

成田第2滑走路オープンと航空貨物輸送の動向

成田空港における航空貨物の動向

松山 久秋

日本航空(株) 貨物カンパニー 部長

成田空港の2本目の滑走路が本年4月にオープンしてから約4ヶ月経つ。1978年の開港から24年、待ちに待たれた新滑走路のオープンだった。この滑走路は本来の計画よりも短くなったため離発着できる航空機と運航距離に制限がある。しかし、日本の表玄関・成田への航空会社の乗入れ希望は強く、アジア線を中心に便数が大幅に増えた。便数増は航空貨物にどのような影響を与えたかを見よう。

1. 最近の貨物需要の動向

日本発着の航空貨物の輸送量は2000年度までは順調に伸びてきたが、2001年度は大幅に減少した。(図表-1) この減少の背景は、2000年第4四半期に始まったITバブルの崩壊と米テロ事件後の世界的な不況である。航空貨物では輸出入ともに、電気機器や機械類が7割程を占めている。従って、IT

関連品目の減少は航空輸送に大きな影響を与えた。しかし、2002年度に入って、米国の景気回復に伴い東南アジアから米国宛の需要が大幅に伸びた。例えば香港空港の貨物ターミナル統計によると、6月の貨物取扱量は前年に比べて27%増えたが、米国宛てでは74%も増えた。米国商務省の統計によると、5月の米国のアジアからの航空による輸入量は前年対比19%増えた。アジアから米国宛の航空輸送が活発になるにつれて、日本からアジア宛が大幅に伸びてきた。また、日本から米国宛も増えてきている。(図表-2,3) 米国の経済回復は力強さを欠き、今後の不透明感は否めないが、これまでのところ、航空貨物の物量は順調に回復して来ている。

