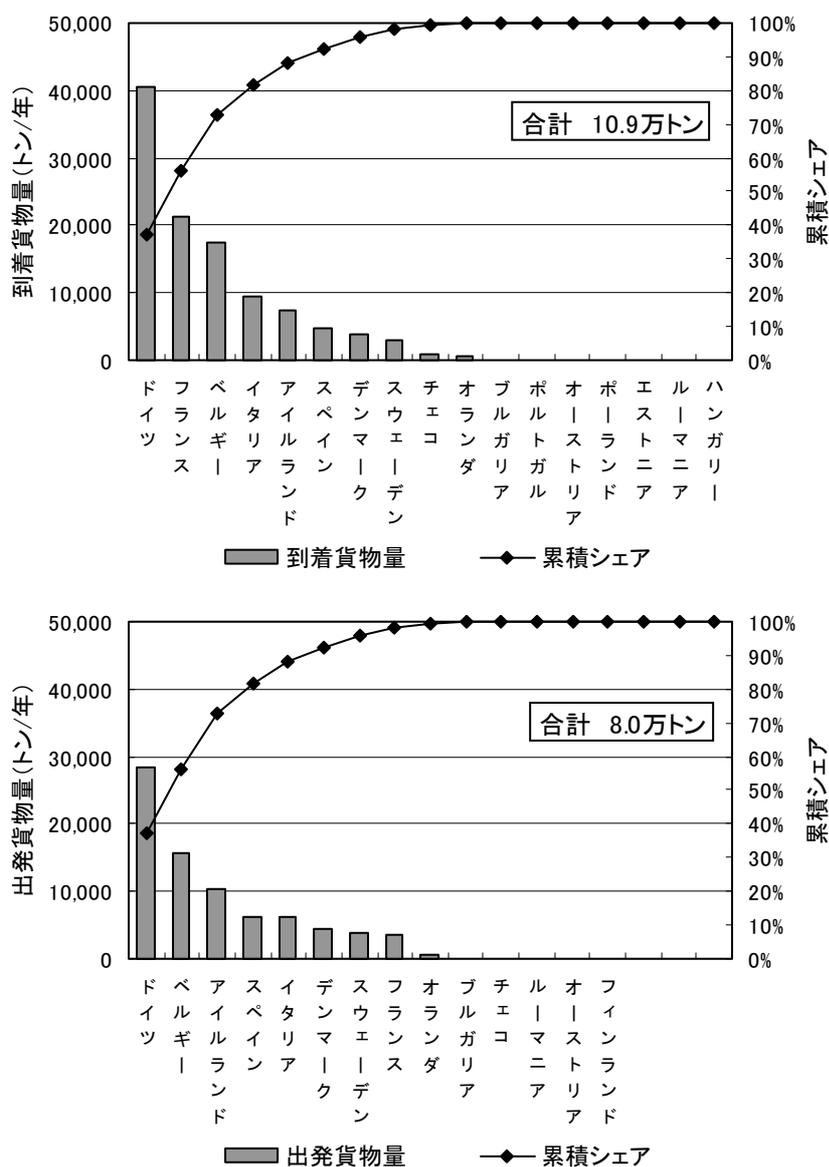


図 3-18 イーストミッドランド空港で取り扱う EU 域内貨物の相手国 (1)

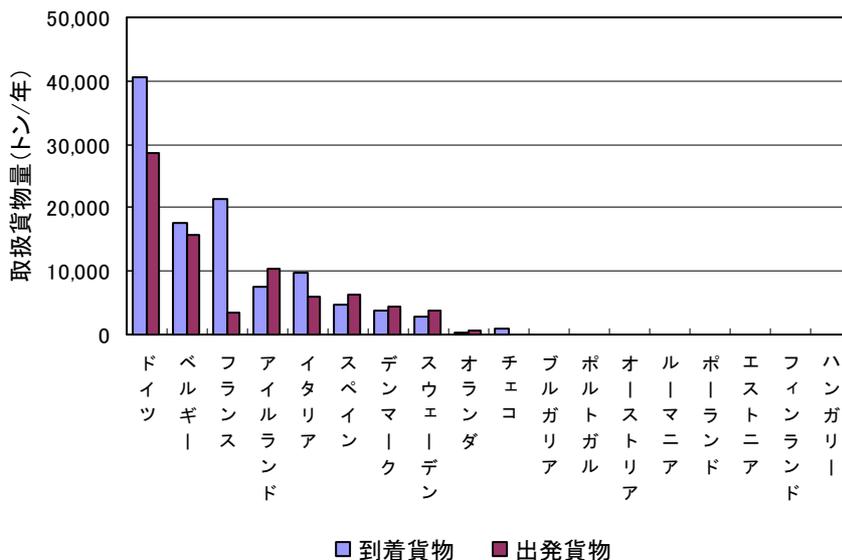


図 3-19 イーストミッドランド空港で取り扱う EU 域内貨物の相手国 (2)

EU 域外向け貨物量は、輸出貨物 3.0 万トン、輸入貨物 2.7 万トン、合計 5.7 万トンであり、日本の国際貨物と比べると福岡空港 (5.7 万トン) に相当する取扱量となっている。

EU 域外向け貨物の主な相手地域は、輸出貨物及び輸入貨物ともに北米を相手とした貨物が 90%以上を占めている。

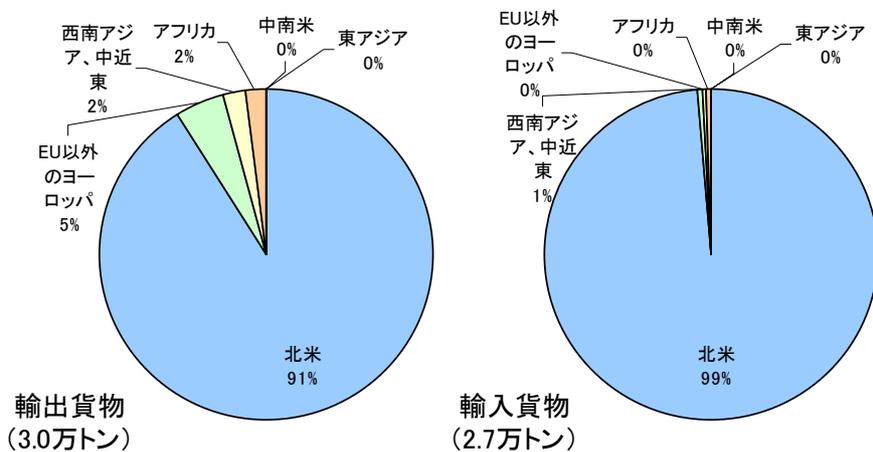


図 3-20 イーストミッドランド空港で取り扱う EU 域外貨物の相手地域

### 3) バトリー空港

#### (1) 地理的位置

パリの東方 120km に位置し、かつて NATO 軍の基地としてアメリカ軍が使用していた飛行場であり、1968 年にフランスに返還された。その後約 25 年にわたりほとんど使用されなかったが、1992 年にフランス政府は施設を貨物空港として使用する方針を打ち出し、2000 年に貨物取扱を主体とした“バトリー空港”として運用を開始した。

空港直近には東西及び南北に走る幹線高速道路が整備されており、バトリー空港はヨーロッパにおけるクロスロードとしての機能を持ち合わせ、ヨーロッパ内の主要都市のいずれからでも 1 日以内でアクセスできる中心的な位置にある空港となった。EU 内を動く貨物の 75% は、バトリー空港を中心とした半径 800km の範囲内にある都市で発生集中しているとも言われており、バトリー空港は貨物輸送にとって極めて有利な位置に立地していると言える。

また、MIT の Richard de Neufville は、大都市圏複数空港に関する資料においてパリ都市圏の複数空港システムの中にバトリー空港を貨物空港としての役割を持つ空港として位置づけており、シャルルドゴール空港における航空貨物取扱の負担軽減の役割も期待されている。



図 3-21 バトリー空港の位置

## (2) 輸送実績

バトリー空港における輸送実績及び運航実績は以下に示すとおりである。取扱貨物量は近年急激に増加しており、2006年の実績では年間取扱貨物量は約4万トン程度であり、日本の地方空港では鹿児島空港の取扱量に相当する状況である。

表 3-3 バトリー空港における輸送実績

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
旅客数(人)	—	1,200	1,322	—	9,700	7,100	9,800
貨物量(トン)	1,017	1,780	6,163	8,700	19,100	37,700	37,700
発着回数(回)	2,800	7,031	10,319	10,300	9,300	12,700	14,400

資料 <http://www.azworldairports.com/airports/a1570xcr.cfm>

また、バトリー空港は人口密度の低い地域にあるため、24時間運用が行われている。

### (3) 施設状況

バトリー空港は 767 ヘクタールの面積を有し、将来の拡張にも十分対応できる用地が確保されている。

滑走路長は 3,860m であり、大型ジェット機による大陸間飛行も可能な施設を備えている。貨物施設は年間 12 万トン进行处理できる規模を有しており、旅客施設についても現在の利用は低いものの年間 100 万人を扱える施設を有している。

主な施設の状況は以下に示すとおりである。

表 3-4 バトリー空港の施設現況

	施設の規模	備考
運用時間	24時間	税関も24時間対応
空港用地	767ヘクタール	
滑走路	長さ:3,860m、幅:45m	B747-400、AN124、A380に対応
	計器進入方式:ILSカテゴリーⅢ	
エプロン	B747-400:4スポット	
旅客施設	処理能力:年間100万人	
	ゲート:2箇所	
	バゲージクレーム:1基	
	駐車場:短時間用-200台、長時間用-1,000台	
貨物施設	処理能力:年間12万トン	
	倉庫:12,300m <sup>2</sup>	
	保税倉庫	
	冷蔵・冷凍倉庫	
	生鮮センター	

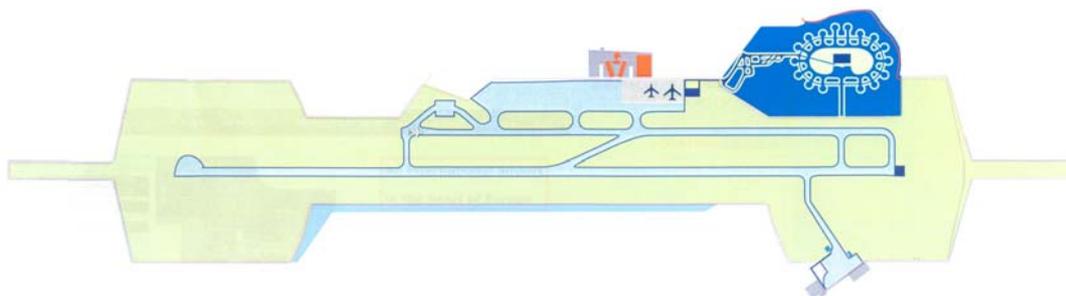


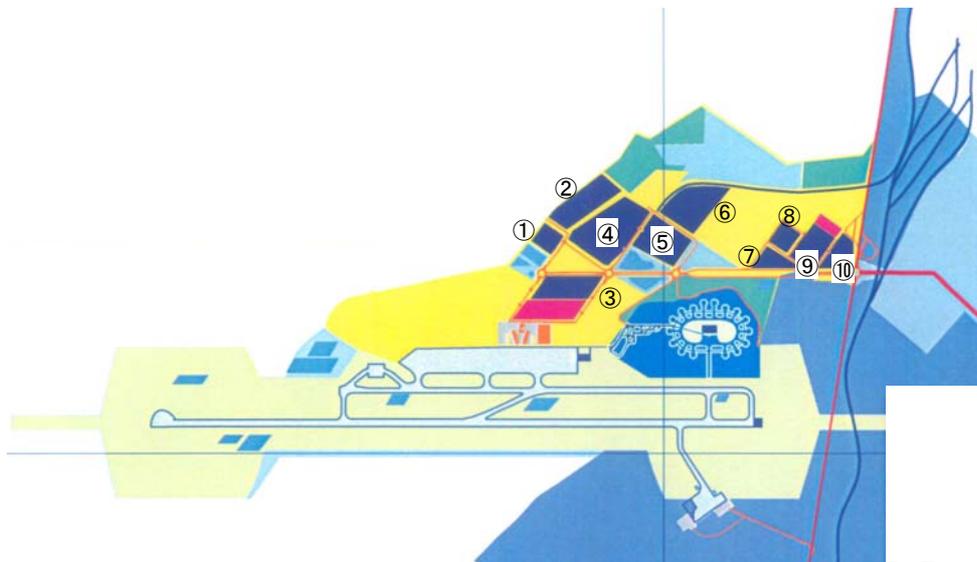
図 3-22 バトリー空港の施設配置

バトリー空港は貨物空港として役割を担っていることから、通関等の 24 時間対応も可能であり、その結果、大陸間を移動する航空貨物もバトリー空港を経由することで他の追加的手続きを行う必要もなく容易に EU 内への配送が可能となる。

#### (4) ビジネスパークの整備

バトリー空港の北側にはバトリービジネスパークが整備されており、多くのロジスティック企業の物流センターが立地している。

企業の立地状況は以下のようになっている。



企業名	取扱品目	倉庫規模 (m <sup>2</sup> )	従業員数 (人)
①Prologis		33,000	
②Geodis	医薬品	20,000	59
③Scapest	生鮮品	40,000	
④TNT	自動車スペアパーツ	60,000	206
⑤JCH			
⑥Wincanton	ロジスティクス	10,000	14
⑦Vatry Poids Lourds	車両、リフト・クレーン機械のメンテナンス	5,000	7
⑧Transports Vertusiens	ロジスティクス	6,000	76
⑨Air Liquide Welding	溶接材料	18,000	57
⑩CCI Business Center	ビジネスサービス		

図 3-23 バトリービジネスパークに立地する企業

(5) 取扱貨物の輸送先・輸送元の状況

EU 域内向け貨物量は、到着貨物 357 トン、出発貨物 790 トン、合計 1,147 トンであり、日本の国内貨物と比べると、花巻空港（1,188 トン）、鳥取空港（1,173 トン）に相当する取扱量となっている。

