

# わが国国際航空貨物輸送の動向と政策展望

鷺尾 紀吉

- 〈目次〉 はじめに
- 1 わが国における国際航空貨物輸送の動向
    - 1.1 最近における日本発着国際航空貨物輸送の推移
    - 1.2 方面別国際航空貨物輸送の推移
    - 1.3 本邦航空運送事業者による国際航空貨物輸送の推移
  - 2 国際航空輸送事業の展開
    - ANA グループの取組み—
    - 2.1 ANA グループの事業部門と貨物郵便輸送事業
    - 2.2 ANA Cargo の設立と航空貨物事業の拡充
  - 3 結び 国際航空貨物輸送の展望—わが国国際物流政策の視点から

## はじめに

わが国の国際航空貨物輸送は、重量ベースで見ると国際貨物輸送量の1%程度を占めるにすぎないが、金額ベースで見ると約30%の貨物が国際航空貨物として輸送されている。国際航空貨物輸送は、短時間高速輸送、定時運航、さらには貨物取扱の質の高さ等優位性を有しており、今後ともその将来性が期待されており、わが国航空会社も鋭意取り組んでいるところである。

一方、国際航空貨物輸送はわが国の国際物流政策と密接に関係し、国際間の航空ネットワークの形成、航空物流システムの国際展開、空港整備と機能強化等にかかわる国家間および国内の国際航空行政は国際航空貨物輸送事業に大きな影響を及ぼしている。

そこで、本稿は、最近におけるわが国の国際航空貨物輸送の動向を概観した後、旅客輸送とともに貨物輸送にも力を入れている ANA グループの事例を取り上げ、ANA グループの航空貨物輸送事業の取組み、ANA Cargo の設立による航空貨物輸送の拡充、沖縄貨物ハブネットワークの形成とその特長を述べる。そして最後に、わが国の国際物流政策、航空行政の動きを説明し、わが国の国際航空貨物輸送の強化拡充のためには、国・地方公共団体と航空会社等があたかも1つの組織体として、合同してわが国国際航空貨物輸送事業を推進していくべきであるという考えを提示する。

## 1 わが国における国際航空貨物輸送の動向

### 1.1 最近における日本発着国際航空貨物輸送の推移

わが国の国際航空貨物は、重量ベースでは国際海上輸送を含め国際貨物輸送量の1%程度にすぎないが、産業構造の高度化に伴う製品の高付加価値化、軽薄短小化による運賃負担力の増加および航空輸送の短時間高速輸送の実現という状況下において、航空輸送へのニーズまたは選好が高まってきている。しかし、一方で世界経済の動向にも左右されやすい側面をもっている。

近年における日本発着国際航空貨物輸送量の動向をみると、2004年度における日本発着輸出入航空貨物輸送量は合計で277万トンに達していた。しかしその後、2008年のリーマンショックによる世界同時金融危機の状況が

発生し、世界経済が低迷する中で、国際航空貨物量は減少した。最近になって、一部の経済部門ではリーマンショック以前の状態にまで回復しつつあるが、日本発着国際航空貨物輸送量は2004年のピーク時には達していない。

表1-1は、リーマンショック後における2009年度から2013年度までの5年間における日本発着国際航空貨物輸送量の推移を示したものである。

これによれば、2009年度はリーマンショックの後遺症から輸出、輸入とも貨物輸送量が減少したが、2010年度には貨物輸送量は回復し、236万トンに達した。翌2011年度においては対前年度比3.8%の微減となったが、2009年度に比べると10.1%増となっている。しかし、2012年度に入ると、対前年度比9.6%減となり、この傾向は2013年度においても同様で、2013年度は対前年度比0.8%減と2年連続の減少となり、2013年度はリーマンショック直後の2009年度貨物輸送量の水準にも達していない状況である。

日本発着国際航空貨物輸送量を輸出入別にその推移をみると、1988年（平成元年）以降において、2006年と2007年は輸出貨物量が輸入貨物量を若干上回る年度であったが、その両年を除いて、ほぼ一貫して輸入貨物量が輸出貨物量を上回っている。

表1-1によって、2009年度から2013年度までの最近5年間における輸出货量と輸入量の推移をみると、2009年度における輸入貨物量/輸出貨物量比は7.6%増、2010年度同7.8%増、2011年度同17.8%増、2012年度同27.2%増、2013年度同26.7%増となっており、いずれの年度をとっても輸入貨物量が輸出貨物量を上回っている。

このようにみると、日本はほぼ一貫して、国際航空貨物においては輸入大国になっており、しかも、既述したように輸入貨物量/輸出貨物量比が最近5年間においては、その増加率が拡大している状況であり、これが大きな特徴になっているといえる（もっとも、それ以前にお

表1-1 日本発着国際航空貨物輸送量の推移(最近5カ年)  
(単位：千トン)

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
輸出	992	1,134	1,042	902	897
輸入	1,067	1,222	1,225	1,147	1,136
合計	2,059	2,356	2,267	2,049	2,033

備考：直送貨物を対象とし、継越貨物を除く。  
出所：国土交通省航空局「日本出入航空貨物路線別取扱実績」

いても輸入貨物量が多くみられた年度もあり、例えば2001年では輸入貨物量/輸出貨物量比47.6%増という輸入貨物量の大幅な増加を示している。

今後の国際航空貨物輸送量の状況を見通すことは簡単にはできないが、わが国製造業は総じて重厚長大な製品の製造から高付加価値で高精密な資本財の製造または特殊素材製品の開発等に重点を置きつつあることから、重量ベースでは輸出貨物量は減少し、他方、量的に嵩張る商品等の輸入は増加することが見込まれるので、輸入貨物量は輸出貨物量と対比すると、相対的には今後とも多くなることが予想される。

