

我が国をめぐる国際航空貨物流動と若干の問題

内 田 信 行

はじめに

我が国の国際航空貨物は、これまで世界にその例をみないほどの驚異的な成長を記録してきた。この背景には我が国の産業構造の高度化とそれに伴う高付加価値商品の増加にあることはいうまでもないが、その成長率の急速な伸張に最も貢献してきたのはサービス供給サイドの技術革新、とりわけ航空機のジェット化、大型化、貨物専用機化であった。交通サービスのすべてがそうであるが、そのスピード性、経済性、大量性などのサービス特性は技術水準によって決定的な影響をうける。ジェット機はあらゆる面でプロペラ機より優れていたから、ジェット機をいち早く導入するかどうか航空産業における市場競争に強い影響を及ぼし、したがってジェット化は急速に進展することになったのである。ジェット化は1960年代に第1世代機とよばれる B707、DC8 の導入に始まり、第2世代機の B727、コンベア880を経て、第3世代機の B747（ジャンボジェット）が国際線に登場する。機材の技術革新は主に高速化と大型化の方向を志向してきたが、B747、L1011、DC10 は従来の第1世代機、第2世代機と比較して、その大規模性という点において格段の相違があった。貨物収容能力は急速に拡大し、その結果として運賃の相対的低下が著しくみられるようになった。従来の高級品や緊急性を要する貨物だけでなく、一般商品も航空輸送することが可能になってきたのである。また最近では比較的小規模市場に対応して、第4世代機とよばれる B737、DC9 も投入され、航空貨物需要にきめの細かい対応がなされている。

我が国を中心とした国際航空貨物市場においてもいち早く新機種を導入が図られ、貨物輸送量は飛躍的に拡大している。我が国の輸出入航空貨物は、総輸出入額の1割を超えるまでに成長し、国際物流の面で航空輸送の果す役割は20年前とは比較できないほどに重要になってきている。本稿では以上のようなサービス供給サイドの技術革新によって急速な拡大を遂げてきた国際航空貨物市場、とりわけ我が国を中心とした太平洋航空貨物市場に

あって、如何なる変化が生じているのか、その国際物流上の特徴や問題点といったものについて考えてみたい。

I 我が国をめぐる国際航空貨物流動の特徴

昭和58年及び59年に平均20%ちかい伸びを示し好調に推移した我が国の国際航空貨物取扱量も、昭和60年は米国経済の停滞と円高傾向を背景として、出国貨物で48万6000トン（前年比0.7%増）、入国貨物で39万3000トン（同2.5%増）とその成長率にも若干のかげりをみせている。この国際航空貨物をその国内流動面から、また国際流動面から詳細に検討しようとするればかなり複雑なものになるものと考えられるが、大概の貨物流動上の特徴を挙げると次の2点に集約できよう。その第1点は我が国の輸出入貨物のほとんどが成田空港に集中していることである。第2点は我が国経由のトランジット貨物（中継貨物）が近年急増しており、しかもそのほとんど全てが成田空港経由であるということである。以下この2点に焦点をあてて考えてみることにしたい。

(1) 国際航空貨物の成田空港への集中

国際航空貨物の成田空港への集中の度合いをみるために、空港別の貨物取扱量を示したのが表1である。本表によると出国貨物量の84%が、また入国貨物量の80%が成田空港で

表 1. 空港別の航空機入港数及び出入国貨物量（昭和60年）

（単位：回，トン，%）

| 空 港 | 入港回数 | 出 国 貨 物 量 | | 入 国 貨 物 量 | |
|-------|--------|-----------|-------|-----------|-----|
| | | 割 合 | 割 合 | 割 合 | 割 合 |
| 成 田 | 36,084 | 66.6 | 83.6 | 80.3 | |
| 羽 田 | 977 | 1.8 | 1.4 | 2.6 | |
| 新 潟 | 437 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | |
| 伊 丹 | 10,155 | 18.8 | 14.1 | 14.9 | |
| 小 松 | 202 | 0.4 | — | 0.0 | |
| 名 古 屋 | 2,302 | 4.2 | 0.1 | 0.4 | |
| 福 岡 | 2,304 | 4.2 | 0.6 | 1.2 | |
| 長 崎 | 201 | 0.4 | — | 0.0 | |
| 熊 本 | 83 | 0.2 | — | 0.0 | |
| 鹿 児 島 | 369 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | |
| 那 覇 | 958 | 1.8 | 0.0 | 0.4 | |
| 千 歳 | 54 | 0.1 | — | — | |
| そ の 他 | 14 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| 合 計 | 54,140 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |

注) その他空港は、横田，函館，下地島，釧路である。

出所：大蔵省関税局資料

表 2. 地域別の輸出航空貨物取扱量（小口扱，チャーター扱）
（単位：トン，百万円）

| 種別 | 地域区分 | 東 京 | 横 浜 | 名 古 屋 | 大 阪 | 神 戸 | そ の 他 | 合 計 |
|---------------|--------------|-------------------|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|--------------------|
| | 取扱重量 (トン) | 小口扱 | 87,915 | 4,130 | 5,956 | 17,766 | 2,828 | 2,520 |
| チャーター扱 | | 2,091 | 1,006 | 0 | 104 | 0 | 0 | 3,201 |
| 計 | | 90,006 (72.4) | 5,136 (4.1) | 5,956 (4.8) | 17,870 (14.4) | 2,828 (2.3) | 2,520 (2.0) | 124,316 (100.0) |
| 航空運賃 (百万円) | 小口扱 | 116,351 | 4,543 | 8,588 | 23,573 | 4,090 | 2,716 | 159,861 |
| | チャーター扱 | 1,382 | 861 | 0 | 50 | 0 | 0 | 2,293 |
| | 計 | 117,733 (72.6) | 5,404 (3.3) | 8,588 (5.3) | 23,623 (14.6) | 4,090 (2.5) | 2,716 (1.7) | 162,154 (100.0) |