EU 域内向け貨物の主な相手国は、イタリア、スペイン、ポルトガルであり、この 3 カ国で EU 域内向け貨物の約 90%を占めている。

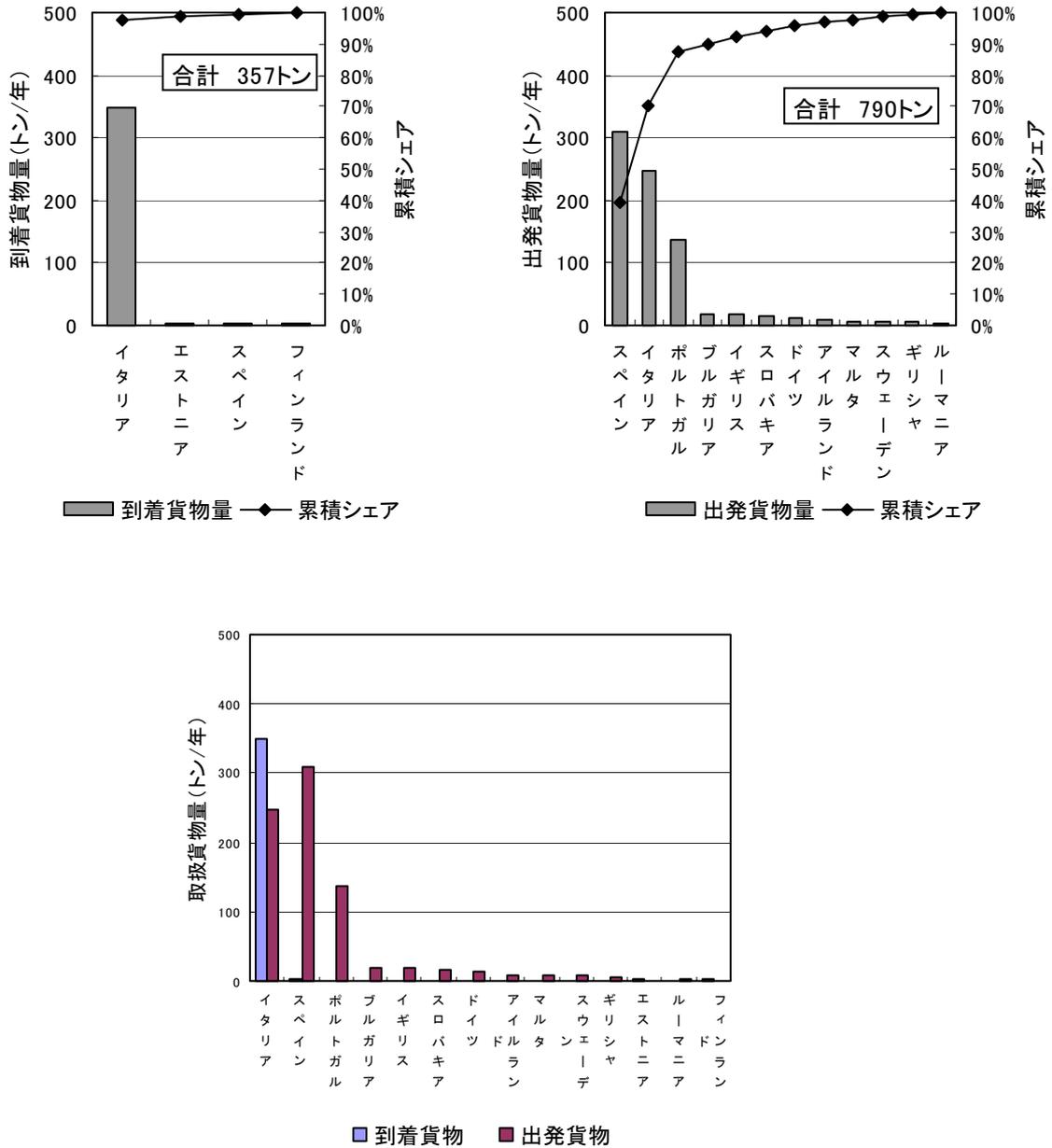


図 3-24 バトリー空港で取り扱う EU 域内貨物の相手国

EU 域外向け貨物量は、輸出貨物 2.4 万トン、輸入貨物 1.2 万トン、合計 3.6 万トンであり、日本の国際貨物と比べると、福岡空港（5.7 万トン）、小松空港（1.5 万トン）の中間に相当する取扱量となっている。

EU 域外向け貨物の主な相手地域は、輸出貨物及び輸入貨物ともにアフリカを相手とした貨物が 95%以上を占めている。

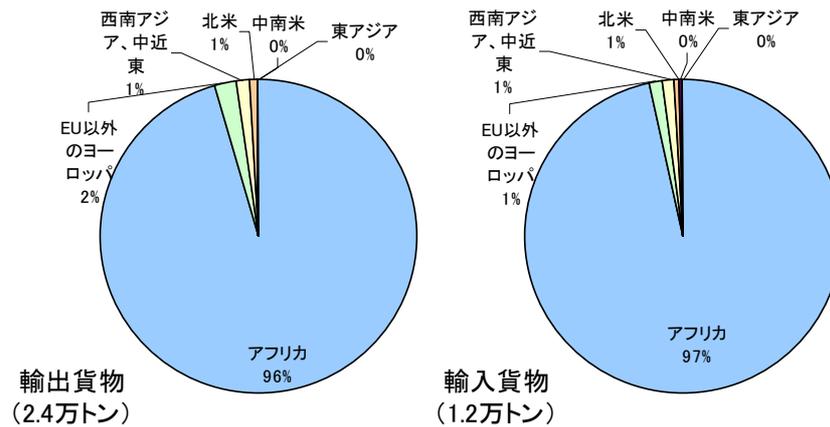


図 3-25 バトリー空港で取り扱う EU 域外貨物の相手地域

#### 4) リエージュ空港

##### (1) 地理的位置

ベルギーのリエージュ州の州都であるリエージュにあり、ベルギーの首都ブリュッセルの東方約 100km に位置し、ヨーロッパの主要都市であるアムステルダム（リエージュから直線距離で 190km）、パリ（同 280km）及びフランクフルト（同 230km）を結ぶ三角地域の中心に位置している。この三角地域内にはヨーロッパにおける貨物の約 2/3 が集中するとされている（図 3-26）。

リエージュ空港は高速道路に近接し、ヨーロッパ内主要都市にはトラックにより 1 日で到着できる位置にあり、TNT Express が欧州地域のハブとして利用している。



図 3-26 リエージュ空港の位置

資料) リエージュ空港 HP

## (2) 輸送実績

リエージュ空港における旅客及び貨物輸送実績は図 3-27 に示すとおりであり、旅客数及び貨物量ともに一時的な減少は見られたものの、10年間（1998年から2008年）の期間で見ると伸び率は旅客で2.3倍、貨物で3.2倍と急激に増加している。

特に貨物の伸びが大きく、2007年の実績はヨーロッパ内の空港の第8位に位置している。2008年には貨物取扱量が52万トンに達し、羽田空港国内線貨物（72万トン）の約70%、国内貨物第2位の新千歳空港国内線貨物（23万トン）の2.3倍に相当する。

運用時間及び税関対応時間ともに24時間となっている。

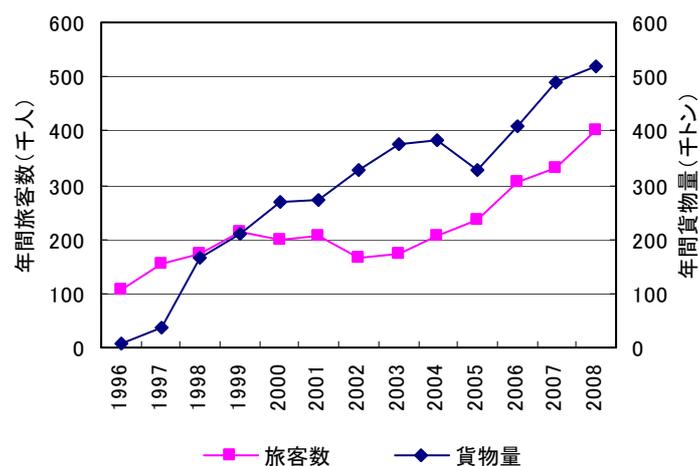


図 3-27 リエージュ空港における輸送実績

資料) リエージュ空港 HP 資料より作成

	Airport	Cargo tones
1	PARI, FRANCE	2,297,896
2	FRANKFURT, GERMANY	2,168,915
3	AMSTERDAM, NETHERLAND	1,651,385
4	LONDON, UK	1,395,905
5	LUXEMBOURG, LUXEMBOURG	856,741
6	BRUSSELS, BELGIUM	747,434
7	COLOGNE, GERMANY,	710,244
8	LIEGE, BELGIUM	489,746
9	MILAN, ITALY	486,667
10	COPENHAGEN, DENMARK	395,506

資料) ACI data 2007.

### (3) 施設現況

リエージュ空港は2本の滑走路を有し、その延長は3,287m及び2,340mである。また、旅客及び貨物取扱施設の概要は表3-5に示すとおりとなっている。

旅客取扱施設は、2005年4月に年間取扱容量100万人の新旅客ターミナルビルが完成している。貨物取扱施設については、処理能力が50万トンであり、取扱実績が処理能力に達しようとしている。

表 3-5 リエージュ空港の施設現況

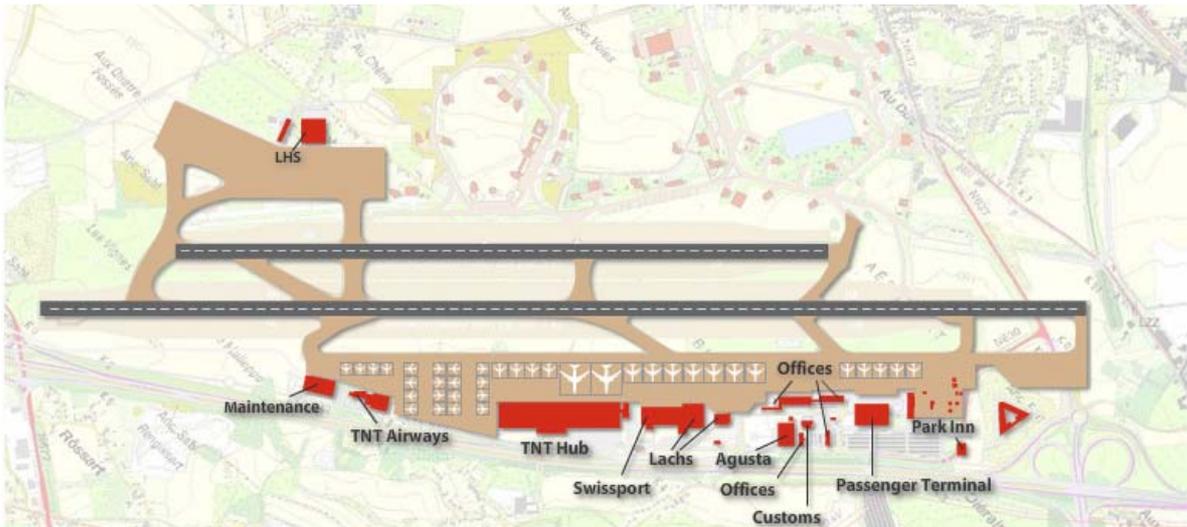
	施設の規模	備考
運用時間	24時間	税関も24時間対応
滑走路	長さ:3,287m、ILSカテゴリ II	B747-400に対応
	長さ:2,340m、ILSカテゴリ I	
エプロン	B747-400:4スポット	
旅客施設	処理能力:年間100万人	
	ゲート:3箇所	
	駐車場:短時間用-1,070台、長時間用-750台	
貨物施設	処理能力:年間50万トン	
	フレーター用スポット:7スポット(B747対応)	
	貨物上屋:32,000m <sup>2</sup>	



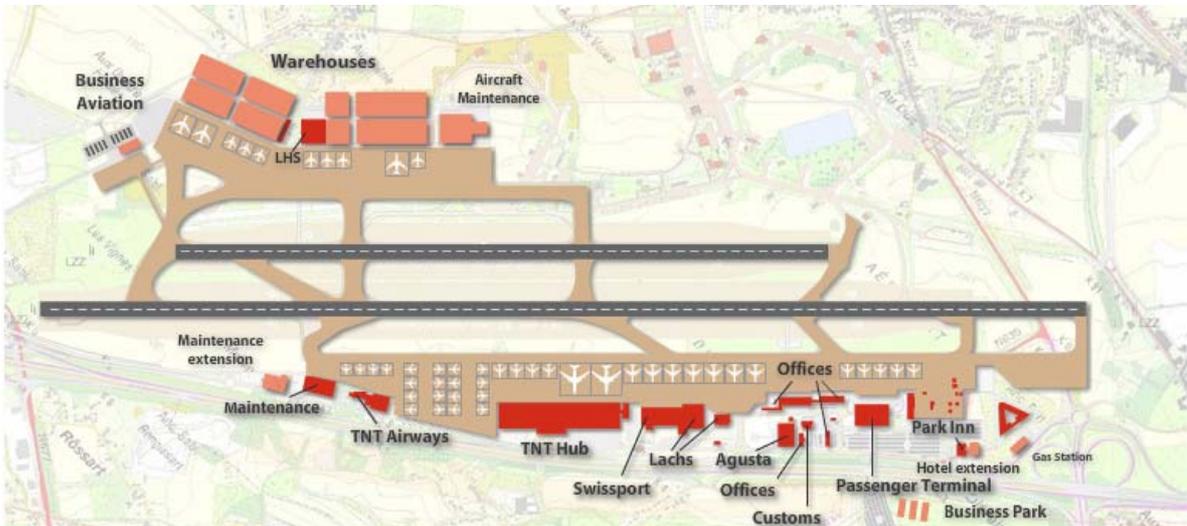
図 3-28 リエージュ空港全景

資料) リエージュ空港 HP

■現状(2008年)



■将来計画(2011~2015年)



■将来計画(2017~2021年)

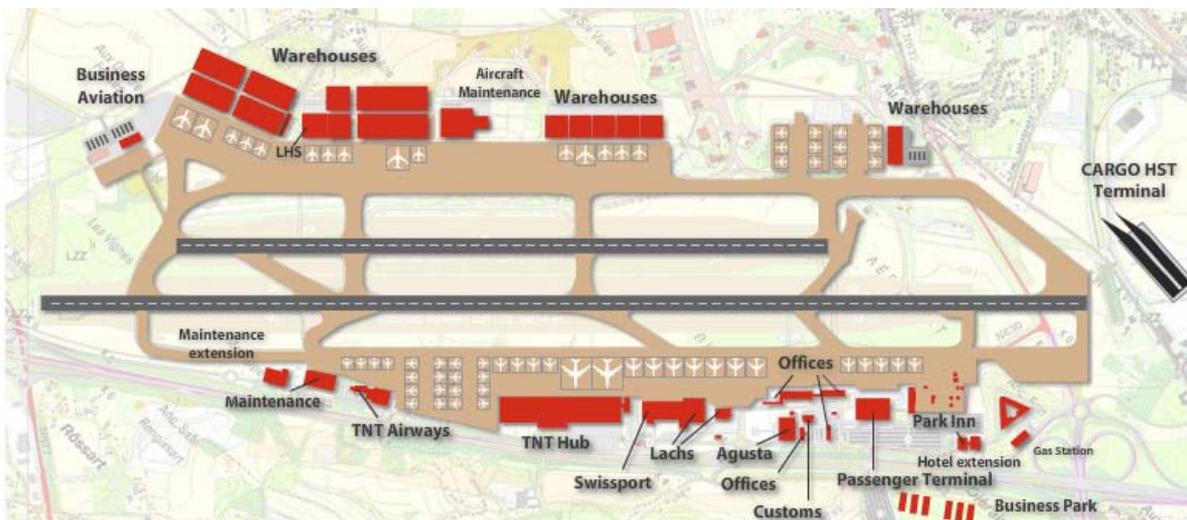


図 3-29 リエージュ空港の施設配置(現状及び将来計画)

(4) 取扱貨物の輸送先・輸送元の状況

EU 域内向け貨物量は、到着貨物 9.4 万トン、出発貨物 11.9 万トン、合計 21.3 万トンであり、EU 域内向け貨物を日本で言う国内貨物と見ると、新千歳空港（23 万トン）、福岡空港（21 万トン）に相当する取扱量となっている。

EU 域内向け貨物の主な相手国は、イギリス、イタリア、スウェーデン、フランス、ドイツ、スペインであり、この 6 カ国で EU 域内向け貨物の約 80%を占めている。

