

航空貨物輸送の動向と展望



三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
国土・地域政策部 主任研究員
原 田 昌 彦

日 時 平成19年9月11日(火)
場 所 ホテルセントラーザ博多
主 成 日本財団
助 財団法人九州運輸振興センター
後 九州運輸局
援 九州旅客鉄道株式会社

わが国および九州における航空貨物の現状

○空港の現状

航空貨物輸送の基盤となる空港の整備状況について、わが国の主要空港と、九州の離島を除いた各空港の状況を示したものが図1です。関西空港、中部空港というのは滑走路が3500m、4000m、24時間利用可能な空港です。一番需要の大きな首都圏については成田空港が内陸空港ということ、夜間、深夜に使えません。羽田空港は国際化されますが、滑走路は3000mにとどまるといふことですので、国際的な標準から見ますと、まだまだ十分とはいえない部分があるのではないかと考えております。

一方、九州については、概ね各

図1 わが国および九州における空港の現状

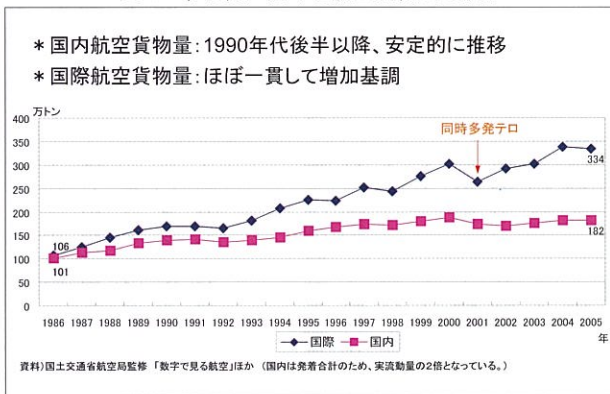
* 近畿圏、中部圏には3,500m級の滑走路を有する24時間空港が存在、首都圏は羽田再拡張後も両者を満たす空港なし
* 九州には2,500m超の滑走路有する8空港が供用済、うち北九州空港が24時間化

| 種別 | 1種 | | | | | 2種 | | | | | 3種 | | |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|----------|----------|----------|---------------------|
| 滑走路長(m) | 羽田 | 成田 | 関西 | 大阪 | 中部 | 福岡 | 北九州 | 長崎 | 大分 | 熊本 | 宮崎 | 鹿児島 | 佐賀 |
| 滑走路長(m) | 3,000 | 4,000 | 4,000 | 3,000 | 3,500 | 2,800 | 2,500 | 3,000 | 3,000 | 3,000 | 2,500 | 3,000 | 2,000 |
| 利用時間 | 24H | 6-23 | 24H | 7-21 | 24H | 7-22 | 24H | 7-22 | 730-2130 | 730-2130 | 730-2130 | 730-2130 | 630-2100 030-430 |

注) 滑走路長の()内は事業中のもの、うち羽田の()内は新設、成田の()内は現2,180m滑走路の延伸

県1空港、あるいは2空港供用されておまして、2000、2500、3000mの滑走路があります。北九州空港は24時間、また

図2 わが国における航空貨物量の推移



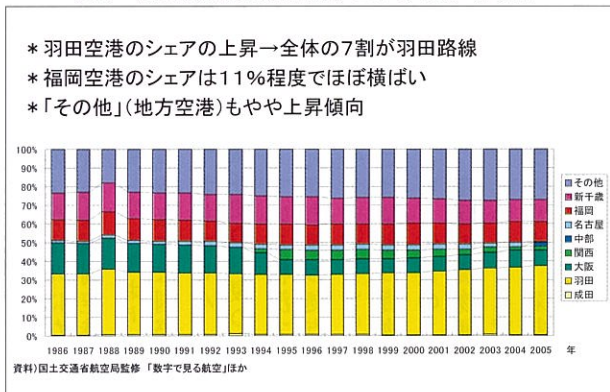
国際航空貨物は、同時多発テロの時に減少しておりますが、趨勢としては非常に高い伸びを示しております。国内航空貨物は90年代

佐賀空港も深夜に貨物便を発着できる体制になっています。

○航空貨物量の推移

図2は、国内・国際航空貨物の総量です。国際航空貨物は大きな趨勢としてみれば堅調に伸びています。航空貨物と海上コンテナ貨物だけが、だけというのは言いすぎかもしれませんが、増加基調にあって、それ以外はかなり成熟している市場になっているといえると思います。

図3 航空貨物量の空港別シェアの推移 (国内)

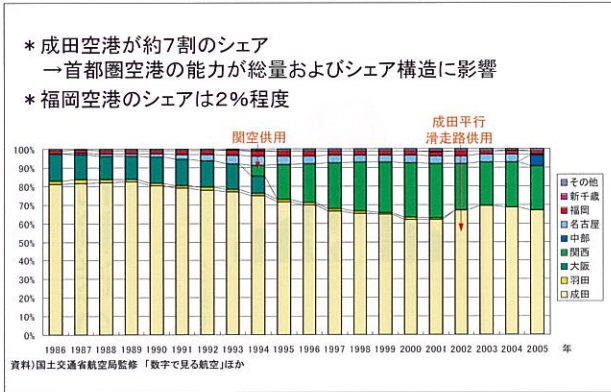


後半あたりから約180万トンで推移していますが、国内の方は発着の計で、全空港のトータルですので、実際の貨物の流動量はこの半分とご理解下さい。

○航空貨物量の空港別シェアの推移

そういった航空貨物がどういう空港で扱われているかをご説明します。まず、国内貨物(図3)ですけれども、一番下の黄色の枠が羽田空港です。2005年で、4割近いシェアです。80年代あたりは30%前半でしたので、少しずつですけれどもシェアがあがっております。この図は、国内の空港間のデータの積み上げですので、羽

図4 航空貨物量の空港別シェアの推移（国際）

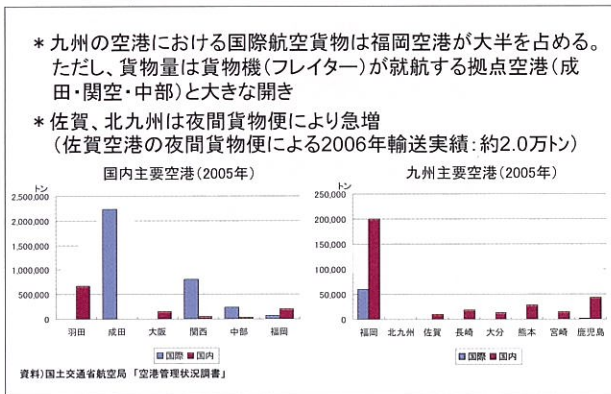


田に計上された貨物は必ず相手空港でも計上されており、成田の容量でみますと全体の約7割は羽田路線が占めているという状況で、しかも、そのシェアがあがってきています。

福岡空港については大体11%程度、全国の1割強で推移しております。福岡以外の九州の空港はその他の枠に入っています。そこも少しずつですが上昇している傾向にあります。

国際貨物について空港別シェアをみると図4です。こちらを見ますと2005年で、7割弱を成田空港が占めています。80年代に8割を超えていた成田のシェアが2001年まで下がっているの

図5 九州における空港別航空貨物量

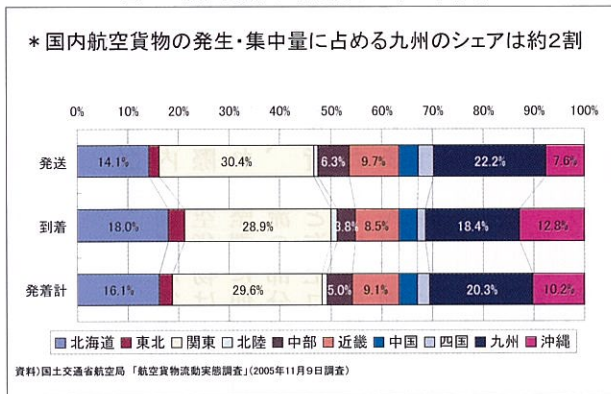


ですけれども、これは量が減ったというのではなく、成田の容量も能力も一杯で横ばいにある状況の中で、94年に関西空港が供用されました。以後の国際航空貨物の伸びを、成田で受けられないので、主に関西がそれを担って、成田がシェアを下げたということです。

