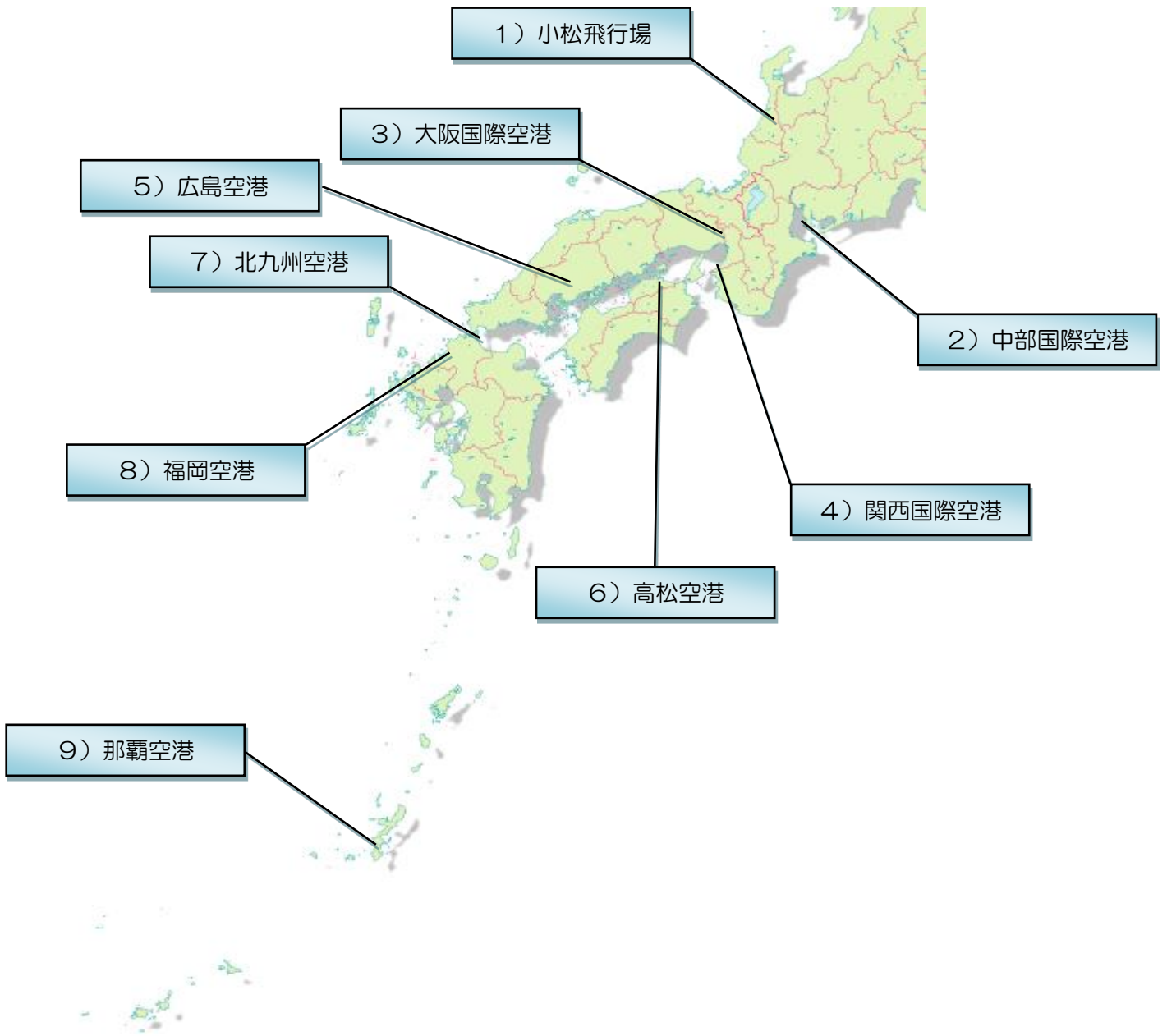


# 1. 大阪航空局管内の主な空港の貨物施設について



# 1) 小松飛行場貨物地区



資料提供：北陸エアターミナルビル（株）

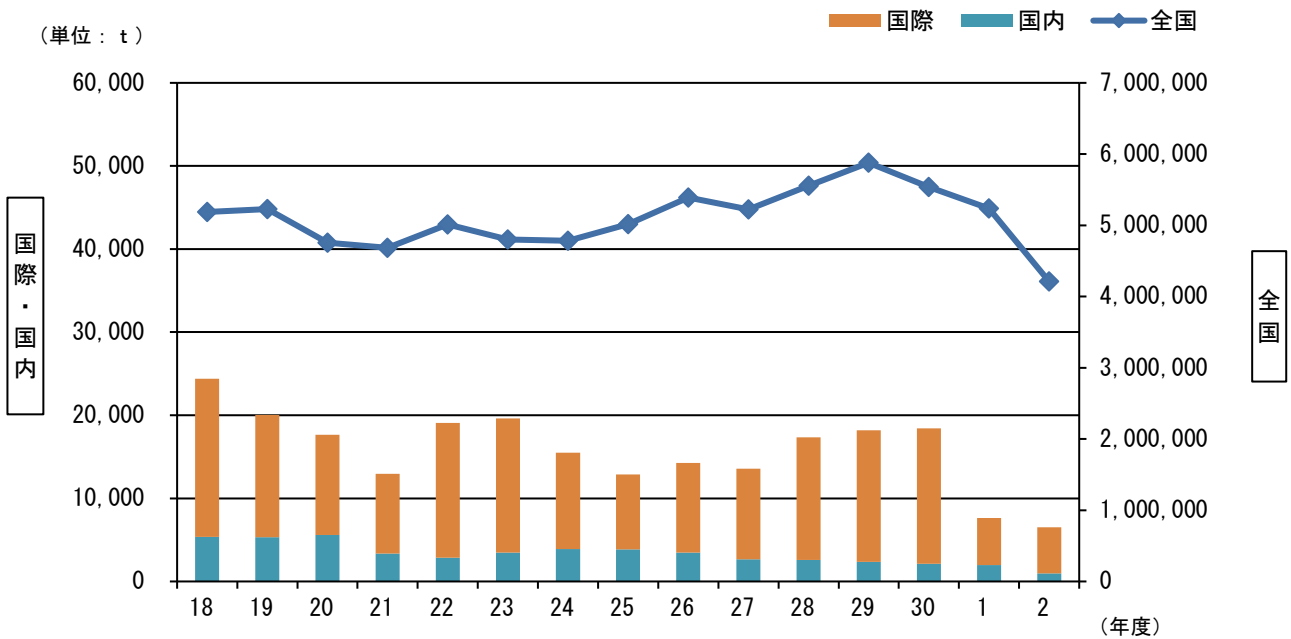
小松飛行場は旅客中心の空港でしたが、平成6年にヨーロッパ・ルクセンブルクのカーゴルククス社の貨物専用便の就航以降は、国内・国際貨物を合わせピーク時で年間約30,000トンの貨物を取り扱う空港となりました。平成14年に国際貨物上屋を増築し、また平成19年には国内貨物上屋を移転新築して貨物地区の一体化を図りました。

平成28年1月からは、シルクウェイ・ウエスト社により、アゼルバイジャン共和国との間で週2便の運航が開始されています。（令和元年6月末から無期限運休）

小松空港は本州の中心に位置し、成田、関西、中部、福岡の各拠点空港と国際貨物の保税運送を行い、また、この地理的優位性を活かし、小松飛行場発着の国際線とのネットワークを利用した物流拠点化を目指しています。