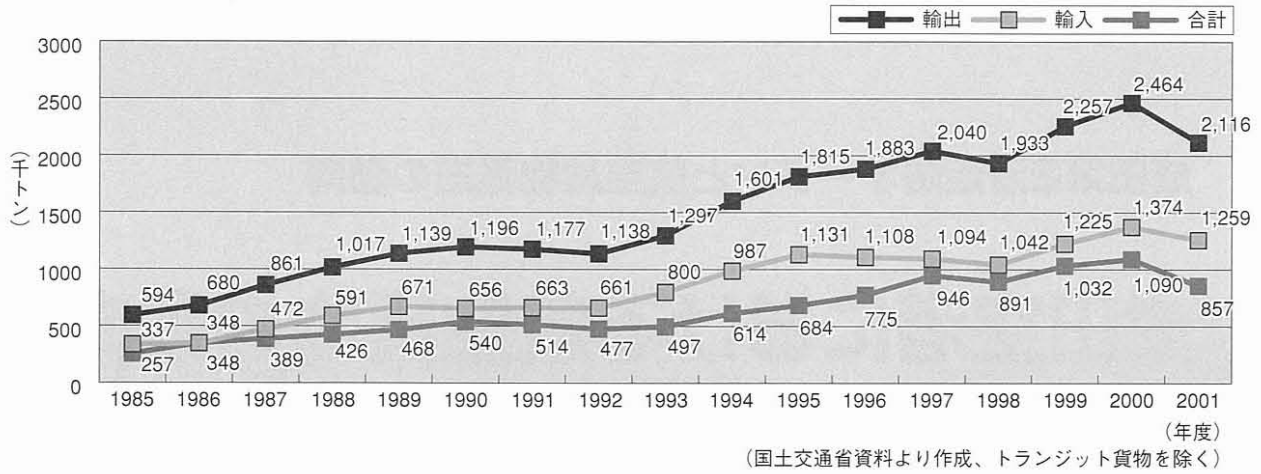
2. 便数の増加

2本目の滑走路(以下、B滑走路)はワールドカッ

物流経営管理の動向・課題

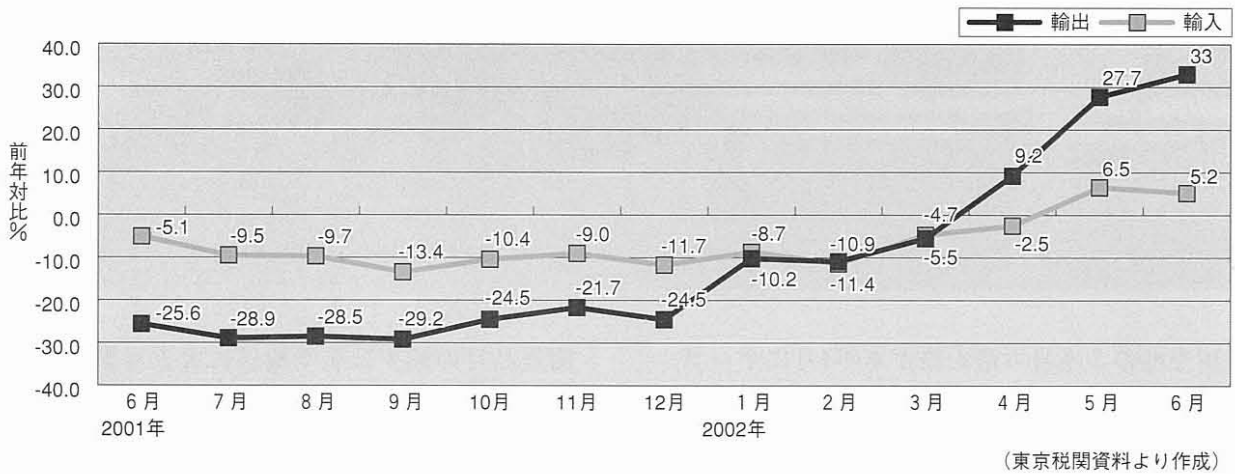
図表-1 日本発着の航空貨物輸送量の推移

2001年度はIT不況と米テロ後の不況のため、輸送量が大幅に減少



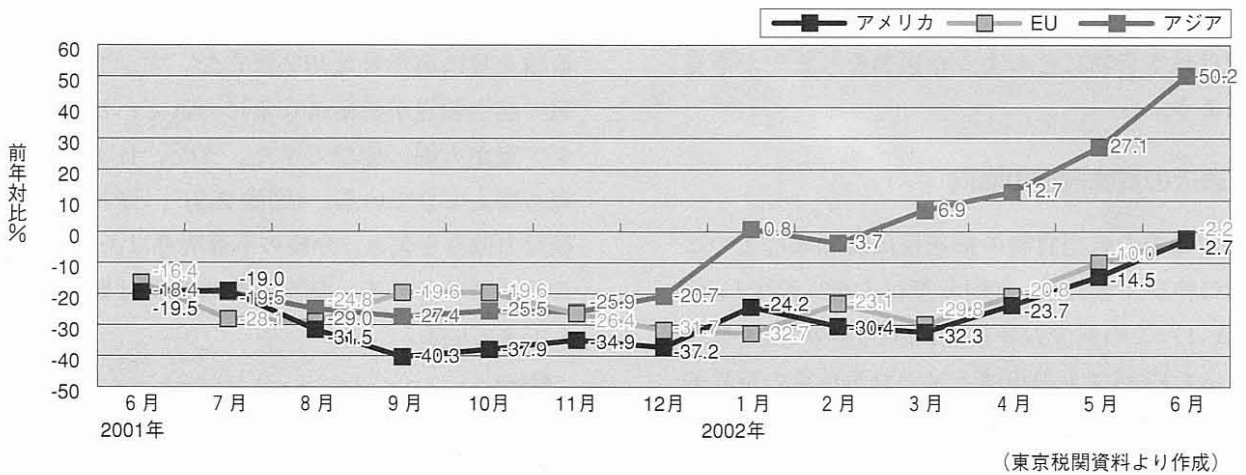
図表-2 成田空港における輸出入トン量の伸び率

輸出は本年4月以降、輸入は本年5月以降、前年対比を上回っている。



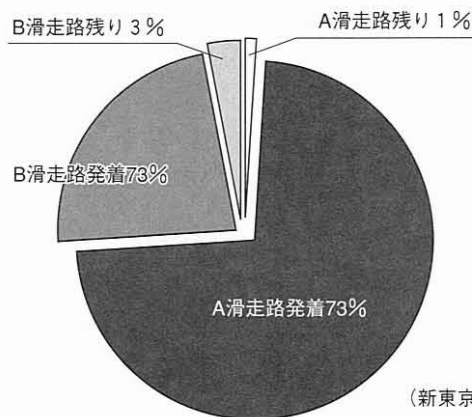
図表-3 成田空港における主要地域(国)宛て輸出額の伸び率

アジア宛てが大幅に伸びている。米国宛、EU宛ても回復してきている。



図表-4 成田空港滑走路の使用状況

国際線の発着枠は10月時点で96%が埋まり、残りの枠は4%のみになる。



プサッカーの開幕に先駆けて本年4月18日にオープンした。このB滑走路は本来の計画よりも北側に800メートルずらして建設され、長さも計画の2,500メートルよりも短い2,180メートルの「暫定」滑走路である。B滑走路の供用開始により、トータルの発着枠は年間13.5万回から20万回へと約5割増加した。発着枠の拡大に伴い、国際線12社、国内線3社^{注-1}が新規に乗入れた他、既存の航空会社も増便を行った。滑走路が短いため、成田で最もポピュラーなB747は離発着できず、B777以下のサイズの近距離便に限られている。このため、中小型機を使った近距離アジア線と国内線の便が大幅に増えた。B滑走路の出発方面別の内訳は、成田空港公団の資料によると、中国23.3%、東南アジア20.9%、韓国18.6%、国内23.4%、その他13.8%となっており、アジア路線の合計では6割以上となっている。

エクスプレス事業者もB滑走路を利用している。米国のエクスプレス事業者A社はB滑走路の開始に合わせて、この滑走路で離発着できるB767フレーターとB757フレーターを導入した。A社は従来B747フレーターのみを成田に乗入れていたが、B滑走路を使用するために、より小型機を米国から

