

国際航空(旅客と貨物)の 競争力とその強化をめざして

加藤一誠
(慶應義塾大学商学部)

2026年から5年程度の論点（私見）

【現状】国際旅客

- 1) インバウンド旅客の回復と増加
- 2) アウトバウンドの減少と**トランジット**の増加←**東南アジアや南アジアからの経由便の優位性=競争力**
- 3) 現状を前提とすると、羽田の容量は増えない

【現状】国際貨物

- 1) 国際政治リスクやサプライチェーンの重要性を再認識
- 2) アジア太平洋のウエイトの高まりと三国間輸送の増大
- 3) 成田空港の世界ランキングは5位

【背景・論点】

拠点空港の容量拡大

- 1) 関空のT1リノベ=レイアウト変更
- 2) 2028年度 成田の容量拡大（1.6倍）に伴う施設整備

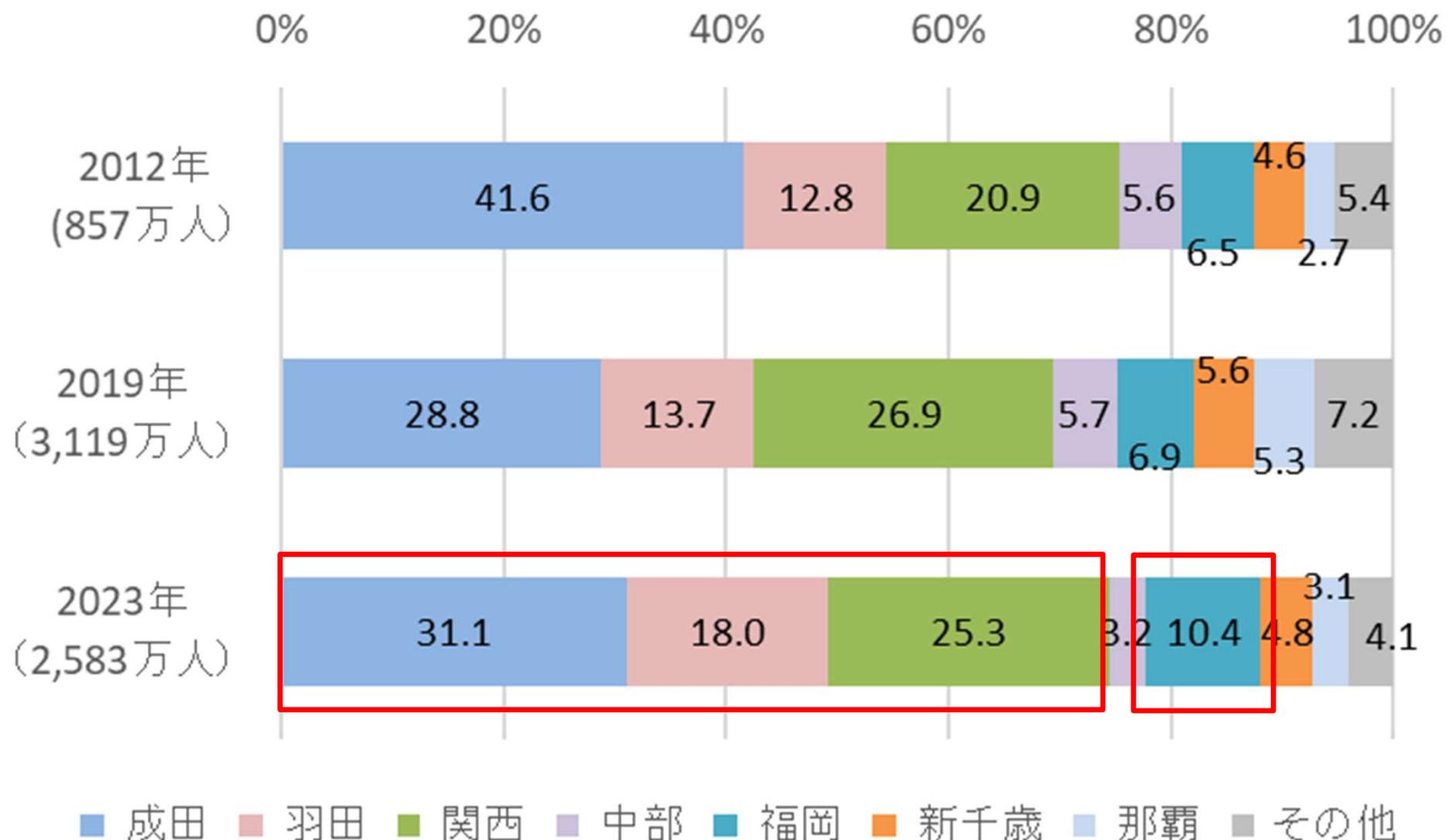
【参考】

- 1) 新千歳のメンテと容量拡大？
- 2) 2039年以降の羽田？

成田（空港・地域）の機能強化

- ➡貨物施設の東側集約・リノベ
- ➡**経由便のメリット**を生かす
- ➡空港との道路整備
- ➡周辺地域の人口減少と労働力不足への懸念

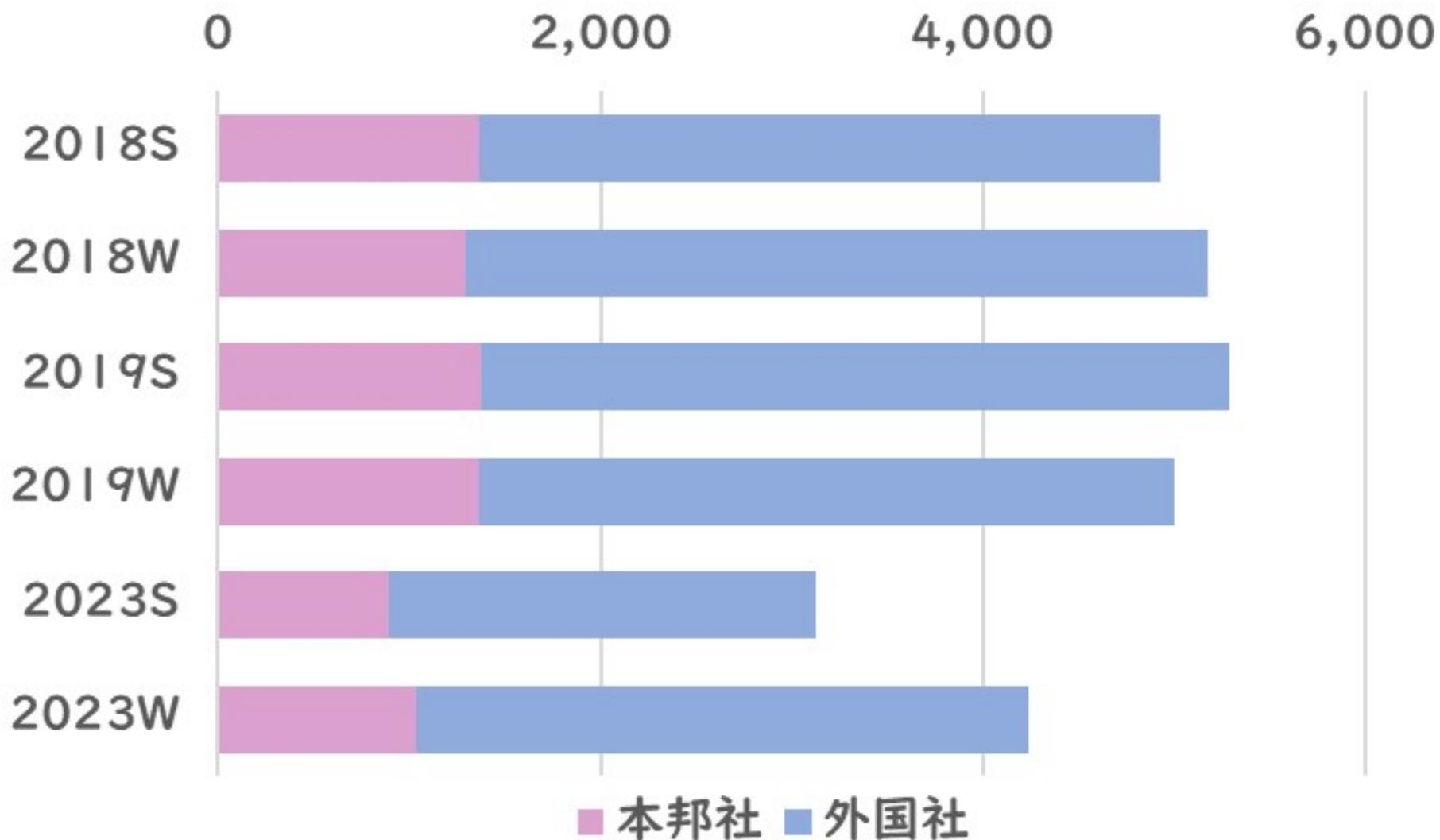
空港別の入国外国人(%)