2002年に成田に暫定の平行滑走路ができて、成田の容量が若干あがっておりまして、そこからまた、成田のシェアが少しあがっています。

わが国全体の国際航空貨物の動きを見ますと、首都圏の空港の能力が、上を押さえているという状況がありまして、その能力が広がるという状況

図6 航空貨物の地域別シェア（国内）



右のグラフは九州の各空港のデータに集中しているという状況です。

○九州における空港別航空貨物量
図5は九州の空港別の航空貨物量を見ましたものです。これは2005年のデータです。グラフの左はわが国の3大都市圏の空港と福岡空港を示したもので、先程の空港別シェアでご覧いただきましたように、特に国際は成田・関西・中部に集中しているという状況です。

○九州をみますと、成田、関西、中部に次いで多くの貨物を扱っておりますので、そういう意味では健闘しているといえるかもしれません、シェアは2%程度にとどまっています。

図7は国際について見たものです。九州のシェアは輸出が7・4

まず国内図6ですが、当然関東発着が一番多いです。九州は全体の約2割のシェアをもっています。経済規模的には九州1割経済という言われ方もされておりますけれど、航空貨物ですので、やはり3大都市圏対北海道、九州・沖縄という流動が中心となります。特に先程申しあげたように、首都圏発着、関東発着が中心になります。そういう中で、関東対九州、関東対北海道が一番大きなボリュームゾーンになっている状況がわかるかと思えます。

次は航空貨物の地域別シェアを説明します。

○航空貨物の地域別シェア
九州は全体の約2割のシェアをもっています。経済規模的には九州1割経済という言われ方もされておりますけれど、航空貨物ですので、やはり3大都市圏対北海道、九州・沖縄という流動が中心となります。特に先程申しあげたように、首都圏発着、関東発着が中心になります。そういう中で、関東対九州、関東対北海道が一番大きなボリュームゾーンになっている状況がわかるかと思えます。

夕を示したのですが、左のグラフの10分の1のスケールになっています。国際貨物は福岡空港が約6万トンの実績になっております。福岡では、現時点では国際貨物専用機が飛んでおりません。いわゆるベリィー(旅客便のお腹の部分)での輸送に頼っている状況です。で、やはり3大都市圏の拠点空港とは大分差があるということです。佐賀、北九州には深夜の貨物便が飛んでおりまして、佐賀の2006年の実績は、夜間の貨物便取扱量が約2万トンということ。この2空港については、深夜貨物便の国内貨物量が増えています。

○国際航空貨物の流動実態
 図8の見方ですけれども、正方形が貨物の発生量の大きさを示しています。面積が量に比例しております。関東、中部、近畿、九州・沖縄という順に大きいのがわかると思います。東北は九州とほぼ同じ位です。
 円は空港の貨物取扱量の大きさを示しています。成田、関西、中

％、輸入が3・6％と、逆にこちらは経済規模と比べても少ない数字になっています。特に、3大都市圏の中でも関東地方への集中が著しい状況にあります。輸入ですと、約半数を関東地区が持っているという状況です。

図7 航空貨物の地域別シェア（国際）

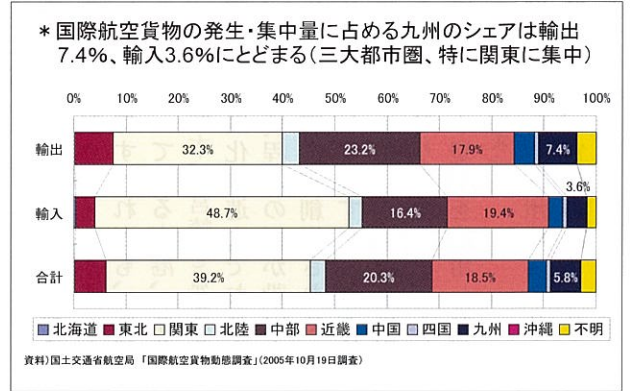
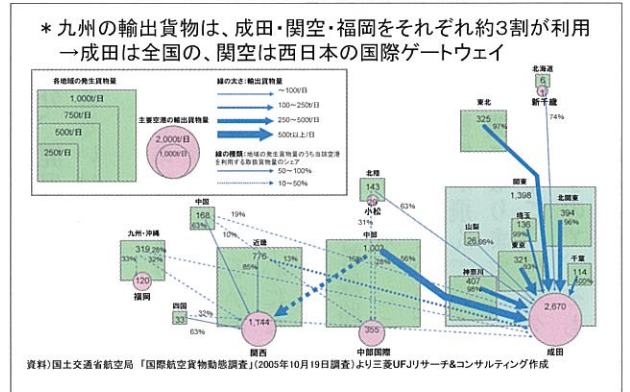


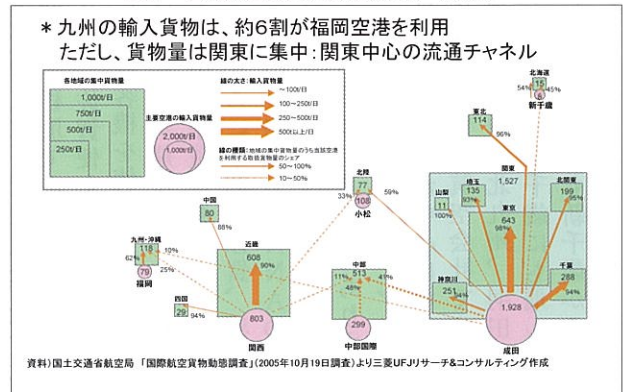
図8 国際航空貨物の流動実態（輸出）



九州・沖縄という3割程度が成田に、同じく3割程度が福岡に行っています。この3空港が3分の1ずつを

部、福岡の順になっています。矢印は発生地と利用空港の関係を見ているので、線の太さが量のランクを示しています。実線は地域の方から見て、その地域の発生量の半分以上を占めているということです。

図9 国際航空貨物の流動実態（輸入）



担っているという状況にあります。九州・沖縄から見れば、この3空港に貨物がほぼ同じ量ずつ行っています。成田からみると、東日本のみならず中部、関西、さらには九州からかなりの貨物を取っています。成田が日本全体のゲートウェイ機能を持っているというところがわかると、西日本のゲートウェイになっているというところがわかります。このあたりは港湾と比較しても成田なり関西の広域性だと思えます。港湾の場合には、例えば京浜港は西日本からは荷物は来ませんので、関東、東北、北海道ということに

担っているという状況にあります。九州・沖縄から見れば、この3空港に貨物がほぼ同じ量ずつ行っています。成田からみると、東日本のみならず中部、関西、さらには九州からかなりの貨物を取っています。成田が日本全体のゲートウェイ機能を持っているというところがわかると、西日本のゲートウェイになっているというところがわかります。このあたりは港湾と比較しても成田なり関西の広域性だと思えます。港湾の場合には、例えば京浜港は西日本からは荷物は来ませんので、関東、東北、北海道ということに

なります。阪神港は西日本、中でも近畿、四国、中国辺りです。九州は九州の利用率が高くなっており、けれども航空の場合には、広域的なゲートウェイという機能が強いということがわかるかと思えます。

図9は輸入について見たものです。先程、地域別の集中量で申し上げましたように、輸出と比較して輸入の方は関東地方への集中量のシェアが高いことが特徴です。九州を見てみますと、この集中量自体が小さいので四角の大きさが小さくなっています。ただ、その中では6割強が福岡空港の利用になっていますけれども、そもそも集中量自体が関東に集まっておりますので、輸入航空貨物の流通チャネル、集中地が関東に計上されるケースが多いです。例えば水産物や農産物などの生鮮品は、冷蔵・冷凍倉庫等の流通機能が首都圏に集中しているため、最終的には九州で消費されるような貨物も、かなり首都圏を経由して来ていることがあると考えられます。