注) () 内は地域別の割合。

混載扱貨物は含まれていない。

出所：IAFA（国際航空貨物運送業者協会）資料

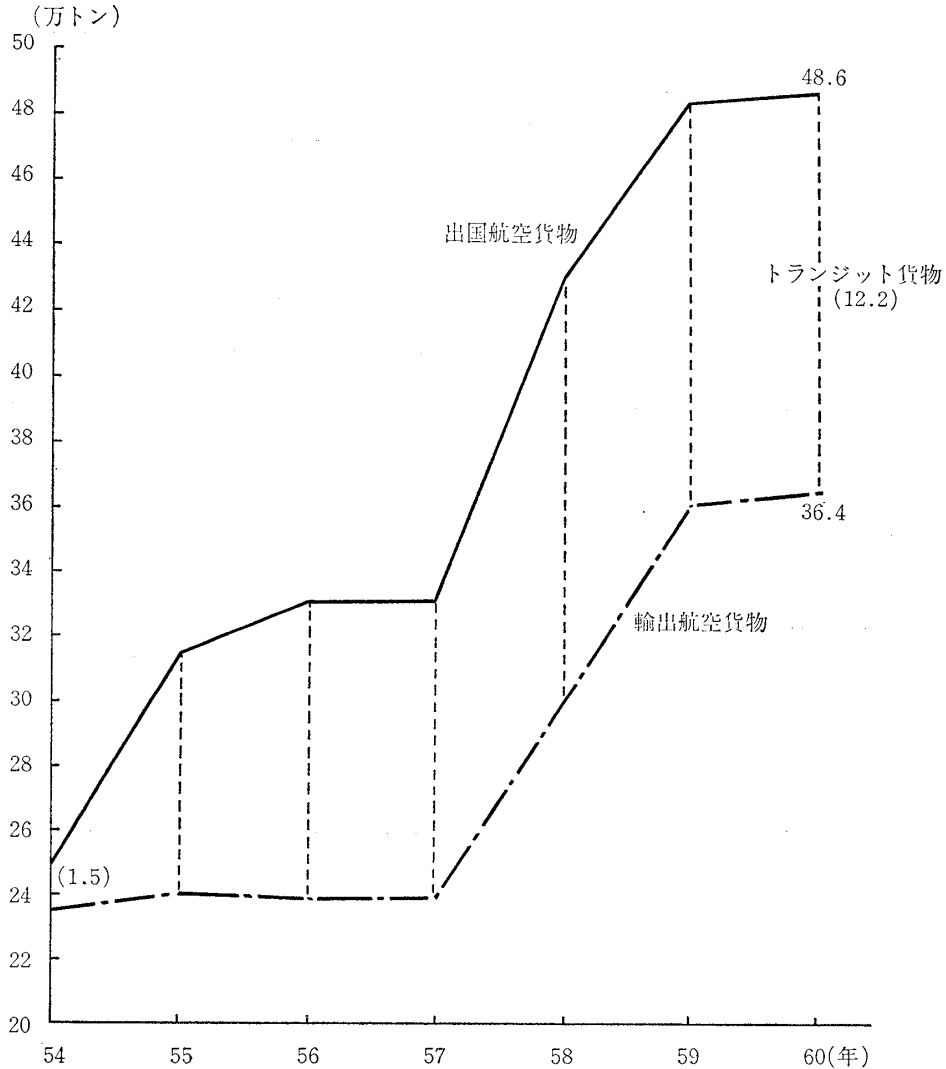
取扱われている。伊丹空港での取扱量は各々14%程度であるから，貨物流動の視点からいえば，我が国の国際航空貨物流動は成田空港への一点集中型を形成しているといっても言い過ぎではないであろう。

以上のことはまた国際航空貨物の地域別取扱量からみても要易に推察される。表2は輸出航空貨物のうちの航空代理店扱い貨物（小口扱及びチャーター扱）の地域別取扱量を示したものであるが，関東地域での取扱量が極めて大きいことが分る。名古屋以東の貨物が成田空港へ流れているという実態と考え合せて，航空代理店の地域別取扱量からみても成田空港への集中が裏付けられる。なお，ここでは利用航空運送事業（混載業者）の取扱う混載貨物の地域別取扱量についてふれていないが，混載貨物も同様の傾向を示すものと思われる。また貨物の性格からいって，関東地域での取扱量シェアはさらに高くなるものとみられる。いずれにしても，航空貨物取扱量の関東地域への集中は，一つに航空貨物を発生させる産業がそれだけ集積しているということのほかに，中枢管理機能（本社機能）が東京に集中した結果，荷主の航空輸送の意思決定がそこで行なわれることが多くなっていることにもよろう。