○3大空港のシェアは75%で圧倒的

○福岡の回復が早かった(韓国のリバウンド需要の大きさ)

航空会社の分担



インバウンド旅客の4分の3は外国航空会社が運ぶ
∴ 本邦社は首都圏空港に集中

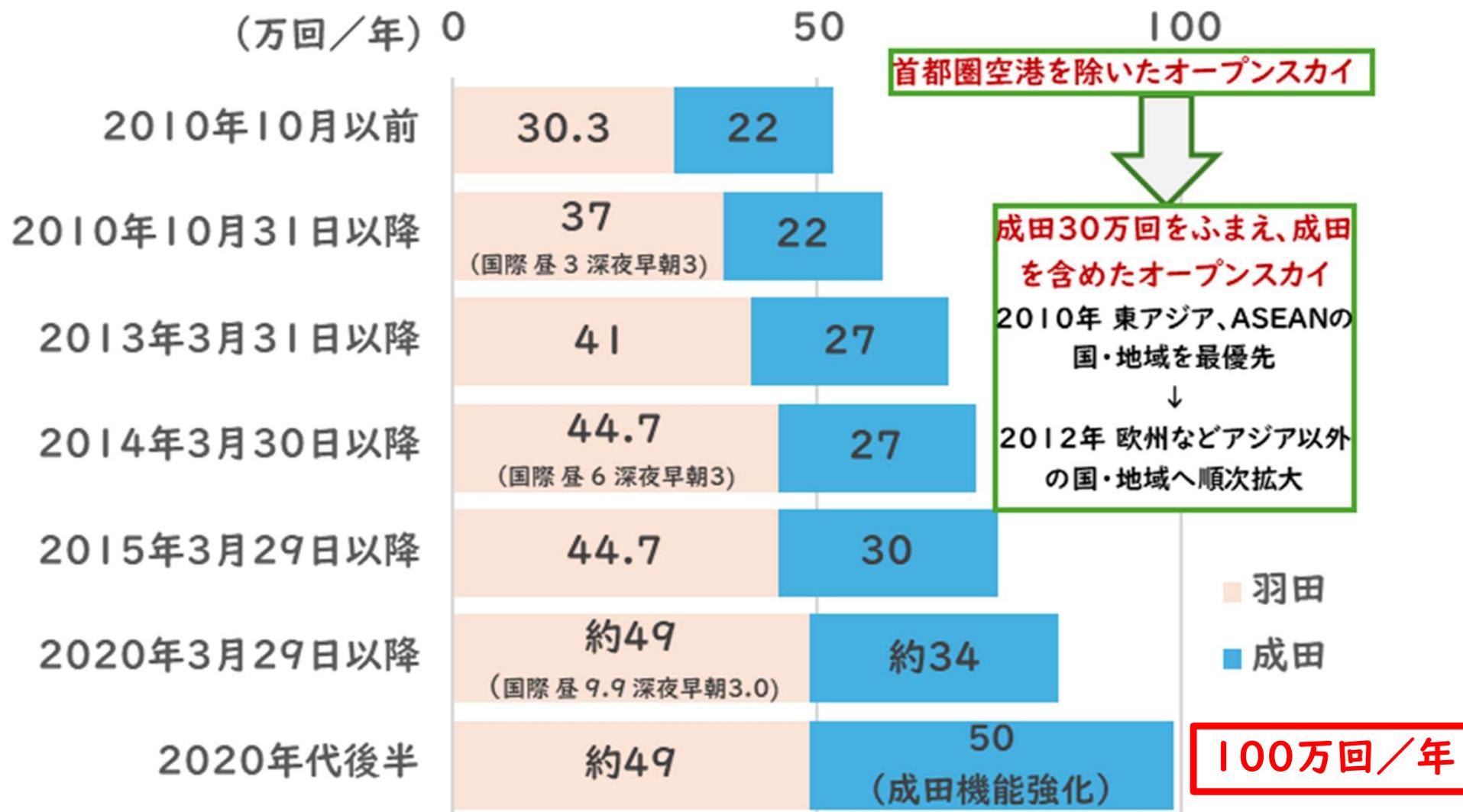
全国の基幹（拠点）空港の容量拡大

時期	空港名	内容
2020年3月	那覇	第2滑走路
2025年3月（予定）	福岡	第2滑走路
2025年3月（予定）	関西・（神戸）	容量拡大
2027年度（予定）	中部	代替滑走路
2029年度（予定）	成田	第3滑走路
【その他】		
	（北九州）	滑走路3,000mへ

「運用の時代」と言われるが、拠点（基幹）空港の容量は拡大

首都圏空港の機能強化

- 首都圏空港は段階的に容量を拡大し、日本版のオープンスカイ政策を遂行
- 日本発着の総旅客数における合意国・地域との旅客数割合は93%に（2019年度）
- 今後は成田機能強化が首都圏空港の容量拡大の中心に**



成田空港のネットワーク(2024年 夏期スケジュール期初)

本資料は、2024年4月7日～4月20日(14日間)の定期旅客便・定期貨物便実績値(速報値)に基づく。

ヨーロッパ方面

13都市 13路線

(貨物便のみ:3都市3路線)

日本国内

18都市 19路線

(貨物便のみ:1都市1路線)

南北アメリカ方面

22都市 22路線

(貨物便のみ:5都市5路線)

アフリカ方面

2都市 2路線

アジア・中東・オセアニア方面

64都市 65路線

(貨物便のみ:2都市2路線)