○国内旅客便（羽田線）における機材小型化
 続きまして、航空ネットワークの現状についてお話ししたいと思います。図10は国内の旅客便、特に羽田便の状況について示しております。表は羽田と九州の各空港の旅客便路線について、運航会社、

図10 国内旅客便（羽田線）における機材小型化

* 新規航空会社の参入路線では、多頻度化とともに、機材の小型化が進展（航空コンテナが取り扱えず、バルク輸送）
→ 貨物積載可能量、輸送品質、荷役作業効率上の問題

| 路線 | 運航会社 | 便数 | 大型機(便数) | 中型機(便数) | 小型機(便数) |
|------|-------------|------|------------------|-----------------|-----------------|
| 福岡 | JAL,ANA,SKY | 46/日 | B747(6),B777(25) | B767(15) | - |
| 新北九州 | JAL,SFJ | 15/日 | - | A300(4) | A320(11) |
| 佐賀 | ANA | 3/日 | - | - | A320(3) |
| 長崎 | JAL,ANA,SNA | 14/日 | B747(2),B777(1) | B767(1),A300(3) | B737(6),MD90(1) |
| 大分 | JAL,ANA | 10/日 | - | B767(3),A300(5) | A320(2) |
| 熊本 | JAL,ANA,SNA | 17/日 | B777(2) | B767(7),A300(1) | B737(6),A321(1) |
| 宮崎 | JAL,ANA,SNA | 15/日 | B777(1) | B767(4) | B737(7),MD90(3) |
| 鹿児島 | JAL,ANA | 13/日 | B777(8) | B767(2),A300(2) | A320(1) |

資料)「JTB時刻表2007.3」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

便数、機材の大きさ別の内訳をみたものです。
規制緩和がございましたから、新規航空会社がいくつあられしているわけですが、新規航空会社が入っている空港、新北九州、長崎、熊本、宮崎を見ますと、非常に多頻度化が進んでおりまして、1日15便程度の便が設定されています。需要が創出されている部分もあるわけですが、基本的には頻度が増えた分、機材を小型化することになりますので、これらの路線では小型機を使用した便が多くなっています。
例えば、新北九州のA320、長崎、熊本、宮崎のB737を新規航空会社が使っています。JA

図11 国内夜間貨物便の就航

* 大手宅配便業者が主たる荷主、あるいは事業主体となり、深夜貨物便が佐賀空港、北九州空港に就航
→ 全国翌日配達サービスの実現へ(特に首都圏～九州、北海道、沖縄)

| 航空会社 | ANA | | | | ギャラクシーエアラインズ | | | |
|------|----------|---------|---------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 羽田-新千歳 | 羽田-佐賀 | 中部-佐賀 | 羽田-関西 | 羽田-那覇 | 羽田-北九州 | 羽田-新千歳 | 関西-新千歳 |
| 運航開始 | 2003年11月 | 2004年7月 | 2005年2月 | 2006年10月 | 2007年4月 | 2007年4月 | 2007年4月 | 2007年4月 |
| 便数 | 毎日1便 | 毎日1便 | 毎日1便 | 週8便 | 週6便 | 週6便 | 週6便 | 週6便 |
| 使用機材 | B777-300 | B767F | B767F | A300-B4 622R | A300-B4 622R | A300-B4 622R | A300-B4 622R | A300-B4 622R |
| 搭載量 | 20~25トン | 45トン | 45トン | 47トン | 47トン | 47トン | 47トン | 47トン |

資料)ANAおよびギャラクシーエアラインズ資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

L、ANAも従来よりは小型機を使用している便数が増えています。一方、大分、鹿児島をみると比較的中型機あるいは大型機が使われています。
あとで申しあげますが、羽田の再拡張後は、新規航空会社が入っている路線であるか否かに関わらず、小型機が中心になってくるだろうことが推測されます。ただし、福岡のような幹線路線は、需要が大きいですから、ここにもスカイマークが入っていますが、大型機と中型機が飛んでいる状況です。小型機になりますと、航空コンテナではなくて、バルクの積載になってきますので、そもそもキャパシティが小さいことに加え

まして、品質の保持、荷役効率という問題も出てくることになるかと思えます。

○国内夜間貨物便の就航

図11は国内夜間貨物便の状況について見たものです。2003年、ANAが最初に羽田～新千歳便に貨物便を飛ばしました。従来、国内貨物輸送というのはフレイター(貨物機)を使わずに旅客機の貨物室を使っていたのですけれども、新しく貨物のために飛行機を飛ばすことが行われております。ただし、この新千歳便については使用機材のところにB777-300とあります。これは旅客機を使っております。これは旅客機を使っております。旅客機の貨物室部分だけを使って夜中に飛ばすという形ですので、搭載量としては20～25トン程度でありましたが、今後は貨物機が飛んでおりますので、45トンの積載量はあるということになります。さらに中部～佐賀、羽田～関西という路線も、ANAの方で増設しまして概ね1日1便程度は飛んでいるという状況にあります。

一方、ギャラクシーエアラインズは、佐川急便が中心になって新しく作った貨物航空会社ですが、昨年羽田～北九州、羽田～那覇に、最近では新千歳にも飛んでおります。関西にも新千歳から飛んでおりますけれども、こちらはA

300のフレイターを使っておりまして、中型機で積載量は約47トンです。

今、ギャラクシーの方は佐川急便と申しあげましたけれど、ANAの方は、ヤマト運輸の宅急便をメインの貨物としております。いずれも宅配便のサービスにおいて、特に一番大きなマーケットであります首都圏発着の貨物を、トラックでは翌日配達ができない地域を対象に航空機を使うことで、全国翌日配達サービスを実現するための手段として、深夜貨物便が使われるようになったというのが両社に共通の特徴です。

首都圏をベースで考えた時、トラックで翌日行けない所は、九州、沖縄、北海道となります。特に九州、北海道が大きな対象となってきましたので、羽田～北九州、羽田～佐賀、羽田～新千歳がメインの路線になってくると思えます。関西～新千歳というギャラクシーの便もありますけれども、首都圏から全国翌日配達ができるようになった次は、関西が大きなマーケットだということ、関西発着で考えますと、那覇あるいは新千歳が対象になってくるかと思えます。
それから羽田～関西、中部～佐賀については国際貨物(輸出入)の国内転送という役割も担っている路線と捉えらると思えます。要は中部、関西から輸出入する貨物で、九州発着のもの、あるいは

図12 国際線ネットワーク（旅客便・貨物便）

* 福岡空港: アジア路線が充実しているが、小型機が中心であり、貨物便、欧米路線はない
 * その他の九州の空港: ソウル便中心で、いずれも小型機

| | 成田 | 関西 | 中部 | 福岡 | 北九州 | 長崎 | 大分 | 熊本 | 宮崎 | 鹿児島 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|------------------------------------|---------------------------------|-----------|-----|-----|-----|-----------|
| 便数 (便/週) | 1,648 | 710 | 360 | 155 | 5 | 4 | 2 | 3 | 3 | 5 |
| 旅客 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 貨物 | | | | | | | | | | |
| 就航相手地域 | 欧米含む97都市 | 欧米含む71都市 | 欧米含む42都市 | 韓国3 中国8 台湾1 東南アジア74 ケム | 上海 広州 (ウラジオ ストク: 季節運航) | ソウル 上海 | ソウル | ソウル | ソウル | ソウル 上海 |
| 機材 | 大型機・貨物便あり | 大型機・貨物便あり | 大型機・貨物便あり | 小型中心 | 小型 | 小型 | 小型 | 小型 | 小型 | 小型 |

資料)「JTB時刻表2007.3」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

首都圏で羽田からもってくるものを対象として飛ばしている状況です。

○国際線ネットワーク

図12は国際線のネットワークです。ここでは成田、関西、中部と九州の各空港を示しております。福岡空港は中国、韓国、東南アジア方面に非常に充実した路線をもっておりまして、場合によっては中部よりも充実している路線もありますけれども、やはりソウル、上海といった需要の多い所を除きますと小型機が中心になっております。