## 1.2 方面別国際航空貨物輸送の推移

わが国の国際航空貨物輸送量を方面別（相手国・地域別）にみると、表1-2は2011年度から2013年度までの最近3カ年における方面別国際航空貨物輸送量の推移を示したものである。

表1-2では、日本発着国際航空貨物輸送量の方面別として、大きく①北米、②欧州、③アジア、④その他の地域に分けているが、その他の地域（大洋州、中南米、中東、アフリカ、その他）は最近3カ年では全体輸送量の3.5%から4.3%の間で推移しており、その割合は極めて少ないことから、実質的には、方面別として、北米、欧州、アジアの3地域に分けられる。

表1-2によって日本発着国際航空貨物輸送量を方面別にみると、国際航空貨物輸送量の全体に占める割合はアジア（中国、香港、台湾、韓国、シンガポール、ASEAN、その他アジアを含む地域）が最も多く、2011年度64.9%、2012年度65.9%、2013年度65.1%とほぼ3分の2がアジアとなっている。北米は2011年度17.1%、2012年度16.3%、2013年度16.4%と全体の16%～17%台で推移し、第2位の地位を占めている。欧州は2011年度14.5%、2012年度14.1%、2013年度14.2%と全体の14%台となっている。北米と欧州を合計すると30%～31%台であるから、大雑把に言えば全体の3分の2がアジア、同3分の1が北米欧ということになる。

アジアの中では、中国が最も航空貨物輸送量が多い。世界全体でみると、2011年度全輸送量の17.9%、2012年同17.3%、2013年度同17.9%と17%台を維持し、全世界の約2割弱、アジア域内でみると2011年度同27.6%、2012年同26.3%、2013年同27.5%と26%～27%台で推移し、アジア全体の約3割弱を占めている。このように、中国一国だけで第2位の北米地域よりも、若干であるが多くの割合を占め、大きな存在となっていることがうかがえる。

次に、アジアの中で大きな割合を占める国・地域は韓国、香港、ASEANの順になるが、それぞれの国・地域での差はそれほど大きくない。香港（正確には香港は中

表1-2 方面別国際航空貨物輸送量の推移（過去3カ年）

（単位：トン）

	2011年度			2012年度			2013年度		
	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	合計
北米	163,944	223,728	387,672	140,500	192,737	333,237	141,445	191,977	333,422
欧州	135,490	193,763	329,243	111,977	176,818	288,795	114,192	173,691	287,883
中国	176,275	229,018	405,293	143,363	211,861	355,224	158,014	206,061	364,075
香港	117,663	154,647	272,310	105,424	146,648	252,076	86,744	143,112	229,856
台湾	93,031	89,874	182,905	97,988	92,767	190,755	88,353	94,165	182,518
韓国	144,580	108,932	253,512	129,283	111,475	240,758	127,585	110,598	238,183
シンガポール	47,244	37,241	84,485	39,012	34,719	73,731	44,428	35,458	79,886
A S E A N	121,114	140,924	262,038	99,338	132,455	231,793	88,554	130,801	219,355
その他アジア	3,424	7,108	10,532	3,748	3,916	7,664	5,662	5,258	10,920
大洋州	19,527	19,176	38,703	15,572	18,639	34,211	18,177	15,487	33,664
中南米	226	115	341	185	277	462	358	567	925
中東、アフリカ その他	19,119	20,391	39,510	15,935	24,187	40,122	23,349	29,062	52,411
合計	1,041,637	1,224,917	2,266,544	902,325	1,146,499	2,048,824	896,861	1,136,237	2,033,098

出所：国土交通省航空局「日本出入航空貨物路線別取扱実績」データを集計

国の一部であるが、ここでは独立した地域として扱う)は、2011年度～2013年度の3カ年で11.3%～12.3%の間で推移し<sup>1)</sup>、韓国も同期間11.2%～11.8%と香港と同じような水準を維持し、両国とも世界全体からみると、わが国の国際航空貨物輸送量の10%以上を占める。中国、香港、韓国で、日本からみて世界全体の40%強、アジア域内では60%強となり、この3カ国・地域は日本発着国際航空貨物輸送の点で大きな割合を占めていることがうかがえる。

アジアの中の他の国・地域をみると、ASEANは香港、韓国とほぼ同じ水準で貨物輸送量が推移しており、2013年度はやや落ちたものの、3カ年平均で11%台を維持している。また、台湾も2011年度～2013年度の3カ年でみると、8%～9%台で推移し安定した割合を占めている。

このようにみると、日本発着国際航空貨物輸送量は中国、香港、韓国、台湾、ASEANの5つの国・地域でアジア全体の90%以上、世界全体でも既述したように3分の2以上を占め、アジア地域と極めて緊密な関係になっていることがうかがえる。

次に、日本発着の輸出貨物と輸入貨物の割合の動向を国・地域別に特徴をみると、全体的な傾向としては、中国、香港、ASEANの3国・地域では輸出貨物よりも輸入貨物の方が多くみられ、他方、韓国では輸入貨物よりも輸出貨物の方が多く、台湾は2013年度では輸入貨物の方が多かったが、2012年度においては輸出貨物の方が多く、同じアジア域内でも異なる傾向がみられる。

北米や欧州については、前述したように日本発着国際航空貨物輸送量は北米が16%～17%、欧州が14%台を維持し、安定した輸送量で推移しているが、いずれの地域も輸出貨物よりも輸入貨物の方が多くみられる。