就航航空会社数及び就航都市数

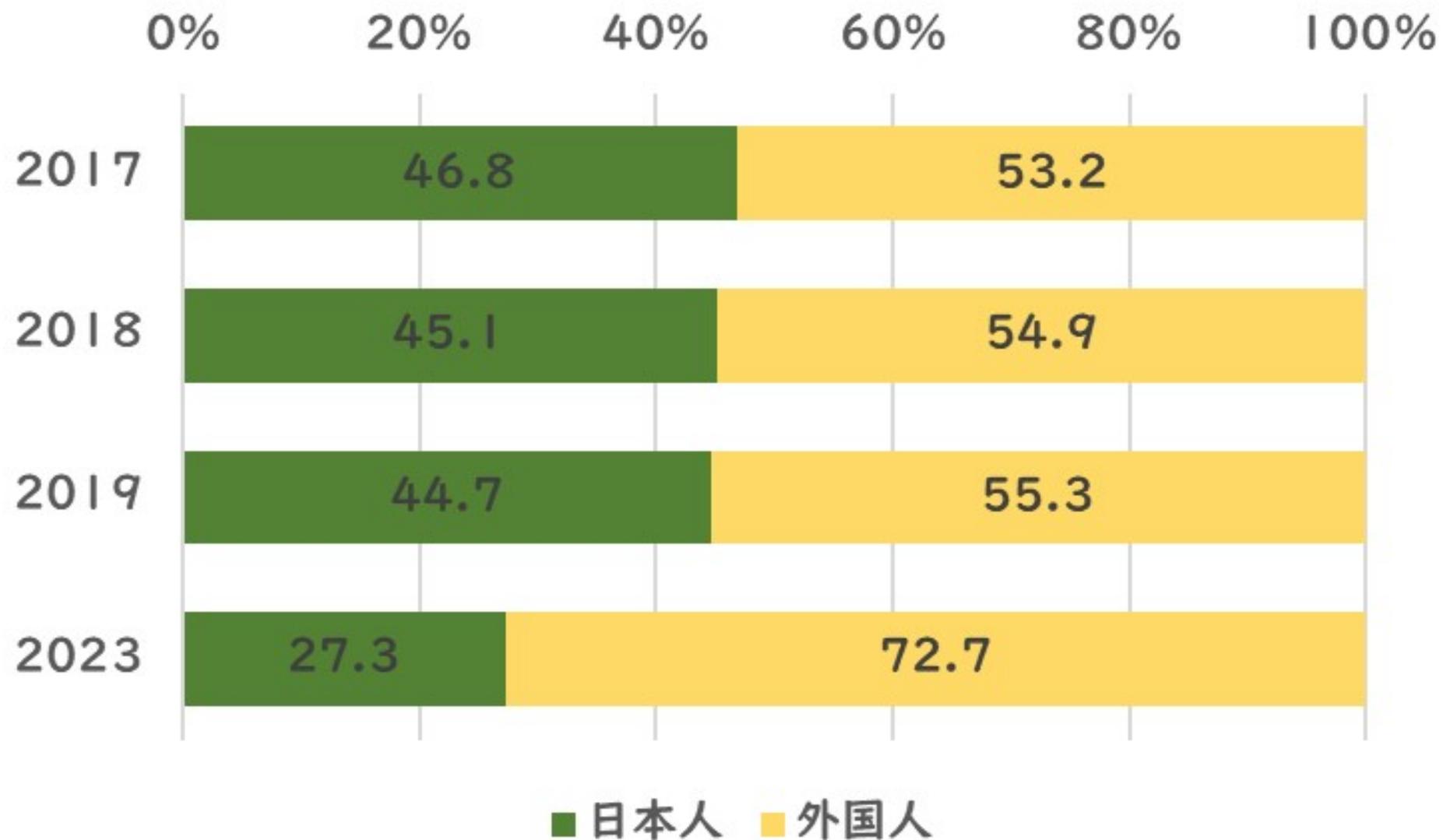
109 社

(旅客便:93社(うちLCC 25社)
貨物便:24社(うち貨物専用運航 16社))

119都市 121路線

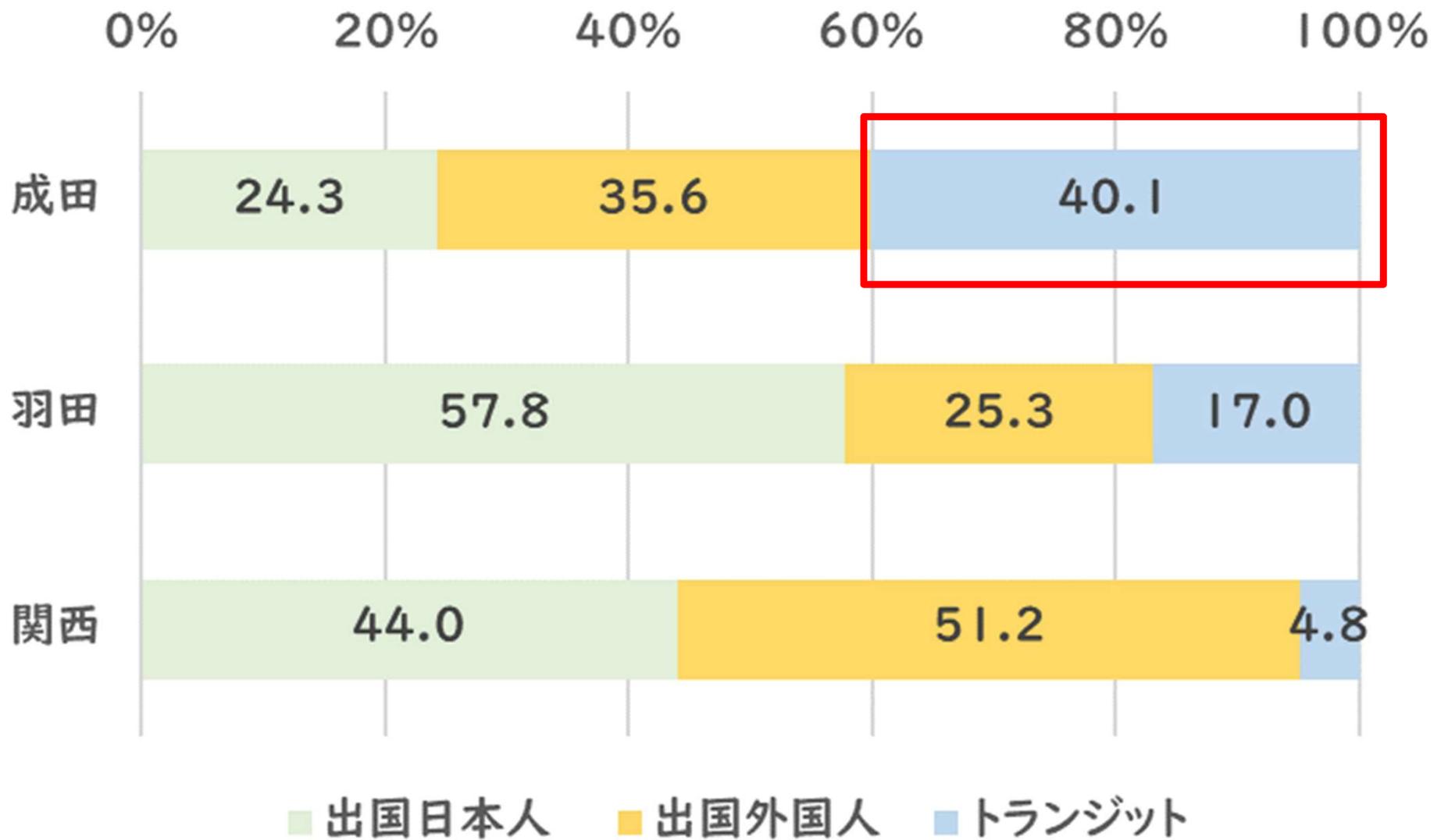
(旅客便 :108都市 110路線
貨物便のみ: 11都市 11路線)

