

第7章

グローバル化時代における日本の航空貨物輸送と空港政策

飴野仁子

要約：

日本の航空貨物輸送は、グローバリゼーションの進展とともに堅調に増加してきたが、2000年代中頃を転機に抑制基調に転じたように見える。国内航空貨物輸送も、急速な高齢化や市場の成熟化などが進展し、日本の GDP 自体の抑制基調の下で、今後は持続的で高い量的成長は見込めない状況にある。本章では1990年代以降の日本の航空貨物輸送の動向を概観し、国際航空貨物輸送の量的抑制基調の背景要因について、日本企業のグローバル戦略の変化の視点から考察した。また、日本の空港は、近年まで均衡ある国土の形成という政策理念に沿って、国際ハブ空港を担う拠点空港だけでなく、地方主要空港や種々の地方空港などが整備され、その数は97に至った。しかし、新興国市場の国際空港の急速な台頭とともに、日本の主要拠点空港は、相対的な地位を低下させアジアにおける国際ハブの地位から転落しつつあり、多くの地方空港が経営的な危機に直面している。本章では、これらの状況を踏まえて、グローバル時代における日本の航空貨物輸送および空港政策の展開について検討し、政策を貫く基調について考察した。航空貨物輸送・空港政策においても、規制緩和や自由化の諸施策の推進だけでなく、現代の地方と空港の関連性を踏まえた、グローバル時代にふさわしい政策理念の模索が必要となることを論じた。

キーワード：

航空貨物輸送，物流事情，総合物流政策，空港政策，空港経営，拠点空港，成長戦略，コンセッション権

はじめに

日本の航空貨物輸送の歴史は、日本経済の成長とグローバル化の展開とともに刻まれてきた。また交通・物流インフラとしての空港は、各種の法制度や会計制度に支援されなが

ら空港整備計画や社会資本整備重点計画に基づき整備されてきた。国際ハブ機能を担い得る拠点空港だけでなく、多数の地方空港が均衡ある国土の発展をスローガンに、国土の隅々にまで整備され、その結果現在 97 の空港が運営されている（表 1）。その内訳を見ると、拠点空港が 28、地方管理空港が 54、その他の空港が 7、自衛隊や米軍との共用空港が 8 である。

拠点空港のうち、成田、中部、関西、伊丹が会社管理空港であり、新千歳、福岡、那覇などを含む主要な地方空港 18 と羽田の合計 19 空港が国管理空港である。旭川など 5 空港が国が設置し、管理運営は地方自治体で行われる特定地方管理空港である。地方自治体が設置管理する地方空港 54 のうち、本土 20 空港、離島 34 空港である。その他 7 空港には名古屋空港などが含まれている。

近年、空港の赤字問題や経営問題が注目され、整備より運営という政策の転換がはかられるなか、空港経営方式の改革によって、一層の民営化が志向されようとしている。しかし日本の空港は、今日それぞれに困難な課題に直面している。

表 1 日本の空港一覧

種別		設置および管理（空港法）	空港
拠点空港 28			
会社管理空港	4	会社が設置し、管理する空港。	成田国際、中部国際、 関西国際、大阪国際
国管理空港	19	国が設置し、管理する空港。	東京国際、新千歳、福岡、那覇、 仙台、新潟、広島、松山、北九州、 長崎、宮崎、鹿児島など
特定地方管理空港	5	国が設置し、地方公共団体が管理する空港。	旭川、帯広、秋田、山形、 山口宇部
地方管理空港	54	地方公共団体が設置し、管理する空港。	女満別、青森、花巻、福島、富山、 能登、静岡、神戸、岡山、出雲、 佐賀、久米島など
その他の空港	7	拠点空港、地方管理空港、公共用ヘリポートを除く空港。	名古屋、調布、但馬、天草、岡南、 大分県央、八尾
共用空港	8	自衛隊が設置・管理する飛行場。	札幌、千歳、三沢、百里、小松、 美保、岩国、徳島
合計	97	ヘリポート・非公共用飛行場は含まない。	

（出所）国土交通省 HP「空港一覧」より筆者作成。

本章では、日本の航空貨物、とくにグローバル期の動向について概観し、近年の変化を生み出した背景要因についても言及する。また、総合的物流政策下での空港政策の基調について検討する。

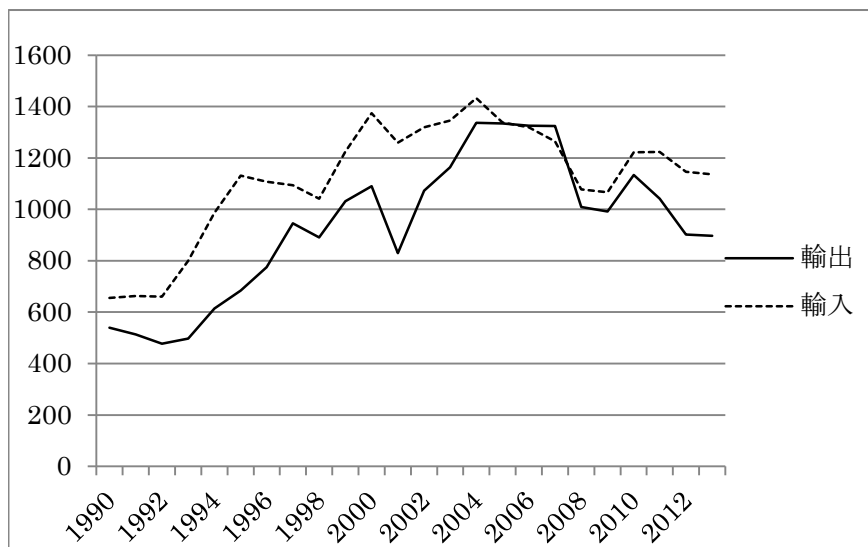
第1節 日本の航空貨物の動向

1. 国際航空貨物の動向

日本の国際航空貨物輸送は、日本経済のグローバル化の進展とともに、急速に成長を遂げてきた。ここでは、おもに1990年代以降の日本の国際航空貨物輸送の動向について概観する。

図1に、2000年以降の日本の国際航空貨物量（トンベース）の推移が、輸出入別に示されている。日本経済のグローバル化は、1985年のプラザ合意による円高を契機に、新興国市場、とくに日本と隣接する東アジア経済圏の持続的で急速な成長に牽引されながら、1990年代以降急速に展開した。その結果、輸出入航空貨物量も、世界同時多発テロの影響を受けた2001年度を除き、2004年度まで堅調に増加した。1990年度からピーク時の2004年度までの約15年間で、輸出貨物は約2.5倍、輸入貨物で約2.2倍に成長している。その後、2007年のサブプライムローン危機、2008年のリーマンショックを契機とした世界金融危機の影響を受けて大幅に減少したが、2010年以降再び回復基調に転じている。