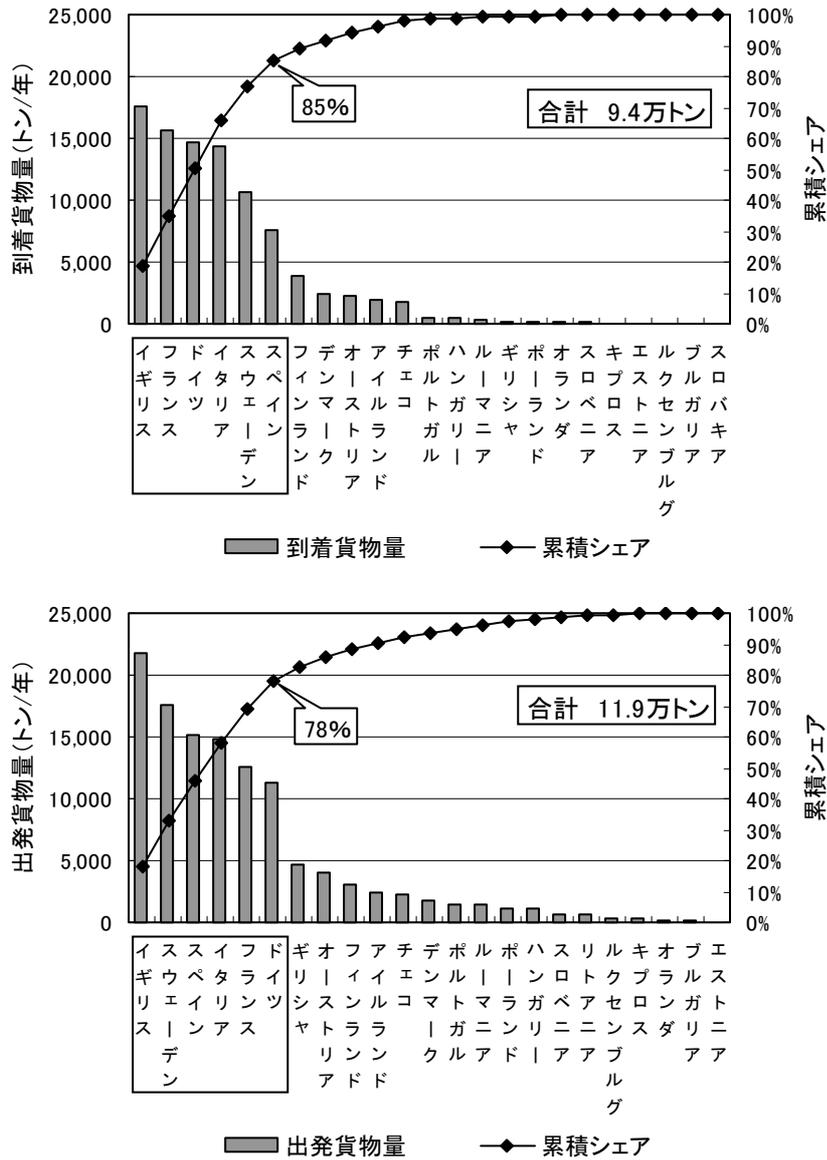


図 3-30 リエージュ空港で取り扱う EU 域内貨物の相手国 (1)

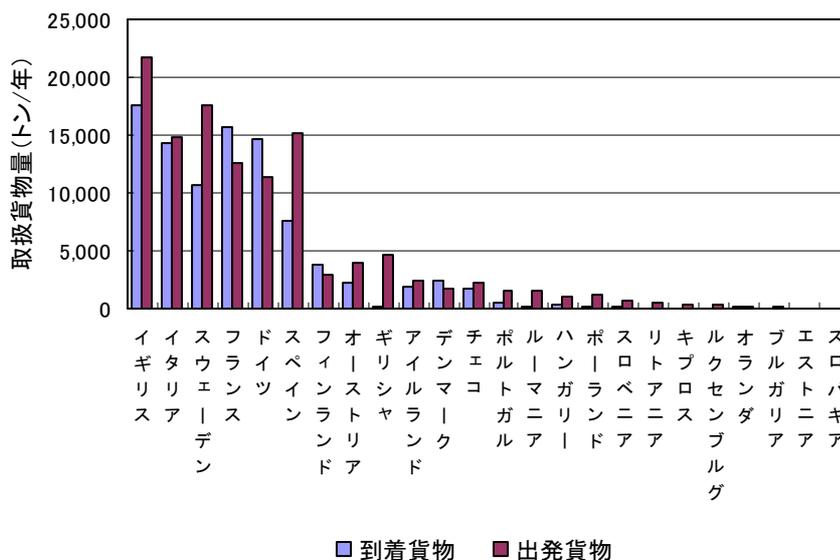


図 3-31 リエージュ空港で取り扱う EU 域内貨物の相手国 (2)

EU 域外向け貨物量は、輸出貨物 12.9 万トン、輸入貨物 14.7 万トン、合計 27.6 万トンであり、EU 域外向け貨物を日本で言う国際貨物と見ると、中部国際空港 (21 万トン) に相当する取扱量となっている。

EU 域外向け貨物の主な相手地域は、輸出貨物では中近東向けが多く約 70%を占めている。輸入貨物では北米からの貨物が 44%、中近東からの貨物が 35%となっており、中近東を相手とした輸出入貨物が多い状況である。

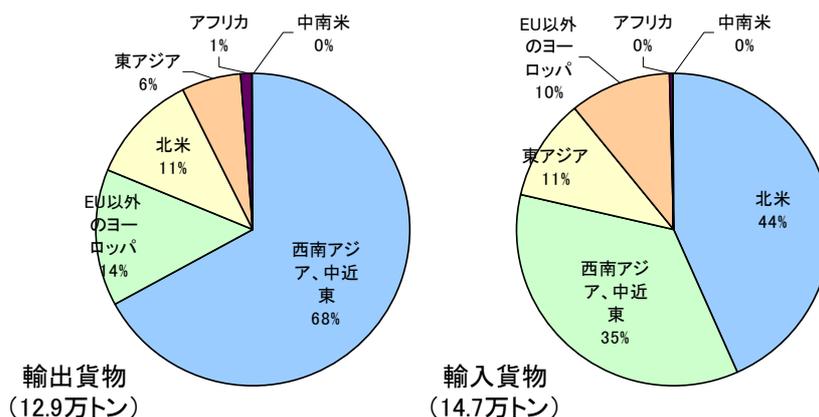


図 3-32 リエージュ空港で取り扱う EU 域外貨物の相手地域

## 4. 戦略的活用モデルの検討

### 1) 地方空港における利活用方法の特徴

以下では、「3. 地方空港抽出調査」及び「4. 海外空港事例調査」より、国内外において、物流面において活用されている地方空港の利活用方法の特徴を以下のとおり整理した。

#### (1) 国際貨物の中継拠点としての活用

那覇空港や福岡空港等、九州地域の各空港は、アジア地域に近いといった地理的環境にある。

那覇空港は、周辺への騒音の影響が少ないことから 24 時間利用することが可能であり、大手航空会社は、アジア各都市へ 4 時間以内といった那覇空港の優位性と深夜利用可能といった特性、充実した国内路線ネットワークを活用したハブ構想を進めているといった特徴がある。この構想では、日本とアジアの各都市から集積した貨物を、沖縄に集約、効率的に積み替えた上で、アジアやその他海外地域へ輸送するといったものであり、沖縄県との協力体制で進められている。

また、福岡空港は、周辺地域への騒音の影響により 24 時間利用することができないものの、那覇空港同様に充実した国内路線ネットワークを有しており、近接する博多港からの韓国や中国との RORO 船輸送や JR 貨物による鉄道輸送など 複数の輸送モードを組み合わせた利用が可能な環境にあるといった特徴がある。

イギリスのプレストウィック空港は、北米に近いといった特性から、フレーター航空会社が北米～EU 間の中継拠点として利用しており、ANA の沖縄ハブ構想に近い利用形態であると考えられる。

このように 航空会社が地理的な優位性を活かし、ハブ空港として活用する計画や他の交通輸送モードとの連携による活用されているといった特徴から、地方空港を活用したモデルの一つとして、国際貨物の中継拠点としての利活用方策が想定される。

#### (2) 大都市圏拠点空港の補完機能

日本全体の国際航空貨物の大部分が国際拠点空港に集中している状況の中で、小松空港は、地方空港でありながら国際貨物量の方が国内貨物量より多いといった特徴がある。これは、大都市圏、特に 成田国際空港での発着枠の制約により、新規航空会社の参入が困難な状況が続いており、地方空港の施設使用料などのメリット等に着眼した 海外航空会社が、全国的に不足する欧州方面の路線を小松空港で開設したことにより、特定方面に関する貨物が 関東・中部・関西等の大都市圏から集まっているといった特徴がある。以前、仙台空港でも同様に、成田国際空港への参入が難しいことやより効率的な輸出へのニーズにより海外航空会社による成田国際空港の代替貨物路線が開設された時期があった。

また、九州地域の拠点空港である福岡空港が 24 時間利用できない状況を背景に、荷主やフォワーダーの深夜早朝便を活用したサービスへのニーズと航空会社の戦略が合致した結果として、佐賀空港にて深夜早朝便の運航が行われている。

大都市拠点空港の混雑を緩和するための機能分担といった観点でみると、フランスでは大都市圏複数空港の機能分担<sup>1</sup>が行われており、国際貨物についてバトリー空港が都市圏空港の機能を分担しているといった特徴がある。

このように大都市拠点空港や地域拠点空港に不足する機能を確保することにより、複数の大都市圏や地域の広域な範囲より貨物を集めているといった特徴から、地方空港を活用したモデルの一つとして、拠点空港の補完的機能としての利活用方策が想定される。

### (3) 国内流通拠点としての活用

佐賀空港や北九州空港、神戸空港<sup>2</sup>は、荷送り地、荷受地が自県以外である割合が高く、近隣空港も含んだ地域ブロックの広範囲を後背圏としているといった特徴がある。この他に佐賀空港や北九州空港の特徴として、荷主やフォワーダーが求める深夜時間帯の利用ニーズに対して航空会社が深夜貨物便を運航していることがあげられ、緊急性の高い機械部品や通販商品、宅配貨物等、BtoB、BtoC 貨物が多く利用している。特に、首都圏～九州地域間の宅配貨物については、これまで翌日午前中の配達が行えない地域があり、この深夜便の就航によりヤマト運輸や佐川急便が翌日午前中の配達サービスを開始したことも、後背圏の広がりにつながっている。

また、佐賀空港は、九州自動車道と大分自動車道、長崎自動車道が交差する鳥栖 JCT に近く、陸上の配送ネットワークを活用した集荷・配送といった面で優位な位置に立地している。鳥栖 JCT 付近には、鳥栖トラックターミナルがあり陸上通過拠点としてのインフラ環境が整っていることも特徴として挙げられる。

北九州空港についても、空港対岸に東九州自動車道の苅田北九州空港 IC 整備されたことにより、高速道路ネットワークを利用しやすい環境が整っている。このような高速道路へのアクセス環境は、企業が立地する上での判断材料でもあり、大手通販会社も北九州空港の対岸に大型流通拠点施設を整備するなど道路ネットワークと空港を企業戦略として活用する動きも見られている。

また、イギリスのイーストミッドランド空港は、EU 域内向けの貨物を多く取り扱っているといった特徴がある。ロンドンやマンチェスターといった大都市圏への高速道路アクセスが良好な環境から陸上輸送モードとの連携による輸送が行われており、EU 圏を1つの経済圏域としてみると、イギリスから域内の流通拠点的な利用がされていると考えられる。

このように深夜便の利用や流通産業による活用、陸上輸送モードとの連携が可能な環境といった特徴から、地方空港を活用したモデルの一つとして、地域の国内流通拠点としての利活用方策が想定される。

<sup>1</sup> シャルル・ドゴール空港は長距離国際便、オルリー空港は国内線及び近距離国際線といった棲み分けを行うために都心部に近いオルリー空港に対して、便数の規制を設けるなどの需要マネジメント政策を行っている。

<sup>2</sup> 神戸空港は、関西 3 空港の近接地域であり、後背圏に北海道、沖縄向けの大きな需要に対して伊丹空港より西側の需要を受け持っていることにより、他県からの貨物が多いと考えられる。



#### (4) 地域産品の取扱に関する活用

新千歳空港や旭川空港、長崎空港では、発送品目として地元一次産品の割合が多く、旅客便ネットワークを活用し、地域農水畜産品を全国、大都市圏に輸送しているといった特徴がある。

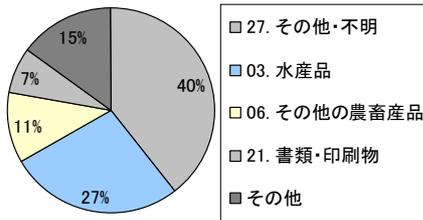
新千歳空港の特徴として、佐賀空港や北九州空港同様に、航空会社が深夜貨物便を運航していることがあげられ、宅配貨物や生鮮食料品等の貨物が多く利用している。特に、宅配貨物については、首都圏～九州地域と同様に深夜貨物便の就航が、翌日午前中の配達地域の拡大に貢献している。

また、北海道とアジア地域間の物流が活発化し、アジア地域で北海道産の農水産品のブランド化が進んでいるが、航空輸送を利用している北海道産水産物は、国内他地域にいったん輸送された後に海外に輸出されており、直接輸出に対応できていない状況がある。これを改善するため、国際物流ネットワークの強化をはじめとした物流戦略が推進されている。

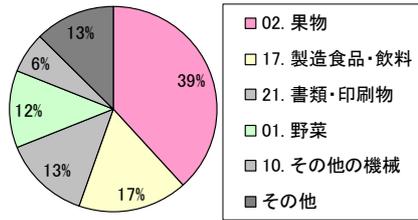
さらに、長崎県や福岡県等の他地域でも、生鮮野菜や鮮魚輸出等、地元産業ビジネス拡大のために航空輸送を活用する取り組みを行っている。

このように地域一次産品の輸送での利用や旅客便ネットワークの活用といった特徴から、地方空港を活用したモデルの一つとして、地域産業振興の拠点としての利活用方策が想定される。

#### ■新千歳空港

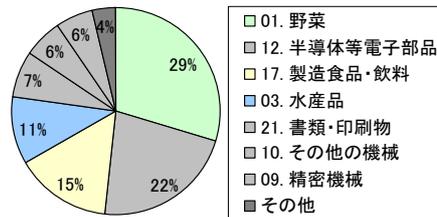


#### ■旭川空港



輸送品目	最終着空港	重量(kg)
02. 果物	24東京国際	1,751
17. 製造食品・飲料	24東京国際	135
	40中部国際	7
	41大阪国際	38
	54広島	5
	58高松	13
	61福岡	583
01. 野菜	24東京国際	313
	41大阪国際	190
	42関西国際	10
	61福岡	48
総計		3,094

#### ■長崎空港



輸送品目	最終着空港	重量(kg)
01. 野菜	24東京国際	4,357
	25成田国際	464
	41大阪国際	324
17. 製造食品・飲料	01新千歳	48
	03函館	2
	07帯広	4
	15青森	4
	19秋田	4
	24東京国際	2,485
	40中部国際	9
	41大阪国際	36
	58高松	2
	60高知	2
03. 水産品	01新千歳	55
	03函館	35
	24東京国際	862
	40中部国際	251
	41大阪国際	621
59松山	43	
総計		9,608