成田空港の日本人・外国人比率



出所：NAAが法務省「出入国管理統計統計表」より集計した資料から抜粋

【参考】トランジット旅客の大きさ

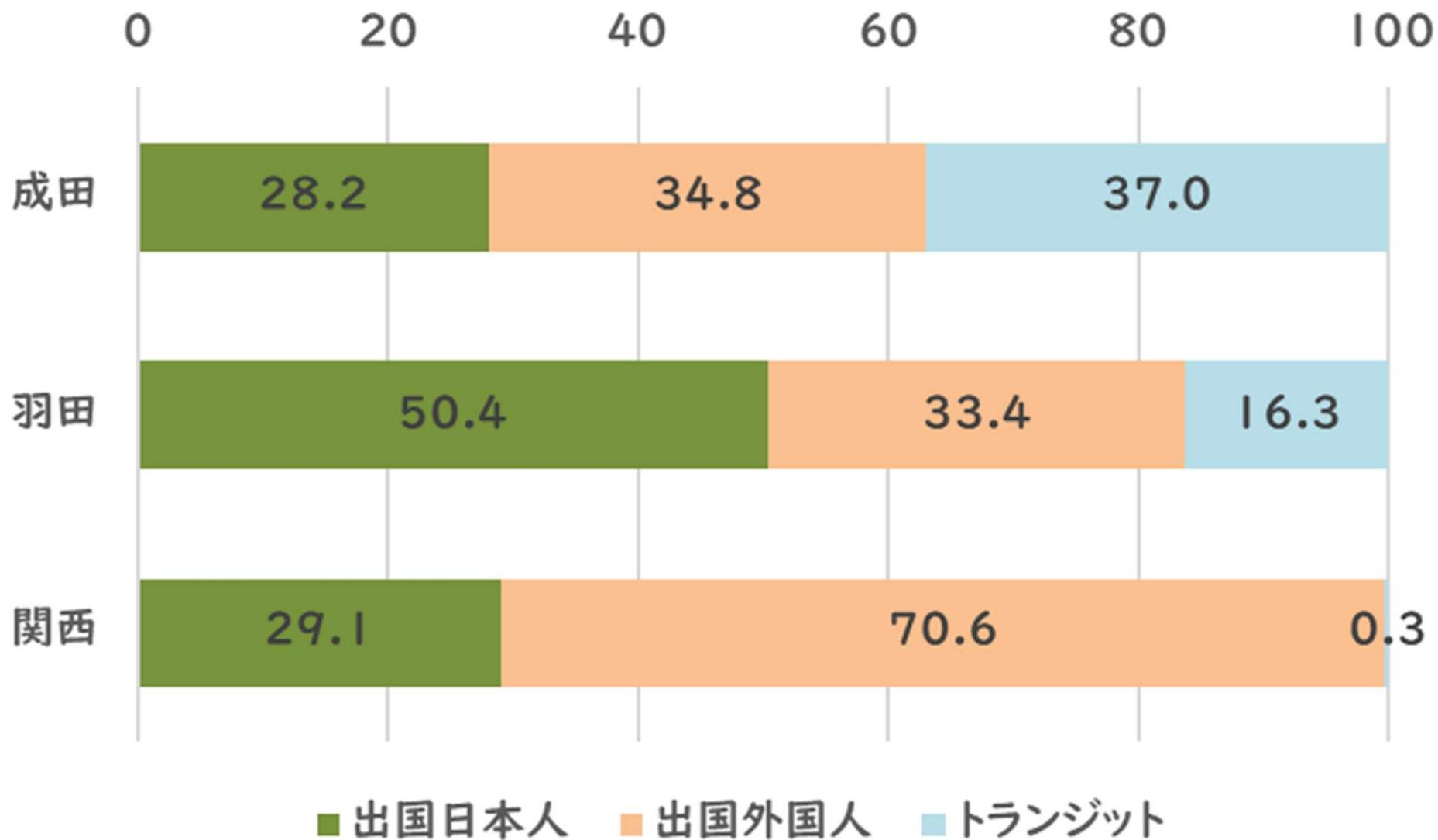


注1) 調査サンプルが全数

注2) トランジットは出発側のみ

出所) 航空局『国際航空旅客動態調査(令和3年度)』のトランジット集計

【ご参考】成田はトランジット旅客の取り込み

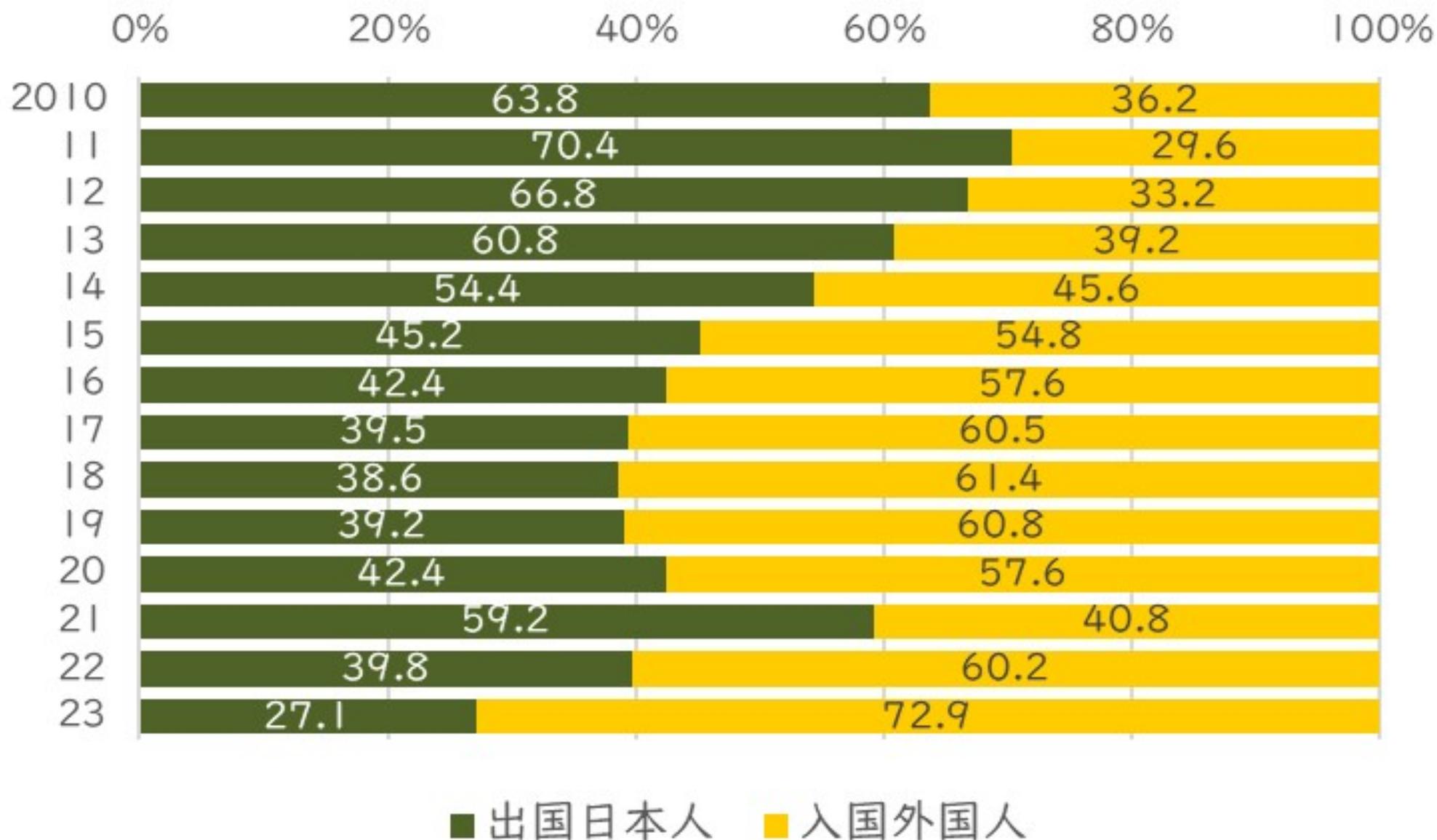


注1) 調査サンプルが全数

注2) トランジットは出発側のみ

出所) 航空局『国際航空旅客動態調査(令和4年度)』のトランジット集計

出国日本人・入国外国人比率(全国集計)



成田空港のさらなる機能強化



「**長期的な需要に対応できる**」「**空港間競争に対応できる**」

○3本の滑走路:4,000M×1本、3,500M×2本

○夜間飛行制限の緩和 (A滑走路の延長、B・C滑走路のスライド運用)

➡年間発着枠 30万回→50万回 旅客ターミナル 年間約7500万人

➡貨物 年間約300万トン

2つの空港業務とその人員不足

➤ コロナ前から離職者の多い業界だが、エアライン人気で入職者は多く、平均年齢も若い職場



コロナ禍を経て

【グランドハンドリング⇒1～2割減少】

【保安検査員⇒2割減少】

2024年4月時点

グランドハンドリング⇒

都市部の旅客グラハン以外はほぼ回復したが、採用後3年未満の職員が約3割で育成が課題

給与水準は1年間で20%増えたが、労働環境を含め、改善の必要あり（2024年6月航空局資料）

保安検査員⇒コロナ前比88%で戻らず

2026年から5年程度の論点

国際旅客

- 1) インバウンド旅客の回復と増加
- 2) アウトバウンドの減少とトランジットの増加
- 3) 現状を前提とすると、羽田の容量は増えない

国際貨物

- 1) 国際政治リスクやサプライチェーンの重要性を再認識
- 2) アジア太平洋のウエイトの高まりと三国間輸送の増大
- 3) 成田空港の世界ランキングは5位

背景・論点

拠点空港の容量拡大

- 1) 関空のT1リノベレイアウト変更
- 2) 2028年度 成田の容量拡大(1.6倍)に伴う施設整備

【参考】

- 1) 新千歳のメンテと容量拡大
- 2) 2039年以降の羽田

成田(空港・地域)の機能強化

- ➡ 貨物施設の東側集約・リノベ
- ➡ 空港への道路アクセス
- ➡ 周辺地域の人口減少と労働力不足への懸念

