

首都圏空港24時間化と物流

田村幸士*

加藤一誠**

羽田の再国際・24時間化によって国際旅客に占める成田のシェアは低下し、羽田のシェアは拡大した。しかし、航空貨物において成田のシェアは旅客ほど低下せず、その優位性は揺るがない。成田周辺にフォワーダーや貨物事業者の施設のストックがあり、フォワーダーは依然として成田において、通関を含む前後工程の処理を指向しているからである。そのため、羽田は一定の機能を果たしつつも、その取扱量は予想の4割程度にとどまる。その代わり、羽田と成田間のトラック輸送が常態化し、その規模は1年間で10万tを上回ることもある。

Effect of Re-internationalization of Haneda Airport and 24 Hours Operation of Metropolitan Airports to Logistics in Japan

Koji TAMURA*

Kazusei KATO**

This paper discusses air freight management and explores reasons why Narita International Airport in a metropolitan Tokyo suburb has maintained a high volume of freight handling in Japan relative to more centrally located Haneda Airport (Tokyo International Airport). Numbers of international passengers at Haneda are growing in recent years, but its air freight volume is about 40% of the demand forecast before it opened its international terminal. There are accumulations of various distribution and warehouse facilities of forwarders and truck operators around Narita, and even freight that arrives at Haneda is transported by container trucks to Narita. More than 100,000 tons of freight are transported during the last twelve months.

1. はじめに

空港の24時間化は、世界的な潮流と呼んでよい。わが国において法令上24時間の運用ができるのは、成田、東京国際（羽田）、中部国際、関西国際（関西）、新千歳、福岡、北九州および那覇の7つの空港である。しかし、実際には、成田の離発着時間の午前6時から午後11時への制限（いわゆるカーフェュー）、新千歳の夜間発着回数の制限などがある。成田のカーフェューは空港建設をめぐる歴史的経緯から設定され

たが、それは同時に首都圏への国際線旅客機の夜間離発着禁止を意味した。

航空貨物に限らず、物流にとって夜間の活用は重要である。なぜなら、荷主の希望は、輸出では生産品を翌日まで滞留させずに常時出荷すること、輸入では夜間に空港に到着した貨物を当日の朝から市場に出すことと単純化されるからである。そして、航空貨物の特性である緊急出荷時の選択肢も増えることになる。

他方、航空会社やフォワーダーは、こうした本邦荷主のニーズへの対応に加え、3国間輸送に対し、夜間時間帯を使った継越（トランジット）サービスの提供も可能となる。例えば韓国・仁川空港の成長の要因の一つは中国や東南アジアから到着した貨物を、夜間に北米便に積み替える仕組みの構築にあった。2006年当時、仁川で取り扱う国際貨物の48%が

*三菱商事ロジスティクス株式会社代表取締役社長
President, CEO, Mitsubishi Corporation LT, Inc.

**慶應義塾大学商学部教授
Professor, Faculty of Business and Commerce, Keio University
原稿受付日 2016年2月9日
掲載決定日 2016年3月4日

トランジット貨物であり(成田は19%)、さらに中国・東南アジア発北米向けが全体の25%を占めていた(成田は10%) (国土交通省航空局「航空物流のグランドデザイン」2009年)。

2010年、羽田の第4滑走路の増設によって容量が拡大し、深夜早朝時間帯を中心に国際線が再就航することになった。これを契機に成田との一体的運営の下「首都圏空港の24時間化を実現する」という計画は、「航空ビッグバン」として大きな期待を持って受け止められた。逆説的に言えば、わが国最大の貨物空港である成田において、夜間時間帯が活用できないことは、さまざまな意味でわが国全体が機会損失をこうむってきたとあってよい。もちろん、その期待の背後には、30年以上にわたって成田一極で構築されてきた航空物流体系の見直しへの懸念もあり、必ずしも歓迎一色ではなかったことも事実である。

本稿は、2010年以降の首都圏空港における24時間化に対し、物流の観点からその経緯を再確認しつつ、今日的評価を行い、今後の課題を指摘する。そのため、まず、次章ではわが国の航空貨物の現況を概観する。3章では「航空ビッグバン」に対するわが国の航空貨物業界の関係者の期待や懸念を論じ、首都圏空港の現状との比較を通じて今後の航空貨物と政策の方向性を展望する。なお、現実に即した分析を行うため、東京国際エアカーゴターミナルと航空会社にヒアリングを実施しており、随所でそれらの内容を利用している。

