

国際貨物量、7%増の171万トン

■全国の空港・24年上期実績

2024年上期(1～6月)に日本全国の空港(計98空港)で取り扱われた国際貨物量(発着)は前年同期比7.0%増の171万3690トンだった。国土交通省や東京航空局、大阪航空局の利用概況集計表をもとに算出した。最も国際貨物取扱量が多い成田空港は、3月までマイナスが続いたが、4月以降にプラスに転じると、6月は2ケタ増と大幅に伸びた。中東情勢に起因する航路迂回などに伴って航空輸送にシフトした貨物を取り込んだことも背景の一つにあるとみられる。成田や羽田、関西、中部といった「国際拠点空港」の24年上期の国際貨物取扱量は7.0%増の168万6422トン。全国の空港国際貨物量に占める比率は98.4%。国際拠点空港以外の空港(計94空港)における国際貨物取扱量は4.6%増の2万7268トンだった。

過去数年の日本の空港における国際貨物取扱状況を振り返ると、コロナ禍で国際線旅客便が大幅な運休・減便に見舞われたことの影響も受けた。こうした事業環境の中で、貨物専用機や旅客機貨物便といった国際貨物便が物流ネットワークを補完した。コロナ禍の収束で旅客便需要が回復する中であって、日本発着の国際旅客便は回復基調に転じると、国際旅客便のベリースペースも拡大した。

国土交通省によると、2024年夏季スケジュール(3月31日～10月26日)当初時点における国際定期便の発着便数(旅客便および貨物便)は週間5388便で、コロナ前の19年夏季スケジュールとの比較で90.5%の水準まで回復した。このうち国際拠点空港(成田、羽田、中部、関西空港)の回復率は93.3%。国際拠点空港を除く空港の回復率は79.3%にとどまる。24年夏季スケジュール中の路線再開・増便もあるため、回復率は高まっているとみられる。24年冬季スケジュールを控える中で、特にアジア路線を中心に国際線旅客便ネットワー

クの回復・拡大に期待が寄せられている状況だ。

国際貨物取扱量に関しては、国際拠点4空港と、日本各地の空港との間には開きがある。コロナ禍で国際旅客便ネットワークが途切れたことで、貨物便の受け入れ体制が整っている成田空港などに貨物便が多く就航する経緯もあった。コロナ前にも国際拠点空港に貨物が集約される傾向にあった中で、こうした状況がより顕著になったとも言えそうだ。

日本各地の空港は、足元ではまずアジア路線を中心に国際旅客便ネットワークの回復に努めている状況だ。ナローボディが中心となるため、貨物取扱量拡大に直結しづらいという側面もあるが、地域によっては貨物機能強化に取り組んでいる空港もある。例えば半導体関連産業の集積が進む九州では、貨物施設の整備計画などもある。今後の需要を見込んで、熊本空港のように自治体が貨物施設整備のための予算を計上した事例もある。北九州空港は滑走路を延伸して長距離国際貨物便就航の利便性を高める

方針であり、延長滑走路の供用開始は27年8月31日を予定している。

空港で国際貨物量を取り扱うことは、各空港の機能を有効活用する観点からも重要な課題だ。例えば地元名産品の出荷や、地元産業のサプライチェーン構築に航空輸送や空港機能をどのように生かすのか、トラックドライバーの「2024年問題」の影響も踏まえる中で地元空港、近郊の空港の活用を検討する動きが加速する可能性もある。国際貨物便が就航している空港と国内線旅客便ネットワークを結び付けて、内際の航空貨物ネットワークを構築する動きなども出てきそうだ。

日本各地の空港にとっては国際線旅客便ネットワークの再構築が当面の課題であり、それを受けて貨物輸送のための供給スペースの確保も可能になる。航空会社の誘致を促進するためには、グランドハンドリング体制の確保に向けた人材確保、安定的な燃料供給体制の確立など多くの課題を克服することが求められる。関係事業者、官民が連携して取り組む案件は多岐にわたっている。