図1 日本の輸出・輸入航空貨物量の推移（1990 - 2013年度、単位：1,000トン）



(注) 日本税関に対する輸出・輸入申告がなされた貨物。継越貨物を除く。

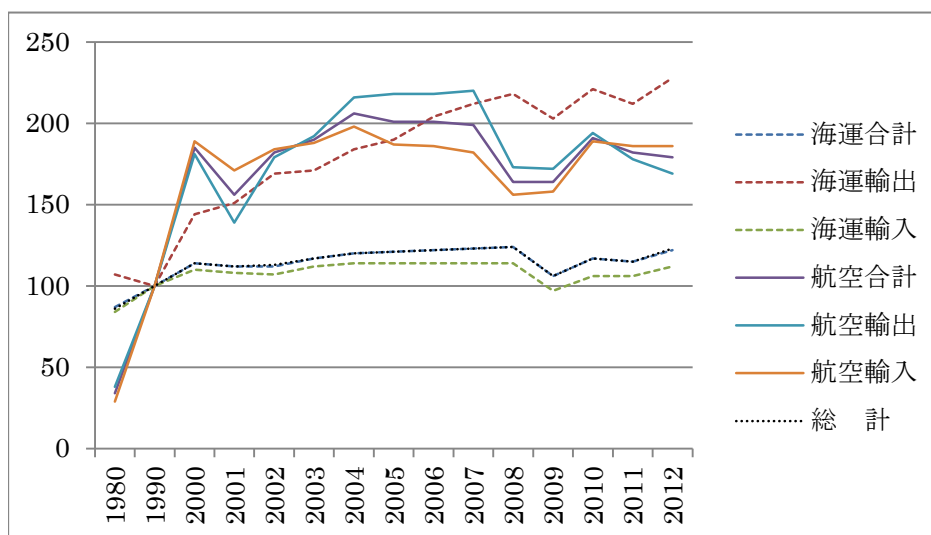
(出所) 国土交通省航空局「日本出入航空貨物路線別取扱実績」より筆者作成。

しかしリーマンショック後の回復基調にもかかわらず、注目されるのは、金融危機以前の2004年度から、輸出・輸入貨物の両者ともすでに抑制・減少基調に転じている点である。リーマンショックの影響から急回復を見せた2010年度においても、金融危機以前のピーク時を回復せず2013年度まで減少が続いている。

このような傾向は、日本の国際物流量全体に見られる傾向ではあるが、国際海運貨物に

比して、国際航空貨物により顕著にみられる傾向である。図2に、海運も含んだ日本の輸出入貨物量増減の推移が指数（1990年基準）で示されている。海運貨物と比較すると、航空貨物の1990年代の急成長、2004年以降の抑制・減少基調および世界金融危機の影響の大きさと2010年以降の停滞基調が確認される。

図2 日本の輸出入貨物量の推移（トンベース、指数、1990年：100）



(注) 海運合計と総計の値はほぼ同じ動きをしているため、区別ができない。

(出所) 日本物流団体連合会「数字で見る物流」各年版より筆者作成。

以上の傾向は、金額ベースで見た輸出入貨物における海運と航空のシェアの変化においても確認される。輸出入貨物における航空貨物のシェアは、2000年代に入り2004年度まで、30%代を維持しているが、その後はリーマンショック後の回復期にも約25%前後と、停滞基調に転じていることが示されている。(表2)。

表2 輸出入貨物に占める航空貨物のシェアの推移（金額ベース、%）

	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
輸出	8	16	25	36	30	31	32	32	30	30	29	26	29	28	26	25	25
輸入	9	22	27	32	30	30	30	29	27	26	24	21	25	23	21	21	21
合計	9	19	26	34	30	30	31	31	29	28	26	24	27	26	24	23	23

(出所) 図2に同じ。

表3に、方面別の国際線貨物の動向が示されている。この10年間でアジアだけがシェアを拡大している。アジアの中では、中国が約5ポイント、シェアを伸ばし、韓国は逆にシェアを低下させている。

表 3 方面別国際貨物輸送量の推移 (単位: トン、%)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
アジア	685,705 55.4	735,315 55.6	725,210 54.7	719,858 54.9	797,292 57.9	719,042 59.9	803,718 64.0	795,742 63.4	658,125 61.4	703,761 61.4	745,347 60.2
(中国)	183,628 14.8	212,646 16.1	233,024 17.6	238,638 18.2	290,341 21.1	270,999 22.6	290,950 23.2	244,360 19.5	186,588 17.4	199,097 17.4	232,569 18.8
(韓国)	68,946 5.6	65,560 5.0	58,510 4.4	46,476 3.5	62,106 4.5	42,358 3.5	59,369 4.7	64,968 5.2	50,493 4.7	57,716 5.0	58,083 4.7
(その他アジア)	433,131 35.0	457,109 34.5	433,676 32.7	434,744 33.2	444,845 32.3	405,685 33.8	453,399 36.1	486,414 38.8	421,044 39.3	446,948 39.0	454,695 36.7
米大陸	329,524 26.6	354,492 26.8	370,468 28.0	373,018 28.5	358,808 26.1	282,818 23.5	264,295 21.0	286,867 22.9	255,342 23.8	273,250 23.8	315,782 25.5
太平洋	35,392 2.9	41,456 3.1	37,007 2.8	27,326 2.1	25,649 1.9	19,815 1.6	21,765 1.7	20,420 1.6	18,562 1.7	18,759 1.6	22,994 1.9
欧州	167,991 13.6	171,444 13.0	177,226 13.4	175,890 13.4	184,932 13.4	172,015 14.3	168,389 13.4	145,074 11.6	136,601 12.7	146,713 12.8	151,125 12.2
アセアニア	18,396 1.5	20,745 1.6	15,497 1.2	15,323 1.2	9,391 0.7	8,191 0.7	7,447 0.6	6,120 0.5	3,886 0.4	3,379 0.3	3,315 0.3
合計	1,237,008	1,323,451	1,325,408	1,310,415	1,376,071	1,201,381	1,256,614	1,254,223	1,072,517	1,145,862	1,238,564

(出所) 国土交通省航空局「航空輸送統計年報」より筆者作成。

表 4 に、空港別国際線貨物取扱量 (積+卸) 上位空港ランキングが示されている。シェアをみると成田が 62.7%と集中しており、関西 20.4%との 2 空港で 80%を越えている。貨物量のピーク時であった 2004 年と比べると、成田はそのシェアを低下させているのに対し、伸び率でみると那覇の増加が顕著であり、ANA Cargo による沖縄貨物ハブ戦略が功を奏しつつあることがうかがえる。

表 4 主要空港別国際線貨物取扱量 (積+卸)

