

拡大続く国際航空貨物

【ポイント】

1. 国際航空貨物は過去成長トレンドを辿ってきた。
2. 今後もこの動きは続くと見られ、ハイテク関連のほか、自動車関連貨物が需要を下支えする。
3. 航空会社の貨物専用機導入や中部国際空港の開港、羽田空港第4滑走路の新設などは、航空貨物の利用を後押しするだろう。

1. 国際航空貨物とは

国際物流における貨物輸送の手段は航空輸送と海上輸送に大別でき、航空輸送の最大の武器は、輸送時間が格段に短縮できるところにある。例えば、貨物を東京からアメリカ西海岸に輸送しようとした場合、コンテナ船では東京港からロングビーチ港まで9日間要するが、飛行機を利用すれば成田空港からロサンゼルス空港までの飛行時間はおよそ9時間である。ヨーロッパまでであればその差がさらに広がることは言うまでもない。航空貨物は時差を無視すれば、世界中どこでもほぼ翌日には目的の空港に到着することが可能で、その速達性に特徴がある。

一方で、航空輸送は大型コンテナ船のように一度に大量の貨物を搭載できないため高い運賃が設定されており、海上輸送と比較しておよそ7倍程度の開きがあると言われている。

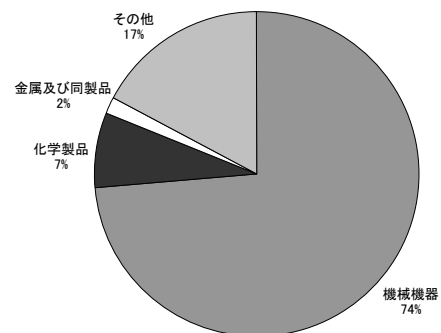
航空貨物は旅客機の場合、座席の床下にある「ベリー」と呼ばれる貨物室に入れるため、1機当たりの積載量は限られる。貨物専用機「フレーター」と呼ばれる)であれば、客室内の座席シートが取り払われ、貨物室として利用されるので、旅客機よりは多くの貨物を積載できるが、それでも貨物機として一般的なボーイング747F型機でおよそ100トンの輸送力である。

では、実際に航空輸送ではどのような貨物が運ばれているのか。航空貨物はスピードが全てと言っても過言ではないので、短時間・短期間で輸送が要求される貨物が中心になる。

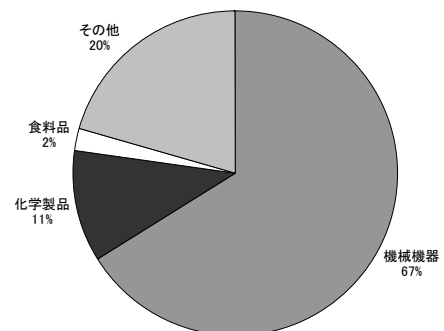
図表1のように、日本の航空輸送は輸出・輸入ともに、国内外の工場への運搬を急ぐ「機械機器」

図表1.

2003年航空貨物主要商品別輸出額構成比



2003年航空貨物主要商品別輸入額構成比



(資料)財務省「貿易統計」

が7割前後（金額ベース）と圧倒的なウェイトを占める。中でも半導体製造装置などのハイテク関連機器、自動車部品といった高付加価値品が目立つ。これは前述したように、航空貨物の運賃は割高なため、輸送貨物に高い運賃負担力が要求されることもあるが、海上輸送に比べて輸送中の振動が少なく貨物破損の危険性が小さいので、半導体製造装置のようにデリケートで慎重な取り扱いが求められる貨物は飛行機でしか輸送できない事情もある。

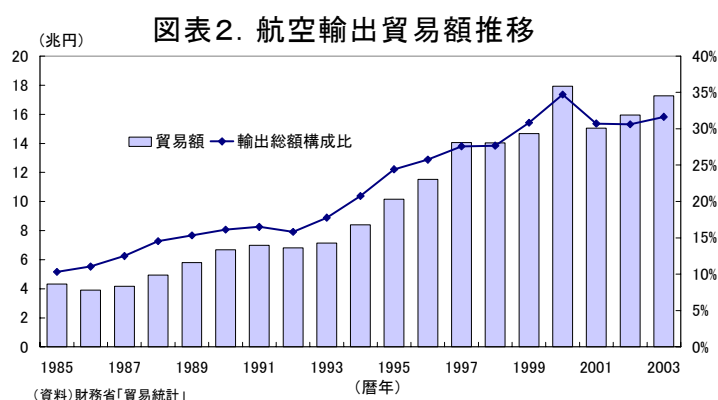
ハイテク関連品以外にも、鮮度が重視されることで海上輸送には向かない魚介類や花卉などの生鮮品のほか、11月の解禁日に合わせて毎年フランスから空輸されるボジョレー・ヌーボーなど消費期間が限られる季節物も航空輸送に適している。珍しいところでは、動物園で飼育される動物も海外から飛行機で輸送されることが多い。