1. 貨物地区施設規模（敷地面積） 約18,500㎡（国際約12,500㎡、国内約6,000㎡）

2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）

## 2) 中部国際空港貨物地区



資料提供：中部国際空港（株）



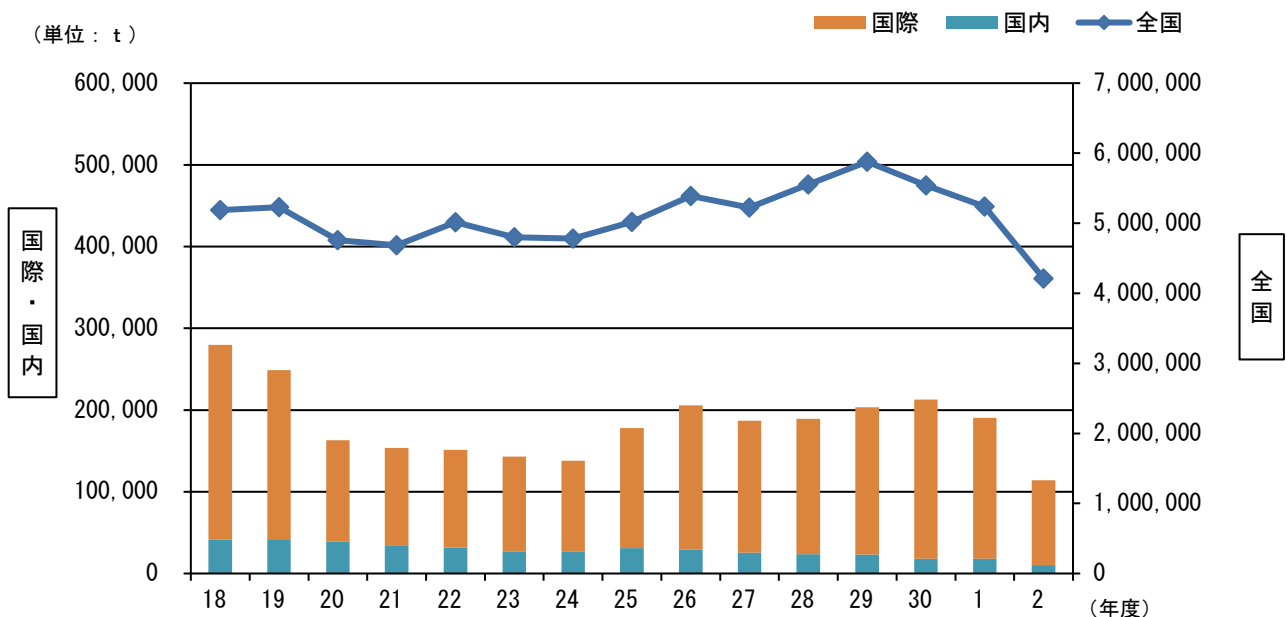
中部国際空港の貨物地区は、空港島の北側に位置しており、国際貨物を中心に取り扱われています。

日本の空港では、セントレアが唯一、総合保税地域の許可を受けています。平成25年度に新規就航したポーラーエアカーゴがセントレアを拠点に活用しているほか、ANAの沖縄貨物ハブに接続する深夜の高速輸送ネットワークに組み込まれ、アジア各地への高速輸送が実現しています。

また空港としてSea & Air輸送による大型貨物輸送にも対応しています。

1. 貨物地区施設規模（敷地面積） 約 260,000 m<sup>2</sup>

2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）



### 3) 大阪国際空港貨物地区

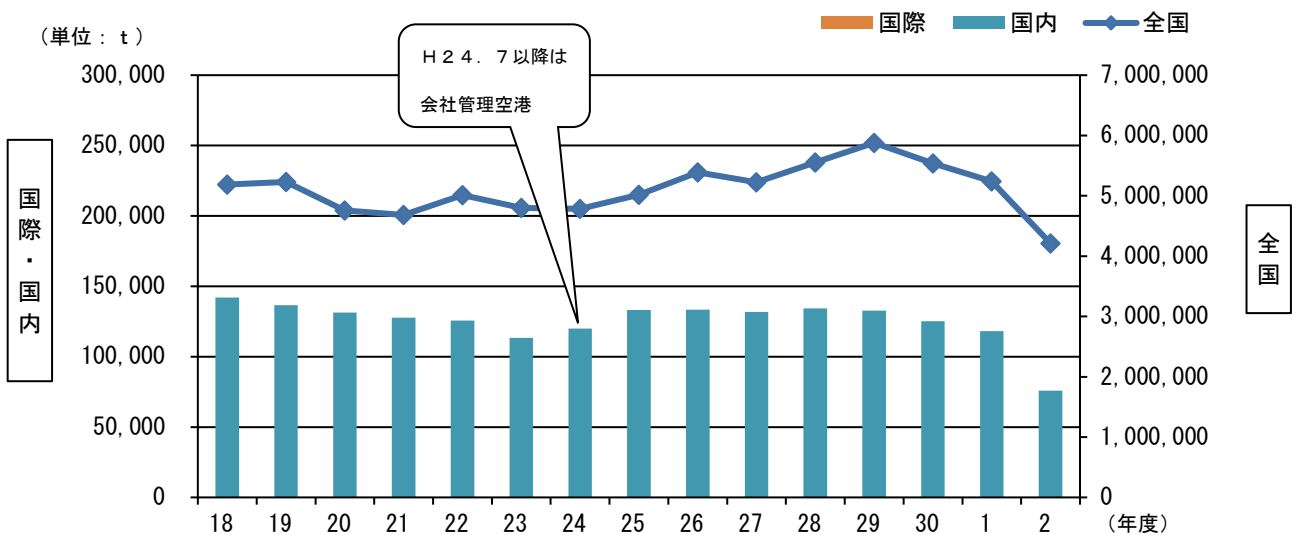


大阪国際空港は、当初はアジア路線が中心でしたが、1960年代の後半から北米や欧州への国際線が就航し、昭和39年には初のジェット旅客機が就航しました。以来、関西国際空港の開港により平成6年に国際線の発着が終了するまで、ここを拠点に世界へ多くの人やモノが行き来し、関西圏全体の発展に貢献しました。