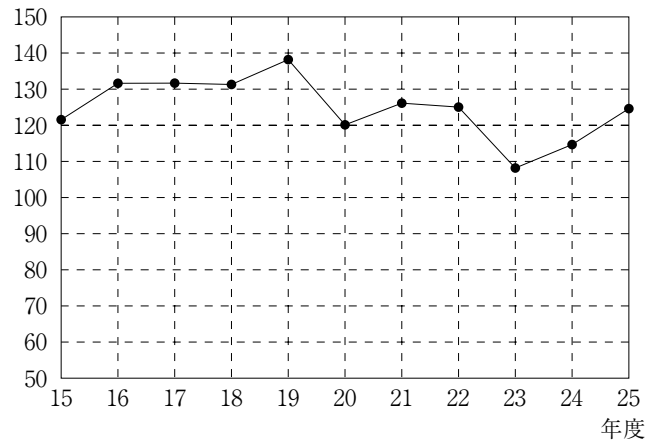
### 1.3 本邦航空運送事業者による国際航空貨物輸送の推移

本邦航空運送事業者は国際航空貨物の輸送をどのように担っているのか、平成15年度(2003年度)から平成25年度(2013年度)までの10年間における国際航空貨物量の推移を示したのが、図1-1(グラフによる表示)と表1-3(数値による表示)である。

最近10年間の国際航空貨物輸送量の推移をみると、国

図1-1 国際航空貨物輸送量の推移(グラフによる表示)

(単位:万トン)



備考:貨物には超過手荷物及び郵便物を含まない。

出所:国土交通省「航空輸送実績について(概況)」各年版

表1-3 国際航空貨物輸送量の推移(数値による表示)

	貨物	
	重量(トン)	トンキロ(千)
平成15年度	1,242,889	7,186,863
16年度	1,323,451	7,616,153
17年度	1,325,408	7,729,052
18年度	1,310,415	8,516,824
19年度	1,376,071	8,501,863
20年度	1,201,880	6,579,518
21年度	1,265,614	6,450,931
22年度	1,254,224	6,368,295
23年度	1,072,517	5,756,420
24年度	1,145,862	6,124,779
25年度	1,238,564	6,749,403

備考:貨物には超過手荷物及び郵便物を含まない。

出所:国土交通省「平成25年度航空輸送実績について(概況)」

際航空貨物輸送量は平成15年度(2003年度)から平成18年度(2006年度)までは、全体的には横ばいまたは微増傾向を示していたが、平成19年度(2007年度)には137万6,071トンを達成し、平成19年度/平成15年度比10.7%増となっている。

しかし、平成19年度をピークに、国際航空貨物輸送量は減少傾向に入り、平成20年度(2008年度)には対前年度比12.7%減と大幅な減少を示した。その後、平成21年

1) 香港は自国内需要のための航空貨物輸送というよりも、中継貿易のための航空貨物輸送の地域としての位置づけが強いと考えられる。

度（2009年度）、平成22年度（2010年度）には持ち直したが、平成23年度（2011年度）には対前年度比14.5%減とこの10年間で最大の減少幅を記録した。ただ、平成24年度（2012年度）には対前年度比6・8%増、さらに平成25年度（2013年度）では対前年度比8.1%増と回復したことから、平成23年度の国際航空貨物輸送量の落ち込みは、東日本大地震の影響等一時的な現象であったといえるかもしれない。

しかしながら、平成25年度には本邦航空運送事業者による国際航空貨物輸送量が回復したといっても、平成19年度のピーク時に比べると、90%台の水準にあり、平成20年度から回復した平成21年度、平成22年度の水準にも達しておらず、国際航空貨物輸送量の伸びがみられない状況にある。

国際航空貨物輸送量を国際路線方面別に、平成23年度から平成25年度まで最近3カ年の推移を示したのが表1-4である。

方面別航空貨物輸送量の推移をみると、航空貨物は中国、韓国、その他アジアの方面が多くみられ、平成23年度は全航空貨物量の61.4%、平成24年度は同61.4%、平成25年度は同60.2%となっている。先に日本発着国際航空貨物輸送量の状況をみたときは、アジア方面の国際航空貨物輸送量の割合は全体の約65%程度であったので、

本邦航空運送事業者による国際航空貨物輸送の場合はこれよりも若干低くなっているが、全体の6割がアジア向けであり、本邦航空運送事業者の場合においてもアジア方面が大きな割合を占め、重要な地位を占めているといえる。

アジアの中では中国が大きな割合を占め、平成23年度は全方面の17.4%（アジアでは28.4%）、平成24年度は同17.4%（同28.3%）、平成25年度は同18.8%（同31.2%）となっており、航空貨物輸送量の割合でみると、中国は、前述した日本発着方面別国際航空貨物輸送量の場合とほぼ同じような比率となっている。しかし、日本発着方面別国際航空貨物輸送量の場合は、中国方面の航空貨物輸送量はやや減少傾向を示しているのに対し、本邦航空運送事業者による中国方面の航空貨物輸送量は増加傾向を示し、その動向は対照的な傾向を示しているのが大きく異なる点である。

また、米大陸方面および欧州方面の航空貨物輸送量は安定した伸びを示しており、太平洋方面の航空貨物輸送量も貨物量そのものは少ないが、増加傾向にある。オセアニア方面の航空貨物輸送量は減少傾向にあるが、全地域で見れば、本邦航空運送事業者による国際航空貨物輸送量は25年度/23年度比15.5%増というように、増加傾向を示している。