	2013年度		2004年度		2013/2004,%
	重量(トン)	シェア(%)	重量(トン)	シェア(%)	
成田	1,985,637	62.7	2,297,555	68.3	86.4
関西	646,755	20.4	820,144	24.4	78.9
那覇	161,187	5.1	2,298	0.1	7014.2
東京	153,884	4.9	0	0.0	-
中部	146,923	4.6	20,933	0.6	701.9
福岡	49,485	1.6	61,538	1.8	80.4
その他	25,247	0.8	160,764	4.8	15.7
合計	3,169,118	100.0	3,363,232	100.0	94.2

(出所) 国土交通省航空局「空港管理状況調書」より筆者作成。

最後に、ACIによる主要空港の貨物取扱量の国際ランキング (表 5) を見ると、かつてメンフィスは、フェデックスのスーパーハブとしてアメリカ合衆国国内の圧倒的な貨物量を反映して、長らく第 1 位であったが、現在では香港が第 1 位の座を保っている。取扱量で香港 416.6 万トン、メンフィス 413.8 万トン、上海 292.3 万トン、仁川 246.4 万トンと、第 3 位の上海以下を大きく引き離している。第 10 位の成田は 201.9 万トン、羽田は 95.4 万トンで 23 位であった¹。国際貨物取扱量に限ると、成田は長く世界 1 位であったが、1996 年

¹ 2013 年度の貨物取扱量数値は ACI の HP による。

香港（啓徳空港：当時）に、2006年に仁川、2009年にドバイ、2010年には上海（浦東）、ドバイ、フランクフルト、パリの各空港に追い抜かれている。国際航空貨物取扱量でも香港の取扱量は圧倒的で、第2位以下を引き離している。ちなみに日本では、国内で2番目に多い関西国際空港は22位であった。貨物取扱量で見ても、国際貨物取扱量に限っても、日本以外の東アジア諸国の主要空港の台頭と取扱量の膨大なボリュームが顕著である。

表5 世界の主要空港貨物取扱ランキング：上位10港

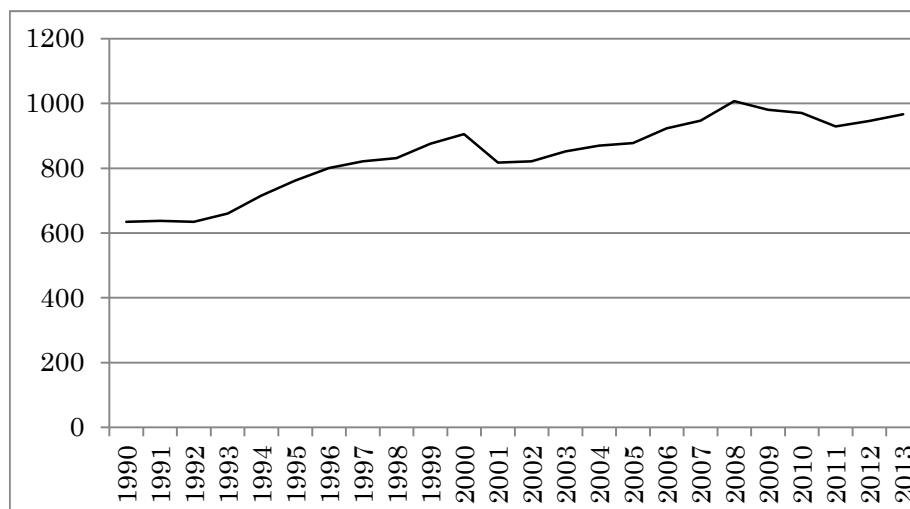
貨物取扱量				国際線貨物取扱量			
空 港	順 位			空 港	順 位		
	2013	2012	2011		2013	2012	2011
香港(HKG)	1	1	1	香港(HKG)	1	1	1
メンフィス(MEM)	2	2	2	ドバイ(DXB)	2	3	4
上海(PVG)	3	3	3	ソウル(ICN)	3	2	2
ソウル(ICN)	4	5	5	上海(PVG)	4	4	3
ドバイ(DXB)	5	6	7	フランクフルト(FRA)	5	6	5
アンカレッジ(ANC)	6	4	4	成田(NRT)	6	5	7
ルイスビル(SDF)	7	7	9	シンガポール(SIN)	7	8	8
フランクフルト(FRA)	8	9	8	パリ(CDG)	8	7	6
パリ(CDG)	9	8	6	アンカレッジ(ANC)	9	10	9
成田(NRT)	10	10	10	マイアミ(MIA)	10	9	11

（出所）『航空統計要覧』（元資料 ACI, World Airport Traffic Report.）より筆者作成。

2. 国内貨物の動向

図3に、国内航空貨物量（トンキロベース）の推移を示した。2000年代に入っても、1990年代に引き続き堅調な増加傾向を示していた。2001年度は大幅に落ち込んだが、その後回復基調を示し、2008年度には10.1億トンキロと、ピークを示した。国内貨物も国際貨物と同様に、リーマンショックと世界金融危機の影響を受け2009年度に急落をし、その後3年連続減少を示している。2012年度にようやく微増に転じ9.5億トンキロ、2013年度は9.7億トンキロを記録している。また、貨物重量トンキロベースを幹線とローカルに区分してみると、幹線のシェアは1990年で71.9%、2013年度では75.5%であった。

図3 国内航空貨物の動向（単位：100万トンキロ）



(出所) 表3に同じ。

(注) 超過手荷物および郵便物を除く。

国内航空貨物について幹線別シェアをみると、10%を越えるのは、東京／札幌，東京／福岡，東京／沖縄の3路線であり，この主要3路線で全体の約50%を占めている（表6）。

表6 路線別輸送実績上位10路線（2013年度）

順位	路線別	2013年度		貨物重量
		貨物重量(トン)	シェア(%)	2013/2012(%)
1(1)	東京(羽田)／新千歳	184,287	19.7	19.7
2(2)	東京(羽田)／福岡	157,710	16.9	16.9
3(3)	東京(羽田)／沖縄(那覇)	129,151	13.8	13.8
4(4)	東京(羽田)／大阪	83,388	8.9	8.9
5(5)	関西／沖縄(那覇)	28,015	3.0	3.0
6(6)	東京(羽田)／鹿児島	22,828	2.4	2.4
7(7)	福岡／沖縄(那覇)	20,368	2.2	2.2
8(9)	大阪／沖縄(那覇)	18,926	2.0	2.0
9(8)	東京(羽田)／広島	18,469	2.0	2.0
10(13)	中部／沖縄(那覇)	17,489	1.9	1.9

(注) 順位の()は前年度順位。

(出所) 表3に同じ。

空港別の取扱量のシェアを見ると，羽田が23.9%と他空港を引き離し，羽田への集中傾向が見られる（表7）。2004年に比した2013年度の伸び率でみると増加したのは羽田と那