出典：H19 航空貨物流動実態調査

図 4-3 新千歳空港、旭川空港、長崎空港の取扱品目

## (5) インテグレーターの輸送拠点としての活用

海外調査では、インテグレーターが地方空港を拠点として活用している状況が見受けられた。イギリスのイーストミッドランド空港では、DHL がカーゴウエスト地区を開発し拠点として活用している他、ベルギーのリエージュ空港でも同様に TNT が欧州地域のハブとして利用している。

日本国内では、インテグレーターは成田国際空港等の国際拠点空港を拠点としているが、地方空港の活用方策の一つとして、インテグレーターの輸送拠点としての活用もあり得る。

なお、インテグレーターがどのような戦略で拠点を定めているか等について今後研究調査を行う必要があり、本調査では以下の地方空港の戦略的活用モデルの検討対象とはしていない。

## (6) 戦略的活用モデルの設定

以上のように、国内地方空港における特徴的な利用状況とその背景等を抽出・整理し、取扱貨物や後背圏の状況、空港の保有機能、フォワーダー等の輸送体制等の観点で、分類・集約を図り、活用方法の類型化を行った。これは国内空港の物流活性化に資するモデルケースの一つの形であるといえる。よって、これらの類型化した活用方法を、地方空港の物流活性化に係る「戦略的活用モデル」として設定した。

「戦略的活用モデル」としては、以下に示すように、「国際中継拠点型」「大都市圏需要補完型」「国内流通拠点型」「地域産業振興拠点型」の4つが考えられる。これは空港毎に1つのモデルのみ適用されるものではなく、後背圏や空港機能のポテンシャルに応じて、複数のモデルが適用可能な場合もあり得る。

現時点において物流面で十分に活用されていない地方空港においては、この「戦略的活用モデル」を参考とし、それぞれの空港の特性に応じて、今後進むべき方向の設定や要因分析を行った上で、物流活性化のための空港利活用方策を検討していくことが望まれる。

分類	機能
①国際中継拠点型	アジアとの地理的優位性を活用し、日本国内とアジア都市間の中継拠点としての機能
②大都市圏需要補完型	大都市空港の運航制約等に対する補完や大都市圏空港の有効利用の観点から大都市圏向けの需要の一部を分担する機能
③国内流通拠点型	地域の中心的位置に立地し、地域で発生集中する貨物を集め一括して航空機により遠隔地に輸送する機能
④地域産業振興拠点型	旅客便ネットワークを活用し、地域産品を全国に出荷し地域産業の振興に寄与する機能

## 2) 地方空港の戦略的活用モデルの検討

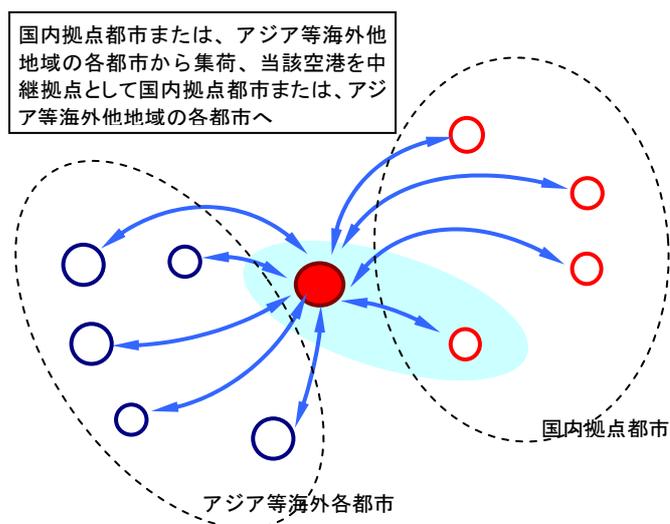
地方空港における各々の「戦略的活用モデル」について、一般的な活用状況を想定した「モデルの内容」を整理し、モデルの実現の背景として想定される「活用のための要因」、またこのモデルの実現のために有効であると考えられる「支援方策の例」について検討を行った。

### (1) 国際中継拠点型

#### ① モデルの内容

当該モデルは、海外都市や国内拠点都市との地理的優位性を活かして、国内全域またはアジア等海外より国際貨物を集め、国内全域またはアジア等海外に発送する国際中継拠点として活用していくものである。

そのためには、国際中継拠点型の空港として、より多くの貨物に迅速な対応が可能であることが必要であり、より付加価値の高いサービスを提供するといった視点より流通加工施設を併設整備することや、複数の輸送モードと航空輸送の連携による輸送システムを確立すること等により、戦略的に国際中継拠点としての機能を高めていくことが、空港の活用に繋がると考えたものである。



#### ② 活用のための要因

以下では、国際中継拠点型として活用していくための要因を整理した。

- 集約のための路線ネットワークがある
- 深夜時間帯の利用が可能である
- 運航が安定している
- 貨物ターミナルとして活用できる十分な用地がある
- 他の輸送モードとの連携が可能である
- 通関、検疫等に対応できる

等

## ■ 集約のための路線ネットワークがある

国際中継拠点型として、国内全域または地域全域より貨物を集荷するためには、ユーザーのニーズに対応した、国内および海外地域の拠点都市と結ばれた航空ネットワークが必要となる。また、運航頻度や運航時間帯等の設定も重要な要因となってくる。

## ■ 深夜時間帯の利用

国際中継拠点型として、国内全域または地域全域より貨物を集荷し、海外向に貨物を発送する、あるいは、海外からの貨物を当該空港において組み替え国内全域または地域全域に発送するためには、様々な時間帯の利用ニーズに対応可能であることが望ましく、深夜・早朝時間帯の利用が可能であることで、よりスピードを求める貨物にも対応できる環境となる。

## ■ 安定した運航

空港のハブ機能は、当該空港を利用する多くの貨物便が同時に運航するといった一つの大きなシステムとして機能するため、欠航の可能性が小さく、安定した運航が可能なのが重要である。

## ■ 貨物ターミナルの拡張性

国際貨物の中継拠点として活用する場合、これまで以上の貨物需要に対応可能な施設を必要とする場合があり、取扱貨物の特性や需要に応じて施設を拡張できる用地が十分確保されている必要がある。特に、那覇空港のようにアジアでのハブ空港として活用する場合は、貨物の仕分け・積み替えを効率的に行える施設整備を可能とするための空港用地が十分確保されていることが必要である。また、施設の拡張にあたっては、フォワーダー等ユーザーの利用ニーズに柔軟に対応できることも必要となる。

## ■ 他の輸送モードとの連携が可能である

国際中継拠点として活用していくためには、多様な輸送時間、輸送コストに対応していくことが必要となる。荷主は、サプライチェーンの中でトータルコストの最適化を行っており、製品ライフサイクルに応じた輸送モードの使い分けを行っているため、複数の輸送モードとの連携が可能な環境が整っていることが望ましい。

## ■ 通関・検疫等への対応

国際貨物を取り扱うためには、当該空港に通関、検疫等の機能が整備されていることが必要である。これにより、関係官庁の出張対応では設定しにくかった休日・深夜等の時間帯等にも利用者のニーズに合わせて柔軟なダイヤ設定が可能であり、結果として、輸送時間の短縮を実現することが可能となる。

### ③ 支援方策の例

- 市場調査
  - 保税地域の拡大
  - 複合一貫輸送確立検証支援
  - 通関及び検疫等対応時間の拡大と手続きに要する時間の短縮
  - 空港利用時間の拡大
  - コードシェア便による海外航空会社の活用
- 等

#### ■ 市場調査

国際中継拠点として活用するための、ユーザー（航空会社、フォワーダー、荷主）それぞれの視点による利用意向について検討する必要がある。

- ・ 仕出地・仕向地の多角的な利用ニーズと就航による効果分析
- ・ 複合輸送モードを利用した輸送ニーズと活用による効果分析

#### ■ 保税地域の拡大

フリートレードゾーンや総合保税区域などの制度適用により、国際中継拠点としての付加価値を高めることが考えられる。このような総合保税地域において VMI 物流施設や流通加工施設等の高付加価値機能を導入することにより、グローバル展開する製造業を中心とした国際競争力の強化や地域産業の活性化に繋がることも期待できる。このような観点より、総合保税区域の適用や高付加価値機能の導入に関するニーズや導入の効果等の検討を支援していくことが考えられる。

#### ■ 複合一貫輸送確立検証支援

多様な輸送モードを荷主やフォワーダーに提供することが、国際中継拠点としての活用に繋がると考えられる。このような観点より、当該空港での交通インフラ環境を勘案した複合一貫輸送に関するユーザーのニーズを把握することや、また、新たな物流モデルの開発が空港の活性化に繋がると考えられる。

- ・ SEA&AIR の実現に向けた社会実験

#### ■ 通関及び検疫等対応時間の拡大と手続きに要する時間の短縮

- ・ AEO 制度活用による物流効率化の検証

#### ■ 空港利用時間の拡大

国際中継拠点としての付加価値を高めるために、空港利用時間の拡大が考えられるが、そのために必要となる検討や効果の分析等についての支援が考えられる。

- ・ 貨物ハンドリング等の業務環境整備の支援
- ・ 深夜便の運航・試験飛行計画の立案 等

## ■ コードシェア便による海外航空会社の活用

近年機材の小型化により貨物スペースの減少が課題となっている場合があり、国際中継拠点として、一定の貨物スペースを確保するための方策として、海外航空会社の貨物スペースの活用が考えられる。地方空港だけでは、十分な物量の確保が困難な場合でも、大都市拠点空港や海外ハブとの接続により、スペースを埋めることなどが考えられる。

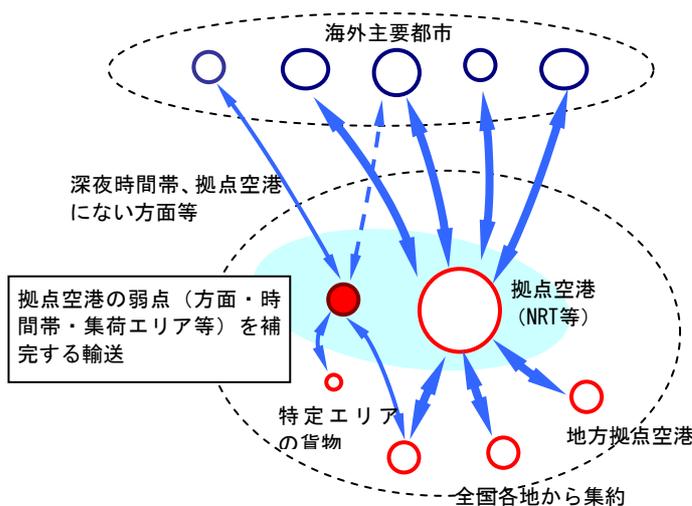
- ・ コードシェア便によるバウンド運航計画
- ・ 特性方面向け貨物のマッチング検討

## (2) 大都市圏需要補完型

### ① モデルの内容

当該モデルは、大都市圏に近接するか、複数の大都市圏に対して重心的な地理的位置にあり、大都市圏で発生集中する貨物を取り扱うことによって効果的・効率的な国際貨物輸送により活用するものである。

そのためには、需要の取り込みという面で有利となることを検証する必要があり、その優位性を検証し、また確保していくことが、フレーター航空会社の誘致につながり、大都市圏空港でユーザーが求める特定時間帯や特定方面への不足する貨物スペースを提供することで、空港の活用に繋げると考えたものである。



### ② 活用のための要因

以下では、大都市圏需要補完型として活用していくための要因を整理した。

- 大都市圏空港でユーザーが求める特定時間帯や特定方面の貨物スペースが不足している
  - 大都市拠点空港に比べ輸送時間や費用面で優位性がある
  - フレーター航空会社の就航
  - 複数の大都市圏へ短時間でアクセスできる
  - 通関、検疫等に対応できる
- 等

#### ■ 大都市圏空港でユーザーが求める特定時間帯や特定方面の貨物スペースが不足している

大都市圏空港の補完的な活用を行っていくために、大都市圏空港で不足している貨物スペース(需要)を見極めていく必要がある。そのためにもフォワーダーや荷主等との情報の共有化を図り、戦略的な補完機能を確保していく必要がある。

#### ■ 大都市圏空港に比べ輸送時間や費用面で優位性がある

取扱貨物の要求するリードタイムと輸送サービスに対するコストを考慮した場合に、当該モデルが優位となる品目、仕向国・仕出国を見極める必要がある。また、深夜運航ができない地方空港においては空港の利用時間内での発着スケジュールによっても大都市圏空港での発着

に比較して優位となる仕向国・仕出国を見極める必要がある。また、貨物上屋利用料や輸送費用等を含めたトータルコストを低く設定することも重要となる。

#### ■ フレーター航空会社の就航

国際航空輸送を行う場合は、一定の輸送スペースの確保が必要であり、フレーター航空会社の就航が求められる。地域として様々な角度より市場分析を行い、フレーター便のチャーター誘致の取り組みから始める必要がある。また、旅客便の就航方面のニーズと貨物便の就航方面のニーズがマッチする場合、旅客便のベリースペースを活用した補完機能も考えられ、国際旅客誘致活動との連携なども視野に検討する必要がある。

#### ■ 複数の大都市圏へ短時間でアクセスできる

高速道路を利用し、大都市圏と空港間の輸送時間を極力短縮するとともに、空港と高速道路インターチェンジ間のアクセス性の向上を図ることが必要となる。

#### ■ 通関、検疫等に対応できる

国際貨物を取り扱うためには、当該空港に通関、検疫の機能が整備される必要があり、整備によってさらに輸送時間の短縮を実現することが可能となる。

### ③ 支援方策の例

○市場調査	
○共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援	
○航空貨物取扱い諸料金割引社会実験	
○航空会社誘致支援	
○地上ハンドリング体制構築支援	等

#### ■ 市場調査

大都市圏空港の補完機能として活用するための、ユーザー（フォワーダー、荷主）それぞれの視点による利用意向について検討する必要がある。

- ・ 特定方面、時間帯等の利用ニーズと就航による効果分析

#### ■ 共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援

大都市圏からの需要の取り込みを行うために、多くの荷主やフォワーダーに利用してもらいやすい環境を整備していくことが必要である。この様な観点より、空港まで、空港からの輸送ルートの効率化に関する支援等が考えられる。

- ・ 共同集荷・共同配送社会実験
- ・ 大都市圏荷主向け貨物スペース情報提供システム構築検討

### ■ 航空貨物取扱い諸料金割引社会実験

コスト面において航空貨物の利用促進を図るために、貨物施設使用料、貨物のハンドリング取扱料などの一定期間の割引を助成し、施設運営など供給面でのバランスと貨物集積の検証を行うための社会実験などの計画・実行に関する支援が考えられる。

### ■ 航空会社誘致支援

当該モデルでは、大都市圏補完機能としての貨物スペースを確保することが前提となるため、フレーター航空会社等の誘致に向けた取り組みに関するプロジェクトの支援が考えられる。