表1-4 国際路線方面別・年度別航空貨物輸送量の推移

年度 方面別	23年度		24年度		25年度		備 考
	貨物重量(kg)	前年度比	貨物重量(kg)	前年度比	貨物重量(kg)	前年度比	
中 国	186,588,107	76.4	199,096,613	106.7	232,569,273	116.8	中国路線
韓 国	50,493,227	77.7	57,715,563	114.3	58,083,043	100.6	韓国路線
その他アジア	421,044,183	86.6	446,947,873	106.2	454,694,687	101.7	※その他アジアとは、中国、韓国以外の路線。台湾はその他アジアに含む。
米 大 陸	255,341,540	89.0	273,250,355	107.0	315,782,231	115.6	※米大陸とは、西海岸、東海岸、内陸部、アラスカ、カナダ、ブラジル等の路線。
太 平 洋	18,562,468	90.9	18,758,544	101.1	22,994,130	122.6	※太平洋とは、ハワイ、グアム等の路線。
欧 州	136,601,321	94.2	146,713,350	107.4	151,125,131	103.0	※ヨーロッパとは、英国、ドイツ、ロシア等の路線。
オセアニア	3,885,965	63.5	3,379,377	87.0	3,315,077	98.1	※オセアニアとは、オーストラリア、ニュージーランド等の路線。
合 計	1,072,516,811	85.5	1,145,861,675	106.8	1,238,563,572	108.1	

備考：貨物には超過手荷物及び郵便物を含まない。

出所：国土交通省「航空輸送実績について（概要）」各年版

前述したように、日本発着国際航空貨物輸送量は全体として伸び悩みの状況にあるが、そのような中で本邦航空運送事業者による国際航空貨物輸送量は増加傾向にあり、対照的な動向を示していることが、大きな特徴であるといえる。

## 2 国際航空輸送事業の展開

### —ANAグループの取組み—

#### 2.1 ANAグループの事業部門と貨物郵便輸送事業

##### (1) ANAグループの4つの事業部門

ANAグループは、2013年4月1日、グループ各社が相互に連携し、成長を目指す企業集団となることを目的に、ANAホールディングを持株会社とする体制へ移行し、新たな成長と充実を追求している。ANAグループは、ANAホールディングスと連結子会社からなり、2014年3月31日現在62社ある<sup>2)</sup>。

ANAグループの事業活動は、航空事業、航空関連事業、旅行事業および商社事業の4つの事業部門に分けられる。

##### ① 航空事業

航空事業は、「世界のリーディングエアライングループ」を目指すための最大の原動力となる事業である。ANAグループの航空事業は、国内線旅客数で世界第9位、国際線を含めた総旅客数で世界第15位の規模を誇っている。現在、全日本空輸(株)、ANA ウィングス(株)、エアージャパン(株)のFSC(フルサービスキャリア)3社とLCC(ローコストキャリア)のパニラ・エア(株)の各社が航空事業を展開し、売上高でグループ全体の73.5%を占めており、ANAグループのメイン事業となっている。

##### ② 航空関連事業

航空関連事業は、空港地上支援、航空機整備、車両整備、貨物・物流、フライトケータリング、コンタクトセンターなどの事業が含まれ、航空事業をサポートするものである。エクスプレス事業は(株)OCS、コンピュータ・システムの開発、運用はANAシステム(株)が担っている。ANAグループ全体の売上高の10.0%を占める。

##### ③ 旅行事業

旅行事業については、ANAセールス(株)が航空セール

ス事業と旅行商品事業を担っている。航空セールス事業では、個人と法人の顧客を対象に航空券の販売を行い、旅行商品事業では、ANAグループの航空運送サービスと宿泊などを素材とした商品の企画販売を実施している。ANAグループ全体の売上高割合は9.1%である。

##### ④ 商社事業

商社事業は、航空機部品の調達、航空機の輸出入・リース・売却、機内サービス・販売用物品の企画調達などの航空付帯事業のほか、紙・パルプや食品の輸入販売、半導体・通信部品の輸出入事業などを行うもので、ANAグループ全体の売上高の5.8%を占める(売上高のシェアは、2014年3月の実績)。

以上のように、ANAグループは4つの事業部門を擁して事業活動を推進し、今日において世界有数の総合航空会社として安定した発展を図ってきた。グループ全体の売上高でみると、2012年3月期1兆4115億円、2013年3月期1兆4835億円、2014年3月期1兆6010億円と順調に推移し、2014年/2012年比売上高は約18%の増加を示している。

##### (2) 貨物郵便事業の拡充

ANAグループの航空事業は旅客事業(国内線・国際線)が中心となる事業であるが、航空輸送による貨物郵便事業にも力を入れている。貨物郵便事業は、旅客機の貨物スペースとフレイター(貨物専用機)の双方を活用する本邦唯一のコンビネーションキャリアとしての強みを活かしている。

国内線貨物事業は、宅配貨物等の需要を取り込むことにより、貨物量の確保を図っている。国際線貨物事業においては、国際線ネットワークの拡充に合わせ、欧米発アジア・中国向け、アジア・中国発欧米向け、さらには沖縄貨物ハブネットワークを活用したアジア域内などの三国間輸送を積極的に取り込みながら、グループ物流への展開を推進している。

また、郵便事業は量的には少ないが、安定した貨物量を確保している。

貨物郵便事業の収入は、2011年3月期1,250億円、2012年3月期1,280億円、2013年3月期1,262億円と横ばい傾向が続いたが、2014年3月期は収入1,455億円、輸送重量1,253千トン(貨物1,187千トン、郵便66千トン)と、対