2. わが国の航空貨物の現況

わが国の航空貨物は1990年度に輸出入合わせて158万tであったが、2004年度には318万tとなり約1.5

年間で倍増した。Fig. 1はわが国発着の国際航空貨物と国際郵便の取扱量を空港別に示しており、2006年度以降の9年間を見ると、2008年度にはリーマンショックの影響を受け、281.1万tへと取扱量を減らし、その後も微増状態にとどまっていた。2014年度になってようやく2006年度を上回る364.6万tになったものの、全体の貨物量は頭打ち状態になっている。この間、成田・羽田の再拡張や関西の第2滑走路供用開始などを通じ空港容量は増加しているが、航空貨物への影響は限定的であったとあってよい。ここには、日本航空の経営破綻およびそれに伴う貨物専用便の廃止や、燃料費高騰に伴う荷主の航空輸送離れ(海上シフト)などがあつたと考えられる。

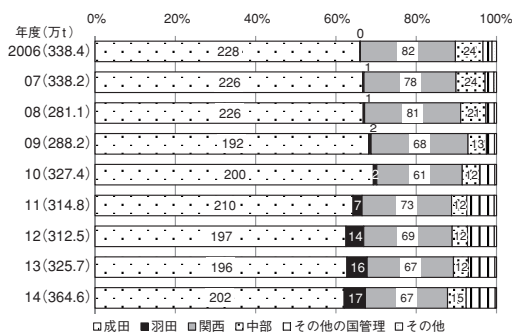
海上シフトや海空の輸送分担については幾つかの先行研究がある。宮下^{1), 2)}は対アジア輸入貿易における海運と空運の関係を分析し、モード選択の基本的な要素は物流に要する総費用であるとしつつも、コンテナを利用することによる機会損失によって説明している。プロダクトサイクルの初期には空運が、成熟・標準化製品は海運・コンテナが選択される。また、不況期にも機会費用が小さいため、海運が選択される傾向があると指摘している。

坪井ら³⁾は航空輸送と海上輸送の分担関係の説明を試み、電機製品を事例として、物流総費用を考慮した輸送モード選択モデルを提案している。田村⁴⁾は貿易統計を用いて品目別の航空化率の変動を分析し、季節波動やプロダクトサイクルなどの時間軸あるいは貨物の価格変化が航空化率に与える影響を示唆している。

松田・川崎⁵⁾は、2007～2011年にかけてのアジア米国間における航空輸送とコンテナ輸送の競合度の上昇を、また、川崎ら⁶⁾は、2007～2012年にかけての中国発米国東岸向け貿易データの分析を通じ、運賃負担力の高い製品を中心に海上シフトが発生していることを、それぞれ実証した。

そもそも小巻・加藤⁷⁾は航空輸送の所得弾性値はいずれの地域においても1を上回り、景気変動に左右され、地域別で見れば米国の航空輸送へのリーマンショックの影響が相対的に大きいことを明らかにしている。

このように量的拡大が踊り場に差し掛かった中で、空港間の分担はどのように変化したのであろうか。1978年の開港以来、成田はわが国最大の貨物空港であり、2006年度にはわが国の国際航空貨物の66.7%を取り扱っていた。



出所) 国土交通省「空港管理状況調査」より作成

Fig. 1 空港別の国際航空貨物と国際郵便の取扱量の推移

リーマンショック直後の2009年度にはさらに集約が進み、シェアは69.3%に達した。しかし、それを頂点に成田のシェアは低下し、60%台前半を推移して、2014年度には57.8%にまで低下した。一方、2010年10月に再拡張が完了した羽田は年々取扱量を増やし、2014年度では9.3%のシェアにまで達している。もっとも、成田と羽田を合計したシェアはFig. 1に示すように、リーマンショック前後の時期を除き、この10年間ほぼ一貫して67%前後を維持している。