- ・ チャーター便トライアル
- ・ コードシェア便によるバウンド運航計画

### ■ 地上ハンドリング体制構築支援

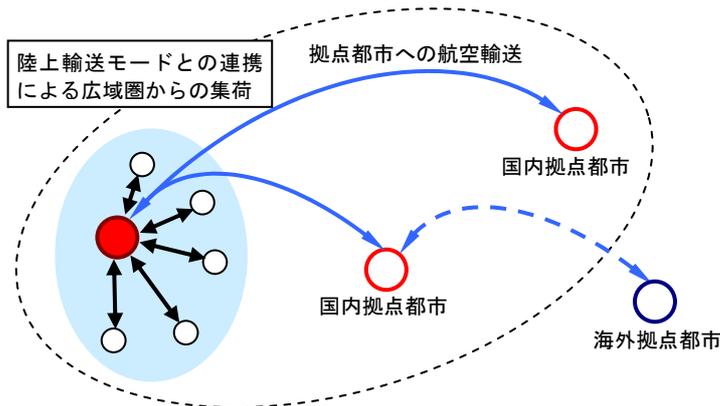
大都市圏補完機能として一定(従来以上)の貨物量を扱うためには、貨物上屋等の施設の他、GSE 機材やハンドリング体制などを整備する必要があり、貨物ハンドリング等の業務環境整備の支援が考えられる。

### (3) 国内流通拠点型

#### ① モデルの内容

当該モデルは、近隣空港も含んだ地域ブロックの広範囲を後背圏とした流通拠点として活用していくものである。

そのためには、物流企業との連携により地域ブロック一円に対する広域集荷・配送ネットワークを整備し、陸上輸送モードと航空輸送の連携による輸送システムを確立することや、流通関連産業を空港周辺へ戦略的に誘致することにより地域ブロックの国内流通拠点としての機能を高めていくことが、空港の活用に繋がると考えたものである。



#### ② 活用のための要因

以下では、国内流通拠点として活用していくための要因を整理した。

- 近接空港と後背圏を分担できる規模の需要がある
  - 深夜時間帯が利用可能であり、近接する空港に同条件がない
  - 空港ターミナルが高速道路 IC や JCT に近く、高速道路網を効率的に活用できる
  - 流通拠点としてのインフラが整備されている
  - 旅客便ネットワークが活用できる
- 等

#### ■ 後背圏における需要

地域ブロックにおける国内流通拠点として活用していくために、地域拠点空港等、地域ブロック内の他空港との勢力圏を分担できるだけの需要が見込めることが必要である。

勢力圏における産業の状況や他の地域ブロックとの流通状況、道路ネットワークの状況等を考慮し、需要の見極めや新たな産業誘致による需要の創造などを行う必要がある。

#### ■ 深夜時間帯の利用

地域拠点空港以外で、地域一円からの需要を集めるためには、荷主のニーズに応じた深夜・早朝時間帯等の時間帯に航空便が運航され、地域拠点空港で対応できないニーズに応えることが必要である。

## ■ 高速道路ネットワーク利用環境

効果的な輸配送システムを構築していくためには、できる限り広域から短時間で集荷・配送できることが必要となる。そのためには、広域に渡って高速道路網が整備され、かつ空港が高速道路ICやJCTの近傍に位置することにより高速道路網を効率的に利用できる環境が整っていることが望ましい。

## ■ 物流拠点インフラ環境

航空輸送を活用していくためには、陸上輸送との有機的な連携が不可欠であり、道路ネットワークに加えて、トラックターミナルやトラック事業者の荷捌施設等の陸上通過型物流拠点が空港周辺に存在していることや、新たに物流拠点機能を空港周辺に整備していくことが必要である。

## ■ 旅客便の活用

フレーター便が就航するためには、まとまった貨物需要が必要となるが、安定した貨物需要が定着するまで旅客便のベリースペースを活用した運航について検討することも必要である。新千歳空港や佐賀空港では、深夜貨物便の就航に際して、旅客便のベリースペースを活用した輸送からスタートしており、深夜時間帯に利用されない機材の活用といった観点での実績もある。

### ③ 支援方策の例

○共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援

○航空貨物取扱い諸料金割引社会実験

○空港利用時間の拡大

○流通関連産業誘致(企業立地支援)

等

## ■ 共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援

国内流通拠点として、多くの荷主やフォワーダーに利用してもらいやすい環境を整備していくことが必要である。大手フォワーダーや大手荷主は、アウトソーシングにより集荷・配送ルートの効率化を図っている場合が多いが、中規模、小規模企業の場合、共同化に関する情報の不足等により実現に至らない場合が多いと考えられる。この様な観点より、保管や輸配送の効率化に関する支援が考えられる。

- ・ 共同保管社会実験（共同物流センターでの保管、仕分等の共同化）
- ・ 共同集荷・共同配送社会実験
- ・ 貨物マッチング検討（小口貨物の混載化や荷主向け貨物情報提供システム構築検討）

## ■ 航空貨物取扱い諸料金割引社会実験

コスト面において航空貨物の利用促進を図るために、貨物施設使用料、貨物のハンドリング取扱料などの一定期間の割引を助成し、施設運営など供給面でのバランスと貨物集積の検証を

行うための社会実験などの計画・実行に関する支援が考えられる。

#### ■ 空港利用時間の拡大

国内流通拠点としての付加価値を高めるために、空港利用時間の拡大が考えられるが、そのために必要となる検討や効果の分析等についての支援が考えられる。

- ・ 深夜貨物便の利用ニーズと就航による効果分析
- ・ 貨物ハンドリング等の業務環境整備の支援
- ・ 深夜便の運航・試験飛行計画の立案 等

#### ■ 流通関連産業誘致(企業立地支援)

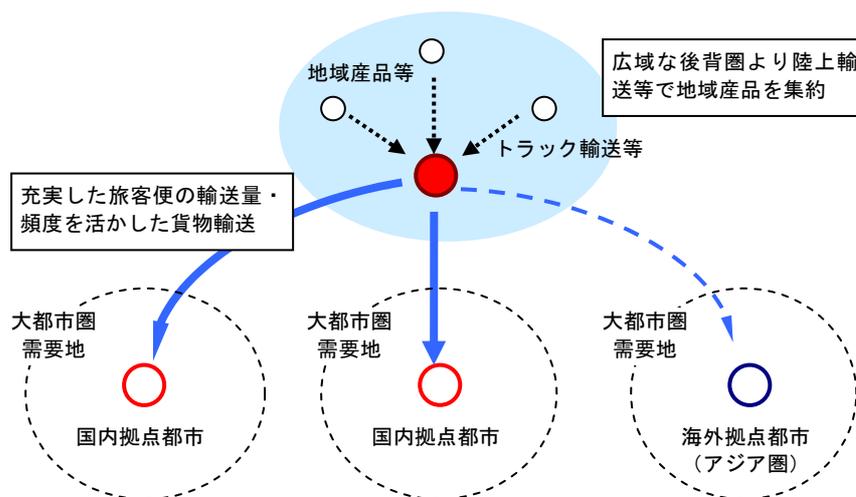
流通産業により空港とその他既存の物流基盤を合わせて活用されることにより、地域の振興に繋がると考えられ、流通産業の誘致に向けた取り組みとして税制面での優遇とその効果の分析等についての支援が考えられる。

#### (4) 地域産業振興拠点型

##### ① モデルの内容

当該モデルは、国内および国際旅客便のネットワークを活用して地域産品を全国に、あるいは、海外方面に輸出する等、地域産業振興の拠点として活用していくものである。

そのためには、地域産業振興の拠点として、後背圏の一次産品の販路拡大のニーズに対応できるサービスを提供できることが必要であり、そのために必要な航空ネットワーク、空港施設、受け入れ体制等を整えていくことにより、地域ブロックの産業拠点としての機能を高めていくことが、空港の活用に繋がると考えたものである。



##### ② 活用のための要因

以下では、地域産業振興拠点型として活用していくための要因を整理した。

- 後背圏の一次産業で販路の拡大のニーズがある
  - 他の輸送モードに比べ、優位性の高い方面への路線の活用
  - 深夜においても航空機の発着が可能である
  - 鮮度を保つための効率的な輸送システム
  - 一次産品取扱のための施設確保への対応
- 等

##### ■ 後背圏の一次産業で販路の拡大のニーズ

地域の農水産業等で販路拡大等、新たなビジネスモデルの検討を行っている場合、地域産業振興の拠点として空港を活用することが考えられる。近年では、一次産業の振興策として、アジア等の海外市場への展開を検討している地域が多く、生産者と産業振興を担当する行政、航空行政が連携した取り組みを行っていく必要がある。

##### ■ 他の輸送モードに比べ、優位性の高い方面への路線の活用

国内の一次産業市場を対象とする場合、トラック等の他の輸送モードに比べ、航空の高コストであるという輸送デメリットを超える速達性のメリットが発揮できる地域、都市への路線を

活用する必要がある。現状の国内貨物輸送における航空シェアは、他の輸送モードに比べ低水準であるが、1000km以上の地域、都市がその目安として考えられる。

また、海外市場を対象と考える場合は、海上輸送に対して優位性が発揮できる利用を考える必要がある。

#### ■ 深夜時間帯の利用

生鮮品など大都市圏市場向けの輸送で活用する場合、市場での取引時間に応じた輸送ルートが確保できることが必要となる。陸上輸送モードとの競争力を確保するために、深夜時間でも航空輸送を利用できる環境であることが望ましい。

#### ■ 通関・検疫等を含めた効率的な輸送システムの構築

新たな取り組みとして生鮮品の輸出を検討していく場合、当該空港に通関、検疫等の機能が整備される必要がある。特に、鮮魚を輸出する場合などは、短時間で海外市場に輸出することが求められるため、集荷から積み込みまでの時間を極力短縮できる輸送システムを構築していく必要がある。

#### ■ 一次産品取扱のための施設確保への対応

一次産品を取り扱う場合、空港における一時的な産品の蔵置や輸送過程において、冷蔵施設など温度管理を行うための施設や設備を導入する必要がある。また、輸出入貨物を取り扱う場合、生鮮野菜等の輸出入では、植物検疫に関連する燻蒸施設等が必要となる。

販路開拓中より大規模な施設整備投資が難しい場合、簡易な温度管理施設の導入や周辺物流企業との連携なども含め検討していく必要がある。

### ③ 支援方策の例

○地域の一次産品の海外市場展開に関する支援

○共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援

○流通ルート確立検証支援

○チャーター便を活用した支援

等

#### ■ 地域の一次産品の海外市場展開に関する支援

ジェトロ等との協働による地域の生鮮品など一次産品の海外市場展開に関する支援として以下が考えられる。

- ・ 仕向地の市場調査
- ・ 香港や台湾での食品・飲料、ホテルレストランサービス等の見本市への出展支援
- ・ 海外展開プロジェクト立案支援
- ・ 海外企業とのマッチング、海外百貨店等を活用したテストマーケティング支援
- ・ 海外市場の商慣習や法的手続きなどに関するセミナー開催

#### ■ 共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援

航空輸送を活用した農畜産品等の流通コスト効率化を支援するといった観点より、その流通拠点や配送ルート等の共同化等に関する支援が考えられる。

- ・ 生産者、卸業者、小売業者、輸送業者が縦連携した共同化計画支援
- ・ 生産者の横連携による共同輸配送計画支援

#### ■ 流通ルート確立検証支援

農産品や水産品などの輸送コスト負担力を改善する観点より、航空輸送を活用した新たな流通ルートの確立支援などが考えられる。

- ・ 新たな流通ルート確立プロジェクト立案支援
- ・ 大都市圏市場（デパートや直販店など）向け流通ルート実証実験

#### ■ チャーター便を活用した支援

農水産品などでまとまった物量を確保し、付加価値の高い産品を仕向地に対して直行輸送するための取り組みとして、チャーター便を活用した輸出実証試験などが考えられる。

- ・ チャーター便トライアルによる農水産品の輸出実証試験
- ・ 農水産品と他品目の輸送マッチングや複数地点経由による貨物量確保に関する検討

分類	モデルの概要	活用のための要因	支援策
①国際中継拠点型	海外都市や国内拠点都市との地理的優位性を活かして、国内全域またはアジア等海外より国際貨物を集め、国内全域またはアジア等海外に発送する国際中継拠点として活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集約のための路線ネットワークがある</li> <li>・深夜時間帯の利用が可能である</li> <li>・運航が安定している</li> <li>・貨物ターミナルとして活用できる十分な用地がある</li> <li>・他の輸送モードとの連携が可能である</li> <li>・通関、検疫等に対応できる 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市場調査</li> <li>・保税地域の拡大</li> <li>・複合一貫輸送確立検証支援</li> <li>・通関及び検疫等対応時間の拡大と手続きに要する時間の短縮</li> <li>・空港利用時間の拡大</li> <li>・コードシェア便による海外航空会社の活用等</li> </ul>
②大都市圏需要補完型	大都市圏に近接するか、複数の大都市圏に対して重心的な地理的位置にあり、大都市圏で発生集中する貨物を取り扱うことによって効果的・効率的な国際貨物輸送により活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市圏空港でユーザーが求める特定時間帯や特定方面の貨物スペースが不足している</li> <li>・大都市圏空港に比べ輸送時間や費用面で優位性がある</li> <li>・フレーター航空会社の就航</li> <li>・複数の大都市圏へ短時間でアクセスできる</li> <li>・通関、検疫等に対応できる 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市場調査</li> <li>・共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援</li> <li>・航空貨物取扱い諸料金割引社会実験</li> <li>・航空会社誘致支援</li> <li>・地上ハンドリング体制構築支援 等</li> </ul>
③国内流通拠点型	近隣空港も含んだ地域ブロックの広範囲を後背圏とした流通拠点として活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近接空港と後背圏を分担できる規模の需要がある</li> <li>・深夜時間帯が利用可能であり、近接する空港に同条件がない</li> <li>・空港ターミナルが高速道路 IC や JCT に近く、高速道路網を効率的に活用できる</li> <li>・流通拠点としてのインフラが整備されている</li> <li>・旅客便ネットワークが活用できる 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援</li> <li>・航空貨物取扱い諸料金割引社会実験</li> <li>・空港利用時間の拡大</li> <li>・流通関連産業誘致(企業立地支援) 等</li> </ul>
④地域産業振興拠点型	国内および国際旅客便のネットワークを活用して地域産品を全国に、あるいは、海外方面に輸出する等、地域産業振興の拠点として活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・後背圏の一次産業で販路の拡大のニーズがある</li> <li>・他の輸送モードに比べ、優位性の高い方面への路線の活用</li> <li>・深夜においても航空機の発着が可能である</li> <li>・鮮度を保つための効率的な輸送システム</li> <li>・一次産品取扱のための施設確保への対応 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の一次産品の海外市場展開に関する支援</li> <li>・共同保管・共同集荷・共同配送ルート構築支援</li> <li>・流通ルート確立検証支援</li> <li>・チャーター便を活用した支援 等</li> </ul>

### Ⅲ. 就航便の減便・撤退影響分析

#### 1. 全体概要調査

##### 1) 国内全体の減便・撤退の状況

国内における幹線・ローカル線の路線数、運航回数、運航回数当たりの座席数等より、国内全体の路線撤退等の状況を整理した。

路線数については、大都市拠点空港の路線（大都市拠点空港－大都市拠点空港路線）は、1994年以降横ばいの状態であるが、地方空港路線（大都市拠点空港－地方空港路線、地方空港－地方空港路線）は2004年以降減少傾向にあり、航空会社が路線の採算性を重視し、不採算路線での撤退が進んでいる。