2) ANAグループ全体としては、子会社121社、関連会社40社を有する(2014年3月31日現在)。

前年比収入で15.3%、輸送重量で9.8%の増加となった。

今後は、フレイターの増機により、沖縄貨物ハブネットワークを含めて国際線貨物輸送事業を拡大するとともに、フレイターの稼働を高めて単位当たり運航コストの削減を追求し、輸送品質の向上に努め、低温・定温や衝撃、振動に繊細な貨物などのハイエンド需要の取り込みを強化することとしている。

なお、後述するように、ANA グループは貨物事業の更なる拡大を図るため、2013年10月、新事業会社「株式会社 ANA Cargo」を設立し、沖縄貨物ハブおよび貨物便ネットワークを拡充し、顧客の利便性を高め、ANA グループの事業基盤の強化に取り組んでいる。

## 2.2 ANA Cargo の設立と航空貨物事業の拡充

### (1) ANA Cargo の設立と営業開始

前述したように、ANA グループは航空貨物事業の拡大を図るため、2013年10月ANA ホールディングス(株)100%出資による子会社として、(株)ANA Cargo を設立した。ANA Cargoは、これまでANA 貨物事業室が主に担っていた企画・マーケティング・販売計画等と ANA ロジスティクスサービス(株)が担っていたエアラインセールス・上屋ハンドリング・ソリューション(フォワーディング/ロジスティクス)等の貨物事業を統合し、航空貨物事業を一体的に運営する新事業会社で、2014年4月から営業を開始している。

### (2) 沖縄貨物ハブネットワークの拡充

ANA Cargo の国際航空貨物輸送の特長は、何といたしても沖縄貨物ハブを活用した日本ー中国・アジア等の主

図2-1 ANA Cargo 貨物専用機による航空輸送



出所：ANA Cargo 社内資料

要都市間を結んだ貨物輸送のネットワークの形成である。ANA グループは、2009年から沖縄に航空貨物輸送の拠点を設置し、沖縄ハブネットワークを活用したアジア域内貨物輸送の運用を開始し、着実に実績をあげてきたが、ANA Cargo の設立により、沖縄貨物ハブネットワークの更なる拡充が図られることとなった。

沖縄は、日本と中国、東南アジアの中間に位置し、古くからこれら諸国・地域を相手に交易・中継貿易を行い、万国の津梁(=世界の架け橋)としての役割を担って、繁栄してきた。沖縄は、現在世界の成長センターである東アジアの中心に位置し、沖縄とこれら諸国・地域間は概ね飛行4時間以内で結ばれ、しかもこの圏内には人口20億人の巨大マーケットが形成されている。

このように、沖縄は東アジアとの経済活動を進めるうえで、地政学的にみて地理的優位性が極めて高く、しかも那覇空港は24時間運用可能な空港であることから、ANA グループは沖縄に航空貨物輸送拠点を設置し、沖縄貨物ハブネットワークを形成することにしたものである。

現在、ANA Cargo は B767 型貨物専用機(フレイター)を10機導入しており、航空貨物輸送を拡大しているところであるが、貨物輸送ネットワークは、大きく沖縄貨物ハブネットワークと沖縄貨物ハブ以外の貨物便ネットワークに形成されている。

沖縄貨物ハブネットワークは、従来の上海線、香港線、台北線、ソウル線、バンコク線のほかに、2014年1月か

図 2-2 沖縄貨物ハブネットワーク



(2014年7月現在)

出所：ANA アニュアルレポート2014、p.55

ら沖縄－青島線、同年3月から広州－沖縄線、同年5月から沖縄－シンガポール線が新規に開設され、沖縄からの貨物便就航地点は12地点となり、これにより沖縄貨物ハブを基点とした深夜貨物便の路線数（組み合わせ）は72路線となり、中国・アジアの主要都市との路線が網羅されることとなった。

沖縄貨物ハブ以外の貨物便ネットワークは、従来の路線に加えて、2014年1月から成田－広州線（往復）、同年5月から成田－ジャカルタ線（往復）、シンガポール－成田線が新規に開設され、また同年5月成田－関西－上海線が再開され、航空貨物輸送ネットワークの更なる充実が図られている。

### (3) 沖縄貨物ハブネットワークの特長

沖縄貨物ハブネットワークの最大の特長は、深夜発⇒翌早朝着を可能にする運航ダイヤの設定である。このダイヤは、日本を含むアジア主要都市を夜から深夜（21時～25時台）にかけて出発し、沖縄貨物ハブ（那覇空港）に深夜（1時～5時台）に到着し、施設内（沖縄貨物ハブ上屋）において、荷受、仕分、積付等を経て航空機に搭載し、翌早朝（4時～7時台）に那覇空港を出発し、各目的地（アジアおよび日本）に5時～9時台に到着するという、沖縄貨物ハブを拠点にした独自のハブ&スポーク方式による高速輸送システムである。

例えば、沖縄貨物ハブを活用した場合の航空貨物の輸送スケジュールをいくつか示すと、以下のような例をあげることができる。

#### ① 日本発着貨物輸送の場合

地方空港（当日、夕方～夜便にて出発）→羽田空港（翌日0:00出発）→沖縄貨物ハブ（那覇空港）→海外各目的地（上海翌朝04:25着、香港翌朝06:40着、バンコク翌朝07:50着など）

#### ② 日本着貨物輸入の場合

海外各出発地（前日、上海25:00発、香港24:10発、台北23:25発など）→沖縄貨物ハブ（那覇空港）→羽田空港（翌朝7:00発または沖縄発国内路線）→地方空港（午前中到着）