国際貨物の取扱ランキング（港湾と空港）

- 日本の港湾の順位（コンテナ取扱個数）は国際的に低下
- 成田空港は航空貨物取扱量のベスト10に留まっている

港湾別コンテナ取扱個数ランキング

1980年			2019年		
順位	港湾名(国名)	取扱量(千TEU)	順位	港湾名(国名)	取扱量(千TEU)
1	ニューヨーク(米国)	1,947	1	上海(中国)	43,303
2	ロッテルダム(オランダ)	1,901	2	シンガポール	37,196
3	香港	1,465	3	寧波(中国)	27,530
4	神戸(日本)	1,456	4	深圳(中国)	25,770
5	高雄(台湾)	979	5	広州(中国)	23,236
6	シンガポール	917	6	釜山(韓国)	21,992
7	サン・ファン(ペルトリコ)	852	7	青島(中国)	21,010
8	ロングビーチ(米国)	825	8	香港	18,361
9	ハンブルク(ドイツ)	783	9	天津(中国)	17,264
10	オークランド(米国)	782	10	ロッテルダム(オランダ)	14,811
-	-	-	-	-	-
13	横浜(日本)	722	15	高雄(台湾)	10,429
-	-	-	-	-	-
16	釜山(韓国)	634	39	東京(日本)	4,510
-	-	-	-	-	-
18	東京(日本)	632	61	横浜(日本)	2,990

東京港+横浜港の取扱量:40年間で5.5倍
釜山港の取扱量:40年間で34.7倍

シンガポール港の取扱量:40年間で40.6倍
高雄港の取扱量:40年間で10.6倍

航空貨物取扱量ランキング

順位	1979	1989	1999	2009	2019	(参考) 2022
1	JFK	成田	香港	香港	香港	香港
2	フランクフルト	JFK	成田	ソウル仁川	上海浦東	ソウル仁川
3	ロンドン	フランクフルト	シンガポール	ドバイ	ソウル仁川	上海浦東
4	成田	香港	ソウル金浦	成田	ドバイ	台湾桃園
5	パリ	ロンドン	アンカレッジ	パリ	ドーハ	成田
6	マイアミ	マイアミ	フランクフルト	上海浦東	台湾桃園	アンカレッジ
7	アムステルダム	アムステルダム	マイアミ	フランクフルト	成田	ドーハ
8	香港	シンガポール	ロンドン	シンガポール	シンガポール	マイアミ
9	ロサンゼルス	パリ	ニューヨーク	台湾桃園	フランクフルト	フランクフルト
10	シンガポール	ソウル金浦	アムステルダム	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール