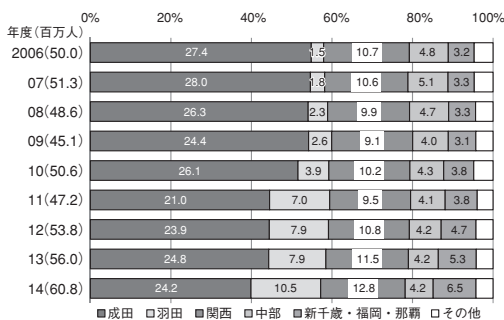
Fig. 2は航空貨物と比較するために出入国者数の空港別シェアを示している。2006年度の成田のシェアは54.8%であったが、2014年度には39.9%に低下している。それに代わってシェアを伸ばしているのが羽田である。2014年度には1,000万人の大台を上回り、シェアは17.3%になった。とはいえ、首都圏全体のシェアは二つの空港を合わせて57.2%であり、2006年度の57.9%と大きく変わらない。航空貨物との違いは、成田のシェアの減少の程度が大きいこと、新千歳・福岡を中心とする国管理空港のシェアが相対的に大きいことおよび中部国際のシェアが小さいことである。つまり、旅客に比べて貨物、とりわけ国際貨物は施設や人員が必要なことから、特定の空港に集中する傾向が見られる。

以上のように、国際航空貨物のみならず国際旅客の成田への「一極集中」状態は引き続き維持されているものの、羽田への分散が進み、首都圏空港への「一極集中」状態へとシフトしている傾向が読み取れる。

3. 航空ビッグバンと航空貨物

3-1 航空ビッグバンへの期待と懸念

「航空ビッグバン」はジャーナリスト的な用



出所) 法務省「出入国管理統計」より作成

Fig. 2 空港別の出入国者数の推移

語であり、明確な定義があるわけではない。そこで本稿では、2010年を「航空ビッグバンの年」として取り上げる*1。2007年に決定された「アジア・ゲートウェイ構想」に基づき、2010年前後に集中的に実現・発生した航空政策に関わる多様な事象やイベントを総称してそのように呼んでいる。それは主として以下の内容から構成されている。

- (1) 成田の滑走路延伸およびそれに伴う発着回数の増加
- (2) 羽田の拡張（D滑走路増設）およびそれに伴う発着回数の増加
- (3) 羽田の深夜早朝時間帯を活用した再国際化
- (4) 成田・羽田の一体的運営による首都圏空港の24時間化
- (5) 低費用航空会社（LCC）の新規乗り入れ

以上の内容も突き詰めれば、首都圏空港（成田・羽田）の物理的な拡張に伴う発着容量の拡大（52.3万回→74.7万回）というインフラ整備の実現に帰結する。結果として新たに生じた容量をいかに活用・配分していくかが、二次的な政策課題として認識されていたとみることができる。

さて、こうした状況の中で官民双方に航空貨物に対する大きな期待があった。国土交通省では2007年に航空局に航空物流室が新設されたが、この背景には長年世界一の貨物取扱量を誇っていた成田が仁川にその座を譲ったことに対する危機感があり、「航空ビッグバン」を機に巻き返しを図ることを意識していたと考えられる。ただし、国としての立場は成田地元自治体あるいは千葉県への政治的配慮もあり、あくまで「成田・羽田の一体的運営」による24時間化であり、羽田のみの振興を想定したものではなかった。羽田に22時台および6時台の発着をリレー時間帯として設けることで、成田との「一体的運営」という条件下における24時間化を目指したが、この時間帯は旅客便を優先するとされた。

また、羽田の深夜早朝時間帯（23時から翌6時）は「欧米を含む世界の主要都市向けに貨物便を含めた国際定期便」3万回の発着枠が認められたが、肝

*1 現在の航空行政においては、2011年度から2013年度までの3年間を「航空行政の集中改革期間」と位置付け、その結果として①航空企業の抜本的国際競争力強化②利用者利便の向上を通じたわが国の成長実現を果たす2014年度以降を「航空ビッグバン」と表現しており、そもそもまったく異なる文脈の中で使われていることに留意する必要がある。

心の昼間時間帯（6時から23時）の国際線は「羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線」に限定され、実質的に貨物便は除外されていた。こうした制限を設けつつも、国土交通省は航空貨物分野における羽田の活用を見据え、以下の二つの点に注力した。

