

# 航空貨物



環境問題への当社独自の取組みは、ペイントを使わず環境負荷を軽減する無塗装貨物機の導入を始めています。地上運航支援では、電気牽引車や電動フォークリフトの導入、防水ビニールカバーのリサイクル、リユースといった省資源化の取組みを実施しています。このような取組みを評価していただき、当社は物流連の今年の物流環境大賞を受賞することになりました。

前(株)日本航空インターナショナル 貨物事業 部長  
カーゴ・コミュニティー・システム・ジャパン(株) 常務取締役

松山 久秋

## 1. 日本の貿易の推移

航空貨物は、島国日本の貿易と密接に関係します。日本の貿易額は、プラザ合意(1985年)やバブル景気(1980年代後期)とその崩壊、アジア通貨危機などの転換期を乗り越えて全体としては増加しており、1980年比で輸出は1.8倍、輸入は1.4倍に増加しています(輸出:55兆円、輸入45兆円、計100兆円)。プラザ合意による円高の影響もあって金額ベースでの輸入品目は大きく変化しています。1982年は鉱物性燃料(石油等)が50%を占めていましたが、2002年には19%に減少し、代わって機械機器が31%と構成比のトップになっています。一方、輸出ではアジアへの輸出の構成比が37%(82年)から47%(02年)に増加しているのが特筆されます。

## 2. 航空貨物の需要の変遷と今後の需要見込み

日本発着の航空貨物輸送は1967~73年にかけては年平均23%という率で成長しました。その後、円高等により伸び率は低くなったものの、ここ10年の国内総貨物輸送量がほぼ横ばいであるにも関わらず、日本発着の航空貨物輸送量は年率6~7%伸びて20年前の約6倍に達しています(輸出入合計で239万トン; 2002年度)。これは経済のグローバル化が進んで、特にハイテク・ハイバリュー商品の貿易が拡大していることや、SCMの導入が航空輸送のニーズを高めていること等がその背景にあります。日本発着の航空貨物の品目としては、輸出では3/4が機械・電気機器であり、特に最近は薄型テレビが好調で、デジカメ、DVD録画機といった『新・三種の神器』の欧米への利用が多くなっています。一方、輸入では事務機器が多くなっています。方面別には、輸送量全体が20年前の6倍に増えた中でアジアが大きく増加し、特に中国がどんどん伸びています。

航空貨物需要の増大の背景として、輸出入貨物に占める金額ベースの航空利用率の伸長が挙げられます。20年前は10%弱だったのが、2003年には31%に達しています。重量ベースの航空利用率は1%未満ですから、航空は船舶に比べて高価な貨物を輸送していることとなります(kg当たり航空100ドル、船舶3ドル)。このことは、成田空港が金額ベースでの日本最大の貿易港(19%; 19兆円、2位は東京港の9%)であることにも現われています。なお、日本の空港別取扱量シェア(2002年)は、東京(成田)69%、大阪(関空)24%で、ここ2年は関空のシェアが減少しています。取扱量の増減は、発着便数に大きく依存していますので、来年2月に中部国際空港が開港しますと、このシェアは変動するものと思われれます。

今後の世界全体の航空貨物輸送量は年率4~6%程度増加していくと予測されています。地域的には、中国の経済発展に伴うアジア域内輸送、次いでアジア~北米間の輸送がそれぞれ年率8%前後で最も伸びると考えられています。

## 3. 物流のトータルコストアプローチ

荷主の視点から見た場合、最近では航空輸送の利用を前提にして生産・販売を計画した積極的な利用が増えています。その理由としては、運賃は高価であるものの、①空港や港までの地上輸送費、②保管費、③梱包費、④保険料、⑤輸送中の金利といった費用は一般に船舶より安価で済むことが挙げられます。さらに、一般的にハイテク新製品は1年で価値が半分になりますから、理論上1週間で1%減価していくこととなります。海上輸送の場合、日米間は5週間、日欧間は7週間程度(地上部分の輸送も含む)かかるのに対し、航空輸送はともに4~5日(同)ですから、その輸送日数の差の分、4~6%の陳腐化損を防ぐこととなります。また発着地での保管費は、1回当たりの輸送ロットに比例しますから、少量(平均250kg)ずつ輸送出来る航空貨物を利用した方が大きな倉庫や配送センターを持たずに済み、コストも安くなります。

以上のような要因を加味して試算した総物流費用は、海上も航空もほとんど変わらないことになり、「航空は高い」という先入観はもはや間違っていると言えます。荷主さんにおいてもこの点を正しく評価し、輸出入だけでなく国内輸送でも積極的に航空を利用しようという動きが広がっています。

## 4. 航空貨物にかかる課題と取組み (環境問題と情報化)

今後の航空貨物にかかる課題、取組みとして、環境問題への取組みと情報化について触れたいと思います。

環境問題についてですが、航空会社の関わりとしては航空機の運航、地上運航支援などに分類することができます。航空機の運航では、航空機の排気ガスや騒音が挙げられますが根本的には航空機の更新が必要で、騒音については2006年から規制がさらに厳しくなります。当社独自の取組みでは、ペイントを使わず環境負荷を軽減する無塗装貨物機の導入を始めています。地上運航支援では、電気牽引車や電動フォークリフトの導入、防水ビニールカバーのリサイクル、リユースといった省資源化の取組みを実施しています。このような取組みを評価していただき、当社は物流連の今年の物流環境大賞を受賞することになりました。

また、情報化関連では、ドア・ツー・ドアの一貫した情報提供のニーズが強まっており、航空会社やフォワーダー、通関業者、上屋会社などが相互に情報交換できるような仕組みを構築しています。現在、私が所属している会社は、これらの会社間での情報ハブとなり貨物情報をエクステンジする会社になります。さらに、研究開発が進められている電子タグによってより高度な情報利用が期待されています。