また、運航回数（便数）については、幹線・ローカル線とも一貫して増加傾向を示している一方で、運航回数当たりの座席数は、幹線については1993年以降、減少傾向を示しており、ローカル線についても、1999年まで横這い、それ以降は減少傾向を示している。よって、国内全体の傾向として、ローカル線を含め便数自体は減少しているわけではないが、近年、機材の小型化が進んでおり、この傾向は幹線において顕著であるが、ローカル線においても、小型化が進行しているものと考えられる。

効率的な貨物輸送のためには、ULDを搭載できる中型ジェット機以上の機材就航が求められ、地方空港においても路線の撤退や、小型ジェット機・プロペラ機への変更などにより、貨物拠点としての機能を低下させている可能性がある。

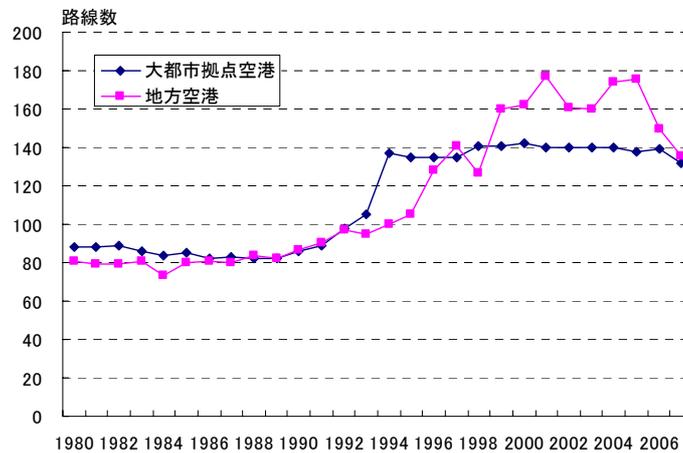


図 1 路線数の推移

資料 航空輸送統計年報

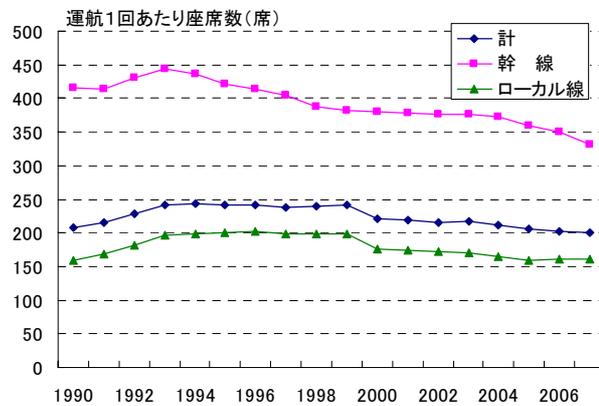
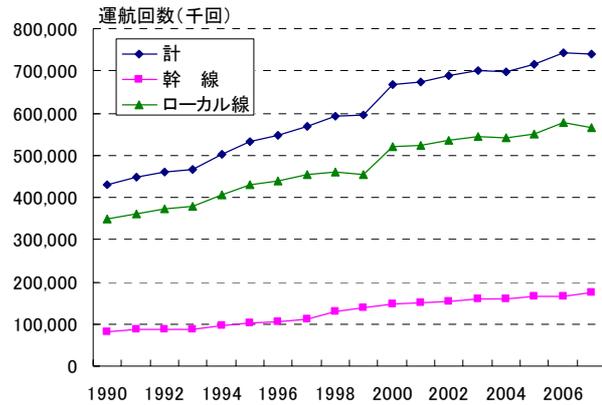


図 2 運航回数及び運航1回あたり座席数の推移

資料 航空輸送統計年報

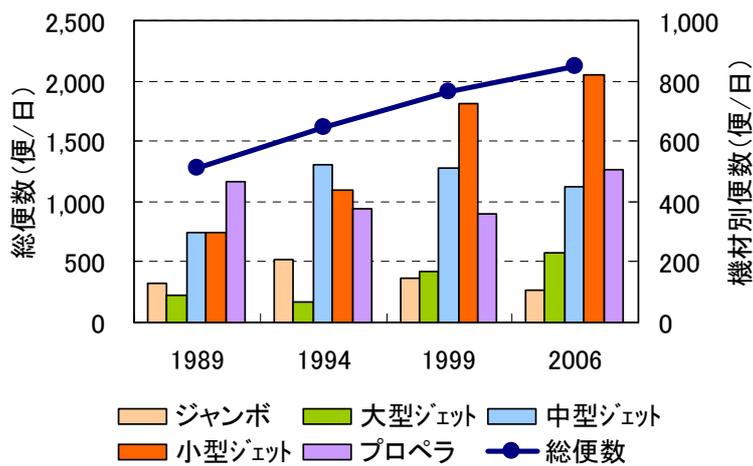


図 3 機材別便数の推移

資料 JTB 時刻表

## 2) 個別路線の減便・撤退の状況

近年における日本航空及び全日空による主な路線運休及び減便は、表 1 及び表 2 に示すとおりであり、また、2009 年度における運休・減便の予定は表 1 及び表 3 に示すとおりとなっている。

路線運休は 2007 年度及び 2008 年度の 2 年間に於いて 40 路線が廃止されており、2009 年度では 6 路線程度に減少する予定である。減便は同じく 2 年間で 51 路線が対象となったが、2009 年度も引き続き 19 路線で減便が予定されている。

空港別に見ると、路線運休については、関西国際空港路線が 11 路線と最も多く、次いで新千歳空港及びその他空港路線がそれぞれ 9 路線、那覇路線が 8 路線となっており、国際空港における国内線や、地方拠点空港の比較的遠距離の路線が運休されている。

また減便については、関西国際空港路線が 15 路線と最も多く、次いで、新千歳空港路線が 13 路線、中部国際空港及び福岡路線が 10 路線となっており、運休の場合と同様の傾向が見られる。

表 1 近年における路線廃止及び減便の実態

### 【路線運休】

	2007年度	2008年度	2009年度	計
羽田路線	0	0	0	0
関西路線	1	5	5	11
伊丹路線	1	1	0	2
中部路線	1	1	0	2
新千歳路線	3	6	0	9
福岡路線	2	3	0	5
那覇路線	2	6	0	8
その他	6	2	1	9
	16	24	6	46

### 【減便】

	2007年度	2008年度	2009年度	計
羽田路線	2	2	3	7
関西路線	1	7	7	15
伊丹路線	1	3	0	4
中部路線	5	1	4	10
新千歳路線	6	4	3	13
福岡路線	6	3	1	10
那覇路線	2	3	1	6
その他	2	3	0	5
	25	26	19	70

注 同一路線であっても 2 社がともに実施している場合は 2 路線とした。

資料 航空会社資料

表 2 近年における路線廃止及び減便の実態

【2006年度】	減便	日本航空		全日空			
		羽田 ～ 新千歳 伊丹 ～	ジェット機運航便				
【2007年度】	運休	小牧 ～ 北九州	2007年4月から、現行1往復/日	運休	新千歳 ～ 女満別	2007年4月1日から、現行1往復/日	
		中部 ～ 長崎	2007年4月から、現行1往復/日		関西 ～ 宮崎	2007年4月1日から、現行2往復/日	
		伊丹 ～ 石垣	2007年4月から、現行1往復/日		神戸 ～ 鹿児島	2007年4月1日から、現行2往復/日	
		鹿児島 ～ 那覇	2007年4月から、現行1往復/日		神戸 ～ 新潟	2007年6月19日から、現行1往復/日	
		神戸 ～ 仙台	2007年6月から、現行1往復/日		仙台 ～ 函館	2007年7月1日から、現行、7～8月、1往復/日	
		神戸 ～ 熊本	2007年7月から、現行1往復/日		那覇 ～ 大分	2007年7月1日から、現行1往復/日	
		新千歳 ～ 松本	2007年10月から、現行1往復/日		減便	伊丹 ～ 新千歳	2007年4月1日から、現行2往復/日→1往復/日
	新千歳 ～ 三沢	2007年10月から、現行1往復/日	中部 ～ 福岡	2007年4月1日から、現行14往復/日→12往復/日			
	福岡 ～ 青森	2007年10月から、現行4往復/週	中部 ～ 那覇	2007年4月1日から、現行4往復/日→3往復/日			
	福岡 ～ 花巻	2007年10月から、現行3往復/週	新千歳 ～ 福岡	2007年4月1日から、現行2往復/日→1往復/日			
	減便	小牧 ～ 高知	2007年4月から、現行3往復/日→2往復/日	仙台 ～ 広島		2007年4月1日から、現行1～2往復/日→1往復/日	
		中部 ～ 新千歳	2007年10月から、現行7往復/日→6往復/日	新千歳 ～ 稚内		2007年5月1日から、現行1～2往復/日→1往復/日	
		中部 ～ 福岡	2007年10月から、現行6往復/日→4往復/日	新千歳 ～ 利尻		2007年6月1日から、現行1～2往復/日→1往復/日	
		中部 ～ 鹿児島	2007年10月から、現行4往復/日→3往復/日	福岡 ～ 小松		2007年10月1日から、現行3往復/日→2往復/日	
		仙台 ～ 福岡	2007年10月から、現行3往復/日→2往復/日				
羽田 ～ 新千歳		2007年11月から、現行19往復/日→18往復/日					
関西 ～ 那覇		2007年11月から、現行5往復/日→4往復/日					
中部 ～ 新千歳		2007年11月から、現行5往復/日→4往復/日					
羽田 ～ 福岡	2007年12月から、現行19往復/日→18往復/日						
【2008年度】	運休	新千歳 ～ 那覇	2008年4月1日から、現行1往復/日	運休	新千歳 ～ 松山	2008年4月1日から、現行1往復/日	
		釧路 ～ 旭川	2008年4月1日から、現行1往復/日		福岡 ～ 富山	2008年4月1日から、現行1往復/日	
		関西 ～ 函館	2008年11月から、現行1往復/日		福岡 ～ 仙台	2008年4月1日から、現行2往復/日	
		関西 ～ 仙台	2008年11月から、現行1往復/日		新千歳 ～ 中標津	2008年4月1日から、現行1往復/日	
		関西 ～ 花巻	2009年2月から、現行1往復/日		新千歳 ～ 鹿児島	2008年6月1日から、現行1往復/日	
		関西 ～ 秋田	2009年2月から、現行1往復/日		新千歳 ～ 高松	2008年7月1日から、現行1往復/日	
		伊丹 ～ 福島	2009年2月から、現行1往復/日		新千歳 ～ 庄内	2008年7月1日から、現行1往復/日	
		関西 ～ 福島	2009年2月から、現行1往復/日		那覇 ～ 長崎	2009年2月1日から、現行1往復/日	
		神戸 ～ 鹿児島	2009年2月から、現行2往復/日		減便	伊丹 ～ 長崎	2008年4月1日から、現行4往復/日→3往復/日
		中部 ～ 福岡	2009年3月29日から、現行4往復/日			伊丹 ～ 高知	2008年4月1日から、現行12往復/日→6往復/日
		那覇 ～ 花巻	2009年3月から、現行は春休み時に運航			福岡 ～ 新潟	2008年4月1日から、現行2往復/日→1往復/日
	那覇 ～ 仙台	2008年12月19日から、現行は12月に運航	丘珠 ～ 釧路	2008年4月1日から、現行3往復/日→2往復/日			
	那覇 ～ 福島	2009年2月から、現行1往復/日	丘珠 ～ 函館	2008年4月1日から、現行5往復/日→4往復/日			
	那覇 ～ 高知	2009年2月から、現行3往復/週	福岡 ～ 新千歳	2008年6月1日から、現行1往復/日(6～10月、2往復)→1往復/日			
			新千歳 ～ 仙台	2008年11月1日から、現行5～7往復/日→3往復/日			
	減便	伊丹 ～ 福島	2008年4月1日から、現行2往復/日→1往復/日	関西 ～ 女満別	2008年11月1日から、現行1往復/日→夏季運航		
		小牧 ～ 熊本	2008年11月1日から、現行2往復/日→1往復/日	関西 ～ 新千歳	2008年11月1日から、現行5往復/日→4往復/日		
		関西 ～ 新千歳	2008年11月1日から、現行6往復/日→4往復/日	羽田 ～ 関西	2008年11月1日から、現行7往復/日→5往復/日		
関西 ～ 福岡		2008年11月1日から、現行4往復/日→3往復/日	羽田 ～ 大島	2008年11月1日から、現行2往復/日→1往復/日			
			関西 ～ 那覇	2008年11月1日から、現行5往復/日→4往復/日			
			那覇 ～ 鹿児島	2009年2月1日から、現行3往復/日→1往復/日			
			中部 ～ 松山	2009年2月1日から、現行3往復/日→2往復/日			

資料 航空会社資料

表 3 2009 年度における路線運休及び減便の予定

	日本航空			全日空		
	運休	減便		運休	減便	
【2009年度】		関西 ～ 女満別	2009年4月1日から、現行1往復/日		神戸 ～ 仙台	2009年4月1日から、現行1往復/日
		関西 ～ 帯広	2009年9月1日から、現行、6～9月、1往復/日の季節運航		羽田 ～ 関西	2009年4月1日から、現行5往復/日→4往復/日
		関西 ～ 釧路	2009年9月1日から、現行、6～9月、1往復/日の季節運航		羽田 ～ 神戸	2009年4月1日から、現行3往復/日→2往復/日
		関西 ～ 青森	2009年10月1日から、現行、10月、1往復/日の季節運航		関西 ～ 松山	2009年4月1日から、現行3往復/日→2往復/日
		関西 ～ 旭川	2009年10月1日から、現行1往復/日		関西 ～ 高知	2009年4月1日から、現行3往復/日→2往復/日
		羽田 ～ 関西	2009年4月1日から、現行7往復/日→6往復/日		関西 ～ 鹿児島	2009年4月1日から、現行2往復/日→1往復/日
					中部 ～ 福岡	2009年4月1日から、現行13往復/日→12往復/日
					中部 ～ 秋田	2009年4月1日から、現行2往復/日→1往復/日
					中部 ～ 米子	2009年4月1日から、現行2往復/日→1往復/日
					中部 ～ 徳島	2009年4月1日から、現行2往復/日→1往復/日
					那覇 ～ 神戸	2009年4月1日から、現行3往復/日→2往復/日
					新千歳 ～ 新潟	2009年4月1日から、現行2往復/日→6～9月、1往復/日
					新千歳 ～ 岡山	2009年4月1日から、現行1往復/日→6～9月、1往復/日
					新千歳 ～ 広島	2009年4月1日から、現行1往復/日→6～9月、1往復/日
				関西 ～ 女満別	2009年6月1日から、現行1往復/日→6～9月、1往復/日	
				関西 ～ 函館	2009年7月1日から、現行1往復/日(7～8月、2往復)→1往復/日	

資料 航空会社資料

## 2. 空港抽出調査

地方空港における航空貨物輸送について、減便や撤退によって物流面に大きな影響を与えた事例として以下の例を取りあげ、その影響等について検討する。

本検討においては、地元自治体等の関係機関にヒアリングを実施した。

- ① 仙台空港におけるアジアナ航空貨物専用便の運休
- ② 福島空港における国内便の減便
- ③ 北九州空港におけるギャラクシーエアラインズの撤退

### 1) 仙台空港

#### (1) 施設及び国際貨物輸送の概要

仙台空港は 3,000m 及び 1,200m の 2 本の滑走路を有し、3,000m 滑走路を使用して B747-400 クラスの大型ジェット機の就航が可能である。