覇である²。

表 7 国内主要空港の貨物取扱量（2012 年度）

	2013年度		2004年度		トン
	重量(トン)	シェア(%)	重量(トン)	シェア(%)	
東京	758,922	23.9	653,902	19.4	116.1
那覇	218,584	6.9	174,607	5.2	125.2
新千歳	212,171	6.7	213,605	6.4	99.3
福岡	197,776	6.2	199,699	5.9	99.0
大阪	133,263	4.2	161,079	4.8	82.7
中部	31,063	1.0	5,029	0.1	617.7
鹿児島	30,023	0.9	39,826	1.2	75.4
関西	23,876	0.8	35,386	1.1	67.5
広島	21,184	0.7	26,710	0.8	79.3
その他	1,542,256	48.7	1,853,389	55.1	83.2
合計	3,169,118	100.0	3,363,232	100.0	94.2

(出所) 国土交通省航空局「空港管理状況調書」より筆者作成。

国内航空貨物市場については、日本社会の急速な高齢化や市場の成熟化を受けて、今後も持続的な成長軌道を描くかどうかについて、冷静に観察される必要がある。

第 2 節 成長するアジアと成熟化する日本

1. アジア経済圏の深化と日本の物流需要

グローバリゼーションの過程で生じている世界的な物流量の増加は、新興諸国の成長とそれともなって発生する膨大な物流需要によって牽引されてきた。新興諸国市場の中でもとくに、アジア経済圏の成長を発生源とする物流需要は膨大であり、今後もその成長が期待されている³。

² 中部国際空港の伸び率の高さは、開港年度と比較基準年度が重なっているためである。

³ 中国をはじめとした東アジア諸国では、今後急速に高齢化が進むと予測されている。その結果、これまで成長を牽引してきたいわゆる人口ボーナス減少が消滅するのではないかと指摘もみられる。仮にそのような事態が生じた場合でも、グローバル市場に占めるアジア圏の市場規模が急速に縮小する事態は直ちには想定し難い。また、東アジア圏の成長が鈍化したとしても、ASEAN 諸国やインドおよび中東諸国、さらに、中長期的にはアフリカ諸国などが、新しい新興市場として台頭する可能性は低くない。高い成長を維持する広域的な市場圏が、かなりのスピードでグローバルに移動すること自体、現代のグローバリゼーションのダイナミズムの特徴のひとつである。アジア諸国の高齢化と人口ボーナスについては、さしあたり、『通商白書』2010 年版第 2 章第 5 節を参照。

表 8 世界の航空貨物：市場別年平均成長率の実績と予測

	(単位: %)	
	過去10年間の推移 (2003-2013)	今後20年間の予測 (2013-2033)
世界平均	2.6	4.7
中国国内	9.9	6.7
アジア域内	3.0	6.5
アジア/北米	2.3	5.4
ヨーロッパ/アジア	4.8	5.3
ラテンアメリカ/北米	2.5	5.2
ラテンアメリカ/ヨーロッパ	5.0	4.8
南アジア/ヨーロッパ	5.1	4.7
アフリカ/ヨーロッパ	1.0	4.3
中東/ヨーロッパ	4.1	4.0
ヨーロッパ/北米	0.6	3.1
北米域内	-1.6	2.1
ヨーロッパ域内	1.6	2.0

(出所) Boeing, WACF2014/2015。

表 8 には、過去 10 年間の航空貨物の市場別年平均成長率の実績値と、今後 20 年間の市場別年平均成長率の、Boeing 社による予測値が示されている。2000 年代に入っても、アジア経済圏関連市場の成長が顕著であったことがわかる。なかでも中国国内市場の成長の高さが突出している。今後の予測値においても、引き続き中国国内市場の成長と、中国国内市場やアジア域内市場、また、アジア/北米、アジア/ヨーロッパなど、アジア圏を起点とした市場の高い成長が予測されており、リーマンショック以降も世界の航空貨物市場の牽引役として、アジア関連市場に対する期待値の高さがうかがえる。

他方、これまで広範な航空貨物市場を維持してきた北米域内市場は、成長としてはマイナス値を記録している。また今後も北米域内市場の成長の予測値は高くない。北米諸国と同様に、先進諸国経済に分類される日本経済も、国内的要因だけ見れば、航空貨物市場の急速な成長要因は今のところ見られない。むしろ、世界で最も急速な高齢化は、プラス要因を相殺して、物流市場に対してマイナス要因として作用する可能性も低くない。

これらの点を考慮に入れば、第 1 節でみたように、2000 年代前半までの国際航空貨物の堅調な伸びは、日本市場の国内要因よりも、日本に隣接するアジア市場の高い持続的な成長によって牽引されてきた状況があったことが推察される。

しかし先に指摘したように、2000 年代中頃を転換点として、日本発着の国際貨物量、とくに国際航空貨物の成長には、停滞基調が観察されるようになった。その背景要因として

これまで、アジア経済圏と日本経済の関係性に変化が生じたと指摘されている⁴。したがって、政府レベルでも民間レベルでも、今後の新しい国際物流戦略を構築するためには、アジア物流の増加傾向の継続と日本の国際物流量の停滞基調との同時進行が生じる要因に対する冷静な認識が求められている。以下では、日系荷主企業のグローバル戦略の変化という視点から、その要因について簡潔に指摘しておく。

2. 世界最適供給体制と日系企業の現地化戦略

以上で指摘したアジア経済圏と日本経済との関係性の変化とは、企業行動というミクロレベルで観察すれば、日系企業のグローバル戦略の変化としてとらえることができる。近年日系企業のグローバル展開は、最適地調達、最適地生産、最適地販売で展開されている。その結果、グローバル規模でのサプライチェーンの構築がますます重要な戦略のカギとなっている。

アジア経済圏における生産ネットワークの展開・深化もその結果である。国境を越えた様々なネットワークで構成されたグローバル都市地域の形成と、航空貨物輸送を含む交通インフラの発展・高度化は、日系企業も含むグローバル企業が構築するグローバル・サプライチェーン高度化の指標である。また、日本の国際航空貨物の発展も、アジア圏での生産と販売を支えるその高度化の指標として理解されてきた。

他方、グローバル企業の最適地戦略の展開は、これまで以上にロジスティクスコストやグローバル化のリスクへの効率的対処を企業に対して要請する。また、新興国市場に見られる中間層、いわゆるボリュームゾーンが成長している。同様にBOP層に対しても将来の潜在的な市場として期待が高まっている。いまや新興諸国の消費市場は、単なる富裕層向けの高級品に対する需要にとどまらず、地域的特性を踏まえて現地化された商品の開発と提供、およびそのスピードが、求められるようになって久しい⁵。以上のような要因が、いわゆる現地化戦略といわれる企業行動をいっそう促すことになる。