中型機、場合によっては大型機が入っているような路線については福岡空港も貨物をベリリーで運ぶ

○羽田空港の再拡張事業

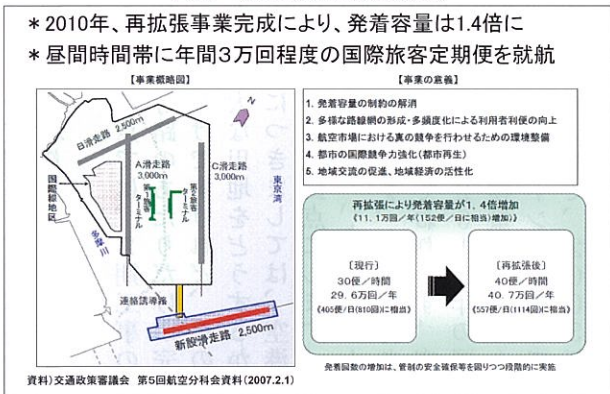
図13は羽田の再拡張事業です。現在、羽田には3本滑走路があるわけですが、4本目の滑走路を新設していきまして、完成後には発着の枠が1.4倍、年間41万回弱になります。基本的には羽田の再拡張は国内需要に配慮することが、一番大きな目的ですけれども、1本滑走路を作ることで少し余裕ができますので、3万回分は昼間の時間帯も国際便に回すことになっております。これについては貨物便ではなく、旅客定期便の枠と明言されています。

航空貨物関連政策の動向

ことが十分できるわけですから、小型機のところは、貨物は取扱い難い状況にあると思います。貨物便（フレイター）は飛んでおりませんし、欧米路線もないということとで、先程の流動状況でみまされたように、九州発着の輸出入貨物はかなり関西、中部、あるいは成田に行っている状況です。

福岡以外につきましてはソウル便中心、一部は上海等、中国にも飛んでいますけれども、いずれも小型機ですので、貨物の輸送力というのはかなり限定されているといえます。

図13 羽田空港の再拡張事業



○関西空港の2期事業

図15は関西空港の2期事業です。2本目の滑走路の整備が進められてきましたが、途中で計画の見直しがありまして、滑走路に関わる部分だけを先に作るということとで、先月供用開始されました。「本格24時間空港」という言い方がされているのは、今まではメンテナンス

○成田空港の整備計画

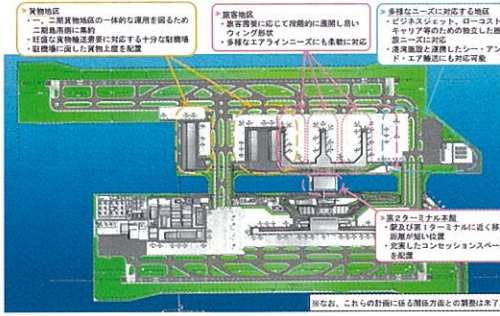
図14は成田空港の整備計画です。2002年にできた平行滑走路は今2180mしかありませんが、これを2500mに延伸することになります。時期的には羽田より少し早い位、2009年度末という言い方がされていますので、2010年3月目標ということになるかと思えます。2010年に成田も羽田も出来る予定になっているということとです。

滑走路の長さを伸ばすこと自体は、発着回数の増加というよりは、むしろ機材の大型化あるいは路線の長距離化に寄与するわけですが、あわせて誘導路の整備等も行われておりまして、2万回分枠が増えることになっております。

ですから首都圏の空港全体としまして2010年には羽田で3万回、成田で2万回、年間5万回分、朝から夜までの昼間時間帯の中で増えるという状況になってまいります。かなり制約のあった首都圏の空港の枠が広がるということとです。

図15 関西空港の2期事業

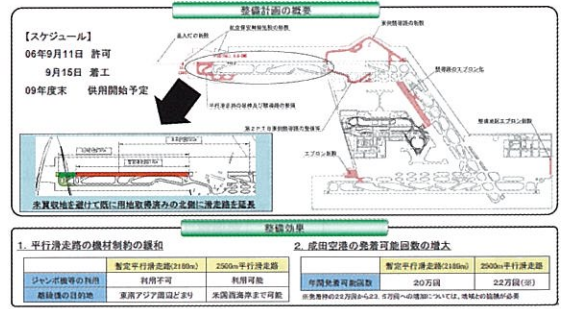
- * 2007年8月2日第2滑走路供用→「本格24時間空港」が実現
- * 「国際物流戦略チーム」により、関空ー上海間の深夜貨物便運航に係る実証実験(リードタイムが2日→1日に短縮)
- * 「国際貨物ハブ空港」として、2期島を総合物流拠点に:
2017年の国際航空貨物量:
140~250万トン(05年:80万トン)



資料) 関西国際空港株式会社資料

図14 成田空港の整備計画

* 2009年度末の北伸事業供用により、年間2万回の発着回数増加



資料) 交通政策審議会 第5回航空分科会資料(2007.2.1)

図16 アジア・ゲートウェイ構想の基本的考え方

構想の目的

- アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現する
- アジアの発展と地域秩序に責任ある役割を果たす
- 魅力があり、信頼され、尊敬される「美しい国」を創る

国外に発信する3つの基本理念

- 開放的で魅力ある日本を創る
～ アジアや世界の人々が「訪れたい、学びたい、働きたい、住みたい」と思う国に
- 開かれたアジアを共に創る
～ 経済を中核とした開放的な地域秩序を維持・深化
- 互いを尊重し、共に生きる
～ 多様性を前提に相互理解・相互信頼の関係を構築

7つの重点政策

- 1. 人流・物流ビッグバン**
利用者の視点に立った航空・港湾・物流改革
- 2. 国際人材育成・受入戦略**
世界で活躍できる人材の育成と海外人材受入・育成の戦略的推進
- 3. 日本・アジアの金融資本市場機能強化**
日本の国際金融センター化とアジアの金融資本市場の育成
- 4. 「国内市場型」産業の競争力強化**
グローバル化等に対応した「攻め」の農業・サービス業改革
- 5. アジアの活力を取り込む地域戦略**
官民一体となって、直接アジアと繋がることにより、魅力と活力ある地域を創る
- 6. 日本の魅力の向上・発信**
「美しい国、日本」、知的創造力に富んだ「クリエイティブ・ジャパン」を創り、世界に発信
- 7. アジアの共通発展基盤の整備**
世界の成長を支える「開かれたアジア」の維持・発展

の時間があって、24時間とはいいながら、飛べない時間が深夜に少しあったわけですが、滑走路が2本あれば、メンテナンスを交互にできるといって、本当に24時間休みなく飛べますということになったわけですね。

「国際物流戦略チーム」というのが立ち上がっておりまして、関西上海間の貨物便を飛ばす実証

実験があつて、リードタイムを1日短くする取り組みが行われています。

また現時点では、2期工事の滑走路と誘導路のあたりだけが完成しているわけですが、その間にある広大な用地をどうするかということにつきましては、空港会社は「総合物流拠点にします。旅客ではなく貨物でいきます。」ということを、明確に打ち出してきております。空港会社は2017年の国際航空貨物量が140万250万トンと予測しております。2005年の実績が関西は80万トンです。最大3倍にするということなんです。250万トンというのと今の成田をも上回る量になりますので、非常に意欲的な計画を立てていると思えます。絵の下の方に小さく、「調整は未了」とありますが、これは空港会社側の構想ということなんです。

○アジア・ゲートウェイ構想
アジア・ゲートウェイ構想というのは安倍政権発足後、官邸主導で進められてきた構想です。(図16)

基本的な考え方は「ア

図17 アジア・ゲートウェイ構想の最重要項目10

1. 「航空自由化(アジア・オープンスカイ)」に向けた航空政策の転換
2. 「貿易手続改革プログラム」の着実な実施
3. アジア高度人材ネットワークのハブを目指した留学生政策の再構築
4. 世界に開かれた大学づくり
5. アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築
6. グローバル化の中で成長する農業への変革
7. アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)の創設
8. 「日本文化産業戦略」に基づく具体的な政策の推進
9. 日本の魅力の海外発信
10. アジア共通課題に関する協力・研究の中核機能の強化

アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現する」ということで、成長路線の活力をアジアに求めようという発想から来ているものです。