貨物取扱施設は、仙台エアカーゴターミナル (SACT) が所有する施設が整備されている。

施設等		諸元
滑走路	A 滑走路 (長さ×幅)	1,200m×45m
	B 滑走路 (長さ×幅)	3,000m×45m
運用時間		14 時間 (7:30～21:30)
貨物ターミナル	貨物施設延床面積	5,593m <sup>2</sup>
	航空会社貨物棟	1,439m <sup>2</sup>
	国内貨物代理店棟	560m <sup>2</sup>
	国際貨物棟	3,533m <sup>2</sup>

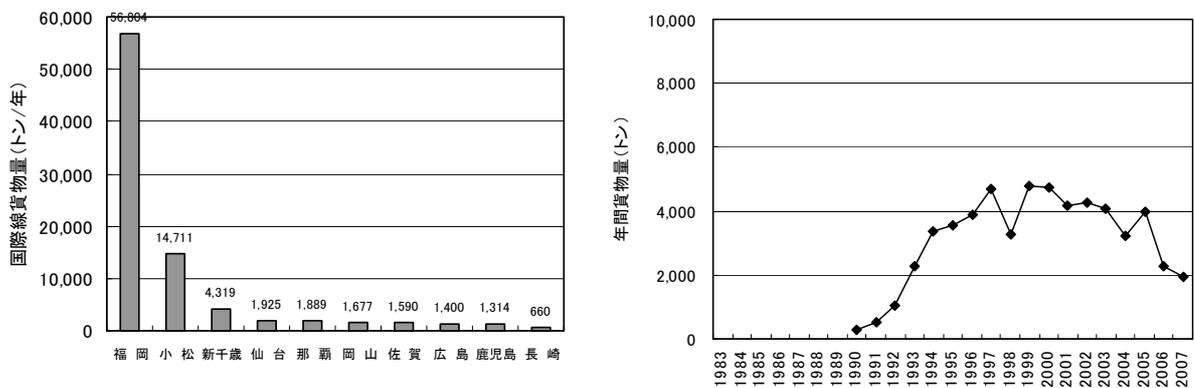
仙台空港における現在の国際定期路線は 6 路線・7 都市に開設されており、運航は全て外国航空会社により行われている。

使用機材については、ソウル及び台北路線では大・中型ジェット機が使用されているが、貨物需要が比較的大きいと考えられる中国路線では小型ジェット機が使用されており、貨物搭載スペースやコンテナの使用可能性の面で課題があると考えられる。

路線	航空会社	使用機材	週間便数 (往復)
ソウル	アジアナ航空	B767	7
上海～北京	中国国際航空	B737	3
大連～北京	中国国際航空	B737	2
長春	中国南方航空	A319	2
台北	エバー航空	A330	2
グアム	コンチネンタル航空	B737	4

国際貨物の取り扱いについては、仙台～ソウル間に国際定期便が開設された1990年から始まり、1993年4月には官民出資による第三セクター方式により「仙台エアカーゴターミナル株式会社（SACT）」が設立され、2000年7月には貨物専用便に対応できる貨物ターミナルが完成し荷役・保管等の業務が行われている。

仙台空港における国際貨物取扱量は2007年度実績に基づくと地方空港のなかで第4位に位置しているが、年間貨物量は2,000トン未満で新千歳空港の取扱量の半分以下となっている。国際貨物取扱量の推移を見ると、1999年には過去最高となる4,769トンを取り扱っており、この年にはアジアナ航空が貨物専用便の運航を開始している。しかし、2006年には、この年にアジアナ航空が貨物専用便の運航を中止したことにより取扱量は半減した。



注 地方空港順位は2007年度実績に基づく。  
資料 空港管理状況調査より作成

図4 地方空港及び仙台空港における国際貨物取扱量の実態

アジアナ航空の貨物専用便が運航していた時期での取扱貨物の実態について、2000年度におけるSACTの取扱実績より、輸出では「FDD部品、加工機械、鋳物ベース、VTR用トランジスタ、印刷回路、集積回路、センサー部品、半導体デバイス、トランスフォーマー、AV機器部品、磁気テープ、事務用機器、光ファイバーケーブル、ケーブル、クーラー」に分類される貨物が78%を占め、輸入では「トランスフォーマー、電話部品、ヘッドフォン、イヤフォン、カセットレコーダ部品、無線送信機、電気回路機器、集積回路、半導体デバイス、AV機器部品、時計部品、バイク」に分類される貨物が61%を占めていた。

また、相手国・地域について、仕向国は韓国17%、香港14%、アメリカ及びタイ13%であり、仕出国は中国34%、韓国19%、アメリカ10%であった。

なお、貨物便による貨物に旅客便で輸送する貨物を加えた国際貨物の約8割は成田国際空港に一旦集約され、その後仙台空港に転送されたものであった。

## (2) 貨物専用便運休の背景

東北地方において国際航空貨物取扱量が減少している背景には、東京の運送会社が、国内外の貨物を成田国際空港に集約して輸出入する傾向が強まっていること等が影響していると考えられる。

これらの会社は、拠点空港における豊富な直行便を背景とした低運賃を強みにしており、一方で、仙台空港など東北の空港では国際線の便数減少や航空機の小型化も進んでいることから、輸送頻度や効率の面で、成田国際空港など拠点空港の優位性が一層高まっていると考えられる。

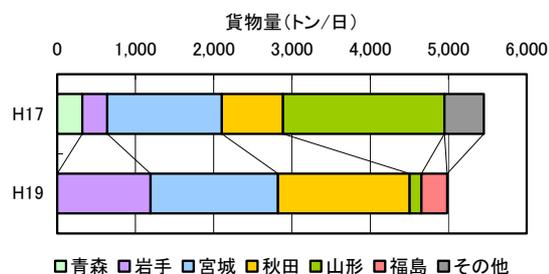
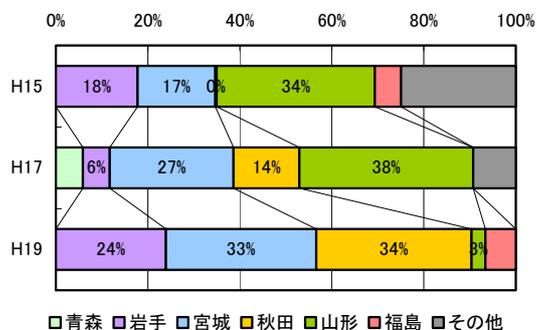
このように成田国際空港が一般貨物、宅配貨物等を問わず様々な国際航空貨物の取扱での拠点性をさらに強め、機械部品等を主体とした東北地方発着貨物についても、フォワーダーが主要な輸送ルート有成田国際空港経由としていく状況のなかで、アジア航空は、製造業がより多く集積する中部国際空港における貨物便増便のために仙台・ソウル間で運航していた貨物専用便機材を中部国際空港に回すこととしたため、2006年7月に仙台・ソウル間の定期貨物便を運休した。

## (3) 仙台空港における国際貨物の変化

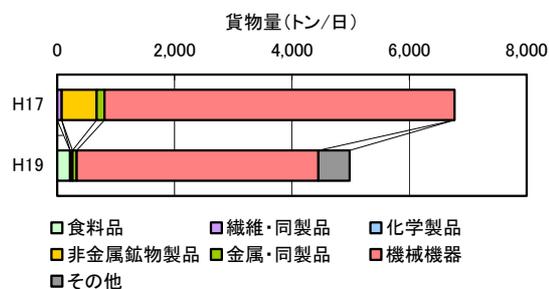
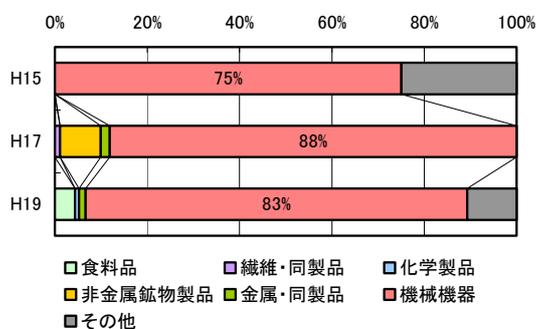
アジア航空貨物便が運休する前後における仙台空港で取り扱った国際貨物の変化を、国際航空貨物動態調査のデータを使用して整理することとし、その状況は以下に整理するとおりとなっている。なお、このデータはある特定の日における貨物動態であるため、必ずしも平均的な状況を示しているとは限らない。

- ・ 輸出貨物を仕出地別に見ると、貨物便運航時には山形からの貨物が多かったが、運休後は山形からの貨物は減少し、岩手・秋田からの貨物が増加した。
- ・ 輸出貨物を品目別に見ると、機械機器の占める割合が圧倒的に大きいのが、運休後においては割合は縮小している。
- ・ 輸出・機械機器を仕出地別に見ると、貨物便運航時には山形からの貨物が50%近くを占めていたが、運休後は山形からの貨物が3%に減少し、代わって秋田からの貨物が約40%に増加した。
- ・ 貨物量（調査対象とした1日における取扱量）は運休後、減少している。

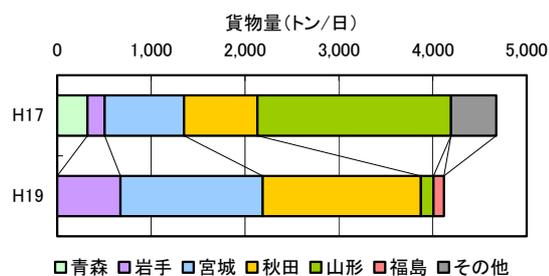
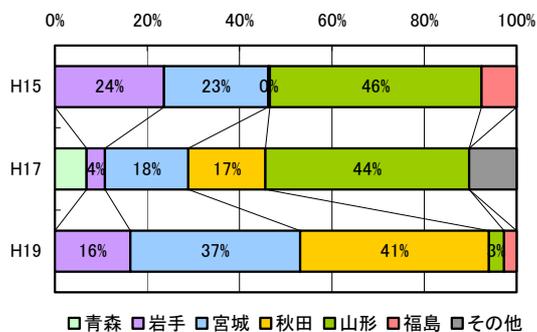
■ 仙台空港における輸出貨物の仕出地



■ 仙台空港における輸出貨物の品目



■ 仙台空港における輸出・機械機器の仕出地



注 仙台空港における貨物定期便の運休は平成18年7月

資料 航空貨物流動実態調査

図5 仙台空港における貨物定期便運休前後の国際貨物動態

#### (4) 航空機の小型化に対する対応策

仙台空港に開設されている国際定期便のうち貨物需要が比較的大きいと想定される中国路線には小型ジェットが使用されており、貨物搭載スペースやコンテナ使用可能性の面での問題が想定される。これに対し、小型機でのコンテナ使用について以下のような実験的な取り組みが進められたが、実用化には結びつかなかった。

地方空港における国際線及び国内線では、ボーイング 737 型などの小型機が中心となっており、航空会社が所有する既存の航空コンテナが使用できないケースが多いことから、小型機専用航空コンテナが開発され、運用を開始した。

従来、小型機への貨物搭載は、個々の貨物を人手で直接積み込む方式が一般的で、輸送途上のダメージや発着空港の悪天候による水濡れが発生するなど、航空コンテナを使用した場合と比較し、輸送品質に問題があった。新たに開発された専用航空コンテナは、内寸 120cm×60cm×50cm、耐荷重約 850kg、自重約 5.5kg のポリプロピレン製で、軽量でありながら高強度を実現し、小型航空機でも安全な輸送サービスが提供できるようになっている。

福島県をはじめ地方空港のある各自治体では、空港活性化の一環として国際航空貨物の誘致に積極的であり、フォワーダーとしても地方から直接航空輸送することは、航空貨物輸送のメリットであるハイスピード化、高品質化が可能となることから、積極的に地方空港を活用した輸送サービスの構築を目指している。

8月28日、福島空港を出発した中国東方航空の上海線、並びに日本航空の関西国際空港線（関西国際空港から香港線へ積み替え）を利用し第1回目の輸送が実施された。今後は仙台空港発の中国国際航空の北京便、大連便に拡大し、更には全国の地方空港へ拡大する計画となっている。

また、新たな小型航空コンテナの利用により、ULD インタクトサービスの提供範囲をさらに拡大することができると考えられる。

（日本通運ホームページより、[http://www.nittsu.co.jp/press/2008/20080904\\_1.htm](http://www.nittsu.co.jp/press/2008/20080904_1.htm)）

## (5) ヒアリング結果

仙台空港における航空貨物について、ヒアリングを実施した。ヒアリングで得られた意見は以下のとおりである。

- ・ 地方空港の利用においては、成田国際空港等、拠点空港との輸送費用の比較等で有利とならないと利用されにくい。そのためフォワーダー及びターミナル会社の費用負担等、輸送システムが総合的に機能するような輸送体系の構築が必要である。
- ・ 地方空港のターミナル会社運営は、独立採算が難しく、自治体等の助成が必要な場合が多い。
- ・ 地方空港における航空会社の拠点化は、成田国際空港等へ就航できないことが大きな理由であり、空港周辺に需要があることが要因ではないことが多い。広域的な貨物の集約にかかる営業力が路線の維持に必要となる。
- ・ 東北地方は航空輸送に適した貨物が存在するにもかかわらず、過去の経緯等からフォワーダーの航空輸送体系が確立しておらず、成田国際空港への集約が続いている。

## (6) まとめ

仙台空港における貨物専用便撤退の事例より、今後の地方空港における航空貨物拠点整備にあたって考慮すべき内容として以下の点が挙げられる。

- ・ アシアナ航空の仙台空港への就航・撤退においては、近接する成田国際空港との競争関係が重要な要因と考えられるが、成田国際空港では、同じ仁川路線において豊富な輸送能力（量・頻度）が確保されており、また運用時間においても仙台空港にほとんど優位性がなかった。よって、「大都市圏需要補完型」モデルの要因であげている「近接空港でユーザーが求める特定時間帯や特定方面の貨物スペースが不足している」状況ではなかったものと考えられる。
- ・ アシアナ航空の撤退は、貨物量の減少ではなく、航空会社側の機材繰りによるものであるが、航空会社にとって、仙台空港より中部国際空港での運航の方が収益の面で有利であったことによるものと考えられる。言い換えれば、仙台空港が成田国際空港に比べ輸送時間や費用面で優位性がなく、地元空港で取扱うメリットが十分に発揮できなかったことから、収益向上につながらなかったものと推測される。
- ・ これらの状況を考慮すると、大都市拠点空港の機能補完によって活用を図ることが有効であると考えられる。そのためには、近接する拠点空港の機能を十分把握した上で、より効率的な輸送体系の構築とともにコスト面での優位性を確保し、方面や時間帯等で差別化を図ることのできる活用方策の検討や、地域全体としての支援等が必要である。

## 2) 福島空港

### (1) 運航状況と減便規模

福島空港における運航状況は、2009年1月時点で4路線が開設されていたが、日本航空は福島空港に開設していた3路線を2009年1月末をもって運休した。運休の理由は航空燃料価格の高騰とされている。

運休した日本航空3路線のうち、伊丹路線及び関西路線は搭乗率が60%に満たない状況であり、那覇路線は搭乗率が60%を超えていたが、旅客単価が低いという問題があった。