現在、貨物地区は北地区と南地区（旧国際貨物地区）にあります。南地区は代理店などが主に倉庫として利用しており、貨物地区としては北地区が中心となり国内貨物のみを取り扱っています。さらに、平成28年4月より、民間企業が出資する「関西エアポート株式会社」による運営が開始され、さらなる発展が期待されます。

1. 貨物地区施設規模（敷地面積） 約 22,000 m<sup>2</sup>

2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調査」（国土交通省）

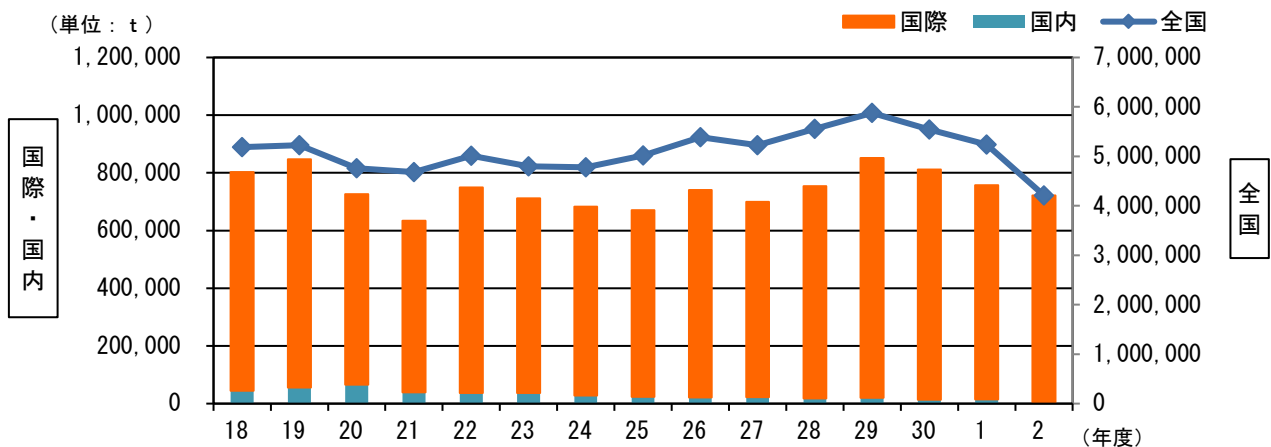
#### 4) 関西国際空港貨物地区



関西国際空港は、完全24時間稼働で、深夜便を利用することによるリードタイムの短縮を実現しています。また、日本初の医薬品専用定温庫や生鮮貨物定温庫など、アジアの国際貨物のハブ空港として、先進の機能・設備を備えています。さらに、平成28年4月より、民間企業が出資する「関西エアポート株式会社」による運営が開始され、さらなる発展が期待されます。

1. 貨物地区施設規模（敷地面積） 約 531,000 m<sup>2</sup>

2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）

## 5) 広島空港貨物地区



資料提供：広島国際空港(株)