第1はPFIによる羽田における貨物施設の整備である。これは三井物産の100%出資により設立された東京国際エアカーゴターミナル（TIACT）が、30年間の期限付きで請け負うこととなった。約17万 m^2 の敷地に合計約7.6万 m^2 の延べ床面積を有する3棟の貨物上屋を中心としたターミナルを建設・運営する構想であった。取扱量は年間50万t、すなわちリーマンショック直前の2007年時点でいえば、わが国全体の航空貨物の約15%を取り扱うことを想定していた。

第2は成田・羽田両空港周辺および両空港間のトラック輸送の円滑化である。空港容量の拡大に伴い、予想される取扱貨物量の増大に対応するか、また、本来単一空港内で実現されるべき内際や、時間帯の異なる便の間の積み替えが二つの空港に及ぶことで、必然的に横持ち（RFS=Road Feeder Service）が発生することが想定されるため、これらをいかに円滑に行うかが課題として認識されていた。2008年に国土交通省は、「2010年に向けての物流戦略委員会」および「航空物流に関する懇談会」の下部組織として「成田・羽田物流円滑化ワーキングチーム」を設置した。ワーキングチームでは、以下のような課題が指摘された。

- (1) 構内道路の混雑
- (2) トラックの待機時間の長時間化
- (3) ゲートの処理時間の長時間化、混雑の発生
- (4) 成田・羽田両空港周辺道路の混雑
- (5) 成田・羽田両空港の有機的連携

具体的な対策としては、空港周辺道路アクセスの整備による混雑の緩和に加え、空港内貨物地区における運用ルールの確立、トラック予約システムの導入、両空港間の横持ち輸送の（航空会社、フォワーダー、空港管理会社等による）共同化、さらにはかつて千葉県原木に存在したTACT（東京エアカーゴ・シティ・ターミナル）をイメージした、中間物流施設設置の可能性までもが検討された。

他方、航空貨物業界からも、羽田の再国際化と24時間化に当たってはそれぞれの立場から活用が模索された。ところが、2008年2月に国土交通省が荷主30社、航空フォワーダー33社に行った羽田の深夜早朝時間帯活用に関するアンケート結果を見ると、荷

主の70%は肯定的な回答だったが、航空フォワーダーのそれは47%にとどまった。荷主としては貨物の積み出しや受け取りの自由度が向上することから、羽田の活用を歓迎することは当然と考えられるが、フォワーダーは長年にわたって成田を基地とし、航空貨物専用の大型施設を投資・整備してきた。そのため、輸入生鮮品等の新規ビジネスの可能性を期待する一方で、オペレーションの効率性を考慮し羽田との二元化に対して慎重な声も少なくはなかった。また、自社施設によるオペレーションを前提としている大手フォワーダーの多くはTIACTによる貨物ターミナルの一元化・共同化には否定的であり、2006年10月には航空貨物運送協会会長名で国土交通省に対し、羽田の国際線貨物ターミナル地区内に自社施設の配置を要望している。

また、本邦航空各社も羽田の貨物便については、内際・際内トランジット、首都圏輸出入需要の取り込みおよび成田発着便との連携という三つの観点から活用の方向性を模索していた。しかし、上述のように深夜早朝時間帯という利用時間の制約や貨物施設の整備や運用の熟度の不安などから、「羽田における発着枠増枠は事業規模拡大のチャンスだが、あくまで成田がメイン」とし、旅客便とは対照的に、羽田の貨物利用には慎重な姿勢で臨んでいた。特に、フォワーダーやその背後の荷主の意向により、両空港が併用される結果、横持ちが航空会社のみ追加的なコスト負担を強いることを懸念していた。

さて、こうした期待と懸念が交錯する中、2010年10月に羽田のD滑走路の供用が開始された。Table 1は、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを目指して進められている首都圏空港の容量拡張までの発着回数の推移を示している。首都圏空港の発着回数は、2009年に供用が開始された成田の平行滑走路（北側延伸）と合わせ、52.3万回から74.7万回に増加した。加えて、羽田の深夜早朝時間帯には3万回の国際線枠が割り当てられ、2014年には国際線の発着枠は9万回になった。ただし、貨物定期路線は依然として就航していない*2。