#### ③ 沖縄－シンガポール（新規路線の開設）

従来、上海－シンガポール輸送については、第1日：上海－那覇（00:35→3:40）、第2日：那覇－成田（6:20→8:40）、成田－シンガポール（17:20→23:50）、第3日：配送という輸送スケジュールであ

った。しかし、2014年5月から沖縄－シンガポール線が開設されたことにより、例えば、第1日：上海－那覇（00:35→3:40）、第2日：那覇－シンガポール（5:10→9:20）という貨物輸送が可能となった。

すなわち、那覇－シンガポール線が開設されたことにより、上海－シンガポールのリードタイムが約14時間（ほぼ1日）短縮され、夕方に上海空港に搬入された貨物は、那覇空港（沖縄貨物ハブ）を経由することで、翌朝9時頃にはシンガポールに到着することから、輸送に係るリードタイムが大幅に短縮されることとなった（上記貨物便の発着スケジュールは変更になることがある）。

### (4) 沖縄貨物ハブの施設と運営

ANA Cargo は、那覇空港国際貨物ターミナルに沖縄貨物ハブ上屋を設置している。この施設は、国際貨物と国内貨物を一体的に扱うことができる24時間稼働のANA Cargo 専用貨物上屋である。施設の総面積は27,700㎡で（1部2階建て、総延床面積32,135㎡）、貨物エリアは大きく国際貨物エリア（19,381㎡）と国内貨物エリア（4,857㎡）に分かれ、国際貨物エリアでは、日本を含むアジアの各主要都市から輸送された貨物を荷おろし、解体した後、税関手続きゾーンで通関手続きを行い、積みかえて航空機に搭載するという一連の業務が行われる。施設内には、このほかに国内貨物エリアに冷蔵庫・冷凍庫（127㎡）が設置され、管理事務所（6,732㎡）では、上屋運営のためのオペレーションセンターの場所となっている。また、国際貨物エリアの一角にヤマト運輸の物流・手蔵業務のための施設が設けられている。

筆者は、2014年5月にANA Cargo 沖縄統括室を訪問し、当施設を見学する機会を得た。前述したように、沖縄貨物ハブ上屋で航空貨物の搬入、荷捌き、仕分け、通関、積付、搭載等の作業は深夜に行われることから、筆者も深夜1時過ぎから沖縄貨物ハブおよび上屋施設の運営状況の聞き取りと施設見学を行った。筆者が見学した際には、各地から貨物機が続々到着しはじめ、貨物の積みおろし等が行われていた。

国内貨物エリア内には貨物が多く保管されており、国際貨物エリアでは深夜から早朝にかけて国内および海外へ輸送される貨物のハンドリングが行われていた。また、管理事務所では夜中であるというのに、大勢のスタッフにより輸出入貨物のコントロール、運送状の発行、通関手続き、その他各種書類の作成業務が迅速かつ的確に行