保税蔵置場



冷凍冷蔵庫棟

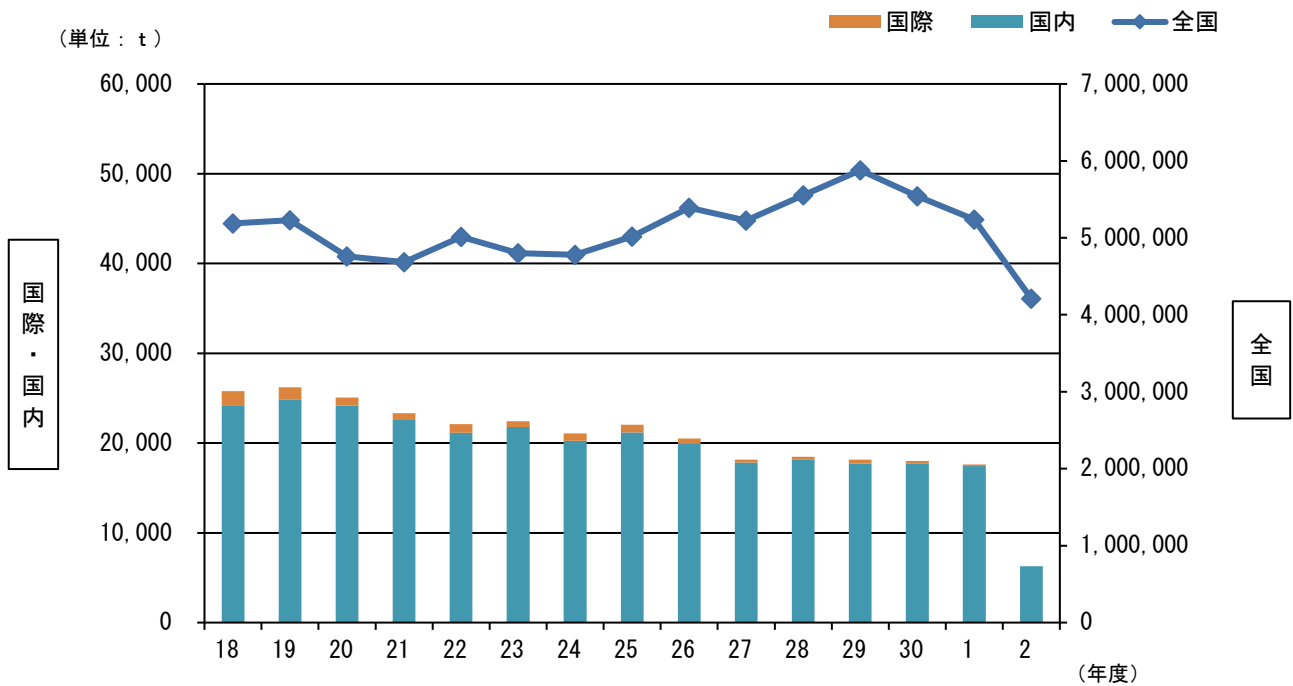


冷凍冷蔵庫

広島空港は、山陽自動車道 I C から 5 分の位置にあり、西日本各都市へのアクセスが容易であるため、迅速なサービスが可能な空港です。また、航空貨物の拠点空港としてもその役割を果たしており、国内・国際航空貨物の両方において、中四国地域最大の取扱量を維持し、地域経済の発展に大きく寄与しています。

1. 貨物地区設備規模（敷地面積） 約 13,800 m<sup>2</sup>

2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）



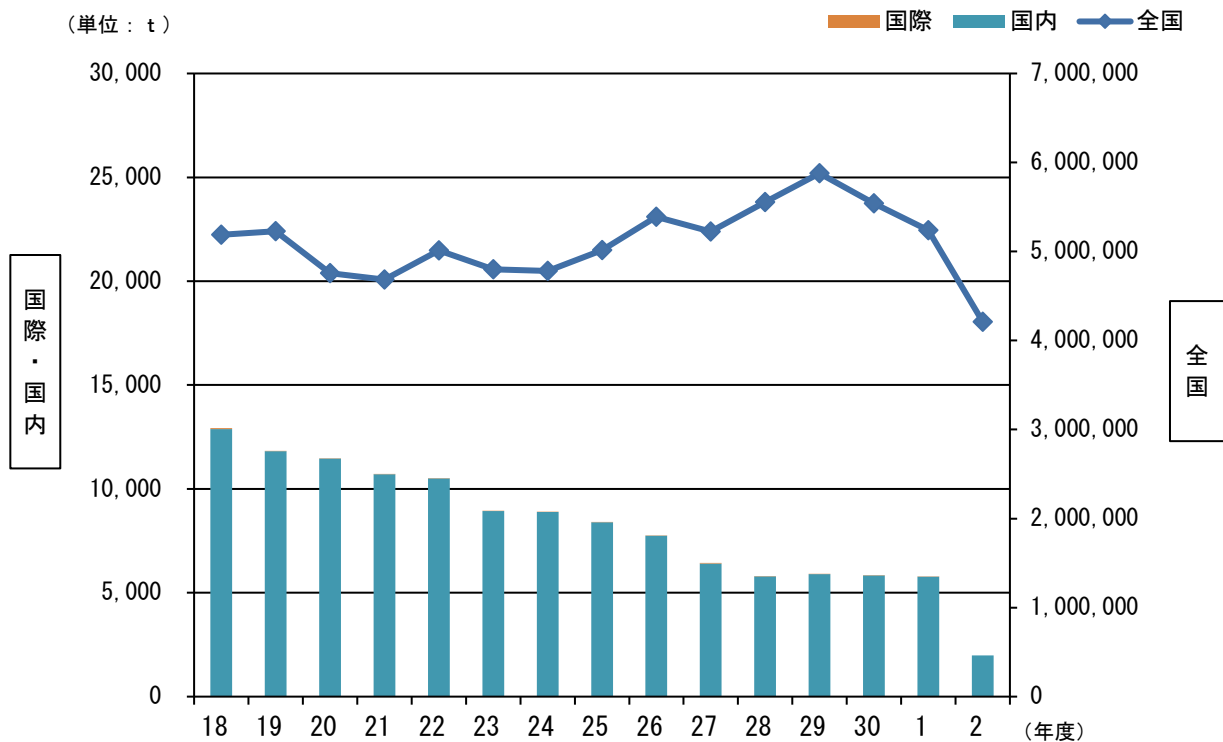
## 6) 高松空港貨物地区



高松空港は、近年の航空ネットワークの充実とあわせ、四国の各県からの利用も可能である地理的優位性を活かした物流の拠点空港として、貨物取扱量の拡大に取り組んでいます。