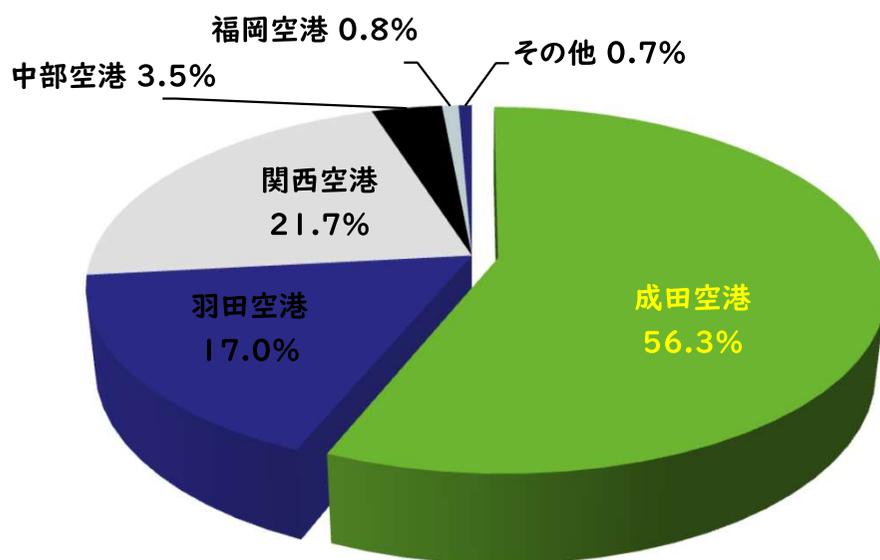
国際航空貨物は今後も競争力を維持・強化する必要がある。

わが国の貿易における成田空港の位置づけとシェア (2023年)

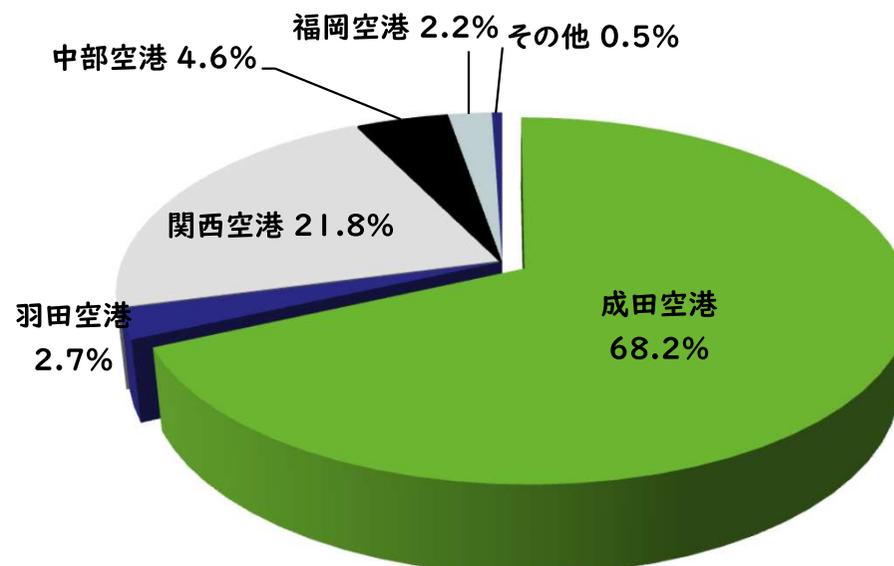
日本の貿易港ランキング

順位	総額	全国比	輸出額	全国比	輸入額	全国比
1	成田空港	16.0%	名古屋港	15.1%	成田空港	17.0%
2	東京港	10.8%	成田空港	14.9%	東京港	13.9%
3	名古屋港	10.7%	横浜港	8.4%	名古屋港	6.6%
4	横浜港	7.1%	神戸港	7.4%	横浜港	5.8%
5	神戸港	5.8%	東京港	7.4%	大阪港	5.6%

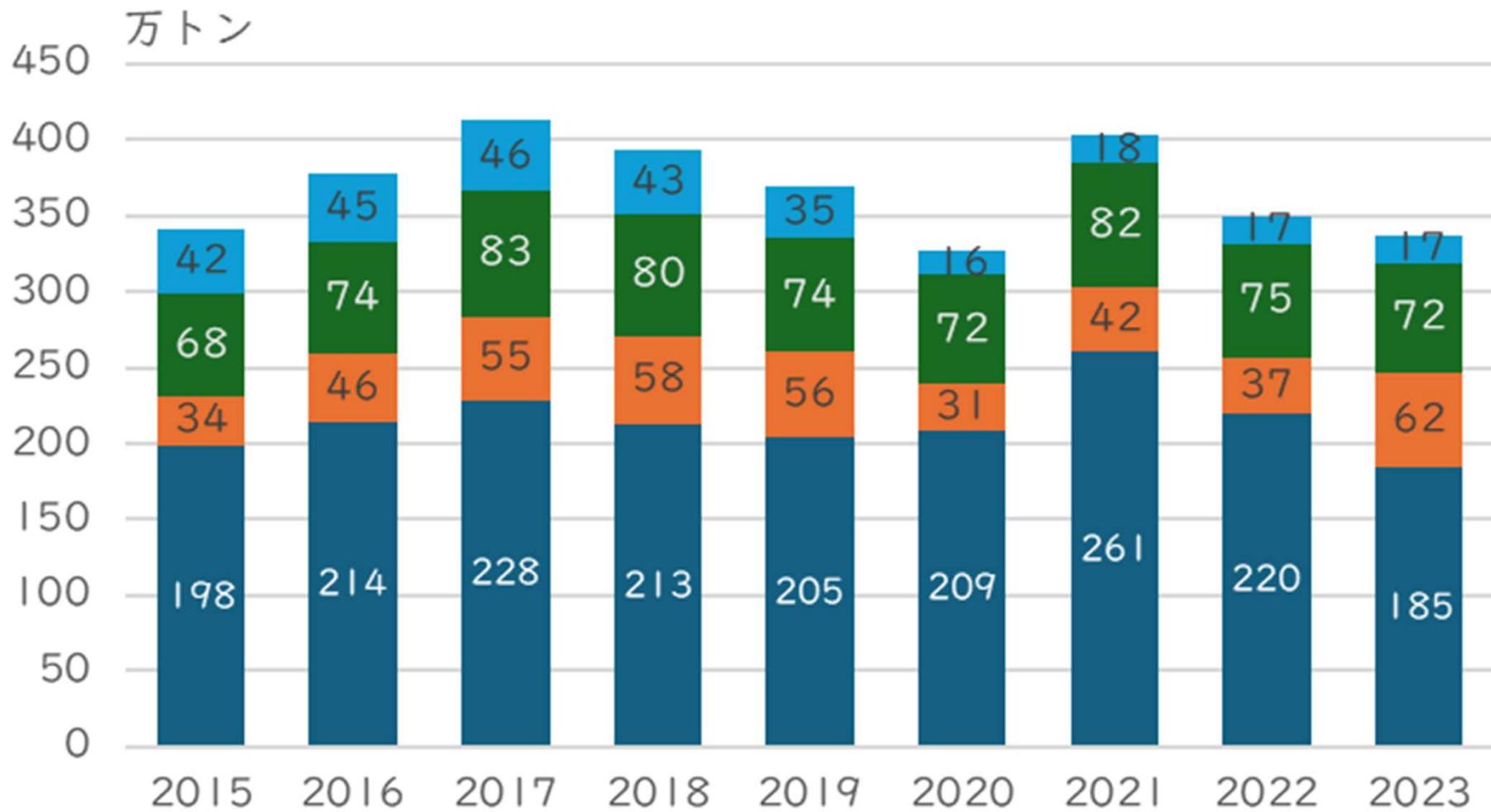
国際航空貨物取扱シェア (重量ベース)



国際航空貨物取扱シェア (金額ベース)