3-2 航空ビッグバン後の羽田

東京国際空港国際線地区貨物ターミナル整備・運営事業は、TIACTが空港内に国際航空貨物ターミナ

*2 このことはANA CARGOのウェブページで確認できる。目的地別に使用できる便名が記されているが、使用便はすべて国際旅客便であり、貨物はベリー（腹）輸送が前提となっている。

Table 1 首都圏空港の容量拡張の推移

| | 羽田 | 成田 |
|---------|------------------------------------|--------------|
| 2010年以前 | 30.3万回 | 20万回 |
| 2010年 | | (3月) 22万回 |
| 2011年 | | (10月) 23.5万回 |
| 2012年 | (3月) 39万回 国際線内訳：昼間3万回、深夜早朝3万回 | |
| 2013年 | (3月) 41万回 | (3月) 27万回 |
| 2014年 | (3月) 44.7万回 国際線内訳：昼間6万回、深夜早朝3万回 | |
| 2015年 | | (3月) 30万回 |
| 2020年まで | 48.6万回 | 34万回 |

出所) 国土交通省資料を基に作成

Table 2 TIACTにおける取扱貨物量

単位：t

| | 2011年度 | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度 | 2015年12月累計 |
|------|--------|---------|---------|---------|------------|
| 積み込み | 37,506 | 41,911 | 43,716 | 79,960 | 66,211 |
| 取り卸し | 62,080 | 70,456 | 83,993 | 120,832 | 94,578 |
| 計 | 99,586 | 112,367 | 127,709 | 200,792 | 160,789 |

注1) 国際貨物と国際郵便の合計である。

注2) 羽田の国際貨物取扱量は、ここにANAの取扱量を加えたものになる。

出所) TIACTより提供

ルを新たに建設し、30年間にわたり運営・維持管理するというPFI事業である。この事業は独立採算型、つまりその収入から債務を返済するスキームとなっている。なぜなら、羽田は国管理空港であり、土地には担保を設定できないからである。これは、現在「民営化」といわれるコンセッション型ではなく、いわばプロジェクトファイナンス(プロファイ)型のPFIであった。

Table 2はTIACTの取扱数量の推移を示している。TIACTは上述の通り、年間50万tを取り扱うことを想定していたが、そもそも羽田にどの程度の貨物便が就航するか、成田をはじめとする他空港からの転送貨物がどの程度あるか正確に見極めることは容易ではない。PFI事業者としては「貨物を適切に処理する」ことが契約上の要件でもあり、オーバーフロー等の事態を避けるべく、施設の処理能力の設定や運用方法は慎重に計画された。貨物の搬入および搬出用のトラックについては、貨物の流動によっては空港島内での渋滞や滞留を招き、利便性の低下をもたらすリスクを想定し、トラックの事前登録を前提とした予約・誘導システムも導入された。

TIACTの取扱量は2010年10月の初荷以来漸増しているものの、2014年度実績でも20万792tと計画の半分以下にすぎない。ここには生鮮品などの輸入品の増加はあるが、基本的には羽田自体の容量拡大が取扱量増加の主因である。TIACTの資金は銀行からの借り入れで賄われており、プロファイである以上、

需要の低迷は銀行団から債務返済に疑義を持たれることになる。

前節で述べた通り、相対的には航空貨物取扱量全体における羽田のシェアは拡大しており、首都圏空港24時間化の一定の成果は認めるべきである。しかし、航空会社からは成田に比べてTIACTの高い使用料がネックとなっているという指摘がある。これに対してTIACTは貨物取扱量が少ないが、独立採算型のPFI事業であるが故に使用料の割引に踏み込めないのが現状である。

このような状況の中で、国内輸送との関係では以下の二つの点に注目する必要がある。第1に、「国際航空貨物動態調査」からうかがえる羽田を利用する貨物の地域的特性である*3。最新の公表版によれば、羽田を利用した輸出貨物は60.8%が関東を仕出地としているが、約4割がそれ以外の地域からトラックまたは国内航空便により輸送されていると考えてよい。首都圏あるいは関東発の貨物に限った貨物空港として機能しているわけではない(Table 3)。成田も同様で、輸出貨物のうち関東発は全体の57.3%

*3 同調査は国土交通省が2年に1回、フォワーダー各社の協力の下実施するもので、1日調査であるために、大きな傾向が把握できるとはとどまるが、都道府県別の仕出地・仕向地と積卸空港とのひも付けが可能になり、どの地域発着の貨物がどの空港を経由して流動しているかが明らかになる。公表されている最新版は2013年10月23日に調査実施されたものである。

