

# 我が国の国際航空貨物輸送 - その現状と課題



空港研究部 空港計画研究室長 丹生 清輝

## 1. はじめに

航空輸送と言えば、一般には旅客輸送としての役割がイメージされるが、貨物輸送、特に国際貨物輸送に関しても航空輸送が我が国の産業や国民生活を支える非常に重要な役割を果たしていることについてはそれほど認識されていない。

航空輸送では他の輸送機関に比べて輸送スピードの速さという点で最も大きなメリットを有する他、貨物の損傷が非常に少ないという高い安全性・信頼性がある。そのため、電子機器・精密機器のように付加価値の高い貨物だけでなく、生鮮食料品といった時間価値の高い（短い輸送時間が要求される）貨物も航空輸送により運ばれる。近年のグローバル化に伴うアジア諸国との国際水平分業の進展とともに、「サプライチェーンマネジメント」（メーカーから卸売業、小売業までの各企業が連携して商品供給を管理すること）や「ロジスティクス」（生産から物流、販売までの流

れをトータルで効率化する考え方）といった企業の経営管理戦略の一環として物流に対する最近のニーズの高まり等を背景に、国際航空輸送はますます重要なものとなってきている。

我が国の国際競争力の低下が指摘されているが、コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場を構築することは2001年7月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」の目標の一つとなっている。中国等の経済成長もあって、アジア諸国では国際物流拠点をめざした大規模な（しかも将来の拡張余地のある）国際空港が次々と整備されてきている。我が国においては、成田空港や関西国際空港の他、2005年開港に向けて建設中の中部国際空港は中部圏発着の国際航空貨物の輸送拠点として重要な役割を果たすことが期待されている。こうした状況の中、我が国の国際航空貨物輸送の課題と解決策を明らかにするための調査研究を進めている。

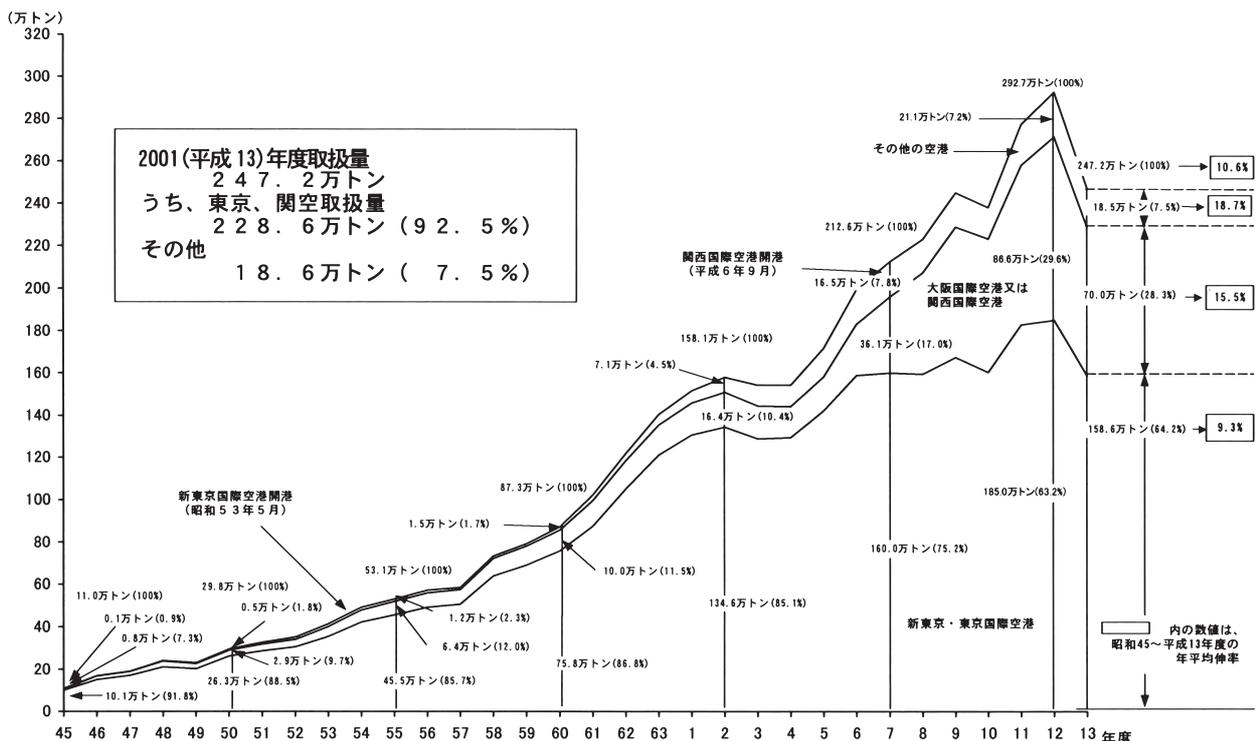


図 - 1 我が国の国際航空貨物取扱量の推移  
(交通政策審議会航空分科会第1回空港整備部会資料等より作成)