表 4 福島空港における運航状況

路線	航空会社	便数 (往復/日)	使用機材	旅客数 (万人/年)	搭乗率 (%)	貨物量 (トン/年)
新千歳	全日空	2	A320/B737	11.1	56	161
中部	全日空	—	—	1.0	30	0
伊丹	日本航空	1	B737	8.7	56	392
	アイベックス	3	CRJ	6.9	65	0
関西	日本航空	1	B737	5.8	51	15
那覇	日本航空	1	B737	7.0	62	301
				40.5		869

注1 便数及び使用機材は2009年1月スケジュールに基づく

2 旅客数、搭乗率、貨物量は2007年度実績

資料 JTB時刻表、航空輸送統計年報

### (2) 減便による影響

日本航空3路線の運休による影響は、2007年度輸送実績に基づく、日本航空3路線の輸送量は旅客数で53%、貨物量で81%を占めており、これらに相当する輸送量が減少することとなる。

表 5 日本航空による輸送量

	旅客		貨物	
	旅客数 (万人/年)	割合 (%)	貨物量 (トン/年)	割合 (%)
日本航空	21.5	53	708	81
その他	19.0	47	161	19
	40.5		869	

注 旅客数及び貨物量は2007年度実績

資料 航空輸送統計年報

また、貨物について、「航空貨物流動実態調査」に基づき、日本航空便撤退の影響を見ると、現状での航空会社別貨物取扱貨物量は、出発貨物でANA：JAL＝24：76、到

着貨物で ANA : JAL = 0 : 100 であり、日本航空撤退の影響は極めて大きい。

日本航空便では伊丹路線での実績が高いが、伊丹路線に搭載している品目について、福島→伊丹では医療用機械が約 3/4 を占め、伊丹→福島では精密機械が約 1/2 を占めている。

表 6 航空会社別取扱量及び品目別取扱量の状況

■ 出発貨物

(単位:kg)

	ANA	JAL	計	シェア(%)
新千歳	594		594	24%
伊丹		861	861	36%
広島		20	20	1%
松山		15	15	1%
長崎		4	4	0%
那覇		931	931	38%
計	594	1,831	2,425	100%
シェア(%)	24%	76%	100%	

■ 到着貨物

(単位:kg)

	ANA	JAL	計	シェア(%)
新千歳	2		2	0%
伊丹	1	1,121	1,122	99%
関西		5	5	0%
福岡		3	3	0%
計	3	1,129	1,132	100%
シェア(%)	0%	100%	100%	

	福島→伊丹		伊丹→福島	
	貨物量(kg)	シェア(%)	貨物量(kg)	シェア(%)
医療用機械	653	76%	15	1%
精密機械	36	4%	531	47%
その他の機械	—	0%	28	2%
半導体等電子部品	127	15%	153	14%
その他の機械部品	12	1%	7	1%
その他化学製品	—	0%	229	20%
衣類	15	2%	—	0%
書類・印刷物	—	0%	25	2%
その他の日用品	—	0%	4	0%
その他の製造工業品	18	2%	—	0%
その他	—	0%	130	12%
計	861	100%	1,122	100%

資料 航空貨物流動実態調査報告書（平成 20 年 3 月、国土交通省航空局）

### (3) 福島発貨物に関する取組み

国内航空ネットワークを活用した福島発貨物の輸送体系構築に関する取組み事例について整理する。

#### 関西国際空港経由での福島県産品の輸出

2008年3月14日、関西国際空港を経て香港に着いた福島県産のイチゴ48パックが現地の百貨店に並んだ。福島空港—関西国際空港の旅客便を使った福島県の実験だ。2月末に初めて実施した際は気温差のためか白く変色して売れなかったが、温度管理を徹底した今回は異状なし。販売価格は1パック約1,800円と国内よりかなり高価だったが、「甘くて、形もいい」と現地の反応は上々だった。

福島県と関西国際空港会社は2月7日、航空貨物での連携を強化する将来構想を発表した。同県は精密機器などの工場が集まり、製造品出荷額が東北で最も高いが、航空貨物輸出の9割は成田国際空港に頼る。ただ、成田はトラックで5時間程度かかるうえ、騒音規制があって深夜は飛ばない。

そこで関西国際空港会社側が「福島空港—関西国際空港便を使い、深夜便で輸出すれば成田国際空港より早い」と持ちかけた。佐藤雄平・福島県知事は「完全24時間空港である関西国際空港の活用で、県産品の海外での競争力が高まる」と期待する。今後、周辺県の企業にも利用を働きかけていくという。

(<http://www.asahi.com:80/kansai/travel/news/OSK200805240047.html>)

#### 那覇路線における福島産米の輸送

沖縄県内の寿司店向けに福島産米が福島・那覇便により輸送されていた。

こうした国内旅客便のベリースペースを利用した貨物輸送は、国内旅客便の撤退によりその輸送ルートが断たれ、代替輸送ルートを再度構築しなければならず、その輸送ルートのコストや輸送時間が優位でなければその輸送ルートが維持されないなど、地元産業にとって大きな影響を及ぼすこととなる。

#### (4) ヒアリング結果

福島空港における航空貨物について、ヒアリングを実施した。ヒアリングで得られた意見は以下のとおりである。

- ・ 地方空港では旅客便の小型化が顕著であり、陸送または他の拠点空港との競争力が低下している。
- ・ 地域や時期的な条件がうまくマッチすれば、大きく取扱量を増やす可能性もある。
- ・ 国際線はソウル路線の振興や、国内の国際拠点空港（関西・中部等）との連携が比較的活用しやすい方策として考えられる。
- ・ 小型ジェット機用の ULD の共同開発を行ったが、うまく運用ができず採用に至っていない。
- ・ ULD 搭載可能機材の就航やデイリー運航等、貨物輸送に使いやすいルートの確保が重要な要件である。
- ・ 特に拠点空港に近接する空港は、路線・航空会社等の差別化を図り、補完機能に特化するのも方策の一つとしてあげられる。

#### (5) まとめ

福島空港における国内旅客便撤退の事例より、今後の地方空港における航空貨物拠点整備にあたって考慮すべき内容として以下の点が挙げられる。

- ・ 地域産業振興の面で、福島空港では、地域ブランド品の国内旅客便のベリースペースを活用した航空輸送や、地元工業製品の国際拠点空港を経由した国際航空輸送など、後背圏の販路拡大ニーズに対応し、様々な実験的取り組みを行ってきたが、旅客需要の低迷による旅客便撤退の影響を受け、輸送手段自体が絶たれてしまった状況にある。よって、就航路線の限られる地方空港においては、地元産品等の潜在需要の顕在化や新規需要の創出等の航空貨物の振興に加え、旅客便の路線維持と合わせた活用方策や支援策が必要となる。
- ・ 国際貨物では、国内拠点空港を経由するルートや、多くの地方空港で就航している仁川路線の活用したルート等の輸送手段の確保・活用等を図る必要がある。
- ・ 大都市圏空港との関係において、後背圏の主要な航空輸送ルートは、国内線は羽田国際空港、国際線は成田国際空港となっており、これらの近隣拠点空港との競争力の差は歴然としている。よって、後背圏の中で当該空港を位置づけ活用を図るためには、これら拠点空港の補完的な機能を担う必要があり、取扱時間帯や方面、コスト面での優位性の確保等、地域ニーズに対する拠点空港の対応可能性・不足機能の有無等の観点から、当該空港の活用方策の抽出・検討を行う必要がある。

### 3) 北九州空港

#### (1) ギャラクシーエアラインズの運航

ギャラクシーエアラインズは、2006年10月31日より、羽田～北九州及び羽田～那覇に貨物専用機（A300、搭載可能量 47 トン）による定期便の運航を開始した。運航は週 6 往復で、運航時間は深夜時間帯に往復するものとした。

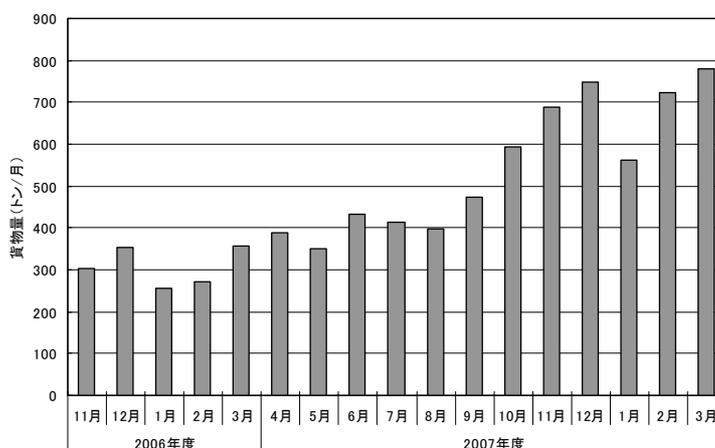
取扱貨物は通信販売商品など遠距離の翌日配達が必要な貨物を主体とした。

しかし、以下に示す業績の悪化により 2008 年 9 月に運航を停止した。

- ・ 設立計画時の想定コストに比べ、整備・運航等に関するコストの増大、経年機に対する整備費負担拡大及び原油高に伴う航空機燃料の高騰等により収益が大幅に悪化し、2008年3月期決算では30億円の営業損失を計上した。
- ・ 2008年3月期決算の監査にあたり、繰延資産の一括償却並びに固定資産の減損処理が不可避のものとなり、ギャラクシーエアラインズは債務超過に転落した。ギャラクシーエアラインズは事業存続に向け、SGホールディングス（株）および他の株主と再建策について協議を進めたが、ギャラクシーエアラインズは合理的な再建案並びに資本政策案を提示できなかったことから、関係各位への影響を最小限にとどめるとともに、安全運航を確保するためにも早期に運航停止を行うべきであると判断した。

(佐川急便ホームページより)

ギャラクシーエアラインズの輸送実績（2006～2007年度）は以下に示すように徐々に輸送量が増加し、2007年度後半においては2006年度の実績の倍の取扱量に増加していた。



資料 航空輸送統計年報

図 6 ギャラクシーエアラインズの輸送実績

## (2) スターフライヤー・福山通運の提携

スターフライヤーは、2008年8月1日より、福山通運と提携し、航空貨物事業に参入した。羽田～北九州便の土日祝日の翌日出発便を除く全便を対象とし、貨物スペースを福山通運に一括して提供する。毎日11往復を運航し、貨物スペースは便あたり2～3トンとなっている。

福山通運は関東～九州間の翌日配達サービスを提供することとなり、通信販売や生鮮品など急送需要を取り込めると判断した。主な取扱品は以下のものを想定している。

- |      |   |                          |
|------|---|--------------------------|
| 東京発  | － | 書類、通販商品、ゲーム機器、衣料関係物品     |
| 北九州発 | － | 印刷物、パンフレット、パソコン備品、衣料関係物品 |

## (3) ヒアリング結果

北九州空港における航空貨物について、ヒアリングを実施した。ヒアリングで得られた意見は以下のとおりである。

- ・ 北九州地域には特に自動車産業等の企業立地が顕著であり、首都圏との企業貨物輸送や宅配が中心となっている。空港後背圏の需要の取り込みが必要である。
- ・ 物流拠点が高速度道路 IC 付近におかれることが多く、空港とのアクセスとして高速度道路の利用可能性が重要な要件の一つにあげられる。
- ・ 国際チャーター便の運航には、地上ハンドリング、貨物保管、通関等に係る空港側の対応が必要であり、需要に応じた適切な内容の検討が必要である。
- ・ ギャラクシーエアラインズの撤退以降、24時間運用を活用した取扱はほとんどなく、物量の確保に苦勞しており、振興策を模索中である。

なお、ヒアリングによればギャラクシー撤退後においても、北九州空港での国内貨物量は大きく減少していないとのことであり、これまでギャラクシーで輸送されていた貨物のある程度の部分をスターフライヤーが輸送していると想定される。

## (4) まとめ

北九州空港における国内貨物便撤退の事例より、今後の地方空港における航空貨物拠点整備にあたって考慮すべき内容として以下の点が挙げられる。

- ・ 北九州空港は 2500m 滑走路を有する海上空港であり、大型ジェット機の就航や 24 時間運用が可能など、航空貨物輸送において空港施設に求められる要件をほぼ満足しており、「国内流通拠点」や「地域産業振興拠点」、また福岡空港の補完としての「大都市圏需要補完」等、様々な物流拠点機能を実現する可能性を有しているもの

と考えられる。一方で、開港以降、全国的な路線ネットワークが確保されず、またギャラクシーエアラインズの撤退等、十分に機能を発揮できていない状況が続いている。

- ・ これに対して、まず、物流拠点としての活用の方向性を明確化し、関係者間で相互認識することが重要である。さらに空港保有機能を十分に発揮できる、航空会社、フォワーダー等の適切なパートナーの選択と輸送システムの構築を図ることが必要である。併せて、安定的な運航を実現するための、更なる後背圏需要の取り込みと新規需要の開拓等、地域一丸となった取り組み、支援が必要である。

#### IV. 今後の展開について

本調査では、国内の地方空港について、まず、航空貨物取扱状況や後背圏の航空物流の状況について、概観的に整理・把握した。その後、国内及び海外で、特徴的な貨物取扱が行われ、活用が図られている空港を抽出し、その利用状況や背景等について、既存文献調査や関係者へのヒアリングを通して整理し、さまざまな使われ方の内容とその効果や要因等について検討を行った。さらに、現時点では物流面で十分に活用されていない他の国内地方空港に対し、その特性を生かした物流拠点として活用を図っていくために、地方空港の「戦略的活用モデル」を抽出し、モデル適用の判断材料として、求められる空港機能や後背圏の物流の状況等の要件、自治体や関係者として適用モデルで利活用を図っていく場合の支援内容例等の検討を行った。

今後は、各地方空港が自立的に航空物流拠点としての振興を図っていくことを前提とし、地元自治体等を主体とし、空港法第14条で位置づけられた「空港の利用者の利便の向上を図るために必要な協議を行うための協議会」等の活用、さらには物流事業者、学識経験者、コンサルタント等も含め、協議会形式により検討を行って行くことが求められる。

そこでは、本調査で検討を行った「戦略的活用モデル」を参考に、地域の状況や課題、これまでの取り組み内容と整合を図りながら、各空港の進むべき方向を具体的かつ専門的な視点で明らかにし、関係者相互で認識した上で、関係者協働の元に、より効果の高い取り組みを推進していく必要がある。

例えば、個別空港の様々な取り組みに対して、地方空港全体および大規模拠点空港における物流政策等との整合性を図りながら、ワーキンググループ等を通じて専門的な助言を行うとともに、特に物流拠点としての利活用を図る上で効果が高いと見られる主体的な取り組みに対しては、必要に応じて所要の支援を行うことが想定される。

具体の支援内容については、既に物流拠点としての諸検討が進められていたり、地元企業やフォワードナー等により活用が図られている空港については、「プロジェクト型」として、今後物流拠点として活用していくためのきっかけとなる具体的な取り組み（実証実験等）に対して支援することが考えられる。

また、具体の検討や取り組みは進められていなくても、地域の航空物流に対するニーズが顕在化しつつあったり、また地元が中心となって、空港機能や後背圏のポテンシャルを活かして、積極的に活用を図ろうとする空港については、「マスタープラン型」として、地域の航空物流の状況の精査や航空物流に対するニーズの把握、物流拠点としてのあり方の明確化を行うとともに、具体的な取組を含めたマスタープラン策定支援が考えられる。

このように、多くの地方空港において、関係者連携のもとに、物流面において空港が活用され、地域が活性化していくことを期待するものである。

以上