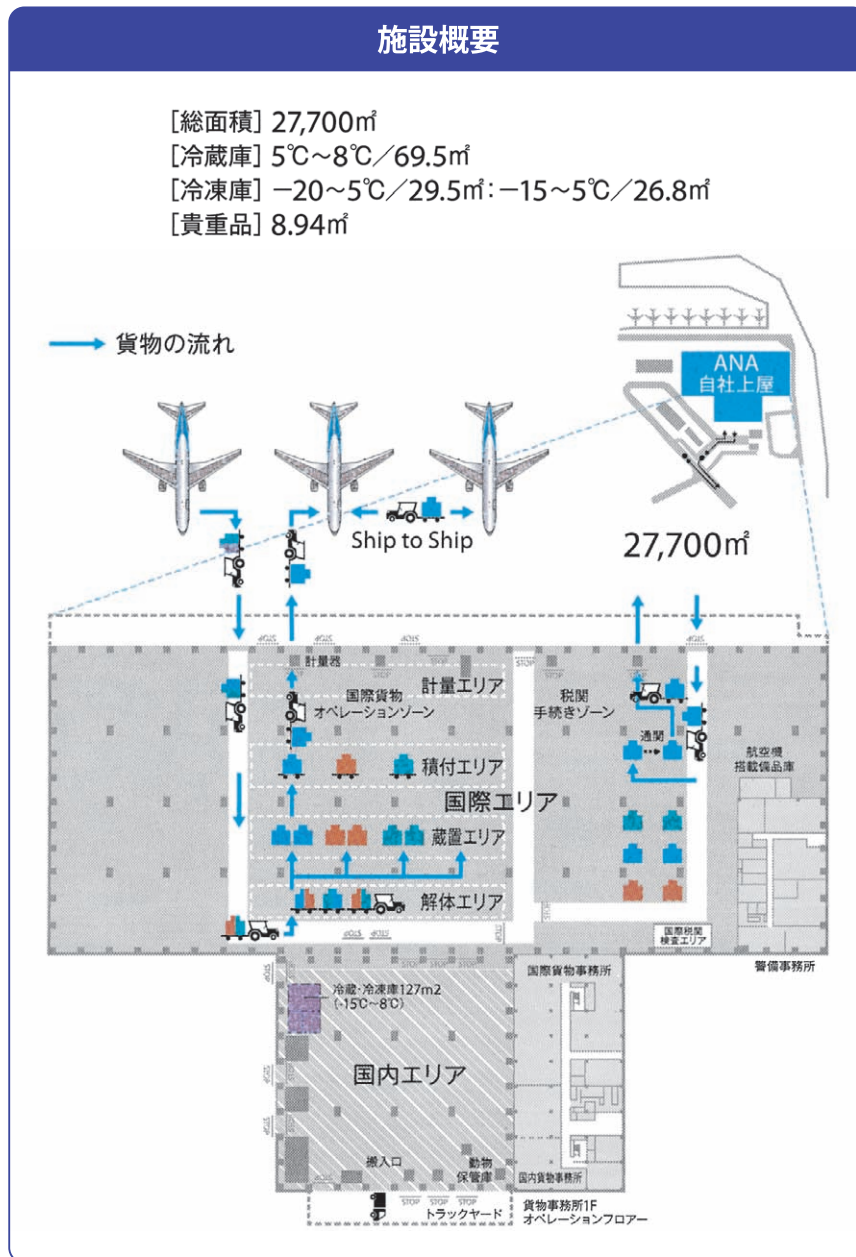


われていた。

このように、上屋では、深夜から早朝にかけて、物流、  
貨物コントロールおよび各種手続等にかかわる業務が行

われており、この業務を担う運営スタッフが沖縄貨物ハブ  
を支えていると実感した次第である。

図 2 - 3 沖縄貨物ハブ上屋施設の概要



出所：ANA Cargo 社内資料

図2-4 沖縄貨物ハブ上屋施設の内部作業状況



出所：ANA Cargo 社内資料

(5) ヤマト運輸とのパートナーシップの強化

ANA Cargo とヤマト運輸は、2014年5月30日、沖縄貨物ハブネットワークを活用した航空貨物輸送サービスを拡大するパートナーシップを強化すると発表した。主要な提携業務として、次のような輸送サービスやビジネスモデルを行うこととしている。

① ANA Cargo のネットワーク拡大によるヤマト運輸のサービス拡充

沖縄ーシンガポール線を活用した日本発シンガポール向けおよび沖縄ー台北線を活用した日本発台湾向け冷蔵・冷凍輸送の「国際クール宅急便」を開設する。

② 沖縄貨物ハブを活用したビジネスモデルの拡大  
沖縄貨物ハブを基点とした両社のネットワークの連携で、日本全国の農水産品を迅速かつ効率よくアジアを中心とした海外へ輸送を行う。

③ 沖縄パーツセンター拠点を活用したビジネスモデルの拡大

中国、台湾、タイ、シンガポール等に対するパーツや商品の保管を沖縄に集約し、深夜貨物便等を活用して、深夜に受注したパーツ供給を翌日早朝に配送する。これにより、各国に分散されていたパーツ保管の負担が大きく軽減される。

④ その他の共同事業

以上のほかに、新たな旅行者向け手荷物輸送サービス（「手ぶらサービス」）や航空物流資材（例えば、

冷蔵・冷凍コンテナ等）の共同開発を行うこととしている。

上記提携業務のうち、①と②については、実施に向けて、現在準備中である。また、③と④については、今後順次取り組むこととしているとのことである。

### 3 結び 国際航空貨物輸送の展望—わが国国際物流政策の視点から

国際航空貨物輸送においては、航空貨物便の設定は認可制であり、また航空路線を開設するに当たっても、わが国だけではなく、相手国の航空行政による規制があり、さらに空港等のインフラ整備については航空輸送関連企業が単独で実施できるものでなく、国の国際物流政策に頼らざるを得ない場面が多くある。

このように、国際航空貨物輸送は、わが国国際物流政策と密接に関連することから、わが国国際航空物流政策の動きをみながら、国際航空貨物輸送の展望を考えてみることにする。

平成21年(2009年)3月、国土交通省航空局は、「わが国航空物流のグランドデザイン」を公表した。この報告書の中で、わが国の航空行政は旅客が中心で、物流を意識した施策や空港の整備が十分に行われていなかった。また、日本企業のグローバル展開やアジア諸国の動向等に十分目配りが出来ていなかったことも否めない。さらに、わが国空港に運用上の制約や地理的な制限が多いこ

とも、航空貨物にとっては不利であったと、航空物流分野においてはこれまでの行政の取り組みに反省すべき点があったと述べている。筆者からみると、このような認識はまさに的確かつ妥当であり、遅きに失したとはいえず、このような反省をもとに、わが国が航空物流の推進に本腰を入れたことは高く評価できる。

上記報告書では、わが国航空物流の基本方針として、①アジアの成長と活力の取り込み、②航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進、③航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現、④戦略的な空港の物流機能の強化の4つをあげている。

この基本方針のうち、①アジアの成長と活力の取り込みについては、わが国航空物流産業の新たな成長戦略として、今後急速に増大が見込まれるアジア発着の航空貨物需要を積極的に取り込んでいこうとするもので、この実現のためには、国の航空行政と航空会社・航空輸送関連企業の積極的な連携が求められるだろう。②航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進は、荷主のニーズの多様化、高度化に対応して航空貨物輸送プロセス全体を効率のかつ円滑にすることであり、また③航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現は、ハード・ソフト両面におけるイノベーションを推進し、航空貨物輸送の大きな特長である高速性、定時性、貨物取扱の質の高さなどといった航空物流の優位性を発揮した物流サービスを提供しようとするもので、これらの事業の推進に当たっては行政の協力が必要であるが、航空会社・航空輸送関連企業が主体的に取り組むものであろう。さらに④戦略的な空港の物流機能の強化については、ハードインフラとしての空港の物流機能を強化し、空港の24時間化を図るとともに、地方空港の戦略的活用を進めるもので、これは国の航空行政において主として担う分野であろう。

その後、平成25年(2013年)6月、閣議決定された総合物流施策大綱に基づき、国土交通省、経済産業省をはじめ関係省庁による総合物流施策推進会議が設置され、この施策推進会議において、物流施策の総合的・一体的推進に向けた連携・協働を一層強めるとともに、物流施策と物流に関する諸施策との整合性を図りつつ、今後推進すべき具体的な物流施策を総合物流施策推進プログラム

