

## 金額ベースでは主要港湾を凌駕

港湾と共に国際物流をささえる航空貨物運送だが、その事業環境はかなり異なる。何よりも新しい産業のため過去のしがらみがない。行政による規制も、市場競争を阻むような内容はほとんどない。経団連などによる規制緩和の要望でも、航空貨物分野のテーマが組上に載せられるケースは稀だ。

航空貨物が貿易分野で果たしている役割は大きい。国際輸送の総重量に占める航空貨物の割合は〇・三％に過ぎないが、輸送製品の金額ベースで見るとその構成比は約三〇％に跳ね上がる。それだけ高付加価値の製品を運んでいる。日本最大の航空貨物拠点である成田空港の貿易額は、輸出入とも年間九兆円を超え、東京港や横浜港のそれを凌ぐ。

航空貨物の輸送量はこれまで、空港や航空機などハードのキャパシティによって常に制約されてきた。一九七八年に開港した成田空港の用地買収問題がいまだに決着していないこともあって、とくに滑走路や貨物施設といったインフラ面の制約が大きい。これを象徴していたのが、成田開港から二〇年近く続いた「仕分け基準」という業界ぐるみの自主規制だった。

開港当初の成田は、空港内に十分な貨物施設を用意する余地がなかった。そのため苦肉の策で、首都圏とのあいだに位置する原木（千葉県）にTACT（東京エアカーゴ・シティ・ターミナル）と呼ぶ施設を設置。行政と物流業界が一丸になって、腐りやすい生鮮品については成田空港内で通関するが、それ以外はTACTで処理するという業界ルールを定めた。生鮮品以外の製品については事実上、東京税関がTACTでの通関しか認めなかったため、フォワーダーにとつては他に選択肢がなかった格好だ。

### 第4部

# 航空——インテグレーターへの対策なし

航空貨物分野で問題視されている規制は少ない。進歩を阻むボトルネックは、常に空港をはじめとするインフラ問題や、キャリアとフォワーダーの役割分担のあり方だ。現在のようにキャリアと旅客に偏重した行政の姿勢が続く限り、強大な国際インテグレーターに対抗できる航空貨物事業者は日本では育たない。（岡山宏之）

九六年になると、ようやく「仕分け基準」は撤廃された。きっかけは行政改革委員会の後押しを受けた規制緩和で、これによって東京税関が成田空港近隣の物流施設に保税蔵置場の許可を出すようになった。TACTへの横持ちが発生しないぶんリードタイムを短縮できるため、フォワーダー各社は大量して空港外施設を設置。いわゆる「成田シフト」が急進展した。役割を終えたTACTは経営が成り立たなくなり、二〇〇三年一〇月末に会社をたたんだ。

この事例は、行政によるインフラ整備の最初の一つだが、航空貨物事業の発展を後々まで制約し続けたことを端的に示している。

現在でも、空港内で航空機への貨物の積み卸しなどを担っている上屋会社の施設の狭量化問題は続いている。ここで十分なスペースを確保できないために業務効率が悪化し、スムーズに物流を処理できなくなっている面が否めない。空港内の貨物スペースをどうするかを決めたのも、言うまでもなく行政だ。この分野における行政の役割はそれほど大きい。ところが当の行政当局にはそうした意識が薄い。

## 物流二法で変わったフォワーダー事業

日本では、キャリア（航空会社）とフォワーダーの役割が明確に分けられている。前者は「空港to空港」の輸送を担い、後者は荷主の立場で「ドアtoドア」の輸送管理を手掛けている。管轄する行政組織も違う。キャリアは国交省の航空局が、フォワーダーは国交省総合政策局の複合貨物流通課が管轄している。だが複合貨物流通課にしても、あまたいる利用運送事業者のうちわずか一〇〇社余りの航空フォワーダーを管轄しているに過ぎず、この分野での存在感は小さい。

航空フォワーディング事業に関する規制は、九〇年

に施行された物流二法と、二〇〇二年の物流二法の改正によって緩和されてきた。現状では「ビジネスをするうえで法的に不便を感じることはほとんどない」と近鉄エクスプレスの松田芳昭副社長は言う。

キャリアとして貨物専用機を飛ばす場合でも、法規制そのものは障害にならない。発着枠についても旅客と貨物では一般的に運行時間帯が異なるため、たとえ二四時間化している羽田であれば夜間就航はほぼ問題なく実現できる。あとは着地側の空港周辺の騒音問題などで地元と折り合いさえつけられればよい。