日系企業が現地化戦略を本格化させる過程で、アジアに進出した日系の製造業も、ロジスティクスコストおよびグローバル・サプライチェーンのリスク要因の抑制という視点から、技術的要因などが許す限り、調達のネットワークを組み立て工場が立地する国内に収斂させようとするインセンティブが働く。また、その地理的範囲を縮小しようとする傾向

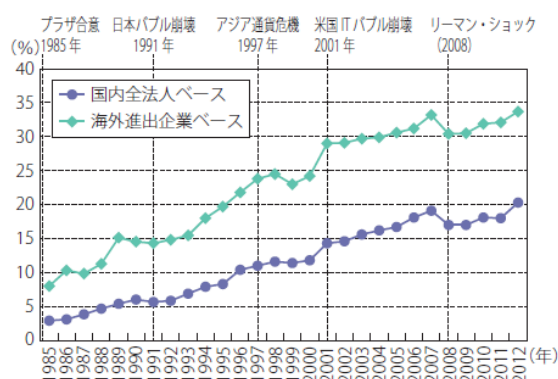
⁴ たとえば、『我が国航空貨物のグランドデザイン』（2009）では、日本とアジア経済圏との貿易構造が変化しつつあるとの認識に基づいて、今後の国際航空貨物の発展に対する強い危機意識と新しい政策的対応の必要性が指摘されていた。

⁵ グローバルブランドと現地化戦略の関係については、たとえば以下のようなインタビュー記事が簡潔な説明を与えてくれている。「マクドナルドの現地化戦略に学ぶ5つの教訓」Diamond Harvard Business Review Online(<http://www.dhbr.net/articles/-/2348?page=2> 2015年2月25日アクセス)。

がみられる⁶。たとえば、ジャスト・イン・タイムでグローバルな調達ネットワークを展開するトヨタ社のロジスティクスの最終目標は、「ロジスティクスコストゼロ」である（高松 2010）。新興諸国の生産技術の追い上げが著しいだけでなく、ロジスティクスコストの面からも、今後とも日本発着物流量の抑制傾向が予測される一定の根拠が見られる。

図 4 に、日系企業の海外生産比率の推移が示されている。1985 年のプラザ合意以降、日系企業の海外生産比率は、リーマンショックの影響を除けばほぼ一貫して高まっている。2012 年の製造業についてみると、製造業全体の平均は 20.3%であったが、業種別では、輸送機械（40.2%）と情報通信機械（28.3%）の海外生産比率の高さがとくに顕著であった。

図 4 海外生産比率の推移（製造業）



（出所）経済産業省（2014,239）。

（注）海外生産比率（海外進出企業ベース）＝現地法人売上高/（現地法人売上高+本社企業売上高）。

海外生産比率（国内全法人ベース）＝現地法人売上高/（現地法人売上高+国内法人売上高）。

また、表 9 に、日系企業が国内および海外で拡大した機能に関する、JETRO が行ったアンケート調査結果(2013 年度)が示されている。日本国内において高付加価値品の生産および新製品開発を重視していることは当然であるが、その一方で、海外においても、とくにアジア太平洋地域において、高付加価値品の生産や現地市場向け仕様変更の拡大を積極的に行おうとしていることがうかがえる。

⁶ 情報機器製品の生産ネットワークが中国国内に収斂される傾向を指摘したものとして、たとえば、熊倉（2009）参照。

表 9 国内・海外で拡大する機能（2007 年度から 2013 年度、地域・国別）

	販売機能	生産（汎用品+高付加価値品）			研究開発（新製品開発+現地市場向け）			地域統括	物流機能	その他
		生産（汎用品）	生産（高付加価値品）		研究開発（新製品開発）	研究開発（現地市場向け仕様変更）				
国内（製造業）	80.5	60.2	22.0	54.0	52.4	51.5	14.8	3.9	7.5	—
国内（非製造業）	79.6	21.9	8.4	18.2	19.4	18.6	4.2	1.8	15.4	7.8
海外全体	80.3	53.9	39.9	30.6	20.5	10.9	16.5	11.1	13.4	4.7
アジア大洋州	73.4	49.0	36.2	27.3	17.2	8.6	13.9	9.1	10.7	3.8
北米・中南米	28.5	10.5	7.0	6.0	4.6	2.1	3.8	2.9	2.2	1.2
米国	20.6	6.3	4.1	4.3	4.1	2.1	3.1	2.6	1.2	0.5
メキシコ	5.5	2.9	2.2	1.0	0.2	—	0.2	0.1	0.7	0.4
西欧	13.1	2.1	1.2	1.5	2.3	1.3	1.5	2.2	0.4	0.3
中・東欧	2.9	0.6	0.5	0.4	0.4	0.1	0.4	0.1	0.3	0.1
中東・アフリカ	6.7	1.1	0.7	0.6	0.4	0.1	0.3	0.2	0.8	0.4

（出所）経済産業省(2014,244)。

（注）母数は、国内 1,566 社、海外 1,119 社。

加えて、生産ネットワークにおける高付加価値部品の現地調達のみならず、先に指摘した中間層市場の拡大にとともに、現地のニーズに対応した独自の商品開発が要求される。コスト面に限っても、これまで以上に競争が熾烈になる。その結果、高い技術力を要する高付加価値型の部品の調達も現地化される傾向が強まる。また、卸・小売業の現地進出にもなって、販売商品の現地生産・現地調達が増加する。この点も日本発物流量の減少に帰結することが予測される。また、荷主企業のボリュームゾーン戦略の展開によって、日本のロジスティクス企業の本格的なグローバル化がいつそう促進されることになる。

もちろん、隣接するアジア経済圏および新興国市場の発展は、今後も日本の航空貨物輸送の発展を牽引する重要な要因であることは疑いない。しかし一方で、日系企業のグローバル戦略のあり方によって、隣接するアジア経済圏の成長・深化が、必ずしも日本の物流や航空貨物輸送の発展に直接に帰結しない要因ともなっている。その意味において、民間レベルでも政府の政策レベルにおいても、現在のグローバル化の現実を踏まえた適切な対応が求められている。以下では節をあらためて、グローバル化に対応する、政府の航空・空港政策の基調について考察する。

第 3 節 航空貨物輸送と空港政策の基調

日本の航空貨物輸送の現状と今後の変化を促す要因についてここまで見てきたが、この節では、グローバル化に対応した日本の物流政策の展開と、航空貨物および物流インフラ

としての空港インフラ政策の位置づけについて概観し、最後に空港政策が直面する課題について言及する。

1. 日本における総合物流政策の展開

日本における総合的物流政策の形成は、1997年に策定された「総合物流施策大綱」に始まる。日本の物流政策はそれまで、政府機関別の各種政策の構成要素として展開されてきた。具体的な物流関連施策は各所轄官庁別に計画実施されているが、1990年代以降の日本経済のグローバル化とともに、物流政策全体の基本的考え方と重要施策が、5年ごとに見直し改訂される総合物流政策で示されるようになっていく。