現在、羽田便と沖縄便で国内貨物を取り扱っているほか、平成25年7月からは台北便で国際貨物の取扱いを開始し、台湾並びに東アジア地域との貿易拡大に取り組んでいます。

1. 貨物地区施設規模（敷地面積） 約 7,800 m<sup>2</sup>
2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）

## 7) 北九州空港貨物地区



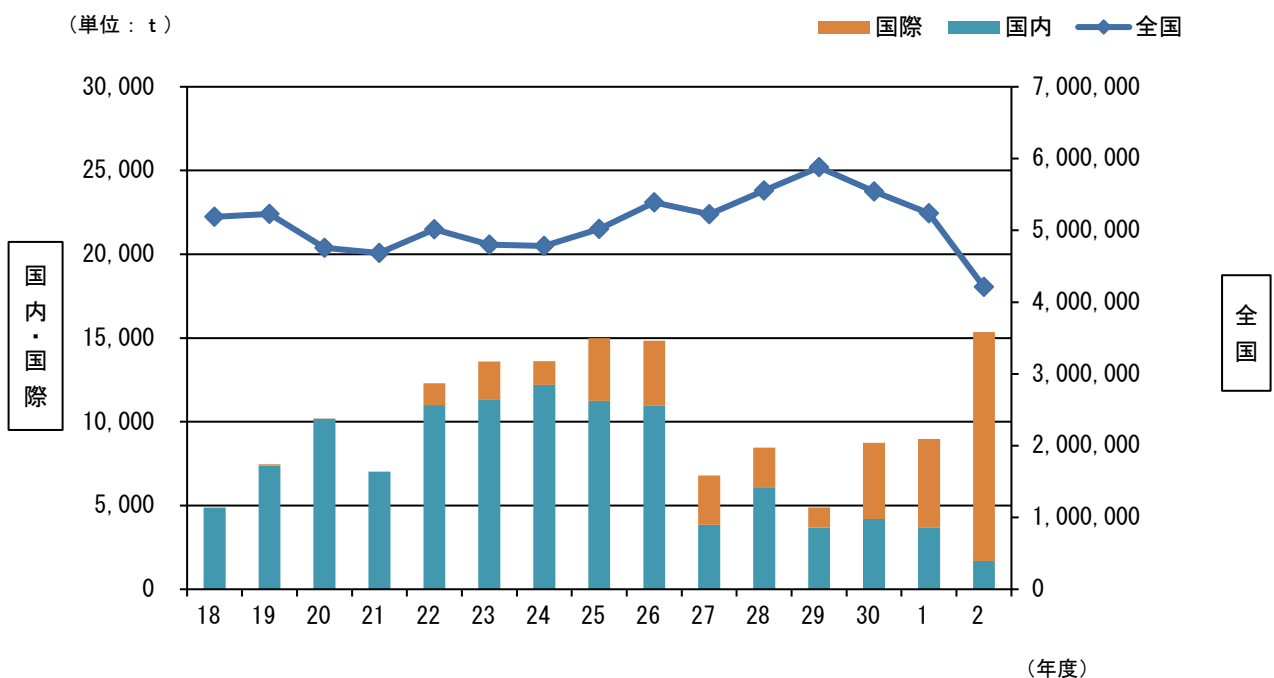
北九州空港は、九州で唯一、24時間利用可能な海上空港です。また、中国などアジアに近く、本州・東九州・西九州の3方向に伸びる高速自動車道路の結節点に位置し、シー&エア輸送も可能など、物流拠点空港として高いポテンシャルを有しています。

貨物施設としては、国内貨物上屋（スターフライヤー棟・日本航空棟）、国際貨物上屋及び保税テント倉庫があり、大型貨物機が駐機できるエプロンが貨物地区に面して2か所整備されています。

国際貨物については、大韓航空による仁川国際空港と北九州空港の往復便（週3便）の運航に加え、月1～2便の生体牛馬の輸入チャーター便が運航しています。

令和3年7月1日には、門司税関北九州空港出張所が新設され、輸出入通関手続きや保税関係手続きが可能となりました。このように、九州・西中国の物流拠点空港として地域経済発展への貢献が期待されます。