重点政策が7つ立てられておりました。その1番めは「人流・物流ビッグバン」です。利用者の視点に立った航空・港湾・物流改革を行うということです。

特にアクションプラン的なものとして最重要項目10(図17)が掲げられておりまして、その第1点に「航空自由化(アジア・オープンスカイ)」に向けた航空政策の転換」が打ち出されております。その後、交通政策審議会の航空分科会で、新しい方針である「戦略的新航空政策ビジョン」が出てきた

わけです。ですから、これはアジア・ゲートウェイ構想を受けてまとめられたという位置付けです。

このビジョンの中で、航空需要予測(図18)がされており、国内については年率2.2~2.7%、国際については4.0~4.3%の伸びを想定しています。これまでの推移としても、国際の伸びは高いわけですが、今後10年位の伸びについても、国際貨物は高いと予測されています。2005年の実績として年間337万トン、2017年の数値としては547万トンという数字です。さらにそこから先は参考値ですが、2022年670万トンということですので、今から15年後には2倍になるといいます。

図18 戦略的新航空政策ビジョン～航空需要～

* 国内:年2.2~2.7%、国際:年4.0~4.3%の高い伸びを想定

| 区分 | 年度 | 2005 | 2012 | 2017 | 年平均伸び率(%) | | (参考値) | |
|------|----|--------|--------|--------|-----------|-------|--------|--------|
| | | | | | 05-12 | 12-17 | 2022 | 2027 |
| 航空旅客 | 国内 | 18,900 | 20,630 | 21,710 | 1.3 | 1.0 | 22,390 | 23,230 |
| | 国際 | 5,650 | 7,180 | 8,070 | 3.5 | 2.4 | 8,960 | 10,160 |
| 航空貨物 | 国内 | 183 | 213 | 243 | 2.2 | 2.7 | 264 | 292 |
| | 国際 | 337 | 444 | 547 | 4.0 | 4.3 | 670 | 845 |

※四捨五入の関係で合計などの数値が一致しないことがある
 ※旅客については空港利用者数、貨物については空港取扱貨物量を示しており、国内は旅客、貨物とも輸送量の2倍の数値(差算合計値)となっている
 資料)交通政策審議会 第9回航空分科会資料(2007.5.31)

○アジア・オープンスカイ
 航空分科会の答申のなかでも、アジア・オープンスカイと明記されており、その内容についてはアジア・ゲートウェイ構想を踏襲するという書き方になっています。(図19)

アジア・ゲートウェイ構想の中では何が書かれているかといいますが、関西空港、中部空港については、旅客・貨物両分野で事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」を行う。その自由化をアジア各国との二国間交渉の中で推進していく。関西と中部については、自由化を進めますよという形になっています。

また地方空港、ここでいうのは地方空港とは3大都市圏以外で

図19 ～アジア・オープンスカイ～

- 「アジア・ゲートウェイ構想」
- 関西・中部:旅客・貨物両分野で、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」をアジア各国との二国間交渉で推進
 - 地方空港:自由化交渉を加速化するとともに、交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認める(実質的な届出化)。併せて、国際旅客チャーター便を積極的に促進
 - 首都圏空港:将来の容量拡大等をにらみ、さらに検討
 - 中国をはじめとするアジアの各国との自由化交渉を優先

- 「戦略的新航空政策ビジョン」
- 上記方針に基づき、これまでの航空政策を大転換し、国際的に遜色のない航空自由化を、スピード感を持って戦略的に推進

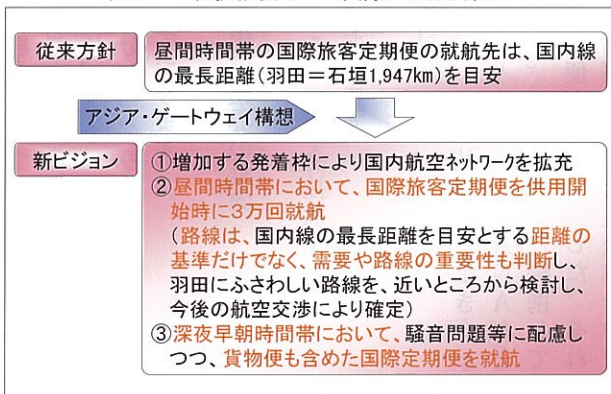
す。福岡もここに入っております。地方空港については、自由化交渉を加速化するとともに、交渉妥結前でも路線開設や増便等を暫定的に認める。つまり、実質的な届出化をする。また国際旅客チャーター便を積極的に促進することになっております。

一方、首都圏空港、これは成田と再拡張後の羽田ですが、こちらについては、自由化といっても自由に飛べるような枠がないのですから、枠をはめざるを得ませんので、更に検討していくということになっております。

そして、中国をはじめとするアジア各国との自由化交渉を優先していく。アジア優先ということが言われております。すでに韓国とは交渉がかなり進められており、すけれども、特にアジア各国との間で航空自由化を進めていくということが言われております。

そういうアジア・ゲートウェイ構想での書きぶりを踏まえまして、戦略的新航空政策ビジョンでも、この方針に基づき、「これまでの航空政策を大転換し、国際的に遜色のない航空自由化を、スピード感を持って戦略的に推進」と掲げられています。国際的に遜色のないとありますが、オープンスカイというものは、元々はアメリカがかなり強硬に主張した部分があります。韓国、オランダ、さらにはEJがアメリカと自由化協定を結ん

図20 ～再拡張後の羽田国際化の方向性～



だり、アジア各国でも自由化の取り組みがかなり進んでいる中で、日本はそれに対しては慎重であったという部分がありました。そこは大転換しますという宣言がなされたという理解しております。

○再拡張後の羽田国際化の方向性
 新ビジョンの中で再拡張後の羽田国際化の方向性ということ整理をしてみました。(図20)

先程も申しあげましたように羽田空港の再拡張後、昼間の発着枠として、国際旅客便に3万回あてるといことは従来から言われていました。アジア・ゲートウェイ構想の議論の前の段階は、就航先は国内線の最長距離を目安にするペリメーター制による規制をか

けると言われていました。これはアメリカのニューヨーク、ワシントン等、大都市圏の複数空港間の役割分担のあり方として実施されているものですけれども、その考え方を取り入れまして、日本ではいいますと羽田と石垣が約2千km弱です。これを目安として設定しますと言われていました。2千kmといいますが、中国は上海をはじめ沿海部はいくつか入ってきますが、北京は外れます。沿海部でも香港、広州等、南の方は外れます。アジア・ゲートウェイ構想の議論と併行して、例えば首都圏のいくつかの自治体等から、もっと羽田の国際化を進めてほしいという、かなり大きな声が出てきたことがありまして、今回取りまとめられた新ビジョンの中では、表現が変わっております。

まず、①国内線の発着枠を確保するということが、そもそもの目的ですので、これは確保します。それを踏まえた上で、②昼間時間帯の国際旅客定期便については、3万回という数字は変わっていないですけれども、距離の標準だけではなくて需要や路線の重要性も判断する。近いところから検討して、今後の航空交渉により確定するという表現になっています。もちろん相手のあることですし、航空交渉の材料になることで、一律にこうするとはいえない

図21 ～各圏域における空港のあり方～

| | |
|------------|--|
| 首都圏 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 羽田と成田の一体的活用に向けて、両空港の有機的連携を強化 ■ 羽田と成田の両空港のさらなる容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討 |
| 近畿圏 中部圏 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 関空の本格的24時間空港としてのフル活用 ■ 関西3空港の役割分担と利活用 ■ 中部空港の完全24時間化、機能向上の検討 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域拠点空港：機能充実、ネットワーク充実 ■ 福岡空港：将来需要への対応案（現空港の有効活用、近隣空港との連携、滑走路の増設、新空港の建設）の比較評価、適切な対応方策 ■ 一般空港：質的充実、既存ストックの最大限活用 |