持ってきて運航を始めたものである。これらの航空機を主にアジア域内の運航に使用している。エクスプレス事業者のB社も10月から小型機を導入してB滑走路を使用する計画である。

発着の便数枠は大幅に増えたが、本年10月頃には空きは少なくなる見通しである。現在、B滑走路の国際線枠の約7割が使用されているが、10月末には9割方埋まると見込まれている。A滑走路を含む2本の滑走路を合わせた国際線総枠に対して96%が使用されることになる。残りの枠は4%だけとなり、じきに満杯になるものと思われる。(図表-4)

3. 便数増の貨物への影響

先に見たように、2000年末から需要が減退していた航空貨物輸送は、2002年4月頃から回復してきたので、B滑走路のオープンは貨物にとっても良いタイミングであった。アジアは世界の工場と言われているが、日本発着の航空貨物の動きにおいても、全体の輸送量の半分以上が日本=アジア間となっている。B滑走路の供用開始により、航空各社はアジア路線、特に中国路線を充実させた。新地点の厦門、成都、瀋陽、重慶、昆明等に直行

注-1 国際線の新規乗入れ会社：チャイナエアライン、エバー航空、エアーニッポン、MIATモンゴル航空、ニューギニア航空、中国北方航空、中国西南航空、中国西北航空、中国南方航空、ベトナム航空、エアージャパン、メキシカーナ航空
国内線の新規乗入れ会社：ジェイエア、フェアリンク、中日本エアラインサービス

便ができた他、従来乗入れている上海、北京、大連等への便数が増えた。当社は4月に上海線の貨物便を増やしたが、9月から貨物便の大連への乗入れを開始した。旅客便の増便を合わせると当社の貨物スペースの供給は前年に比べて8割増えた。他社も大幅に増便しており、中国線全体としては5割の供給増となった。

成田空港における積卸貨物トン量の推移を見ると、輸出では4月以降、輸入では5月以降、前年実績を上回っている。地域別では特にアジア宛の伸びが著しい。中でも中国線の伸びが大きい。中国宛の輸出は金額ベースで6月は前年対比420%、輸入は146%となっている。1-6月の半年間では中国への輸出が金額ベースで前年対比196%、中国からの輸入は120%となっている。中国線の貨物の内容も変化して来ており、かつては繊維等が多かったが、近年では電機、OA機器、IT関連の品目が増えている。日本の対中投資額は94年から99年まで年々減り続けたが、2000年以降は電気機械関係を中心に増勢に転じている。香港、台湾、韓国、米国等の対中投資もWTO加盟により加速され、中国は世界の工場化しつつある。拡大する輸送需要に対応して、日本の航空会社のみならず、中国の航空会社も増便を行っており、一部の中国航空会社は旅客機だけでなく貨物機の増機を進めている。

成田空港の貨物施設の面では、便数増、貨物増に対応して拡充が図られている。成田空港公団は将来的には年間300万トンの貨物取扱いが可能な施設を整備する計画である旨伺っている。フォワーダーは貨物量の増大を見越して成田空港周辺に上屋施設を展開しており、航空会社とフォワーダーの間でコンテナ・パレット単位での受け渡しが徐々に増えてきている。スペース効率の問題、安全確保、運送責任の問題等があるものの、今後とも趨勢としては増えるものと思われる。

4. 今後実現が望まれること

成田空港の発着枠が1.5倍の年間20万回に増え、利用者の利便性が大幅に向上したが、世界の主要

空港に比べると、成田の枠は少ないと言わざると得ない。例えば、シャルルドゴール空港、スキポール空港、ヒースロー空港等では年間40万回の発着がある。米国のオヘア空港、アトランタ空港、ダラス空港等では年間80万回ほどである。将来的には年間20万回以上に拡大するために、B滑走路が「暫定」ではない本来計画の2,500mに延長されること、また横風用滑走路が建設されることが望まれる。

成田空港の使用料金が世界各国の主要空港に比べて何倍も高いことも大きな問題である。このため、経由便は成田空港を避ける傾向があり、成田のトランジット貨物の割合は2割以下になっている。ちなみに、ソウル、香港、シンガポール等ではトランジット貨物の割合が半分を超えている。空港の後背地の需要とトランジット需要を合わせて効率的に取扱い、航空便のネットワークが充実することは利用者にとって大きなメリットになる。そのためには、B滑走路の2,500m化と横風用滑走路の建設により空港容量の拡大を図り、使用料金を下げることが是非とも必要である。

航空貨物はスピードが命なので、到着貨物ができるだけ迅速に引き取られることが望ましい。成田空港の到着貨物の大半は到着翌日に引き取られているので、特に時間がかかっているということはない。しかし、飛行時間は世界の遠いところからでも20時間ほどだから、貨物は飛んでいる時間よりも地上で止まっている時間の方が長い。輸入通関の所要時間そのものは極めて短いが、輸入申告と納税のために時間がかかっている。航空貨物の輸入申告については数年前から簡易申告制度が導入されているが、利用は一部に止まっているようである。米国と同様に税金は原則として後納するように改めれば、貨物のチェックが済み次第、引取りが出来るようになるので、物流がよりスピードアップするだろう。