2000年前後の時期には、日本だけでなく、多くの国で総合的な物流政策が策定されるようになった。韓国では、2001年に「国家物流基本計画」（2020年目標、5年毎に改定）、中国でも2009年に「物流産業の調整・振興計画」（2011年目標）が策定されている⁷。グローバル化の進展とともに、国家政策のレベルでもロジスティクス戦略の意義が高まったことの反映である⁸。航空貨物政策や空港政策も、本来は総合物流政策大綱の下で総合的にかつ諸政策とも有機的連携を持って、進められるべき枠組みになっている。

⁷ 2001年中国で公表された「わが国現代物流発展に関する意見書」（国家経済貿易委員会、鉄道部、交通部、情報産業部、対外貿易経済合作部、中国民用航空総局）を、各機関の物流政策を統合する試みとしてとらえ、中国版の「総合物流施策大綱」とみなすこともできる。詳細は株式会社日通総合研究所編（2004，第1章）参照。

⁸ 2000年代に入り韓国や中国でも総合的物流政策が策定されるという状況をうけて、東アジアにおける物流政策の比較研究がみられるようになった。たとえば、権・李・苦瀬（2010）。日本の物流政策研究の重要性は今後いっそう高まるものと思われる。

表 10 総合物流政大綱の政策目標と国際物流関連施策

大綱	総合物流施策大綱	新総合物流施策大綱	総合物流施策大綱 (2005-2009)	総合物流施策大綱 (2009-2013)	総合物流施策大綱 (2013-2017)
閣議 決定	1997年4月	2001年7月	2005年11月	2009年7月	2013年6月
目標	①アジア太平洋地域でもっとも便利が高く魅力的な物流サービスを提供 ②このような物流サービスを産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供 ③物流に係るエネルギー問題、環境問題、交通安全等に対応	①コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場構築 ②環境負荷を低減させる物流体系構築と循環型社会への貢献	①スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内の一体となった物流の実現 ②グリーン物流など効率的で環境に優しい物流の実現 ③ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現	①グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現 ②環境負荷の少ない物流の実現 ③安全・確実な物流の確保 ④国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現	①産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現 ②さらなる環境負荷低減に向けた取組 ③安全・安心の確保に向けた取組
国際物流に対する現状認識	①輸入コンテナ貨物急増 ②わが国港湾は高コスト	①船舶の大型化 ②近隣諸国港湾のコンテナ取扱量増	①アジア域内物流の準国内物流化 ②トランシップ率の増加	①グローバル規模でのサプライチェーンマネジメントの徹底 ②欧米基幹航路の寄港頻度の低下	①我が国産業は、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加 ②アジア域内の調達・生産・販売網を拡大
国際物流施策	インフラ整備など	①国際ハブ港湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州)でのターミナルの整備 ②国内の橋梁などの補修・補強(国内でのISO規格のコンテナ輸送)	①スーパー中核港湾(京浜港、伊勢湾、阪神港)の重点整備 ②大都市拠点空港(成田・羽田・関西・中部)の拡充	①スーパー中核港湾プロジェクトの充実・進化	①船舶の大型化に対応した港湾機能の強化 ②港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策 ③国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消 ④シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進
	行政手続・運営・海外展開支援など	①手続の簡素化・電子化・ワンストップ化、24時間化(入港からコンテナ受け取りまで2日を目標) ②PFIなどによるターミナル運営効率化 ③荷役の効率化・サービス向上	①手続の簡素化・標準化・電子化(輸出入・港湾関連情報処理統合) ②税関臨時開庁の手数料廃止	①アジアにおける広域的な物流環境の改善(日中韓物流大臣会合・日ASEAN交通大臣会合など) ②港湾関連手続の電子申請化 ③電子タグ等を活用した国際物流管理情報の可視化 ④メガオペレータの育成	①アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備 ②我が国物流システムの海外展開支援 ③NEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)をアジア地域等に展開 ④アジア諸国への税関分野の技術支援

(出所) 林 (2014)。

表 10 に、第 1 次大綱から現在の第 5 次大綱まで、各大綱の政策目標と国際物流施策関連項目について、主なものが示されている。第 1 次から第 5 次にわたる大綱全体を通じて明らかなのは、以下の点である。

第 1 に、日本の総合的物流政策の基調は、国際競争力の維持政策におかれてきたことである。第 2 に、とくに台頭するアジア諸国との競争が念頭に置かれていることである。第 3 に、国際物流関連の重要施策である物流インフラの整備政策では、まず国際ハブ港湾政策に重点が置かれてきたことである。とくに、日本の主要港湾がアジアの国際ハブの地位から転落し、日本の港湾全体の相対的地位の低下に対して強い危機意識が繰り返し表明されてきた。そのような現状認識の下で、「選択と集中」を基本理念として、スーパー中核港湾政策(2006 年～)、国際コンテナ戦略港湾政策・国際バルク戦略港湾政策(2009 年～)な

どの政策が、国家的プロジェクトとして実施されてきた。

第4に、2005年制定の第3次大綱以降、日本とアジア物流の現状に対する現状認識と目的において、一定の修正がはかられてきたことである。2005年大綱では、1997年大綱以来の国際競争力の強化およびアジア諸国との競争視点は一方で維持されつつも、アジア域内物流の準国内物流化という認識の下で「スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内の一体となった物流の実現」が目標とされた。さらに、2009年大綱では、日本企業のアジア展開を見据えて「グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現」を目標に加え、アジア諸国における効率的な物流システムの実現に日本が果たす役割の重要性を強調している。

第5に、2013年大綱では、アジア経済の準国内化という現状認識からさらに進んで、「我が国企業の海外展開が一層進展し、国内外を一体的に捉え、調達・生産・販売を適地で行うグローバル・サプライチェーンの動きが深化している」という認識に立って、政策目標として、高付加価値の生産拠点をいかに日本国内に残すかという点と、日本企業のアジア展開を支える効率的なグローバル・サプライチェーンの構築支援を目指すという、2つの目的が並立するようになった。ただし、この2つの目的を必要とする背景要因の相互関連性や、2つの目的を実現するための政策的関連性については、言及されていない。最後に、物流インフラ整備政策の手法あるいは政策コンセプトである「規制緩和と自由化」と「選択と集中による効率化」は、2005年大綱以降の現状認識の変化・発展にも関わらず、1997年大綱以来その基調として一貫している⁹。