(2) 成田空港経由トランジットカーゴの増加

国際航空貨物流動の第二の特徴として，我が国経由の中継貨物（トランジットカーゴ）の急増が挙げられる。その状況は図1に示すとおりである。昭和54年当時は1万5000トンにすぎなかった中継貨物が，最近では実に12万トンを超えるまでに急増している。現在の

図 1. 昭和54年以降のトランジット貨物の拡大傾向



出所：大蔵省関税局資料及び IATA 資料より作成。

輸出航空貨物量が36万トン程度であるから我が国経由の中継貨物が如何に多いかがわかる。また、この中継貨物の95%前後が成田空港に集中しており、同空港での貨物取扱いの混雑に拍車をかけていることは想像にかたくない。

表3にみるとおり、最近の成田空港では入港する貨物の4～5割、出港する貨物の4割ちかくが中継貨物となっている。さらに、航空路線別の中継貨物の占める割合から類推すると、中継貨物の流動パターンは①東南アジア諸国及び韓国→成田空港→米国及び欧州、②米国→成田空港→東南アジア諸国及び韓国が中心となっている。つまり、成田空港はア

表 3. 空港別・路線別の貨物取扱量に占めるトランジット貨物の割合（昭和60年11月）
(%)

| | 航空路線 | 成田空港（羽田を含む） | | その他空港 | |
|------------------|---------------|-------------|----------|-------|----------|
| | | 輸出貨物 | トランジット貨物 | 輸出貨物 | トランジット貨物 |
| 出 国 貨 物 | 太平洋線 | 51.8 | 48.2 | 71.4 | 28.6 |
| | 北回り欧州線 | 87.7 | 12.3 | 93.9 | 6.1 |
| | モスクワ経由欧州線 | 66.8 | 33.2 | — | — |
| | 南回り欧州線 | 93.9 | 6.1 | — | — |
| | アジア・中近東・アフリカ線 | 76.7 | 23.3 | 97.7 | 2.3 |
| | 韓国線 | 78.8 | 21.2 | 95.0 | 5.0 |
| | 合計 | 64.3 | 35.7 | 87.6 | 12.4 |

(%)

| | 航空路線 | 成田空港（羽田を含む） | | その他空港 | |
|------------------|------------------------------|-------------|----------|-------|----------|
| | | 輸入貨物 | トランジット貨物 | 輸入貨物 | トランジット貨物 |
| 入 国 貨 物 | 太平洋線 | 68.8 | 31.2 | 83.8 | 16.2 |
| | 北回り欧州線 | 82.8 | 17.2 | 96.6 | 3.4 |
| | モスクワ経由欧州線 | 79.0 | 21.0 | — | — |
| | アジア・中近東・アフリカ線 （南回り欧州線を含む） | 38.3 | 61.7 | 71.6 | 28.4 |
| | 韓国線 | 33.4 | 66.6 | 83.3 | 16.7 |
| | 合計 | 52.1 | 47.9 | 78.3 | 21.7 |

出所：運輸省航空局航空事業課資料より作成。

アジア諸国と欧米を結ぶ中継港としての重要な役割を果たしているということができよう。

それでは何故成田空港に中継貨物が集中するかという点については次のような理由が挙げられるであろう。すなわち、①極めて単純なことだが、路線便数が成田に集中していること ②国際分業が進展し、とくに近年東南アジア—米国間の経済的結びつきが強まっていること ③しかし、東南アジア—米国間の旅客需要あるいは貨物需要が直行便を拡大するほどにはまだなっていないこと ④さらに、航空機の航続距離は最大 7,000km～8,000km であって、技術上の問題から長距離輸送の場合には中継港が必要になること、などがその背景にあるものと思われる。

(3) 貨物分散化の可能性

我が国の国際航空貨物流動の特徴は、需要構造面また供給サイドの諸条件から成田空港に貨物が集中するという一点集中型の構造を呈しているが、今後他空港への貨物の分散化

の可能性はあるのであろうか。

国際航空貨物の一般的特徴として、まず第一に貨物輸送が Door to Door のトータル輸送の一部になりつつあることが挙げられる。このことは荷主にとってはどの空港が使用されるかは問題ではなく、需要の発生地点から到着地点まで、一定の時間で、一定の運賃により確実に輸送されることで足りるということを意味する。したがって、国際貨物の場合、最も効率的な輸送を行なえる空港に集中する傾向が強い。

第二に、貨物は旅客と異なり自分の足で動くわけではないので空港でのハンドリングが必要になってくる。とくに国際貨物の場合、従来のバルクローディングからパレット及びコンテナローディングへと変わり、また旅客機の腹部貨物室を利用したベリヤ輸送から貨物専用機（フレイター）による輸送が主流になりつつあるため、空港では貨物の積み卸しや仕分けのための機器類を備えた貨物ターミナルが必要となる。つまり、本格的に国際貨物を取扱おうとするには多額の設備投資が必要だということである。したがって、海上コンテナ貨物が拠点港に集中したのと同様に、国際航空貨物がいくつかの効率的な拠点空港へ集中化するのとは当然の帰結といえよう。

