

第8回

新規参入が続く航空貨物ビジネス

八〇年代後半の規制緩和を受けて、日本では航空事業に参入する企業が相次いでいます。当初は旅客が中心でしたが、近年は貨物分野への注目度が高まりつつあります。今回は航空貨物輸送の歴史と現況について解説していきます。

フレーターの輸送比率が拡大

二〇〇四年、航空機による日本の貿易貨物輸送量は三二六万トンでした。これは貿易貨物輸送量全体の〇・三%にすぎません。しかし、金額ベースではすでに三〇%を超えています。航空機によって輸送されているのは化学製品や半導体、電気計測機器や光学機器など高額製品が中心です。

一方、国内貨物輸送量は一〇〇万六五トンで、全体の〇・〇〇二%。トンキロベースでも〇・二%にとどまっています。国内貨物輸送はトラックが中心で、航空が果たしている役割はそれほど大きくありません。したがって今回は国際航空を軸に話を進めていくことにしましょう。

航空貨物輸送は大きく定期便と不定期便に分けることができます。定期便は決まったスケジュールによって運航されるのに対して、不定期便はチャーターと呼ばれる、運航スケジュールが決まっています。航空貨物のほとんどは定期便で処理されています。不定期便では主に大ロット貨物や特殊貨物を扱っています。

旅客機のスペースの一部を使った輸送をベリール輸送と言います。貨物は旅客機の運航路線・スケジュールに合わせて輸送されます。これに対して、フレーターと呼ばれる貨物専用機を使った輸送があります。ベリールとフレーターの輸送割合はほぼ半々ですが、近年はフレーターの比率が徐々に高まりつつあるようです。

ベリール輸送の弱点はB747型クラスの大機でも手荷物や郵便物を含めて一機当たり二五トン程度しか積載できないことです。一方、フレーターは大型機の場合、一二〇トンの積載が可能です。このほかに、ベリールとフレーターの中間的なものとして貨客混用機があります。旅客機の客室部分を半分に区切って貨物室として使用するもので、セミ・フレーターあるいはコンビと呼ばれるいます。

航空機への貨物搭載方法について簡単に触れておきましょう。搭載方法はバルク・ローディング（ばら積み方式）、パレット・ローディング、コンテナ・ローディングの三つがあります。このうちバルク・ローディングは貨物をばらのまま積み込む原始的な方法で

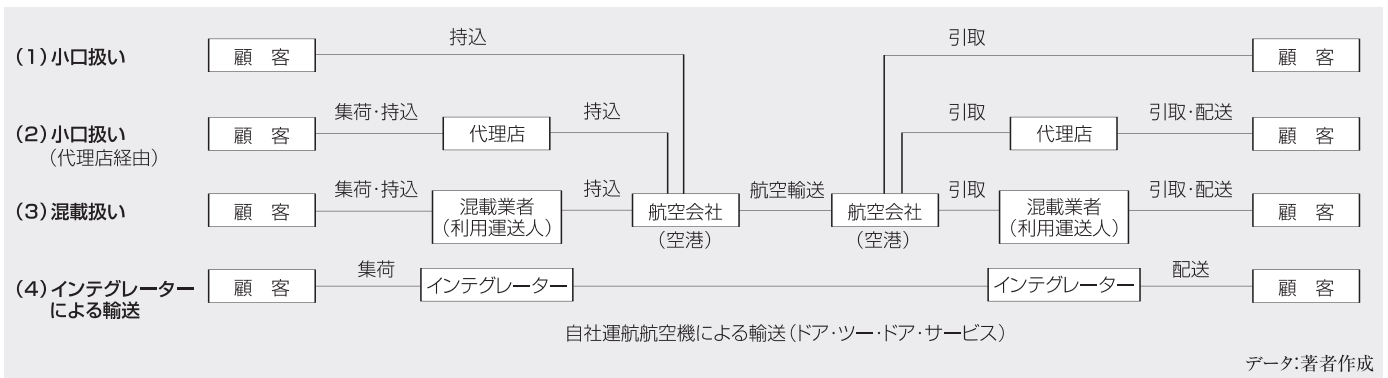
図1 日本の貿易総額に占める主要品目の航空貨物割合

2002年、価格ベース

	輸出 (%)	輸入 (%)
全品目	30.8	29.8
食料品	7.5	5.8
化学製品	84.1	42.5
金属・金属製品	8.7	19.2
機械機器	31.7	62.4
(半導体等電子部品)	87.9	97.5
(事務用機器)	46.2	75.8
(映像機器)	79.4	37.7
(電気計測機器)	87.9	89.2
(科学光学機器)	61.2	80.5