2. 2000年代の航空・空港政策

各次の物流政策大綱では、海運貨物・港湾政策に比して、航空貨物・空港政策に関する具体的な言及は限られている。政策文言に現れた限りで見れば、海運貨物・港湾に対する状況認識より、航空貨物輸送をめぐる深刻な環境変化については必ずしも十分に反映されていない。

たとえば、2005年大綱においても「空港での貨物取扱量は大きく増加している」との認識であり、2009年大綱でようやく「仁川空港など近隣諸国の主要空港が飛躍的な成長を遂げているなかで、成田・羽田両空港間の物流円滑化を図るなど、我が国の国際拠点空港の

⁹ 大綱での現状認識の変化を受けて、政府関連のいくつかの政策文書では、大綱導入時の最大の目的であった国際競争力の維持という基調は引き継ぎながら、アジア経済圏の成長力をとりこむという視点が頻出するようになり、大いに喧伝された時期がある。『アジア・ゲートウェイ構想』（2007年5月）などもその一例である。しかし、東アジアとの競争視点重視の枠組みの中で、東アジアとのネットワーク化からどのように日本経済が利益を得るのかについて、その内実は曖昧であり具体化の方向性は示されないままである。そのような視点から、日本の国際ハブ港湾政策を中心に、日本の物流政策の問題点を検討したものととして、飴野（2010）参照。

物流機能強化などが求められている」点に触れられているだけである。

国際航空貨物輸送量の減少傾向については、2013 年の大綱でようやく言及されたにすぎない。大綱では「我が国の国際物流において、金額ベースで 4 分の 1 を占める航空貨物輸送については、首都圏空港、関西国際空港や中部国際空港の物流機能強化等を図るとともに、オープンスカイの推進などを通じて航空貨物ネットワークの拡充を進めているところである。一方で、我が国航空貨物の需要は近年減少傾向にあり、今後、減便、機材の小型化などによる航空物流の利便性の低下が懸念される。このため、今後成長が著しいアジアなどとの航空ネットワークの拡充、輸入手続の円滑化などを推進し、航空物流の利便性向上を図ることにより、我が国産業の国際競争力を強化する必要がある」と書かれている。

しかし、航空貨物・空港政策の基調としては、アジアとのネットワークの強化が謳われているだけであり、現状に即応した特段新しい戦略や政策理念が提示されているわけではない。新しい戦略を構築するための視点が今後とも模索される必要があるだろう¹⁰。

3. 空港管理運営方式の改革

2010 年代に入り、政府の成長戦略の議論の流れに沿って、交通・物流インフラ政策においてもこれまでの諸政策の総合化を行い、成長戦略の一環に位置づけようとする政策意図が強くみられるようになった。

「国土交通省成長戦略」（2010 年）の「総論」では、最初に、次のように謳われていた。「先進諸国が経済危機からの回復にもたつく中、中国・インドをはじめとするアジア諸国は高成長を続けている。わが国もこれをまたとないチャンスと捉え、アジアの成長を積極的に取り込めるような基盤づくりを、政策として行っていく必要がある」。しかし、基調をなす政策コンセプトとしては従来型の発想を出るものではなく、「成長戦略」の名のもとに、種々の政策が一括して並列されているという面も見られる。

2014 年に公表された「国土交通省重点政策 2014」でも同様の面がうかがえる。ここでは政策の柱毎に、これまで行われてきた諸施策が並べられている。政策的柱とは、「東日本大震災からの復興加速」、「地方創生、人口減少の克服」、「2020 年オリンピック・パラリン

¹⁰ 2000 年代以降の空港関連施策の評価に関しては、第 7 次空港整備 7 年計画、社会資本整備重点計画（第 1 次：2003-2007、第 2 次：2008-2011、第 3 次：2012-2016）、交通政策審議会答申等（「今後の空港および航空保安施設の整備および運営に関する方策について：戦略的新航空政策ビジョン」など）や「国土交通成長戦略」、また空港法の改正や空港整備勘定、空港運営の民営化に関する法制度の改正（PFI 法の改正による鉱物管理権の民間開放と公共施設など運営権の設定いわゆるコンセッション権の導入など）に関して具体的に検討される必要がある。また、オープンスカイ政策や空港の 24 時間化などの規制緩和政策についても検討する必要がある。国際ハブとしての拠点空港だけでなく地方の拠点空港についても、規制緩和策の効果と問題点という視点から実証的に検討される必要がある。それらの課題についてはここでは紙幅の都合もあり別稿に譲ることとする。

ピック東京大会への対応」、「観光立国の推進」、「国際競争力強化と世界の経済成長の取り込み」、「国民の安全・安心の確保」、「我が国の主権と領土・領海の堅守」である。最後の柱として「中長期的見通しを持った国土政策の計画的推進」が謳われているが、挙げられた柱を見る限り、従来型の発想と直近の政治的政策課題への対応という側面が強く打ち出されている。さらに地方創生ともかかわって、「コンパクト・プラス・ネットワーク」や、震災復興との関連で「強い物流ネットワークの構築」などのスローガンも謳われており、今後の施策次第では、新たな政策理念として有効な戦略的理念となり得る視点の提起も散見される。

注目したいのは、これらの成長戦略に位置づけられた航空・空港政策の中で新しい流れとして、空港管理・運営方式の改革が提起され実行に移されようとしている点である。

「国土交通省成長戦略」（2010）では、航空分野について基本認識として、「地方空港の建設に対して厚めの資金配分を可能とする空港整備勘定」と「収益路線からの内部補助金を前提とした、不採算路線を含むネットワーク拡充を期待する対航空会社行政」が批判の俎上に挙げられ、「国土の均衡ある発展」から「効率的な航空システムの構築」にパラダイムをシフトする必要性が宣言された。このような政策理念の大転換を根拠づけるために、「人口減少」、「低成長」、「国家財政の更なる逼迫状況」などが挙げられていた。

その上で、6つの戦略が提起されているが¹¹、そのひとつである「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化の戦略の中で、「整備から運営」へのスローガンのもとに「空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託（コンセッション）ないし民営化を通じて、航空インフラの構築と維持の双方に、可能な限り『民間の知恵と資金』が投入されるような仕組みの構築」が提起された。

このような提起を受けて、2011年に出された「空港経営改革の実現に向けて」と題された空港運営のあり方に関する検討会の報告書のなかでも、民間の資金と経営ノウハウを導入しようとする空港の経営改革の新しい手法の導入が、改正PFI法の下で推進されるべきであり、世界的標準である効率的な空港ネットワークの実現へ向けた方策とされている。空港経営改革をめぐる事態はすでに動いており、今後の空港政策に与える影響の大きさを鑑みれば、海外事例の検証も含めて実証的な検討が今後とも重要な課題となっている。