以上のことは、逆にいえばサービス供給サイドの諸条件を変化させさえすれば、とくに地方空港の貨物関連施設への投資を増加し、効率化させれば、現在の成田空港への貨物集中化もある程度解消することも可能であることを意味する。つまり、伊丹、名古屋、福岡といった地域の拠点空港への機能分担の可能性が十分にあるということである。もっとも、需要規模はあくまでも空港のカバーする背後経済圏との関係が密接であるため、伊丹空港を除けば、地域の拠点空港が成田空港にとって換わるといった大規模な国際化が進展するとは考えられない。いずれにしても、国際航空貨物流動の面からみれば成田空港から他空港への貨物分散の必要性は高まっているのであって、それは次のような理由からもいえるであろう。

1) 前述のように、東南アジア諸国—米国の経済的結びつきが強まるにつれて、成田空港経由の中継貨物（トランジットカーゴ）が急増している。年間12万トンを超える中継貨物は成田空港での貨物取扱いの混雑に大きな影響を及ぼしており、中継貨物を成田空港だけに集中させておく必然性はない。中継貨物はその大部分が単なる通過貨物である場合が多いから、他空港への便数割当てを拡充するとか貨物蔵置スペースを拡大するといった供給サイドの条件を変更することで他空港への中継貨物の分散をある程度図ることができるものと思われる。

2) 従来の客貨混用機（コンビネーションキャリア）のベリヤカーゴ輸送から貨物専用機による輸送が主流になりつつあることは、旅客輸送の副産物的位置づけから貨物輸送を解放する。つまり、これまでのように貨物を旅客需要に合わせて考える必要がなく、貨物需要から派生する様々な貨物輸送特性に合ったサービスの供給が可能になる。したがって、

国際航空貨物の国内最終発着地が明らかになれば、需要に応じて成田空港以外の空港へ貨物専用機を投入することも十分考えられる。とくにかなりの需要が見込める関西地区の空港ではそうであろう。

3) 米国国内航空市場で規制緩和後急速に進展したハブ・スポークシステム (Hub & Spoke System) が国際航空の分野でも注目され始めている。すでにヨーロッパ市場に参入している米國小口貨物専門会社は、欧州主要都市にハブ空港を指定しシステムの完成を急いでいる。米国一東南アジアの中間点に位置する我が国はハブ空港としては最も恵まれた条件にある。ただ、ハブ空港として指定するには現在の成田空港の貨物取扱施設スペースが狭隘であるといった物理的な制約があるのに加えて、路線開設、便数、以遠権といった二国間協定にもとづく様々な制約がある。国際航空分野でも規制緩和が進展し、これらの制約条件が取り除かれるとしたら、太平洋貨物市場での我が国空港を利用したハブ・スポークシステムの形成も可能性がないわけではない。

4) 最後に、アジア—米国を結ぶ太平洋市場は急速な拡大をみており、貨物需要そのものに対応するには成田空港だけではまかないきれなくなっている。我が国のように国際航空貨物が一空港だけに集中するという現象は先進主要国ではあまり例がない。

以上のような状況を考えると、我が国の国際航空貨物の流動上の特徴である成田空港への貨物の集中という問題も、サービス供給サイドの諸々の条件の改善である程度他空港への分散が図られていくものと考えられるが、次節では現在の国際航空貨物流動に影響を及ぼしていると考えられる諸要因の中から、現下の太平洋航空貨物市場の特徴を概観し、今後我が国の国際航空貨物流動に大きな影響を及ぼすものとみられる小量小型貨物の新種サービス分野について考えてみたい。

II 市場拡大の背景といくつかの問題

我が国をめぐる国際航空貨物の流動上の特徴は、太平洋航空貨物市場の急速な発展と切り離して考えることはできない。市場伸張のテンポの早さは最近では次のような経済上の劇的な展開を背景として加速されてきた。

- 1) 米国の対極東貿易額が、1982年に史上始めて対ヨーロッパ貿易額を超えた。
- 2) 環太平洋主要国の実質 GNP の成長率が、1985年には EC 諸国の2倍になっている。
- 3) 台湾及び香港の実質 GNP は、1984年に約10%という高い伸びを記録した。
- 4) 極東地域の国々の対米輸出額は、1984年に25~50%という大幅な増加を示した。

このように、世界の航空貨物市場の中でも環太平洋地域の国々の経済成長率は特筆に値するが、一方では近い将来厳しい局面に立つことも考えられるようないくつかの問題が存在することもまた事実である。それは以下のような点についてである。

- 1) 我が国を始めとしてアジア各国は米国製品に対して市場の開放が遅れている。したがって、米国内での保護主義の抬頭を押し止めることが非常に難かしくなっている。
- 2) 実際、アジア諸国における外資系企業は投資改善という基本的なことさえこれまで十分にできなかったし、現在でもなおジョイントベンチャーでは当該国の出資額が51%以上であるところが多い。
- 3) GNP の急成長にもかかわらず、極東地域のほとんどの国がその経済的安定のためには、なお米国にその多くを依存している。米国経済が急激に悪化するとすれば、この地域への影響は極めて大きい。

要するに、太平洋航空貨物市場は極東地域の経済発展を背景として急速な伸びを示しているけれども、それはアジア諸国と米国との間の貿易不均衡のうえに成り立っているにすぎないのである。このことは貨物輸送量の面でもはっきりと現われており、前出の表1にみられるように、我が国の出国航空貨物量と入国航空貨物量の差が実に10万トンちかくも生じ、極めてアンバランスな状態になっていることでも理解できよう。