Table 3 輸出貨物の仕出地と取扱空港

単位：kg, () 内はシェア

| | 成田空港 | 羽田空港 | 中部空港 | 関西空港 | その他空港 |
|-------|--------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------------------------|
| 北海道 | 11,683 (0.8) | 13 (0.0) | | 110 (0.0) | 1,582 (2.5) |
| 東北 | 147,033 (9.6) | 2,924 (3.1) | | 2,440 (0.4) | 283 (0.4) |
| 関東 | 881,480 (57.3) | 56,991 (60.8) | 5,037 (5.7) | 30,186 (4.6) | 3,827 (6.1) |
| 中部 | 369,817 (24.0) | 14,237 (15.2) | 72,432 (82.3) | 115,155 (17.7) | 2,632 (4.2) |
| 近畿 | 93,416 (6.1) | 11,008 (11.7) | 8,708 (9.9) | 361,558 (55.7) | 3,998 (6.3) |
| 中国・四国 | 13,250 (0.9) | 2,274 (2.4) | 1,497 (1.7) | 106,784 (16.4) | 2,773 (4.4) |
| 九州・沖縄 | 21,236 (1.4) | 6,255 (6.7) | 351 (0.4) | 33,198 (5.1) | 42,326 (福岡) 5,809 (那覇) (76.1) |
| 合計 | 1,537,915 (100) | 93,702 (100) | 88,025 (100) | 649,431 (100) | 63,230 (100) |

出所) 国土交通省平成25年度「国際航空貨物動態調査」より作成

Table 4 輸入貨物の仕向地と取扱空港

単位：kg, () 内はシェア

| | 成田空港 | 羽田空港 | 中部空港 | 関西空港 | その他空港 |
|-------|---------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------------|
| 北海道 | 9,828 (0.5) | 11,887 (9.1) | | 191 (0.0) | 10,217 (千歳) (10.8) |
| 東北 | 92,564 (5.1) | 9,795 (7.5) | | 40 (0.0) | 1,671 (1.8) |
| 関東 | 1,460,518 (81.1) | 94,559 (72.1) | 2,651 (2.1) | 8,736 (1.5) | 9,987 (10.5) |
| 中部 | 191,372 (10.6) | 3,521 (2.7) | 106,905 (86.0) | 57,428 (10.1) | 5,132 (5.4) |
| 近畿 | 30,595 (1.7) | 3,446 (2.6) | 14,684 (11.8) | 415,478 (73.3) | 545 (0.6) |
| 中国・四国 | 4,232 (0.2) | | 16 (0.0) | 72,106 (12.7) | 5,538 (5.8) |
| 九州・沖縄 | 11,248 (0.6) | 8,013 (6.1) | | 12,962 (2.3) | 59,878 (福岡) 1,718 (那覇) (65.1) |
| 合計 | 1,800,357 (100) | 131,221 (100) | 124,256 (100) | 566,941 (100) | 94,686 (100) |

出所) 国土交通省平成25年度「国際航空貨物動態調査」より作成

にすぎない。この点は田村⁸⁾において2011年度のデータを用いて指摘したところである。他方、輸入貨物については、羽田の取扱量のうち関東を仕向地とする比率は72.1%であり、首都圏ならびに関東との結び付きが強い(Table 4)。また、北海道向けについては取扱量でも成田および新千歳を上回っており、旅客便を中心とした国内ネットワークを活用した際内トランジット機能が活用されていることが推測できる。

第2に、税関統計から分かる特徴として、取卸貨物における仮陸揚げ等の比率の高さである。仮陸揚げとは、その空港を最終的な仕向地やオリジナルの仕出地とするのではなく、一時的にわが国に陸揚げされ、再び外国へ送られるもの、あるいは外国から

入ってきたが保税のまま転送されるものを指す。Table 5は三つの空港の積卸貨物量の内訳を示している。ここから、羽田で取り卸された貨物の66%がTACM (Transit Air Cargo Manifest、簡易保税運送貨物目録) 運送を含むこの仮陸揚げ等の扱いとなっており、これは成田や関西と比較しても高いことが分かる。