## 2. 我が国の国際航空貨物輸送の特徴

我が国の国際航空貨物（輸出入合計重量ベース）の輸送実績を図-1に示す。2001（平成13）年度は米同時多発テロ等の影響で減少したが、1993年度（約170万トン）から2000年度（約290万トン）までの我が国全体の国際航空貨物取扱量の年平均伸び率は、バブル後の不況時期にも拘わらず約8%と極めて高い伸び率を示している（国際旅客については同期間で年平均伸び率が約5.6%）。

取扱量を空港別で見ると、2001年度で成田空港が我が国全体の6割強、関西国際空港が3割弱と、2空港で9割以上のシェアを占める極端な集中化も我が国の国際航空貨物輸送の大きな特徴の一つである。ちなみに、成田空港における2000年の国際貨物取扱量は香港国際空港に次いで世界第2位を誇る。

品目別では、金額ベースで輸出入とも機械・機器類が圧倒的（輸出8割弱、輸入7割弱）シェアを占めている。輸入については重量ベースになると様相が変わり、衣類関係と魚介関係がともに1割強、果実及び野菜が約7%のシェアを占める。

航空貨物輸送は、旅客機の貨物室（ベリー）が使われるケースが多いが、貨物専用機（フレイター）での輸送も一般的となっている。2002年1月時点で、我が国でフレイター便が就航しているのは4空港あり（成田、関空、小松、名古屋）世界の約50都市と結ばれている。なお、フレイター機は一機当たり最大100トン以上の輸送力を有する（B747型機の場合）。

## 3. 国際航空貨物取扱施設の現状と課題

ここでは、成田空港における現状と課題を中心に述べる。成田空港においては、空港施設（貨物ターミナル）と千葉県市川市の原木に立地する東京エアカーゴシティターミナル（TACT）において輸出入貨物を取り扱っている。従来からの成田・原木の仕分基準（緊急貨物以外は全て原木での取扱（通関）とするもの）が1996年4月に解消されたことを契機に、空港施設での通関シェアが急激に増大している。特に輸出貨物においてその傾向が顕著で、1995年度では空港での通関シェアが8%であったものが、2002年度上期には55%と急激に拡大している。

貨物量の急増に伴い不足傾向にある取扱施設は順次拡充

されてきている。例えば空港施設に関しては、2001年10月に輸出専用の第5貨物ビルを増築（延床面積5,000m<sup>2</sup>増）した他、2002年6月には第6貨物ビルの供用を開始した。空港施設だけでなく、1997年度からは新たに周辺のフォワード（荷主から貨物を集荷し航空会社に輸送を委託する航空貨物代理店）施設でも取扱いを開始している。貨物取扱能力としての施設規模を示す延床面積（2001年度末時点）は、空港施設24.9万m<sup>2</sup>、原木15.9万m<sup>2</sup>、周辺施設では約22.5万m<sup>2</sup>を有する。

2002年4月に暫定平行滑走路が供用されたことから中国等近距離路線が増え、貨物量はさらに増加している。将来見込まれる年間300万トンの貨物を取り扱うため、空港施設だけで35万m<sup>2</sup>以上の施設が必要とされており、民営化を控えこの整備をいかに進めていくかが成田空港における最重要課題と言える。

また、貨物量の急増に伴い貨物地区に出入りするトラックによる交通渋滞が慢性化しており、スピードを最大のメリットとする航空貨物輸送のボトルネックとならないようこの渋滞解消も喫緊の課題の一つである。

## 4. おわりに

以上、これまで行ってきた調査研究のうち、我が国の国際航空貨物輸送の現状と課題を中心に紹介した。

個々の人間の意志・行動結果の集合としての航空旅客流動に比べれば、航空貨物の輸送経路やパターンを決定する要因はそれほど複雑ではないと考えられる。しかしながら、国際航空貨物の背後圏シェア（関東圏約50%、近畿圏約18%、中部圏約15%）に対し、成田空港経由が6割、関西国際空港経由が3割という現状が最も効率的な輸送形態かについては分析・考察の余地があると考えられる。また、国際航空貨物の輸送経路・利用空港の選択要因もほとんど明らかになっていない。

そこで、現在、主要なフォワードに対しヒアリング調査を実施しているところであり、これにより輸送経路選択要因等を明らかにしつつ、再現性の高い国際航空貨物流動モデルの構築を今後進めていく予定である。また、国際航空貨物の流動実態をさらに分析した上で、我が国において国際的な競争力を有する国際航空貨物輸送システム形成のためハード・ソフト面で具体的に何が必要か政策提言を行ってきたい。