このような状況からもたらされる結果は、極東地域→米国への大量の航空貨物の流入はまさに片道貿易であって、航空会社にとっては米国→極東地域への返り荷の確保が極めてシビアになることを意味する。とくに貨物がよく動く7月～12月のピークシーズンになると、航空各社は極東地域での需要増に対応するため航空機を追加運行することになるが、貿易不均衡が拡大すればするほど米国→極東地域への返り荷は低い貨物搭載率で運ばなければならなくなる。つまり、ピークシーズンに貨物キャパシティを合わせて航空機を運行すれば、航空会社にとっては経済的に極めて厳しい状況に追い込まれてしまうのである。したがって、米国→極東地域への貨物輸送は常にオーバー・キャパシティ（輸送力過剰）の危険をはらんでおり、それからもたらされる運賃の値引き競争や貨物の集荷競争などを通して航空会社、フォワーダー業者、エクスプレス業者などの企業間競争は一層激しくなる傾向にある。この返り荷問題は、最終的に出発地に戻る旅客交通とは異なり、片道輸送を原則とする貨物輸送の宿命ではあるが、現在の太平洋航空貨物市場がかかえる最も構造的な、また基本的な問題の一つではないかと考えられる。

III 市場の変化と新種サービスの影響

周知のように、米国国内航空市場における規制緩和の波は国際市場にも及ぶようになり、太平洋航空貨物市場でも航空企業の参入が相次いでいる。昨年5月の日本貨物航空(NCA; Nippon Cargo Airlines)の新規参入はまだ記憶に新しいし、さらに来年4月には小口貨物専門航空会社(Small Package Carrier)であるフェデラル・エクスプレス社の参入も予定されている。これらの貨物専門航空会社の市場への参入は、貿易不均衡下に

ある太平洋市場に新たなオーバーキャパシティ（輸送力過剰）という問題を惹起する要素を多分に含んでいるが故に、その参入の影響は極めて大きいといわざるをえない。また、クーリエ、スモールパッケージといった小量小型貨物の輸送を中心とする新種サービス分野の急速な伸展は市場に構造的な変化をもたらすばかりでなく、国際航空貨物の流動にも様々な影響を及ぼすものと思われる。

(1) 航空貨物市場の変化

最近の航空貨物市場における注目すべき変化の一つは、Airport to Airport サービスから Door to Door サービスへの移行が顕著であるということであろう。

我が国の輸送制度からいえば、Door to Door サービスは利用航空運送事業（混載業）が取扱う混載貨物サービスであり、Airport to Airport サービスは航空会社の代理店が取扱う一般貨物サービスということになる。ただ、混載貨物と一般貨物という区分はあっても、輸送の実態からいえばそのサービス内容にそれほどの差異はない。それは主に次のことが理由になっている。すなわち、①混載業者は航空会社の代理店も兼ねていることが挙げられる。Door to Door サービスは混載業者が輸送過程の全ての責任を負うという荷主からみて分かりやすいシステムになっている有利さはあるけれども、Airport to Airport サービスでも航空代理店は同時に混載業者であることがほとんどであるから Off-Airport の集配もスムーズに行なわれることが多い。②混載貨物と一般貨物の間の貨物内容にそれほどの差異がみられなくなっていること。すなわち混載化できない貨物はごく限られたものになっていることが挙げられる。このことは航空コンテナの技術革新とコンテナ化の推進がその背景にあるものと思われる。

しかしながら、このようにサービス内容にそれほど差異はないけれども、実際には Door to Door サービスへの移行、つまり混載貨物の増加という形で現われている。表 4

表 4. 輸出航空貨物の推移と混載比率

| 項目 昭和 年次 | 一般貨物 | | 混載貨物 | | チャーター | | 合計 | | 混載 比率 (%) |
|----------------|---------|----------|---------|----------|-------|----------|---------|----------|-----------------|
| | (t) | 対前年 比 | (t) | 対前年 比 | | 対前年 比 | (t) | 対前年 比 | |
| 54 | 120,915 | 107.0 | 58,123 | 123.5 | | | 179,038 | 111.8 | 32.5 |
| 55 | 148,598 | 122.9 | 84,695 | 145.7 | | | 233,293 | 130.3 | 36.3 |
| 56 | 138,789 | 93.4 | 99,944 | 118.0 | | | 238,733 | 102.3 | 41.9 |
| 57 | 122,786 | 88.5 | 113,423 | 113.3 | 2,873 | — | 239,082 | 100.2 | 47.4 |
| 58 | 122,159 | 99.5 | 177,745 | 156.7 | 3,203 | 111.5 | 303,107 | 126.8 | 58.6 |
| 59 | 125,170 | 102.5 | 233,205 | 131.2 | 2,318 | 72.4 | 360,693 | 119.0 | 64.7 |
| 60 | 121,115 | 96.8 | 239,946 | 102.9 | 3,201 | 138.1 | 364,262 | 101.0 | 65.9 |