としてまとめた。

当該施策推進プログラムでは、わが国物流施策について、①産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組、②さらなる環境負荷の低減に向けた取組、③安全・安心の確保に向けた取組の3つのプログラムを提示し、それぞれのプログラムにおいて、具体的な施策を打ち出している。

当該施策推進プログラムのうち、物流産業全体および物流企業にとって最も大きく関連するものが、産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組のプログラムであろう。この取組プログラムでは、国際海上物流においては、わが国物流システムの国際展開の促進、その促進のための環境整備と支援、港を核とした国際物流網の強化等わが国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等を示している。

また、航空物流においては、利便性向上のため、①首都圏空港（成田国際空港・東京国際空港）の機能強化、②関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進、③中部国際空港の利活用の推進、④那覇空港の機能強化、⑤オープンスカイの戦略的な推進、⑥国際貨物チャーターの利用促進の6項目が提示されている。

上記に示した施策推進プログラムは、わが国における総合物流推進のための基本的施策として十分に評価できるが、その実現のための、いわばアクションプログラムが明記されていない。その実行性の確信および妥当性もチェックし、評価しなければならないであろう。

国際航空貨物輸送については、第1章で述べたように、日本発着国際航空貨物輸送量は2004年をピークとして以降減少し、最近数年においてはほぼ横ばい状況である。これは、日本発着国際航空貨物輸送の需要量そのもの増えていないとみるべきか、あるいはわが国航空貨物輸送に対するインフラ（規制措置等も含む）が整備されていないため、航空会社・航空輸送関連企業が航空輸送の需要に対応できていないとみるべきか、それとも両者を含めた問題が存在しているからなのか、それを見極める必要があるだろう。

世界の航空業界をみると、航空貨物輸送についてはインテグレーター（Integrator）が台頭し<sup>3)</sup>、例えばFedEx、UPS（米国）、DHL（ドイツ）、TNT（オランダ）等米欧

3) インテグレーターとは、航空会社、フレイト・フォワーダー、貨物運送代理店、倉庫業等多機能をもつ総合グローバル・ロジスティック企業である。

諸国のインテグレーターは世界の航空貨物輸送に大きな影響を与えている。このようなインテグレーターは、当初は国際宅配便を扱っていたが、今日では大型機材を多数就航させ、かつ30kgを越える重量貨物の輸送も行っている。

わが国においては、本稿で紹介したように、ANAグループが2009年から沖縄に拠点を設け、沖縄貨物ハブとして、主として日本-アジア圏内において貨物便を就航させ、国際貨物輸送を強化しているところであるが<sup>4)</sup>、米欧のインテグレーターと比べると、その輸送規模、範囲等は決して大きくない。しかも、筆者が見る限りでは、ANAの貨物駐機場は那覇空港貨物専用機駐機場の一番端に位置し、しかも十分な駐機スペースが確保されているとは言い難い。今回の施策推進プログラムにおいては那覇空港の滑走路増設があがっており、現在その実現に向けた事業が行われているようであるが、現状では、ANAは何とか工夫をしながら、真剣に沖縄貨物ハブの運営に取り組んでいた。

筆者は、国際航空貨物輸送については事業としての将来性は高いと考えている。前述したように、国際航空貨物輸送の積極的な推進に当たっては、行政が主として担う分野、また航空会社・航空輸送関連企業が主として担う分野に分けられるものの、それは相対的なものである。国（独立行政法人等を含む）・地方自治体と航空会社・航空輸送関連企業等があたかも1つの組織体となって、合同して（単なる連携ではない）、わが国国際航空貨物輸送事業を推進していくことが、的確かつ妥当な基本的方向であると考えている。

#### 謝辞

本稿の執筆に当たり、株式会社 ANA Cargo 総務企画

部総務人事課主席部員 高野弘樹様には、同社の事業概要、国際航空貨物輸送サービスの取り組み状況、沖縄貨物ハブ等について、丁寧な説明をいただくとともに、貴重な社内資料をいただきました。沖縄での現地調査に当たっては、同エアライン販売事業部兼オペレーション事業部沖縄統括室担当部長 桑田保宏様には、現地の社内資料をもとに沖縄ハブの運営状況を詳しく説明して下さり、かつ深夜の現地視察を案内していただきました。現地の運営状況を詳しく説明して下さり、かつ現場視察を案内していただきました。これらの方々には、原稿のチェックなどのご指導もいただきました。また、筆者のANA国際航空貨物輸送の調査希望に対し、森本康之（全日本空輸(株)上海空港所長）様が快く仲介の労を引き受けて下さり、今回の調査研究が実現できました。ここに記して、厚くお礼を申し上げます。

#### 参考文献

- ANA ホールディングス(2014)「ANA アニュアルレポート2014」ANA ホールディングス。
- ANA Cargo 沖縄統括室(2014)「ANA 貨物事業概要と沖縄ハブ」(社内資料)全日本空輸。
- 国土交通省航空局(2009)「我が国航空物流のグランドデザイン」国土交通省。
- 国土交通省航空局(2014)「国際航空貨物実態調査報告書」国土交通省。
- 国土交通省航空局「航空輸送実績について(概況)」各年版、国土交通省。
- 全日本空輸(2014)「ANA 沖縄貨物ハブと航空ネットワーク」(社内資料)全日本空輸。
- 総合物流施策推進会議(2013)「総合物流施策推進プログラム」国土交通省。

4) わが国では、ANAグループのほかに、日本貨物航空が貨物専用機を用いて国際貨物輸送を行っている。