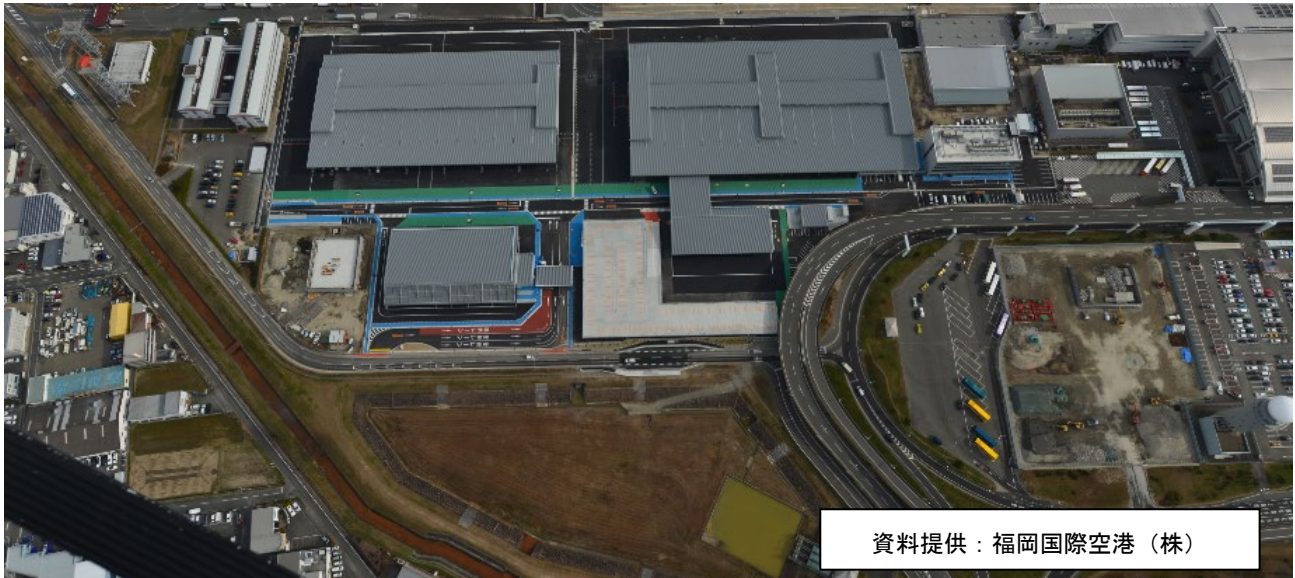
1. 貨物地区施設規模（敷地面積） 約 6,800 m<sup>2</sup>
2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）