注) 昭和57年9月の日米航空協定暫定取決めにより、チャータールールは発地国主義を採用。

出所: IATA 資料より作成。

にみるように、輸出航空貨物に占める混載貨物の割合は現在では66%にもものぼり、年毎に増加の傾向がみられる。これは主として一般貨物のある部分が混載貨物の方へ流れる現象、通常混載シフトと呼ばれていることが生じた結果である。これにはいくつかの理由があるが、その最大の理由は混載運賃の弾力化ということにある。昭和55年の運賃改定によって、パレットコンテナ単位料金（Bulk Unitization Charge）が一般貨物運賃や特定品目割引運賃に比べてかなり割安になったために、業者はできるだけ貨物を混載化して航空会社指定のコンテナに積込もうとする傾向が強まったためとみられる。このような運賃弾力化の背景には、前述の太平洋市場におけるオーバーキャパシティ（輸送力過剰）という構造的要因が強く作用しているのではないと思われる。いずれにしても、運賃制度の弾力化が航空貨物市場に構造的変化をもたらし、従来のサービス区分にも大きな影響を及ぼしていることは間違いない。Door to Door サービスとしての混載貨物は着実に増加しており、我が国の輸出航空貨物取扱量の約8割を占める成田空港でも、その取扱量の80%が混載貨物となっている。

(2) 新種サービスの登場

以上のように我が国では Door to Door サービスの拡大は混載貨物の増加という形で現われているが、この混載貨物とは別に、企業のドキュメント類を中心としたクーリエサービスやスモールパッケージといった小量小型貨物を対象とする新種サービスの増加も Door to Door サービスの拡大に拍車をかけているといえよう。これらの新種サービス分野での取扱量は全体の航空貨物量からみれば現在のところまだ微々たるものにすぎないが、市場に刺激を与えていることは疑う余地もないことであろう。

これらのサービス分野は、我が国の航空法体系からいえば利用航空運送事業（混載業）の利用運送として位置づけられる。これらの業者に対する事業規制はなく参入は自由である。したがって、この分野に市場標的を絞る新たな業者も現れ始めている。将来こうしたドキュメント類、小量小型貨物さらには個人貨物を対象としたサービス分野が成長し、取扱量も増加していくとすれば、この分野の業者の数が増える、ないしは強力になることは航空貨物市場の構造変化をもたらす一つの大きな要因になるかもしれない。昭和54年10月にドキュメント類を中心としたクーリエ輸送を我が国で初めて開始した DHL ジャパン社を筆頭として、この新種サービス分野には昭和61年4月現在で邦人系13社、外資系8社の合計21社の多きを数える。とくに58年以降邦人系企業の参入が目立ち、大手混載業者でも混載運賃制度の枠組みの中で、低重量帯の運賃を新たに設定し、この新種サービス分野に参入するという状況も生れている。

クーリエ、スモールパッケージといった新種サービス分野の特性はそのサービス水準の高さにあるといえよう。とくにスピードが命であって、多少運賃は高くなっても短時間で

表 5. クーリエ、スモールパッケージ業者一覧（昭和61年4月）

〔邦人系〕

| 企業名 | 商品名 (対象貨物) | 実施 時期 | 運賃システム | 仕向地 |
|--------------------------------|---|------------------|---|---|
| ジャパン エアク リエ(株) | チョイス (SP) | 55.3 | 4 kgまで34,500円 以後500gごと1,500円 | 北米、欧州、 アジア等 |
| (株)フロコエアサー ビス | プロコ モク スクワ ク ーリエ サ ービス (SP) | 56.6 | 1 kgまで2,000円 以後500g毎に1,500円 | モスクワ |
| 日本クーリエサー ビス(株) | BLZIPAC (DOC) | 57.4 | 500g毎に2,000円 | 全世界 |
| (株)マイパック | マイパック サービス (SP) (SP) | 57.12 | 5 kgまで20,000円 以後1 kg毎に2,500円 | 米国、韓国、 台湾、香港、 欧州、豪州、 中近東等 |
| (株)ジャパン クー リエ サービス | 国際特急便 (DOC) | 58.2 | 500g毎に1,600円 (チャージ月に5件ま で4,000円、6件目か らは無料) | 北米、アフリ カ、中近東、 アジア、オセ アニア、欧州、 中南米等 |
| | 国際特急便 (SP) | 58.2 | 3 kgまで25,000円 以後1 kg毎に3,000円 | 同 上 |
| 日本通運(株) | ペリカンジ ェットパッ ク (SP) | 58.3 | 5 kgまで20,000円 以後1 kg毎に2,500円 | 北米、アジア、 南アフリカ、 欧州等 |
| 日新エアカーゴ(株) | 海外宅配便 ドルフィン エクスプレ ス (SP) | 58.11 | 5 kgまで19,000円 以後1 kg毎に2,500円 | 北米、アフリ カ、アジア、 中南米、オセ アニア、中東、 欧州等 |
| ヤマトパーセルサー ビス(株) | 国際宅配便 (SP) | 58.12 | 1 kgまで4,000円 以後1 kg毎に2,000円 | 北米、英国、 西独、シンガ ポール、オラ ング、香港等 |
| 西濃運輸(株) | 国際カンガ ルー宅配便 (SP) | 58.3 | 5 kgまで17,000円 以後1 kg毎に2,000円 | 米国、香港、 シンガポール 等 |
| | (DOC) | 60.6 | 500gまで2,000円 以後100g毎に400円 (チャージ1,500円/件) | 北米、東南ア ジア等 |
| バンサーエクスプレ スインターナシ ョナル(株) | EXPAK (SP) | 60.6 | 2 kgまで18,000円 3~5kgまで20,000円 以後1 kg毎に2,000円 | 同 上 |
| | 海外新聞普及(株) | OCS PACK (SP) | 60.8 | 3 kgまで13,000円 以後1 kg毎に3,000円 |
| 郵船航空サービス (株) | ウイングパ ック (SP) | 68.10 | 3 kgまで14,000円 以後1 kg毎に 4~5kgまで1,000円 6 kg以上は2,000円 | 米国、香港、 シンガポール |
| 福山通運(株) | ビジネス宅 配便 (DOC) | 61.4 | 1 kgまで7,000円 500gごとに1,500円 (チャージ4,000円/ 件、5件めから無料) | 全世界 |
| | (SP) | 61.4 | 5 kgまで15,000円 以後1 kg毎に1,500円 | 同 上 |