部分もありますけれども、「距離だけで考えると、少なくとも「距離だけで考えると」という表現に変わっております。

③このアジア・ゲートウェイ構想の前から言われていたわけですが、23時から朝の6時までの深夜早朝時間帯については、その枠の外で貨物便も飛べます。騒音問題の配慮がありますので、1時間あたりの便数等、上限が設定されると思いますので、昼間と同じペースでは飛べないわけですが、貨物はかなりの便数が深夜に飛べることになります。逆にいえば、旅客の需要は深夜にそれほどないわけですし、アクセス交通をはじめ、いろいろなインフラを作っていくかなければいけないわけでは

れども、貨物というのは基本的に夜動きますから、深夜便の枠というのは、かなり貨物のニーズが高いであろうということはいえると思います。

○各圏域における空港のあり方
同じビジョンの中で空港別の記述がどうされているかというのをまとめさせていただきます。(図21)首都圏については、羽田再拡張後、成田と羽田を一体的に活用していくことがあげられています。また、さらなる容量の拡大に向けて可能な限りのことをやっていこうと言っております。

それから、近畿圏については、関西の24時間空港としてのフル活用と、伊丹、神戸を含めた役割分担を掲げております。中部圏についてはは完全な24時間化、あるいは機能向上の検討ということになっております。

その他というところに九州の空港が入ってまいります。福岡のような地域拠点空港については機能充実、ネットワーク充実を図るということ、特に福岡空港と那覇空港については、特別に空港名をあげた記述がされておまして、将来需要への対応として、現空港の有効活用、近隣空港との連携、滑走路の増設、新空港の建設の比較評価を受けて、適切な対応方策をとることが書かれております。

一般空港については質的充実、既存ストックの最大限活用というふうに、ストックの有効活用という部分がかかなり強調された表現になっております。

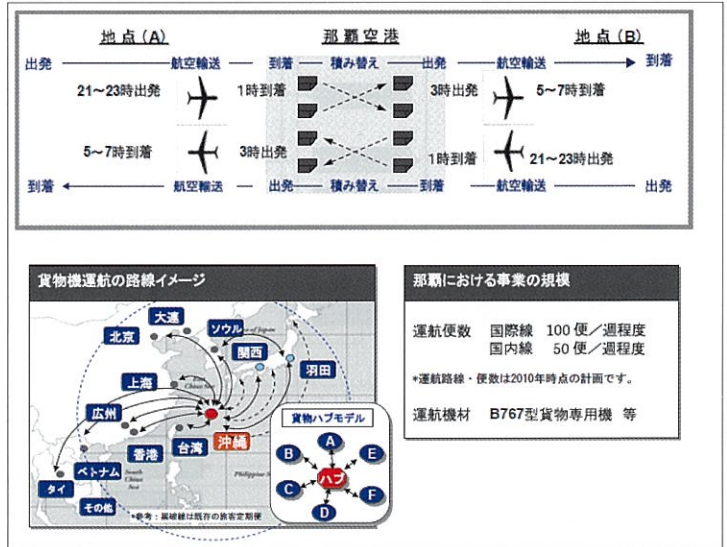
航空物流業界の動向
ここは航空会社別に整理をしてみています。

○ANA
まず、一番積極的な動きを示しているといえるのがANAだと思います。ヤマト運輸と提携して深夜貨物便を運航しました。それから貨物事業を、会社全体の中で収益の柱のひとつだと明確化してきております。従来、NCA(日本貨物航空)という会社を主に日本郵船とANAがメインになる形で持っていたわけですが、その株を売りまして、貨物事業は自分でやるという形をとりまして、中型のB767のフレイターをどんどん増やしているという段階にあります。

それから昨年、郵政公社との戦略的提携を発表しまして、すでに貨物機の運航会社(ANA&JPエクスプレス社)を合併で作って、フレイターの運航をこちらにやらせています。

また今年7月に、これは沖縄県と共同で、那覇空港の国際物流拠点形成に向けた協力についてとい

図22 航空会社の動向～ANA～



うことで共同のプレス発表を行っております。

これはかなりインパクトのある構想だと思われまますので、図22に、プレス資料をそのまま引用させてもらっております。那覇空港をハブと位置付けまして、那覇と、国内では羽田、関西、アジアはソウル、中国の各主要都市、台湾、さらに東南アジアとの間に貨物便を飛ばしまして、全部いったん那覇に持ってくるという形をとります。

上の方にタイムスケジュールのイメージがありますけれど、日本あるいはアジア各地を夜の21～23時に出発して1時頃に全部の飛行機

アメリカ、ヨーロッパ、アジアという単位でこういうシステムを作りまして、それをグローバルなレベルでやろうと、あるいは実際にやっているわけです。このANAの構想は、そのアジア版ということとです。

図の右下に便数がありますが、国際線を週100便、国内線を週50便位飛ばすという構想になっています。左側の絵でみますと、羽田と関西は実線で結ばれており、ここは貨物便を飛ばしますということなんです、この絵のイメージでいうと、他に点線が3つほど引かれていて、北海道、中部、

が那覇に集まる。そこで方面別の積み換えをしまして、また3時頃になると飛行機が一齐に飛び立ちまして、朝の5～7時には各空港に到着するということです。その日の夜に発送した貨物が、ハブ&スポークで、下の図のA、B、C、D、E、F、結ばれている所すべてに同じタイミングで配達できるという形になります。アメリカですと、フェデックスがこういったやり方を大々的に取り入れて有名なわけですけれど、フェデックスのような、インテグレーションと呼ばれるという会社は、

九州のあたりに矢印がいつております。そこは既存の旅客定期便と下の方に小さい字で書かれておりますけれど、このイメージどおりに読むならば九州のどこかと、中部、新千歳の間は旅客便の貨物室で、同じ形で国際貨物を転送してハブ&スポーク型の輸送をしようということが構想されていると思われまます。

○NCA・NYK

先程出ましたNCAという会社ですが、もうひとつのメインの株主であった日本郵船が、ANAが持っていた株を全部買ひまして完全子会社化したということです。NCAを子会社化した日本郵船はヤマト運輸との提携を昨年発表しまして、お互いにNCA、郵船航空サービズなどに各々出資をする。あるいは共同で国際物流企画会社を作る形で合併をする等、提携を推進していくことになっています。

貨物航空会社であるNCAにつきましましては、成田、羽田の規模拡大に積極的に対応していく方針を明らかにしております、旧型のフレイターを今まで使ってきたわけですけど、順次、B747-400Fという新鋭のジャンボフレイターに替えていって、2008年夏までには10機体制にする。2009年度以降は開発中のB747-8Fというフレイターを導入することになっております。こ

れについては、羽田の場合には3000mと2500mの滑走路で、2500mの方でもこのフレイターは使えるという発表をしています。

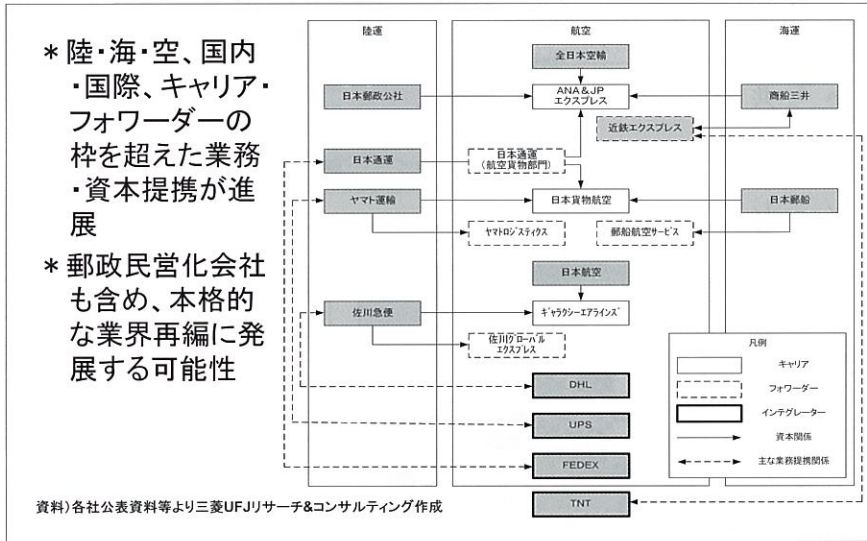
○JAL

JALについては、ギャラクシーエアラインズに一部出資をしています。あるいは佐川急便が使われない分のスペースをJALのスペースとして売るといふことをやっています、そういう形での深夜貨物便の参入をしています。