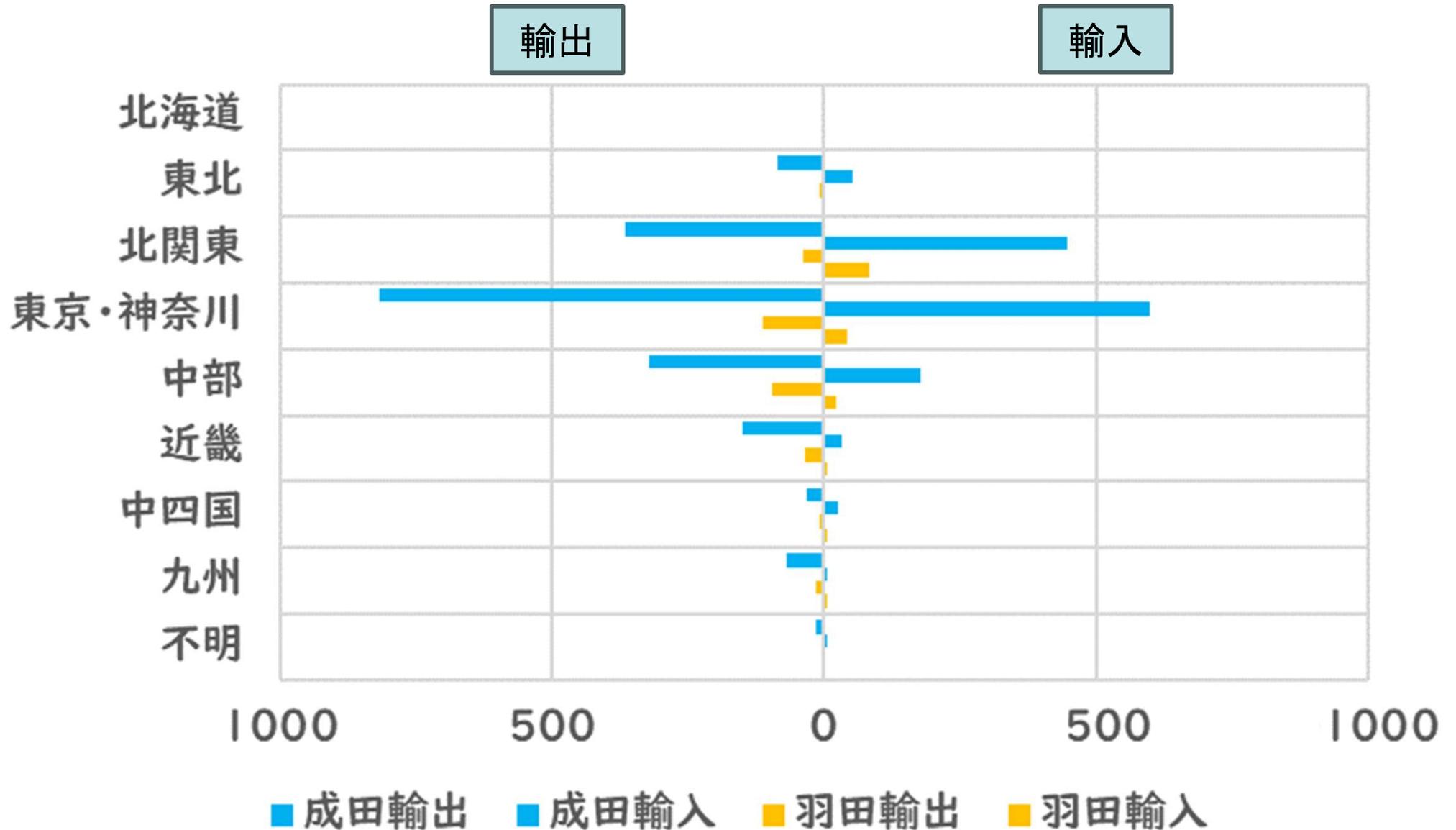


3空港の国際貨物取扱量



羽田 国際貨物の取扱容量に制約
成田 空港周辺の物流施設に強み＝立地慣性

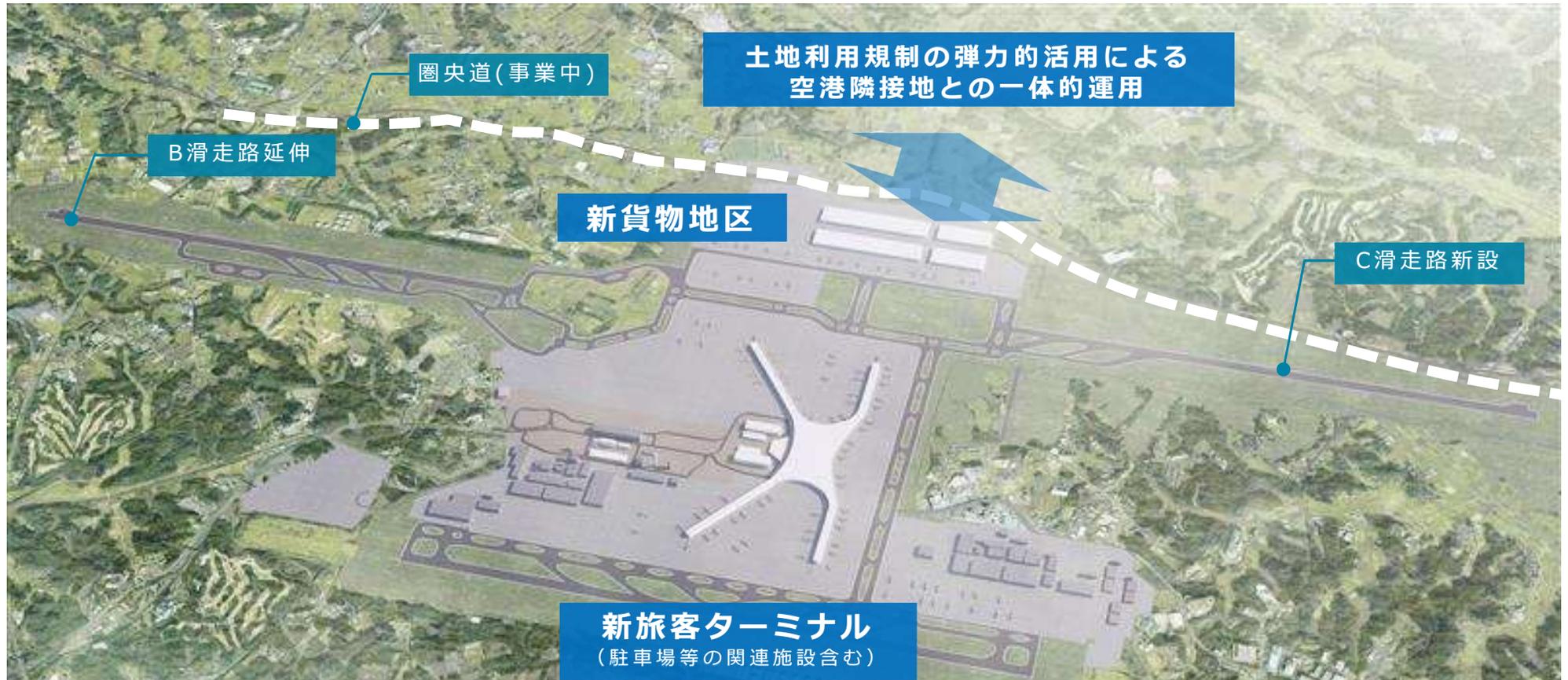
航空貨物の発生・集中地域と成田・羽田



関東周辺の航空貨物の発生・集中量は圧倒的

新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。



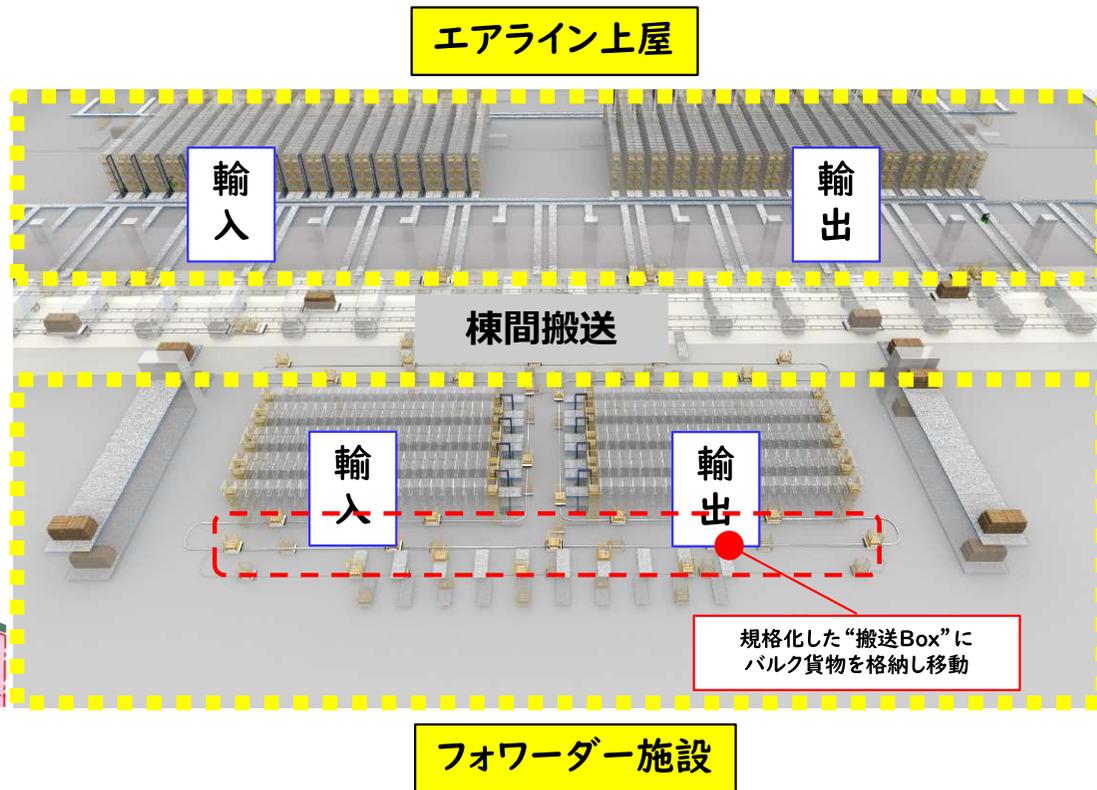
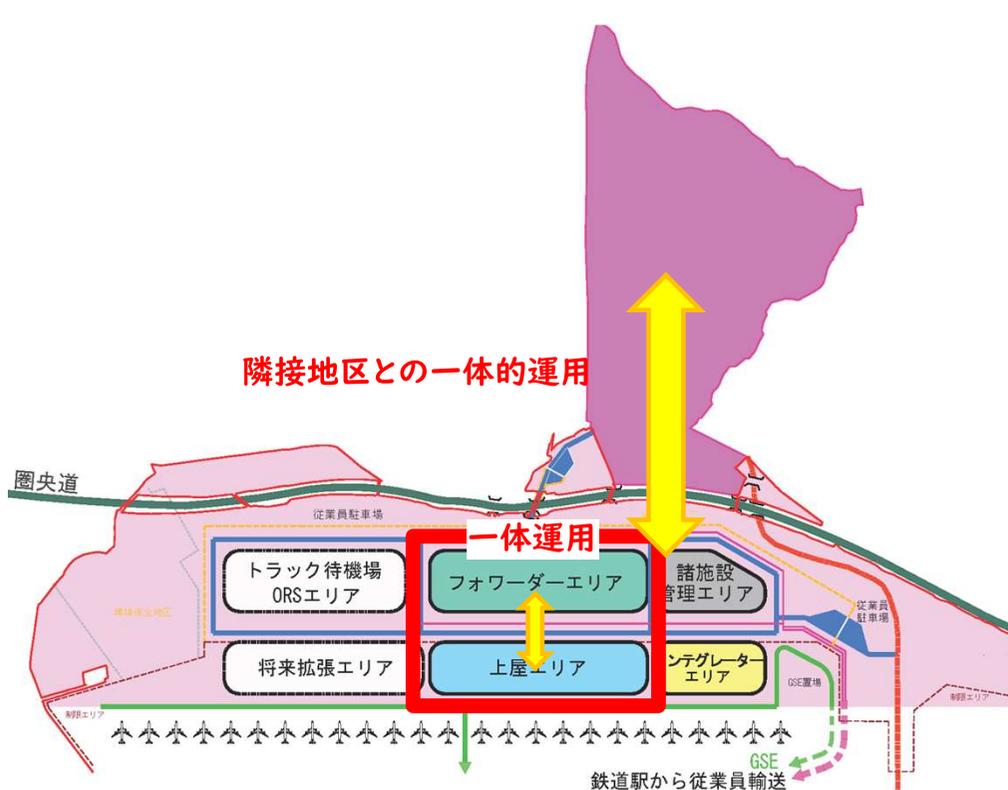
現在の成田空港



- イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置のイメージを記したものです。
- 既存の施設（貨物施設、整備関連施設等）については、現存のまま記しております。
- 配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

新貨物地区の整備により航空物流機能を集約

貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用・自動化による効率化



国際航空貨物の競争力を維持するために

○現在、空港外における貨物施設の存在：立地慣性

→羽田到着→横持ちで成田通関という貨物も存在

○繰越貨物（三国間輸送）を取り込むため、

空港内でフォワーダーと上屋を一体運用、この際、保税区域に！

○成田のフレイター（貨物専用機）比率（重量ベース、2022年11月）

輸出51.4%、輸入50.2%を活かすため、

①貨物ハンドリング施設の構築（自動化、省力化を！）

②（輸出入バランスの変化などの）貨物の変動に対応できる柔軟で
拡張性のある施設を！

③貨物上屋前の駐機スポット・ランプ施設の整備を！

④エアラインフレンドリーな賃料のために、債務の少ない資金調達
=国際競争力の維持のため、国家プロジェクトとして推進を！

参考) 田村幸士・加藤一誠(2016)「首都圏空港24時間化と物流」『国際交通安全学会誌』

41(1), 14-21

ご清聴ありがとうございました。