〔外資系〕

| 企業名 | 商品名 (対象貨物) | 実施 時期 | 運賃システム | 仕向地 |
|--|------------------------|-------------|--|-----------------------------------|
| D.H.L.ジャパン(株) (米) | DOX (DOC) | 54.10 | 500g毎に2,150円 (チャージ 5,500円/件 20,000円/月) | 全世界 |
| | SPX (SP) | 54.10 | 1kgまで20,000円 以後1kg毎に 2~5kgまで2,000円 6~10kgまで1,800円 11kg以上は1,600円 | 同上 |
| | PEISTED MATR (印刷物用) | 54.10 | 500g毎に1,620円 | 同上 |
| (株)ワールド・クーリアー (米) | (DOC) | 55.11 | | 全世界 |
| 日本エメリー航空輸送 (株)(米) | (DOC) | 56.3 | 500g毎に2,000円 (チャージ4,000円/件) | 北米、アジア、 オセアニア、 欧州、 アフリカ等 |
| | (SP) | 56.3 | 3kgまで15,000円 以後1kg毎に1,500円 | |
| エアボーン・フレイト ・コーポレーション (米) | S.M.P.X (SP) | 56.8 | 5kgまで19,000円 以後1kg毎に2,500円 | 北米、中南 米、欧州、 アフリカ、 豪州等 |
| | I.E.P. (DOC) | 56.8 | 500g毎に2,000円 | 同上 |
| 丸全エア エクスプレ ス インターナショナル(株)(米) | インターパ ック (SP) | 57.1 | 5kgまで14,000円 以後1kg毎に 6~20kgまで2,000円 21~32kgまで1,500円 | 北米、アジア、 南阿、 欧州、オセ アニア等 |
| T.N.T.スカイバック ジャパン(株)(豪) | DOX (DOC) | 58.2 | 500g毎に2,150円 (チャージ 5,000円/件 20,000円/月) | 全世界 |
| | XPS (SP) | 58.2 | 3kgまで18,000円 以後1kg毎に2,500円 | 全世界 |
| (株)ベガサス バーセル サービス(米) | SWS (SP) | 59.3 | 3kgまで8,000円 以後1kg毎に1,800円 | 全世界 |
| フェデラル エクス プレス ジャパン(株)(米) | (SP) | 59.8 | 500gまで6,000円 以後500g毎に 0.5~5kgまで1,800円 5.5~12kgまで900円 12.5~20kgは35,700円 | 全世界 |
| ケイヒン バーリント ン ノーザンエアフレ イト エスエイ(米) | BAXI (DOC) | 計 画 中 | 500g毎に2,000円 (チャージ月に5件まで 4,000円/件、6件めか らは無用) | 米国 |

注) SPはスモールパッケージ、DOCはドキュメントの略
出所：運輸省「国際航空宅配便企業調査」

確実に Door to Door (Desk to Desk) 輸送されることが要求される。その意味では通常の混載貨物に比べてさらに Door to Door 志向の強いサービス分野であるということが出来る。したがって、迅速かつ確実な Door to Door 輸送を行うためには無駄な時間を極力排除した高度にシステム化された輸送方法がとられている。その典型的事例としてハブ・スポークシステムによるスモールパッケージ輸送がある。

(3) 小口貨物専門航空会社の市場参入問題

クーリエ、スモールパッケージ等の新種サービス分野の拡大にさらに拍車をかけるものとみられるのか、来年4月に予定されている米國小口貨物専門航空会社（U.S. Small-
Package Carrier）の我が国への乗り入れであろう。昭和60年4月末の日米暫定航空協定により日米双方とも各々航空3社の新規参入が認められ、そのうち米国サイドでは小口貨物専門航空会社1社が就航することになった。但し、この小口貨物専門航空会社の参入にあたっては、暫定協定では以下のような制約条件が加えられている。

- (イ) 日本乗り入れ時期は1987年4月1日以降であること。
- (ロ) サービス供給地点については、日本側発着地は東京に限定、米国側ではダイレクトの発着地をシカゴとしないこと。
- (ハ) パッケージは総重量70ポンド（32kg）以下であること。
- (ニ) 個々のパッケージについて航空会社の発行するエアビルを各々必要とすること。
- (ホ) 当該航空会社は荷主に対し航空輸送及び地上輸送を一括した運賃を提供しうが、航空輸送及び地上輸送の各々についてタリフをファイルしなければならない。

暫定航空協定による以上の制約条件はまさに日米双方の妥協の産物にほかならないが、両国航空貨物業界には様々な影響をもたらしている。その論議の的となっているのが(ハ)及び(ニ)の制約条件である。