必ずしもJALではないんですけれども、日本通運、近鉄エクスプレス、これは航空フォワードの上位2社ですけども、こちらが日系フォワード独自の小口航空輸送商品の研究で合意したと公



図23 業態を超えた業務・資本提携の進展



* 陸・海・空、国内・国際、キャリア・フォワーダーの枠を超えた業務・資本提携が進展
* 郵政民営化会社も含め、本格的な業界再編に発展する可能性

表されました。フェデックス、DHL、UPSというインテグレーターと呼ばれる航空会社の機能とフォワーダーの機能を併せ持つ一貫輸送を自分でやる、日本流のインテグレーターの的なものをどう提供していくかということかと思えます。そういう小口貨物の研究で合意したということです。そして、これは公式発表ではありませんが、その2社にJALも含めてアジア

○業態を超えた業務・資本提携の進展
域内で空陸一貫輸送体制を構築することで協議しているという報道があります。いずれにしても、今、こういったインテグレーターの動きといったものが活発になっていて、それにどう対抗するかというのが、かなりフォワーダーの問題意識としてあるのではないかと思われます。

図23は各公表資料をベースにしています。陸運・海運・航空、国内輸送、国際輸送、あるいはキャリアとフォワーダー。日本の場合海外と比較して、どちらかといえば分離してやっている部分が強かったわけですが、インテグレーターのような、すべて併せ持つような業態が非常に伸びていることに対して、日本の場合、どこか1社がそれをやるというよりは、各々陸・海・空の会社が別の業態の会社と提携をする形で、競争力を強めようという動きが出てきているのが特徴だと思っております。それから、もうひとつ、郵政民営化が今度されるわけで、物流分野でもよ

り積極的に事業展開ができるようになってくるわけですが、例えば、欧米でいえばDHLという会社は元々ドイツの郵便局であったドイツポストの持ち株会社を買ったわけで、DHL以外にもフォワーダーをたくさん買ったりしています。郵便事業の民営化というのは世界的に進んでおります。民営化された会社が物流業に本格参入して、日本の郵政民営化がどう動くか、同じような動きになってくるのか、また違う動きになるのか、かなり注目されるころだと思えます。

九州における航空貨物の展望

○国内航空貨物輸送の展望

まず国内航空貨物輸送の展望ですが、これは羽田再拡張がされますと、便数の多頻度化あるいは機材の小型化が進展すると思われるます。今、大型機が飛んでいるところは中型機になる。中型機のところは小型機になるという動きは、今以上に全路線的に進むと思えます。今は羽田の枠がないことで便数が増えないために、機材を大きくすることでその需要を吸収しているわけですが、枠に上限がなければ多頻度化をした方が、コストは上昇することになりますけれど、利便性があるということ、需要の取り込みができる。また小型機の性能が最近あがっていますか

ら、かってほど大型機と比べて割高ではなくなってきたので、この方向は間違いなく進むと思われれます。

そうなった時に、貨物輸送、物流はどうなるかということですが、拠点空港への集約化はやはり避けられないと思います。九州で申しますと、半導体、IC関係、季節によっては生鮮品といったものが九州の各空港から首都圏等に輸送されていますけれども、そういいうなかで、小型化した航空便を使って輸送するということは、かなり厳しくなってくると思われれます。

ひとつは小型化が進んだ後も中型機、大型機が飛び続けるだろう空港に、まず貨物の機能が集まってくるということ。もうひとつは、比較的運賃負担力の高いものについては、現状ですと宅配便の付加価値サービスのものが中心になっている深夜貨物便の利用が、一般貨物の中で比較的付加価値の高いものについても広がっている可能性が高いと思えます。九州でいえば中・大型機が飛ぶのは福岡空港でありましょうし、深夜貨物便でいえば現状は佐賀と北九州に飛んでいるということですが、今後、この路線がどうなるかというの、また、別の問題としてあります。深夜貨物便なり幹線の旅客便に集まってくるようになるだろうと思われれます。それから国際航空貨物が今後伸

び続けていく中で、SCMに対応した厳しい時間管理が要求される貨物が増えてくると思われます。そうなった時にはやはり頻度の高い、路線の充実した空港に国際貨物が集まる傾向が強くなるのではないかと。そうすると、その拠点空港に国内輸送で飛ばすという動きが増えてくるのではないかと思われます。

○国際航空貨物輸送の展望

国際航空貨物輸送の展望ということで、今、申しあげましたように、特にアジア域内を中心に、国際航空貨物の高度化が量的にも質的にも進んでくると思います。

「イノベーションの好循環」というのは経済産業省サイドが、産業政策の方でキーワードとして使っている言葉です。いわゆる国内回帰的な動きで製造業が少し息を吹き返してきた中で、今後それをどう展開するか。日本をイノベーションの拠点にしながら、アジアとうまく連携する。要は、イノベーションで開発された新製品や新技術をアジアの市場に出す、あるいはアジアの量産工場を使って生産する。生産と市場の両面でアジアの活力を使っていくと、それをまた日本にフィードバックして循環させていくという考え方ですが、そういう方向性で今、政策が進められていると思いますので、アジア域内での動きというのはさらに加



速度化されると思います。

物流の方でいえば「シームレス・アジア」という言葉も国土計画の方で使われていますけれども、国内輸送並みの輸送品質や定時性が国際輸送でも要求されているという意味での準国内化がさらに加速してくるだろうと思います。

それからアジア・オープンスカイということがあります。これは空港を利用者サイドで考えるのか、航空会社サイドで考えるのか、という違いがあります。オープンスカイというのは航空会社の間で競争に委ねるといのが基本です。そういう中で地方空港、関西空港、中部空港はオープンスカイを進めるとい方向にありますので、よくいえばチャンスは拡大し

てくる。可能性があれば、いろいろな協定によって二国間交渉で枠がないから飛べないということがなくなるので、ある意味ではチャンスが拡大すると思います。

ただ、一方で関西空港の取り組みですとか、那覇空港を拠点化する動きですとか、こういった自由に飛行機が飛ばしやすくなっていく中で、ハブ&スポーク的な輸送形態をとることが進んでいきますので、チャンスの拡大であると同時に、フィーダーエアポート化する可能性も逆にあるということではないかと思えます。

また、羽田の再拡張・国際化による貨物空港化の進展は間違いなく進んでいくと思います。深夜早朝時間帯に貨物便が飛べるようになりますと、これは航空会社としてはかなり魅力的だと考えられています。特にインテグレイターのような付加価値の高い貨物を扱っているところにとっては、都心に近いということは非常にメリットがあります。あるいは羽田は日本全国との国内線のネットワークが非常に充実しているわけですから、これをうまく繋ぐことで日本全国にエクスプレスサービス(急送サービス)が出来るようになりますので、特に貨物にとっては使い勝手がいいということになってくると思われれます。

また羽田には今、3000m、2500mの滑走路しかないわけ

ですけれど、例えば北米路線でも着陸は出来ないので、今でも貨物便は旅客便と違ってシャトル的な動きではなくて、三角輸送みたいな飛び方がかなり多いですが、そういう使い方をすれば、アメリカから羽田に飛んできて、関空からウル、あるいは上海あたりに行つて、そこからアメリカかヨーロッパに飛ぶということは、十分できるといふことです。

そういうような動きが進んでいると思われるわけですが、ハブ&スポーク的な動きが強くなるというのはいかなる考えやすいわけですが、アジア域内については例えば、那覇を拠点としたハブ&スポークシステムを作った場合には、そのシステム内で結ばれているところについては、すべてのOD(発地・着地)をカバーできるわけですが、逆にいえば飛行機の運航コ



W. 1110

ストは、2回ずつ飛ぶわけですから増えてくる。あるいは所要時間についても直行するよりは時間がかかるという中で、ポイント・トゥ・ポイント、直行便中心でやる方が有利であるという考え方も依然として、特にアジア域内で考えればありうると思います。