すなわち、羽田に到着した貨物はその地域を最終目的地としているのではなく、国内あるいは国際線に積み替えられていくこと、あるいはフォワーダーの拠点が集積している成田へ保税転送され、そこで通関手続きが行われている可能性を示唆している。

そこでTIACTによるヒアリングによってこの点を確認することとした。そこで明らかになったことの

Table 5 空港別の積卸貨物量の内訳

単位：t

| | 積み込み | | | 取り卸し | | |
|----|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| | 輸 出 | 仮陸揚げ | 仮陸揚げの比率 | 輸 入 | 仮陸揚げ等 | 仮陸揚げ等の比率 |
| 成田 | 595,920 | 342,850 | 37% | 734,231 | 370,371 | 34% |
| 羽田 | 74,075 | 50,122 | 40% | 51,639 | 100,902 | 66% |
| 関西 | 263,850 | 64,604 | 20% | 292,046 | 79,825 | 21% |

出所) 東京税関と大阪税関のウェブサイトより抜粋、作成

一つは実際トランジット貨物の拡大であり、この傾向はリーマンショック前後から加速しているという。つまり、わが国は貨物の目的地ではなく、アジアと北米間貨物の通過地になっている。これは、経済力の相対的な低下を反映しており、航空会社は積載量を増やすために、海外において3国間輸送取り込みのための営業活動が必要になっていることからもうかがえる。しかし、わが国が東アジアの東端にあるという地理上の優位性を生かし、旅客と同様にトランジット貨物を集めることは今後の貨物拠点戦略といってもよい。

ヒアリングで明らかになったいまひとつのことは、羽田から成田、成田から羽田への保税転送の大きさであり、これが両空港間のトラック輸送を増加させている。TIACTから提供を受けた資料によれば、2014年度実績(2015年3月期)の輸出に当たる積み込み総量7万9,960tのうち73%に当たるおよそ5万8,000tが成田で貨物を受け、羽田へ横持ちされている。輸入に当たる取卸総量12万832tに対し43%に当たるおよそ5万2,000tが羽田到着後に成田に横持ちされた。こうして合計で両空港間のトラックの輸送量はおよそ11万tに上っているという。

3-3 貨物輸送における成田の優位性

羽田の24時間化によって夜間の国際線が離発着するため、トラックが夜間に貨物施設に列をなすという状況は生じなかった。深夜早朝に動くトラックはそれほど多くない。なぜなら、深夜早朝に対応する荷主やユーザーが少ないことに加え、トラックドライバーの労務問題もあり、フォワーダーが深夜早朝時間帯を避けることが大きい。ただし、航空会社に責がある場合、彼らがコストを負担し、RFSとして、24時間を通してトラックは仕立てられている。

また、空港間輸送については、使用車両がULD (Unit Load Devices) 積載可能タイプのトラックであるという特殊事情がある。事業者はULDタイプへの改造が必要であり、固定費が必要になるにもかかわらず、回収のための収入は変動の大きい航空貨物需要に依存しなければならぬ。21世紀に入り、国際航空貨物の需要が安定せず、投資をためらう事

業者が多かったと考えられる。

そして何よりも、この問題は羽田との比較を通じて成田の相対性と関係する。周知のように成田は狭あいであるため貨物取り扱いスペースが小さく、空港外にフォワーダーの貨物施設や物流専門不動産会社による賃貸施設が集積している。これらは空港外保税蔵置場の役割を担うもので、空港内の上屋総面積が約19.8万m²あるのに対してその約2倍の規模に達している。また、2006年12月時点においてその数は41社45カ所であったが、2011年3月時点で42社45カ所、2015年5月時点で39社42カ所と大きな変化は見られない。

つまり、フォワーダーなどの民間事業者によって投資された施設のストックこそが、成田の強みともなっている。彼らが羽田にこのような拠点を移設すれば、成田周辺施設はサンクコストとなってしまう。それ故、フォワーダーはあえて成田での通関を選び、トラックによる羽田との横持ち輸送を選択する。通関までを輸送と見れば、その責は航空会社にあるからコストは航空会社が負担していると言われる。これは「成田コスト」と呼ばれているというが、前述の通り、これは当初から危惧されたことであった。