¹¹ 6つの戦略とは、「日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）」、「首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化」、「『民間の知恵と資金』を活用した空港経営の抜本的効率化」、「バランスシート改善による関空の積極的強化」、「真に必要な航空ネットワークの維持」、「LCC参入促進による利用者メリット拡大」である。いずれも市場原理による効率化を基調としている点で共通した戦略となっている。

おわりにかえて

日本の航空貨物輸送の停滞傾向、拠点空港間の機能分担の課題、多くの地方空港に見られる赤字経営問題など¹²、日本の航空貨物および空港政策は各空港のグローバル経済における立地環境、それぞれの抱える後背地の経済力や規模、管理運営方式の相違などによって、異なる課題に直面している。本章でも指摘したように、2000年代の航空・空港政策は、当初より一貫して、規制緩和・自由化がその基調とされてきた。管理運営方式の改革も政策理念としては同一線上にある。このような政策視点だけで、中長期の航空・空港政策として問題解決の方向性が充分であるのかどうかという点について、慎重な検討が必要であると考えられる¹³。

いうまでもなく、航空輸送や空港の需要は、経済活動に対して派生的性質を持っている。政策展開によっては、需要自体を創出する反作用の効果も持っているが、空港や航空ネットワークが及ぶ地理的経済圏の動向によって、航空貨物・空港政策は左右されざるを得ない¹⁴。また、空港インフラをはじめとした交通・物流インフラに限らず、インフラストラクチャー一般は、計画から整備運営そして廃棄に至るまで、巨額の費用と長い時間を必要とする。他方で、現代のグローバル化時代にあつては、インフラを支えるグローバル経済や地域構造が急速に変化し¹⁵、経済のダイナミズムとインフラの整備維持政策が要する時間スケールとの間にギャップが生じる可能性を高めている。

そのような転換期であるからこそ、グローバル都市地域のようなときに国境を超えるリージョン¹⁶、またローカルレベルの動向を見通しながら、グローバルレベルでもまたコミュニティレベルでも、どのような地域経済のあり方が展望されるのかが、転換期の航空・空港政策構築の重要な前提として求められているとあってよい。空港をはじめとした交

¹² 地方空港のすべてが赤字経営ではない。空港の経営的評価を含む経済的評価については、さしあたり、加藤・引頭・山内編（2014）第6章参照。

¹³ たとえば、加藤・引頭・山内編（2014，286）14章では、おもに空港旅客の視点からではあるが、首都圏の空港政策とのかかわりで、自由化政策と人的資源の維持・育成との間に、大きなジレンマを抱えている点が指摘されている。同書では、本章とはアプローチは異なる点があるが、空港政策における地域視点の必要性が強調されている。また、空港経営の健全化と地域経済発展の関係を強調した文献として、高橋（2014）参照。

¹⁴ たとえば、ANAによる那覇の物流ハブ化とそれを前提としたヤマト運輸によるアジア向け宅急便事業の開始は、今後の展開にもよるが空港の持つ地域特性と日本の経済・産業構造の特性を最大限に利用した成功事例となる可能性がある。

¹⁵ グローバル化が引き起こす現代の地帯構造について、グローバル・シティ・リージョンという視点から考察したものとして、ホール（2004）が、ロジスティクス政策の視点からも参考になる。

¹⁶ 成長するアジア経済圏（成長地域自体今後急速に変動すると予測されるが）とのネットワークのあり方だけでなく、本章では扱えなかったが、国内的には成熟社会に相応しい物流インフラのあり方が、構想される必要がある。

通・物流インフラの整備・維持管理運営におけるネットワーク化の視点と地方分権化の関係性についても、考察が求められているだろう。グローバル時代の航空と空港政策の戦略的視点の模索のために、地域（グローバルレベルからローカルレベルまで）とインフラとの関係性に関する冷静な現状認識と新しい関係性構築への模索が求められている。

[参考文献]

<日本語文献>

- アジア・ゲートウェイ戦略会議 2007. 「アジア・ゲートウェイ構想」.
- 飴野仁子 2010. 「日本の物流・港湾政策の戦略性」『運輸と経済』70(3) 3月 40-49.
- 一般財団法人 日本航空協会『航空統計要覧』各年版.
- 一般社団法人 日本物流団体連合会「数字で見る物流」各年版.
- 運輸省 1997. 「総合物流施策大綱」.
- 加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹編 2014『空港経営と地域』成山堂書店.
- 株式会社日通総合研究所編 2004. 『必携 中国物流の基礎知識』大成出版.
- 空港運営のあり方に関する検討会 2011 「空港経営改革の実現に向けて」.
- 熊倉正修 2009. 「電子機器産業の構造変化と東アジアの産業内貿易」 野田容助・黒子正人・吉野久生編『貿易指数と貿易構造の変化』日本貿易振興機構アジア経済研究所統計資料シリーズ No.93
- 経済産業省『通商白書』各年版.
- 交通政策審議会航空分科会 2007. 「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について 答申 ～戦略的新航空政策ビジョン～」.
- 国土交通省 2001. 「新総合物流施策大綱」.
- 2005. 「総合物流施策大綱（2005-2009）」.
- 2009. 「総合物流施策大綱（2009-2013）」.
- 2013. 「総合物流施策大綱（2013-2017）」.
- 2014. 「国土交通省重点政策」.
- 『国土交通白書』各年版.
- 国土交通省航空局 2009. 「我が国航空貨物のグランドデザイン」.
- 2012. 「航空物流レポート 2011」.
- 2014a 「平成 25 年度 航空貨物動態調査報告書」.
- 2014b 「平成 25 年度 国際航空貨物動態調査報告書」.
- 「航空輸送統計年報」各年版.
- 「日本出入航空貨物路線別取扱実績」各年版.
- 「空港管理状況調書」各年版.

国土交通省成長戦略会議 2010. 「国土交通省成長戦略」.

権五京・李志明・苦瀬博仁 2010. 「日本・韓国・中国における総合的物流政策の比較研究」
日本物流学会第 27 回全国大会報告.

高橋望 2014. 「関西三空港問題再考」『関西大学 商學論集』59(1) 6 月 49-72.

高松孝行 2010. 「トヨタのグローバルロジスティクス戦略」 社団法人日本ロジスティクス
システム協会『ロジスティクス関西大会 2010』Vol.1.

林克彦 2014. 「日系企業のアジア展開を支える施策の意義と課題」『運輸と経済』74(12) 12
月 49-56.

ホール,ピーター 2004. 「21 世紀のグローバル都市地域」 アレン・J・スコット編『グロー
バル・シティー・リージョンズ』ダイヤモンド社 (Scott, Allen J, ed., *Global City Regions*,
2001, Oxford University Press.)

<英語文献>

Airports Council International . *World Airport Traffic Report*. annual reports.

Boing. 2015. *World Air Cargo Forecast 2014/2015*.