データ：日本関税協会「外国貿易概況」

図2 航空貨物輸送の流れ



データ: 著者作成

す。旅客手荷物をベリーに搭載する際に採用されることもあります。

パレット・ローディングはフレーターが就航した頃から導入が始まった手法です。一枚のパレットの上に貨物を載せてネットなどで覆うことで、輸送中の荷崩れを防ぎます。荷役が容易になるため、貨物の積み下ろし時間を短縮できるといったメリットがあります。

パレット・ローディングよりもさらに荷役をスピード化できるのがコンテナ・ローディングです。こちらはアルミ合金や強化プラスチック製のコンテナに貨物を入れて航空機に積み込むというスタイルです。コンテナには貨物の特性に合わせた冷蔵・冷凍コンテナや衣服コンテナなどもあります。

パレット化やコンテナ化によって航空貨物の積み下ろしは非常にスピーディーになりました。例えば、フレーターでは着陸後に貨物を搬出し、次の目的地向けの貨物を搭載して離陸するまでの所要時間は約二時間だそうです。

航空貨物輸送の四タイプ

航空貨物輸送は四つに分類することができます。①航空会社と直接取引する小口扱い、②航空貨物代理店を経由する小口扱い、③混載扱い、④フェデックスやUPSといったインテグレーターによる扱い——の四つです。このうち①は荷送人が貨物を空港に持ち込

み、航空会社が仕向地の空港まで輸送到着した貨物を荷受人が空港で引き取るというものです。

②は航空貨物代理店が貨物を集めて航空会社に持ち込み、航空会社による空輸後、到着地で航空貨物代理店が貨物を受け取って荷受人に配送する流れになります。つまり荷送人はドア・ツー・ドアのサービスを利用できます。

③の混載扱いも基本的には航空貨物代理店による小口扱いと同じ流れになります。違いは航空貨物代理店の機能を利用航空運送事業者が担っているという点です。航空貨物代理店の多くは利用運送事業者ですので、ユーザーにとって実質的に違いはないと言えます。航空貨物代理店と利用航空運送事業者の相違点については後半部分で触れることにします。

④インテグレーターによる扱いはシンプルです。インテグレーターは集配業務や空港間の輸送をすべて自社で担当します。つまりインテグレーターは航空会社(キャリア)と航空貨物代理店(フォワーダー)を兼ねているわけです。国際輸送に関しては自ら通関業務も手掛けています。

利用航空運送とは？

航空貨物輸送に関連する法令および航空事業と利用航空運送事業の違いについて整理しておきましょう。航空貨

物輸送のビジネスには、航空運送事業、外国国際航空運送事業、航空運送代理店業、利用運送業などがありますが、事業を行う場合にはそれぞれについて国土交通省の許可を受けられるか、あるいは届け出を行わなければなりません。

航空運送事業とは「他人の需要に応じて航空機を使用し、有償で、旅客または貨物を運送する有償運送事業」とされています。類似した事業として航空機使用事業がありますが、こちらは測量や農薬散布などのビジネスを指しています。

外国国際航空運送事業は海外の航空会社のためのものです。海外の航空会社には日本国内での航空輸送が認められていないため、航空運送事業の許可は下りません。つまり、海外の航空会社に対して国際航空輸送のみ許可するのが外国国際航空運送事業です。

航空運送代理店業は、航空貨物代理店(cargo agent)とも呼ばれ、航空会社の業務である営業、航空運送状の発行や貨物の準備などを代行して、航空会社が提供する航空貨物輸送サービスの販売と業務をする会社です。その報酬として所定の代理店手数料を航空会社から受け取ります。

これに対して利用運送事業とは荷主との間で物品の運送契約を締結し、他の事業者の運送手段(トラック、船舶、航空機、鉄道など)を使って物品の運

送を行なう事業です。したがって荷主に対する運送責任は全て利用運送事業者が負うこととなります。利用運送事業を行うためには、その事業形態によって国土交通大臣に事業者登録をするか、または事業許可を受ける必要があります。

航空貨物輸送の歴史

航空業界と航空貨物輸送の歴史を振り返ってみましょう。航空機の歴史は一九〇三年にライト兄弟が初のガソリンエンジン飛行機による飛行に成功したときに始まります。しかし、航空機による輸送が事業として、つまり航空運送事業がスタートしたのはその十一年後です。一九一四年に米国ST&A社がタンパーセントピーターズバーグ間で飛行艇による定期航空輸送を開始したのが最初とされています。

一九一八年にはワシントン・ニューヨーク間で郵便航空輸送がスタート。その翌年にはKLMオランダ航空が設立されたのを皮切りに、米国、ドイツ、オーストラリア、ソ連、スイス、フランス、英国などの先進国で航空会社が設立され、定期航空路の開設も相次ぎました。日本では一九二八年に国策会社として「日本航空機輸送」が設立されました。