2. 日本発国際航空貨物の推移

荷主が航空貨物を利用する場合、日本では「フォワーダー」と呼ばれる専門業者に委託するのが一般的である。このフォワーダーというのは、自ら航空機を飛ばすことはせず、実際に航空機を所有、運航する航空会社（「キャリア」と呼ばれる）から貨物スペースを購入、複数の荷主から集荷した貨物をまとめて航空機に積み込む形態を採る。海外には「インテグレーター」と呼ばれる運送業者もあるが、これは自ら航空機を保有し、航空輸送するだけでなく、貨物の集配などトラック運送も手掛けるドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスを展開する業者を指す。

日本のフォワーダーは、社団法人航空貨物運送協会に加盟している正会員で122社（2004年7月1日現在）に上るが、貨物は大手業者に集約される傾向にある。2003年度大手5社の国際航空貨物取扱量（混載輸出ベース）シェアは56.3%（日経推定）に達する。特に御三家と呼ばれる大手フォワーダー3社で46.1%を占め、うち専業2社は近年の航空貨物需要増の恩恵で業績を急拡大させている。

図表2は、日本発輸出航空貨物（金額ベース）の推移である。ITバブルに沸いた2000年が突出しているが、年ごとに多少の波はあっても過去一貫して取り扱いが増加してきたことが見て取れよう。2003年は17兆円強と過去10年で実に2.4倍に膨らんでいる。



国際航空貨物が増加の一途を辿っ

てきたのは、中国など人件費が安いアジア地域への工場進出が進み、在庫を徹底的に減らすサプライチェーン・マネジメント（SCM）が浸透してきたことが背景にある。また、デジタルカメラや液晶テレビ、携帯電話など製品サイクルが早く、他社に先駆けていち早く新商品を開発することが至上命題とされる情報家電分野で、高い運賃を支払ってでも製品供給のスピードを上げようとする動きが常態化したことも一因であろう。

アメリカ西海岸では増え続けるコンテナ輸送に港湾処理能力が追い付かず、コンテナ船が沖合で長期間待機させられる問題が表面化している。海上輸送では期限内に貨物が到着せず、工場の操業に支障をきたす事態を危惧し始めた荷主が、緊急避難的あるいは恒常的に航空輸送に切り替えつつあることも取扱量拡大に拍車を掛けている。

3. 2005年と今後の見通し

図表3は、日本発国際混載貨物輸出実績（重量ベース・前年同月比）の推移である。2004年前半は、新型肺炎（SARS）やイラク戦争の影響で荷動きが低迷した前年の反動増とアテネオリンピック開催に伴うデジタル家電需要の盛り上がりで前年比2桁の伸びが続いた。しかし、年後半以降は在庫調整局面入りと半導体関連投資の減速を受け伸びは一服、年明け以降は前年並みの水準に留まっている。

2005年を占う上でポイントとなるのは、やはり半導体関連の設備投資動向であろう。昨年の伸びが高かった分、上期は前年比マイナスも視野に入るが、後半以降は緩やかな回復を見込む。日系自動車メーカーが海外への工場進出を活発化させており、日本からの自動車関連部品の輸送需要がここにきて増加傾向にある。これがIT関連の減速分を相殺し、通年で20%増を記録した2004年よりは伸びが鈍るものの、2005年も少なくとも横這い～微増程度は充分確保できるとみる。

日本の自動車、部品メーカーの海外生産拡大に伴う航空輸送の増勢は当面継続するとみられ、振れの大きいハイテク関連の荷動きを緩和する方向に働こう。極端な需要低迷局面は少なくなり、低在庫戦略を柱とするサプライチェーン・マネジメントの一層の進展で、航空貨物の成長トレンドは今後も維持できると考える。

航空各社が成長分野である航空貨物を取り込もうと貨物専用機の新規導入を打ち出していること、今年2月には24時間運用の中部国際空港が開港し、今後中部地区に工場が集積する自動車関連メーカーを中心に成田空港や関西国際空港に代わって同空港の活用が予想されること、2009年には羽田空港に第4滑走路が完成し、成田空港では制限されている深夜・早朝時間帯の国際貨物便の就航が可能になるなど航空貨物を取り巻く環境は大きく変化している。いずれも荷主にとっては、利便性向上と輸送コスト低減の効果が期待でき、航空貨物の利用を後押しするものと考えられる。

（富国生命投資顧問（株）アナリスト 若林 祐二）

図表3. 国際混載貨物輸出実績推移