## 8) 福岡空港貨物地区



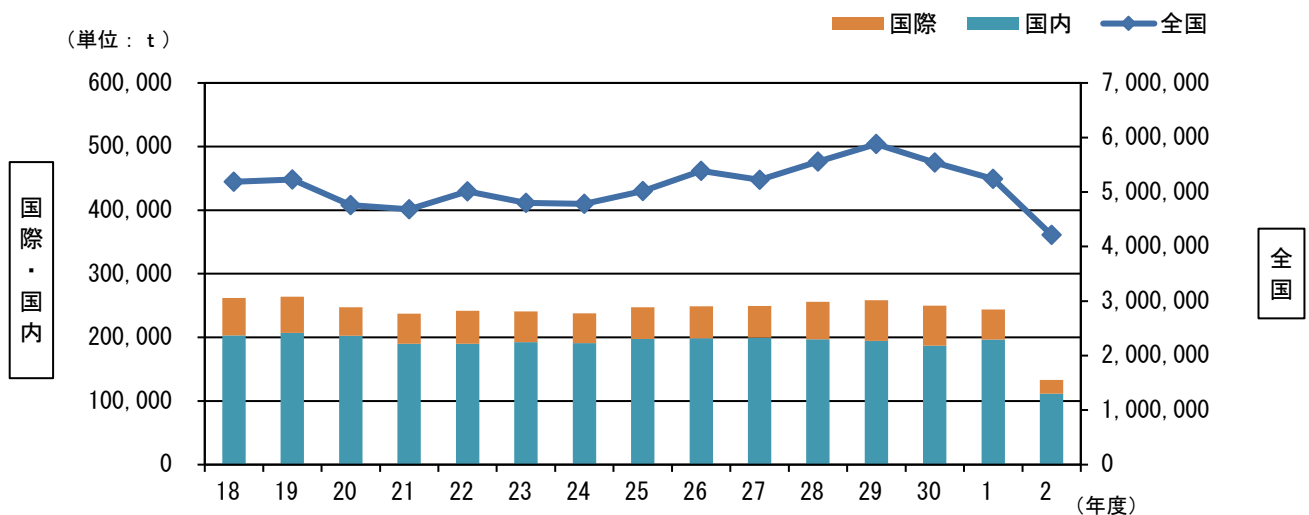
資料提供：福岡国際空港（株）

福岡空港は、港湾、鉄道及び高速道路 I C 等の物流拠点が近接しており、荷主の多様な輸送ニーズに対応できるとともに、東・東南アジアとは近接した時間・距離の関係にある地理的優位性から、アジア地域より日本全国への物流をスピーディかつ低コストで実現するサービスの提供が可能な空港です。

また、当地域は、自動車・半導体関連をはじめとする産業が集積しており、日本から中国、韓国をはじめ、東・東南アジア諸国への輸送においても優位性を持っています。

福岡空港は、多様な輸送モード間のシームレスなネットワーク、地理的な優位性を活かし、急速な発展を遂げている東・東南アジアとの円滑かつ効率的な物流ネットワークが充実しつつあります。

1. 貨物地区施設規模（敷地面積） 約 52,000 m<sup>2</sup>
2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）

## 9) 那覇空港貨物地区



資料提供：那覇空港貨物ターミナル（株）



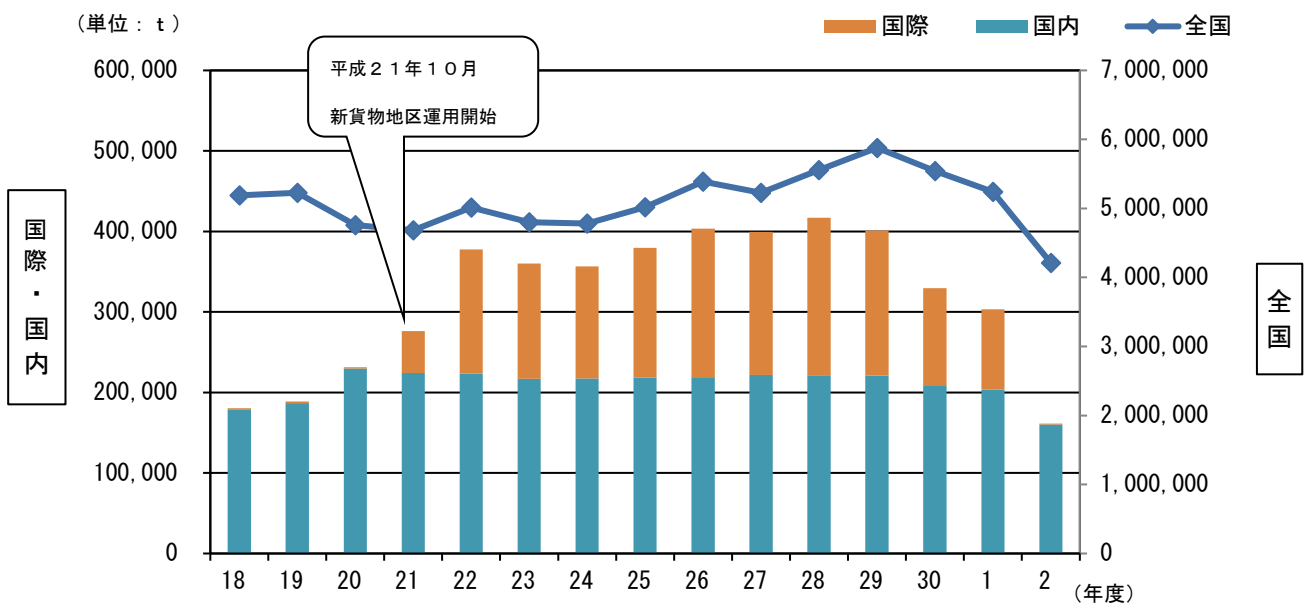
那覇空港の現貨物地区は、施設の狭隘化・老朽化への対策として、また沖縄県の「アジア・ゲートウェイの拠点形成に向けた取組方針」を踏まえて新たに整備され、平成21年10月26日に運用を開始しました。

貨物便の就航先は、国内4方面（成田・北九州・東京・関西）、海外6方面（ソウル・上海・台北・香港・バンコク・シンガポール）であり、深夜を中心に運航されています。

令和元年度における那覇空港の国際貨物量は、成田、関空、羽田、中部に次ぎ、国内第5位となっています。

1. 貨物地区施設規模（敷地面積） 約 63,000 m<sup>2</sup>

2. 貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）