第二次世界大戦後には航空会社やフオーワーダーの新設が加速。二国間協定

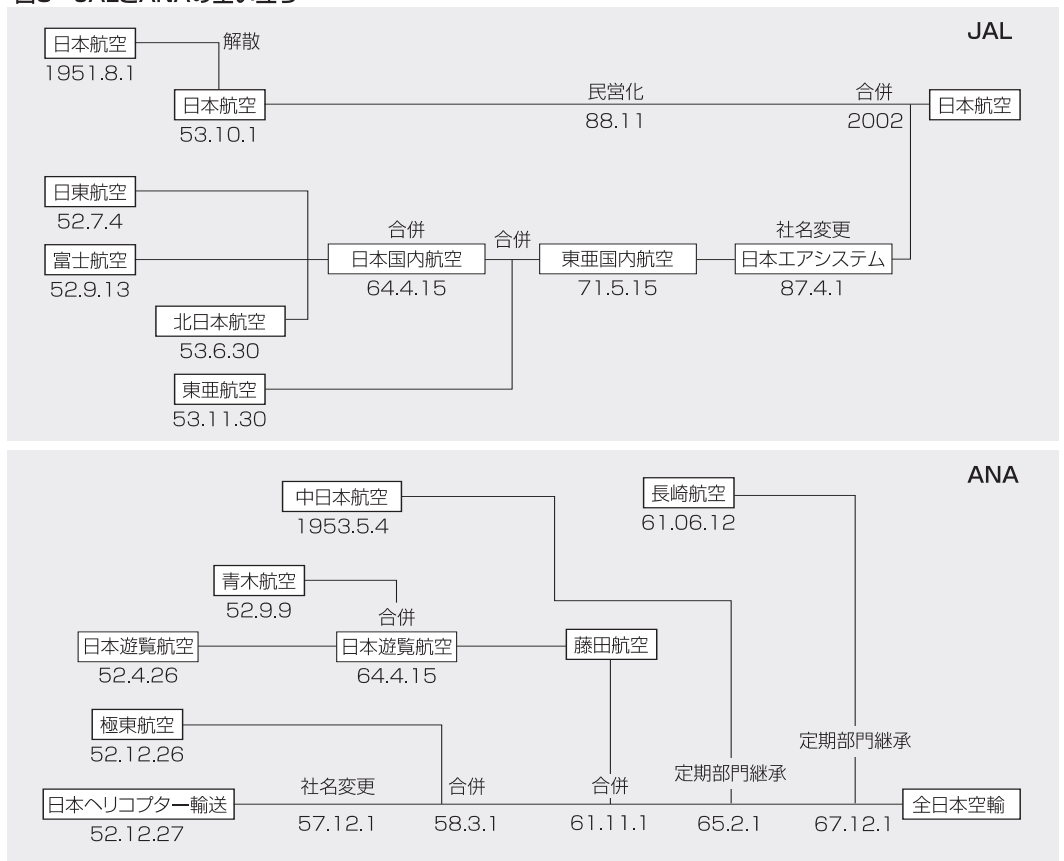
に基づいて路線も増えていき、航空輸送が拡大しました。一九四七年には民間航空の発展を目的とした国際組織ICAO（国際民間航空機関）が発足。五〇年代後半にはジェット機が登場しました。

一九七〇年にはB747型機、いわゆるジャンボジェット機が就航。B747F（ジャンボフレーター）も投入されたことで、航空貨物は大量高速輸送時代を迎えました。米国では七〇年代後半に航空事業の自由化に踏み切り、その結果、クーリエや小口貨物の輸送が拡大。今日グローバルで活躍しているインテグレーションたちが台頭してきました。日本でも一九八五年に規制緩和の第一歩として航空憲法の廃止が決まりました。

「五つの自由」とシカゴ体制

航空機の発達を背景に、一九一九年のパリ条約で領空主権が成文化されました。それによって「すべての国は自国の領空に関する完全な主権を有する」と規定されました。この領空主権主義下における商業航空権の基本が「五つの自由」です。列記すると、第一の自由は、ある国の領域を無着陸で横断飛行する「上空通過権」。第二の自由は、貨客等の積み下ろしをしない「着陸権」。第三の自由は、自国から相手国に向けた「輸送の自由」。第四の自由は、相

図3 JALとANAの生い立ち



データ:エアラインハンドブックQ&A100 全日空広報室編

手国から自国に向けた「輸送の自由」。そして第五の自由は、「相手国と第三国間で行う貨客の輸送を行う自由」となります。

現在、国際航空のルールと機能している国際民間航空条約（シカゴ条約）

では、これら五つの自由のうち、第一と第二の自由のみを規定するにとどまっています。残りの自由については、相互に航空路を開設する二国間での航空交渉に委ねられることになっています（二国間協定）。