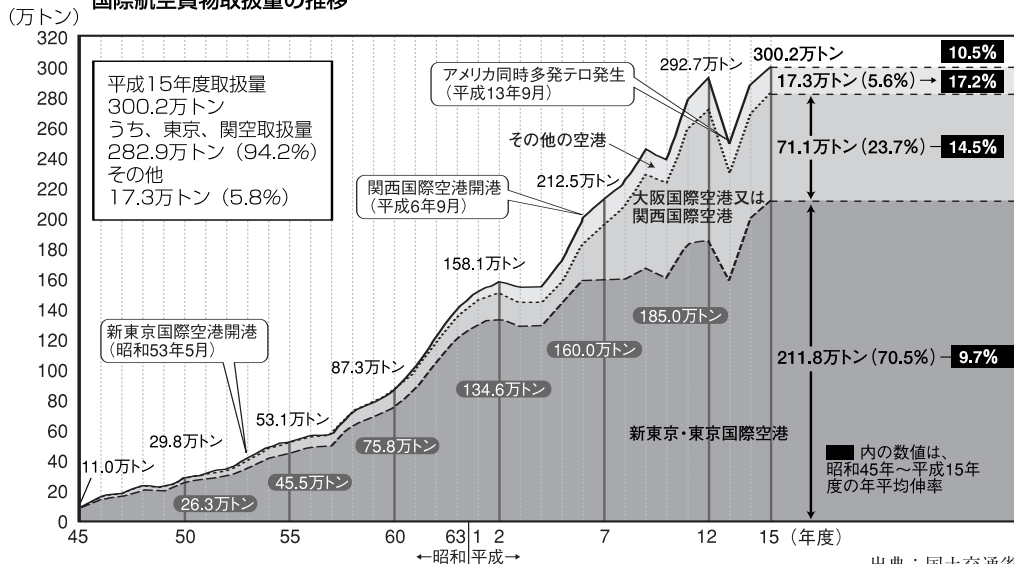
実際、全日本空輸は二〇〇三年から、ヤマト運輸などの荷主の要請に応じて東京・札幌間と東京・佐賀間で深夜の貨物便を飛ばしている。現状では旅客機のベリー（貨物室）だけを使っているが、需要増に応じてフレーター（貨物専用機）への切り替えも検討している。来年六月には、佐川急便が自ら発足した航空貨物会社が、羽田と北海道・九州を結ぶ路線にフレーターを就航させる予定だ。

利益率こそ高いが小さな特殊市場とみなされがちだった航空貨物事業への関心が、ようやく日本でも盛り上がってきた。だが前述したように、日本の航空行政はこれまで圧倒的に旅客に軸足を置いて仕事をしてきた。物流は添え物の扱いで、この分野における確固たる方針はない。それでも最近の状況を受けて、行政もやっとな腰を上げようとしている。

国交省航空局監理部の航空企画調査室で物流を担当している高橋広治課長補佐はこう語る。「我が国の航空物流のビジョンを今後一、二年くらいで作りあげる必要がある。きちんと調査してみなければ何ともいえないが、個人的にはアジアにもインテグレーターが一つあってもいいとは思っている」

もともと日本の航空行政が、インテグレーターの育成

国際航空貨物取扱量の推移



出典：国土交通省



近鉄エクスプレスの松田芳昭副社長

## 日系インテグレーターの育成が課題

成を無条件で後押しするとは考えにくい。日本航空や全日空と協力関係にある会社ならまだしも、まったくの新規参入を許せば日系キャリアの経営を脅かしかねないからだ。かといって、日系キャリアの航空貨物部門がインテグレーターに脱皮できるかとなると、荷主との接触をフォワーダーに任せてきたこういう会社に物流ノウハウの蓄積があるとは思えない。

日本の航空行政には、身内のような間柄にある日系航空会社を守ろうとする意識が強い。だからこそフォワーダー会社によるチャーター機の運行も、二国間協定で定められている日米間以外はほとんど認められなかった。それが経済界の圧力もあって、今年二月に航空局長名の通達を出し、条件付きながらフォワーダー・チャーターを許すように姿勢を改めた。

しかし「緊急事態により航空貨物需要が瞬間的に増加した場合」に限るといった条件が邪魔をして、通達から約半年が経つても、日本通運がサハリン向けに一機を運行しただけ。もう一段の規制緩和を求める声が高まるのは時間の問題だろう。

日系インテグレーターの有力候補として最大の注目株は、民営化が確実になった日本郵政公社だ。仮に今後、郵便事業会社が国際物流分野でのM&Aを本格化して、キャリアとフォワーダーの両者を傘下に収めれば一気にインテグレーターの条件が整う。

もともと郵便事業会社がアジアで本格展開する障壁は高い。日本の半国営企業が、資本力に任せて国際物流業を本格展開することに近隣諸国は反発するはずだ。外交交渉の結果次第で行く末は変わる。いずれにせよ、近い将来、日本の航空貨物行政が新たな局面を迎えるであろうことは間違いなさそうだ。