先ず米国側からこの二つの制約条件に絡む問題を採り上げると次のようなことがある。現在日本乗り入れ航空会社として Federal Express が確実視されているが、この他に DHL（DHL Airways）と UPS（United Parcel Service）のジョイントベンチャー航空会社である IPE（International Parcel Express）がある。同社は Federal Express のように自社の貨物（スモールパッケージ）のみを運ぶだけで採算がとれるほどスモールパッケージ需要はないとみる。したがって、同社は他の大手フォワーダー業者数社に同社への参加を求めている。しかし、現在のところ参加への回答は全くないようである。その最大の理由が上記(ハ)及び(ニ)の制約条件である。

(ハ)70ポンド重量制限、及び(ニ)個々のパッケージにエアビルが必要という二つの制約条件は事実上貨物の混載仕立てを否定することにつながる。小口貨物を多数集め1件の大口貨物に仕立て、それに航空会社のエアビルを付けて輸送を行うフォワーダーにとっては経営基盤となる混載差益を享受することができず、この二つの制約条件があるかぎり IPE に参加しても利益はないとみているようである。したがって、米国フォワーダー業界ではこの制約条件に対する批判が強く、この問題は将来の日米航空交渉の場で再び持ち出される可能性が高いとみることができよう。

一方、我が国の航空貨物業界にもいくつかの問題をもたらしている。先ず第一に「スモ

ールパッケージ」の扱え方が日米間で異なるということが挙げられる。「スモールパッケージ」の明確な定義ないしは概念といったものはいずれの国にも存在しない。あるとすれば重量制限による区分が若干なされている程度である。しかし、それも国によって各々異なり極めて曖昧なものである。我が国の場合、国際航空貨物分野での「スモールパッケージ」は通常 5 kg 以下の貨物をいう。これに対して米国では 70 ポンド (32kg) 以下の貨物を指している。このように「スモールパッケージ」の重量区分に対する扱え方が基本的に異なるのである。しかも、米国国内輸送では「スモールパッケージ」の重量制限はすでに 150 ポンド (67.5kg) まで拡大しており、国際貨物分野でも重量制限拡大の可能性がないわけではない。

第二に「スモールパッケージ」の重量制限を70ポンドとしたために、我が国の混載業者が取扱う貨物重量帯と重なる部分が大きくなり、スモールパッケージと混載貨物が競合する状況が生れることである。我が国発着の航空貨物は平均して1個当たり42ポンド(19kg)前後のものが大宗を占めており、我が国混載業者は小口貨物専門航空会社のスモールパッケージサービスに市場を侵食されるのではないかという危惧の念が強い。低重量帯の小口貨物ほど混載差益が大きい混載業界にあっては当然のことであろう。

第三に混載運賃体系の見直しが必要になってくるであろう。前述のようにクーリエ、スモールパッケージ分野への参入は自由であり、業者の運賃料金設定にも何ら規制はない。現在、混載運賃体系の枠組みの中でスモールパッケージサービスを提供している大手混載業者も存在するが、非規制業者の運賃よりかなり割高になっているのが実情である。今のところ 5 kg 以下の貨物をスモールパッケージとみているが、これが 70 ポンド (32kg) まで拡大され、さらに非規制業者の取扱量も増加していくとすれば、必然的に現行混載運賃体系の見直しが必要になってこよう。

第四に米國小口貨物専門航空会社の参入は、さらに我が国の現行利用航空運送事業(混載事業)制度そのものにも大きな影響を及ぼすものとみられる。周知のように米国では運輸部門の規制緩和が進展し、航空部門も技術的規制を除けばほとんど自由化されているとあってよい。今回参入が予定されている小口貨物専門航空会社もフォワード・キャリアと呼ばれているように、航空輸送と地上の集配輸送を同時に行う貨物専門会社である。このように様々な規制の枠組みを取りはずした国と我が国のように規制の枠組みを守ろうとする国との二国間航空交渉の場では、その規制制度の違いが直接的にぶつかり合い様々な問題が生じるのは当然のことであろう。以上のような問題を包含しながらも米国航空自由化政策の申し子ともいえる小口貨物専門航空会社は来年4月には我が国に乗り入れてくる。このことは我が国の航空貨物規制制度そのものを問う一つの契機となるかもしれない。

いずれにしても、米國小口貨物専門航空会社の新規参入とクーリエ、スモールパッケージ市場の拡大は、我が国をめぐる国際航空貨物輸送に少なからず影響を及ぼすことになる

う。国内輸送で宅配便が急成長し、貨物輸送分野でそのシステム、制度、貨物流動に大きな刺激や変化をもたらしてきたように、国際航空貨物輸送の分野でも同様の効果をもたらすものと思われる。すでにヨーロッパ市場では **Federal Express** のブリュッセルを拠点とするハブ・スポークシステムの構築が進展し、UPS も同様のシステムを展開している。**Federal Express** とみられている小口貨物専門航空会社の我が国への乗り入れも、日本を拠点とした極東地域のハブ・スポークシステムの構築にあるのかもしれない。我が国をめぐる国際航空貨物輸送は小口貨物専門航空会社の参入によって、システム、制度、貨物流動、その他諸々の面で一つの転期を迎えているといえよう。