今月のポイント

- 一、ペリーからフレター輸送中心に
- 二、規制緩和で事業者間の競争が激化
- 三、貨物分野への積極投資が相次ぐ

国際民間航空の基礎づくりを目的に、米国の提唱で一九四四年に開かれた会議（参加は五二カ国）では、シカゴ条約や上空通過協定（国際航空業務通過協定）などが決まりました。この二つの条約および協定、そしてICAO（国際民間航空機関）、IATA（国際航空運送協会）などに基づく国際航空運送事業を一般的に「シカゴ体制」と呼んでいます。

しかし今日、戦後六〇年以上が経過し、世界情勢が大きく変化している中で「シカゴ体制」も揺らいでいます。米国を中心とした「オーブンスカイ」への動き、さらにEU域内における航空自由化などを背景に、「シカゴ体制」は見直しを迫られています。

航空業界の規制緩和

日本の民間航空の歴史は、一九二二年に「日本航空機輸送研究所」が水上機を使って大阪と徳島間で郵便輸送を開始したことで幕開けしました。続いて朝日新聞社が東亜定期航空会社と川西機械の日本航空株式会社が宣伝飛行や郵便輸送をスタート。このように初期の航空事業は郵便輸送がメインで、その後徐々に旅客輸送へと拡大してきました。

一九二八年には国策会社である日本航空輸送が設立され、戦時下において民間航空事業は姿を消すことになりました。そして第二次世界大戦終了後はGHQが日本人による航空機の運航を一切禁止。日本が航空主権を回復し、国営会社として日本航空がスタートしたのは一九五二年でした。

以降、全日本空輸（ANA）の前身である日本ヘリコプター輸送をはじめ民間航空会社が相次いで設立されました。しかし多くの会社は競争の増加で経営不振に苦しみ、合併などを余儀なくされました。こうした中、一九七二年には運輸大臣通達「航空企業の運営体制について」が出され、これが「航空憲法」あるいは「四五・四七体制」と呼ばれ、その後の日本の民間航空事業の方向性を決定づけました。

「航空憲法」は昭和四五年に閣議決

定し、同四七年に通達が出たため、「四五・四七体制」と呼ばれています。一九八五年に廃止されるまで続きました。その具体的な内容は、①日本航空は国際線と国内線、国際航空貨物を担当する、②全日空は国内幹線およびローカル線と近距離国際チャーター便の充実を図る、③東亜国内航空は国内ローカル線および一部幹線の運航を行う——で三社が事業分野を棲み分けるというものでした。

航空憲法の下、三社は発展・成長を遂げてきましたが、米国における航空分野の規制緩和を背景に、従来のルールは見直しを迫られるようになりました。運輸政策審議会は、①国際線に日本航空以外の日本の航空会社の参入を認める、②日本航空の完全民営化、国内線の競争促進のため一路線に複数の航空会社の航空路開設を認める、いわゆるダブル・トラッキング、トリプル・トラッキングを認める——などを柱とした航空憲法改正に向けた中間答申を運輸大臣に提出。これを受けて政府は一九八五年十二月に航空憲法の廃止を閣議決定し、日本の航空事業は自由化に向かって歩み始めました。この年には全日空と海運会社が貨物航空の専門会社である日本貨物航空（NCA）を設立、米国への乗り入れを開始しました。

規制緩和を受けて、全日空は国際線

に進出。さらに九〇年以降は新規参入が相次ぎました。九六年には北海道国際航空（AIRDO）とスカイマークエアラインズ、翌九七年にはスカイネット・アジア航空、二〇〇二年にはスターフライヤーが誕生しました。貨物分野でも新たな動きが始めています。二〇〇五年には佐川急便がギヤラクシーエアラインズを設立しました。一方、NCAを日本郵船に売却した全日空は、日本郵政公社と共同で新たにANA&JPEクスプレスを立ち上げました。航空事業では近年、貨物分野への積極的な投資が目立つのは、旅客の大幅な伸びが期待できない中、貨物は今後、中国を中心としたアジア地域での需要拡大が見込まれているからにはかたがたではありません。



もり・たかひこ 流通科学大学商学部教授。1975年、大阪商船三井船舶に入社。97年、MOL Distribution GmbH 社長。2006年4月より現職。著書は、「外航海運概論」（成山堂）、「外航海運のABC」（成山堂）、「外航海運とコンテナ輸送」（鳥影社）、「豪華客船を愉しむ」（PHP新書）、「戦後日本客船史」（海事プレス社）など。日本海運経済学会、日本物流学会、日本港湾経済学会、日本貿易学会CSCMP（米）等会員。