航空輸送と海上輸送のモード選択において本稿で扱った空港からの二次交通のコストはあまり考慮されてこなかった。けれども、現実にはフォワーダー施設の集積によって成田通関が増え、そのためにトラック輸送のコストが増加しており、ひいてはそれが航空輸送の劣位につながっている可能性がある。成羽間の競争を考えれば、TIACTの使用料をトラックの輸送費以下に引き下げればTIACTへのシフトが生じる可能性が高いが、それができないことが皮肉にも成田の地位の安定につながっている。もっとも、これらの関係者の多くが民間事業者であり、全てが経営上の合理性に基づいた判断かもしれない。

4. おわりに～今後の首都圏空港と航空貨物

首都圏空港の貨物勢力圏は広く、入国してからトラックで横持ちされ、首都圏以外の空港から持ち込まれる貨物も多い。羽田の再国際・24時間化は羽田

の影響力をさらに強化するものと期待された。しかし、増加したのは実際トランジット貨物と成羽間のトラック輸送であり、成田の国際的な優位性は低下してはいるものの、羽田を含む国内のその他の空港に比べた優位性には変化はない。

成羽間のトラック輸送は貨物施設などの成田周辺への立地が主因であった。フォワーダーをはじめとする事業者は羽田移転によって施設のサンクコスト化を防ぐため、成田を使っている。これは「立地慣性」といわれる状況に近い*4。

成田と羽田の競争と補完を通じた首都圏空港の24時間化は、国内外のLCCの就航による新規旅客やインバウンド旅客をもたらすことに寄与している。現在行われている日米交渉が妥結すれば、羽田にも米国際線が開設されることになるし、2020年を目指した首都圏空港の容量も計画されている。

羽田の国際線需要の増加はまた、旅客だけではなく、貨物とその関連事業にとっても大きなチャンスである。今後、アジア経済の成長速度が落ちたとしても、趨勢には変わりはないから、トランジット貨物の増加とともに、TIACTの貨物取扱量も増加するだろう。TIACTの事業戦略や周辺環境の変化は、航空貨物における成田の優位性を変化させ、羽田発着のトラックの流動が増加する可能性は否定できない。しかし、旅客だけではなく成田と羽田の競争を通じた航空貨物の増加こそ、首都圏空港24時間化の成果なのであり、日本経済強化の証である。

謝辞

本稿の作成に当たり、ヒアリングにご協力いただきました東京国際エアカーゴターミナル株式会社、

日本航空株式会社および全日本空輸株式会社の関係者に御礼申し上げます。本稿の内容は筆者の責任でまとめたものであり、過誤があるとすれば全て筆者の責に帰するものです。

参考文献

- 1) 宮下國生『日本経済のロジスティクス革新力』千倉書房、2011年
- 2) 宮下國生「国際物流における海空モデル競争」根本・後藤・大井編『現代交通問題考』成山堂書店、pp. 253-265、2015年
- 3) 坪井竹彦、兵藤哲朗、脇田哲也「物流費用を考慮した海上－航空国際貨物輸送モード選択モデル試案」『運輸政策研究』Vol. 12、No. 4、pp. 32-41、2010年
- 4) 田村幸士「我が国における品目別の国際航空貨物動態」『運輸政策研究』Vol. 14、No. 1、pp. 35-42、2011年
- 5) 松田琢磨、川崎智也「アジア米国間海上コンテナ輸送と航空輸送の競合度」『日本物流学会誌』No. 21、pp. 103-110、2013年
- 6) 川崎智也、轟朝幸、松田琢磨「海上・航空輸送間シフト品目の特性分析」『日本物流学会誌』No. 23、pp. 287-294、2015年
- 7) 小卷泰之、加藤一誠「海運・空運のマクロベースの実証分析－弾力性アプローチの利用」『海運経済研究』No. 48、pp. 43-52、2014年
- 8) 田村幸士「航空貨物と地域経済」加藤・引頭・山内編著『空港経営と地域』成山堂書店、pp. 275-283、2014年

* 4 米国では採炭地に近く、鉄鉱石も付近で産出されるために輸送コストの低廉化を目標に鉄鋼工場がピッツバーグに立地した。資源が枯渇した20世紀にはいってもピッツバーグが鉄の町でいられたのは、民間事業者の資本ストックがあったからだといわれる。