実際に首都圏のように非常に巨大な需要を持っているところであれば、成田は先程いったような意味でのハブという使われ方はされていないわけですが、首都圏だけで十分な需要がありますから、世界各地と結ぶ貨物便は飛んでくるわけです。それで、成田対A、B、C国という感じで輸送ができるわけです。ここがどの位、どのように変わってくるかということには要注目ポイントではないかと思っております。

○九州における航空貨物輸送の可能性

・国際定期貨物便の就航
最後にそれらを踏まえまして、九州における航空貨物輸送の可能性を考察しました。

ひとつは懸案であります国際貨物定期便の就航ですが、一番ありそうな可能性としてはハブ&スポーク的な輸送体系の中で、ハブとなる空港への路線を開発するということが考えられると思います。そうであれば、そこがソウルになるのか上海、広州になるのかわかり

図24 九州における航空貨物輸送の可能性①

- ①国際定期貨物便(フレighter)の就航
- * 海外ハブ空港(ソウル、上海、香港等)への路線
→九州一円の国際航空貨物需要の集約化
 - * 独自性のある路線(中国内陸部など、国際拠点空港が未開設の路線)
→国内旅客・貨物便との中継による大都市圏需要の取り込み

○地方空港における国際定期貨物便の開設事例
<小松空港>
* ルクセンブルク線(カーゴルクス航空):B747-400F、週3便
* 国際航空貨物量2.3万トン(2005年) ※福岡空港6.0万トン

ませんけれども、そういった所いちど持っていけば、そこからアジア、アメリカ、ヨーロッパ全部にネットワークがカバーされているということですので、九州発着の貨物を全部そこに載せてしまえばいいということになります。例えば韓国だけだと足りない、中国だけでも需要は十分ではないということにはならないので、量は確保しやすいということがあります。もうひとつ考えうる可能性としては独自性のある路線です。成田、関西、中部から貨物便が飛んでないような地域に先に飛ばすということが考えられると思います。その場合には九州に立地している荷主さん、あるいは九州発着の貨物の強みがあるような地点がいいだ

図25 九州における航空貨物輸送の可能性②

- ②国内定期貨物便(フレighter)の拡充
- * ハブ空港(関空、沖縄等)への新規路線開設
 - * 既存深夜貨物便(羽田、中部)の国際転送貨物の活用促進(特に羽田再拡張後)

ろうと思います。要するに他で飛んでない路線があれば、それは九州の発着貨物だけではなくて、日本全国の貨物がターゲットになりうるということです。その場合には昼間の旅客便なり深夜の貨物便をうまく使って、3大都市圏からうまく中継することで、その需要を取り込むことができると思います。

大都市圏以外で、日本で唯一、定期貨物便が飛んでいるのは小松空港です。最初は福岡に入ってきたカーゴルクスという会社が、その後、小松に就航しております。ルクセンブルクとの間でジャンボフレighterが飛んでおりますが、年間の貨物実績が23000トンということですので、福岡よりも

大分少ないです。少なくとも、今申しあげたことでいえばハブ空港への路線のように、福岡で扱われている貨物をギュッと集めてくれれば、飛ばせるだけの貨物は十分にあると思います。

ただ、小松の場合には、石川県や北陸地方の貨物を扱っているというよりは、主に首都圏、関西、中部の貨物を全部トラックで運んで来て扱っています。航空会社からすれば3大都市圏を全部にらんで1ヶ所済ませることができると港を選んだということが言えますので、小松の考え方は、九州にあまり当てはまらないと思います。が、参考のためにつけました。

・国内定期貨物便の拡充

国際便の方では海外ハブ空港と申しあげましたが、国内でもハブ空港的なものが今後形成されていくのであれば、それが関西とか那覇であれば、そこに貨物便の路線を作るといったことが同じように考えやすいだろうと思います。

それから深夜貨物便が飛んでいる羽田や中部ですと、国際転送貨物を取り込んでいくことも考えられます。

こういった方向性、可能性を考える中での課題というのを最後に整理しました。

図26 九州における航空貨物輸送の課題

- * 国際定期貨物便の誘致
(特に成田における発着枠の(少)ない外国航空公司)
- * 北九州空港(佐賀空港)における深夜早朝時間帯活用
→受入体制(フォワーダー施設、集配網)構築が課題
→福岡空港を中心とした既存ストックの活用促進
(例:福岡-北九州間の集中輸送の実施等)
- * 国際フェリー・RORO船による海陸複合一貫輸送(日韓、日中)との連携による対アジアの国際物流拠点の形成(アジア・ゲートウェイ)
- * 空港間の役割分担・連携体制の構築
(福岡空港の将来需要への対応方策も含めて)

・九州における航空貨物輸送の課題

まず貨物便の誘致ですが、やはりひとつターゲットになるのは今の成田の発着枠というのが航空会社からみれば大きな制約要因になっているわけです。日系や欧米系の先発の航空会社などは、たくさん枠を持っているのですけれど、特にアジア系の新興航空会社ですとあまり枠がないので、どうしているかというところ、関西に枠を取って首都圏の貨物も関西に持って行って積んでいる。あるいはその逆をしようというところがあります。ですから、そういう成田の枠をあまり持たない会社というのが狙いめになると思います。むしろ日系会社よりも早道ではないかと思わ

れます。

ただ、2010年の羽田の再拡張で首都圏の枠がかなり増えます。そこを各航空会社は当然見ていますので、逆にいうと、そこである程度決まってしまうと、そこからは動きにくくなってくることも十分あると思います。あまり時間がないので、早めに動く必要があるのではないかと思います。

それから、貨物の場合には国内も国際も含めて夜飛ぶわけですので、深夜あるいは早朝の時間帯に使えるかどうかというところは、非常に重要ですので、北九州あるいは佐賀のそういう機能を活用することが考えられると思います。その場合には受け入れ体制、フォワーダー施設とか集配網、前提としてはグラウンドハンドリング、上屋とかが必要となるわけですが、航空会社だけが飛んできても、そこから国内側の末端の部分がないと物流は動きませんので、国内側の施設と集配ネットワークをどう作れるかがポイントになると思います。

逆にいうと福岡は定期便がないので、成田や関西のようにはいかないわけですが、そうはいっても、それなりのストックがあるので、そこを上手く使っていくというのはいくつかの方向として考えられると思います。

例えばの話ですけれども、かつて、成田空港の周辺に空港外施設

が作れない時代には、市川市原木にタクトという施設があって、そこ成田の間でピストン輸送が行われていました。今はもう、それはないわけですが、例えば成田周辺の筑波などにインランドデポがありますけれども、そういった所ですと、やはり今でもインランドデポと成田の間の集中輸送を行っております。それなりに上手くいってるところもありますので、参考になるかと思えます。

それから最近注目を集めていまして国際フェリー・RORO船の複合一貫輸送です。上海スーパーエクスプレスなどはやはり九州のひとつの強みであると思います。航空と海運の中間的なサービスが提供されるという部分は、航空輸送からみるとある意味、競合先でもあるんですけれども、一般のコンテナ船から航空までいろいろな輸送網が選択しやすいということは、荷主の方からみればメリットです。プサンや上海に大きな物流拠点を持っていて、そこで全部仕分けをして、日本の地方別に持ってくるという動きも出ていますけれども、そういうような役割を九州の側で持てれば、航空輸送自体も増えてくると思いますので、これはかなり大きな取り組みだと思います。輸送モードだけではなくて荷主の物流拠点をどこに置くかというところと関係してきますので、すぐに出る話ではないですけれども、

やはり目指す方向性としては、ひとつあるだろうと思います。

そして最後に、空港間の役割分担、連携体制をどうするかということがあります。これはどこでも同じ問題を抱えていて、例えば再拡張後の成田と羽田の一体的運用、有機的連携とかいっていますけれども、一体どうやってやるんだというところは、やはり各々温度差がありますので、なかなか難しいところがあります。同じように関西も難しいところがありますけれども、関西はそういうながらも合意形成が出来てきている部分もありますので、その辺はやはり避けて通れないところだというふうに思っております。

これで私の話を終わらせていただきます。ご清聴有難うございました。



M.M.O.