

第4章 東アジアの航空輸送と陸上輸送のフロンティア

著者	小島 末夫
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジ研選書
シリーズ番号	8
雑誌名	東アジア物流新時代 - グローバル化への対応と課題 -
ページ	71-98
発行年	2007
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00032063

第 4 章

東アジアの航空輸送と陸上輸送のフロンティア

小島 末夫

はじめに

東アジア経済は 1997 年にアジア金融危機があったとはいえ、1985 年のプラザ合意以降現在に至るまで高成長をほぼ維持してきた。この背景には、日本をはじめとする多くの外国企業の進出があり、その旺盛な企業活動により産業や貿易の発展につながったのである。また、企業活動がグローバル化し、アジア各国が国際分業の中で経済を運営することになった。そのため、さらに貿易が増え、結果として物流の増加につながっている。

本章では国際物流の重要な輸送モードである空運を取り上げ、検討を行う。航空貨物は、近年高付加価値製品の増加による旺盛な需要を追い風にして急増している。貨物輸送の割合としては海上貨物輸送が圧倒的な割合を占めている一方、過去 20 年間（1985～2005 年）における海上貨物輸送と航空貨物輸送の伸び率を比較すると、海上貨物輸送の伸び率は 4.8% 増にとどまった反面、航空貨物輸送では年平均 6.4% のペースで増加した。そのため、空運を検討することは今後のアジアにおける国際物流を考える上で必要であるといえよう。

また、物流には海運、空運による輸送方法のほかに、鉄道や道路といった陸上輸送による手段もある。アジアにおける国際物流は従来海運と空運で行われていたが、近年中国大陆を中心とする陸上輸送も現実味を帯びて

きた。この章では空運だけではなく、陸上輸送についても併せて検討する。

本章の構成は以下のとおりである。第1節では、航空貨物輸送の動向と今後の貨物輸送の見通しを考える。第2節では、アジアにおける航空インフラ、つまり国際空港のインフラ整備について概観する。第3節では、鉄道、道路といった陸上輸送を取り上げ、最近の動きと今後について検討する。これらを踏まえて、最後に今後の貨物輸送の展望と日本の果たす役割について述べる。

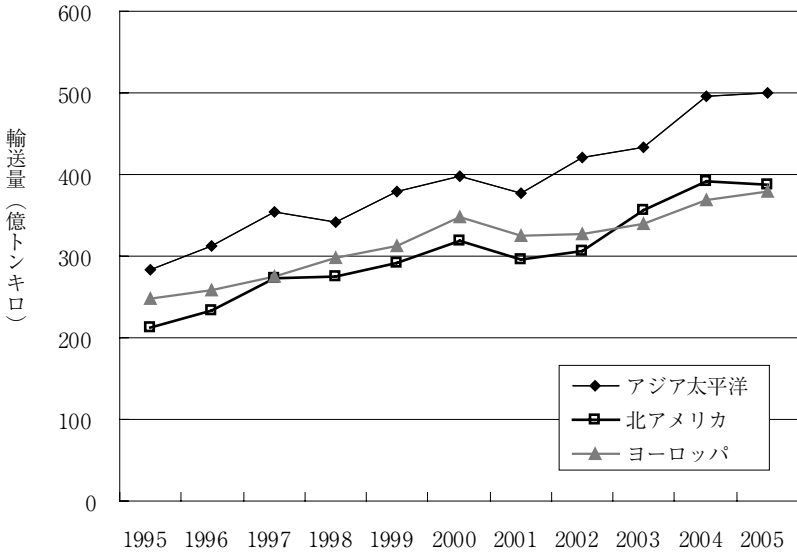
第1節 東アジアにおける航空輸送の物流動向

1. アジアの航空貨物輸送

航空機による輸送は、2005年には約20億人の旅客と約4000万トンの貨物を運んだ。このうち航空貨物輸送量（トンキロベース）についてみると、地域別の定期輸送実績では、アジア太平洋地域が急成長を続け、1990年に北アメリカ地域の輸送量、1993年にはヨーロッパ地域のそれも上回り、今や世界で最大のシェアを占めている（石田 [2002: 32]）。実際、2005年におけるアジア太平洋地域の航空貨物輸送量は501億トンキロを記録し、北アメリカ地域（388億トンキロ）の1.29倍、ヨーロッパ地域（378億8000万トンキロ）の1.32倍であった（図1）。現在ではアジア太平洋地域の割合は35.1%まで増加し、航空貨物輸送の分野でも世界で最も重要な市場となっている。

IATA（国際航空運送協会: International Air Transport Association）加盟航空会社⁽¹⁾の地域間輸送実績（国際線）をみると、アジアと北アメリカ間の航空貨物輸送量（309億トンキロ）が2005年にはIATA合計の4分の1を占め、トップであった。同年には太平洋路線の航空貨物市場では320万トン記録し、日本と中国の順位が入れ替わった。すなわち、中国が3分の1に近い32.7%（1995年時点は10.9%）のシェアを占めて最大の市場になったのに対して、日本は大きくシェアを下げて第2位

図1 国際航空貨物における地域別定期輸送実績の推移



(注1) 単位は貨物トンキロ (定期輸送) で、国際線・国内線合計。

(注2) ヨーロッパは、CIS (旧ソ連) を含む。

(原出典) International Civil Aviation Organization, *Civil Aviation Statistics of the World* (1999年まで)。

International Civil Aviation Organization, *Annual Report of the Council* (2000年から)。

(出所) 日本航空協会編刊 [2006] 『航空統計要覧』 p29 より作成。

の23.7% (同34.8%) にまで落ち込んだ (The Boeing World Air Cargo Forecast Team [2006: 66])。それに次ぐのがアジアとヨーロッパを結ぶ路線であり、IATA 合計に占める構成比は24.3%に上っている。表1のとおり、1995年と2000年の段階では、当路線の貨物輸送量がいずれもアジアと北アメリカ間の実績を上回っていたことが理解できよう。

また、域内ごとの国際航空貨物市場ではアジア域内の輸送量が最多であった。同域内では国際的な水平分業体制の構築が進み、域内貿易や投資の増加にともなって、輸送ニーズが一段と高まっているためである。加えて、部品・原材料や製品を必要な時に必要な量だけ納入する、いわゆる「ジャスト・イン・タイム」(Just In Time: JIT) 輸送の要請が、国際物流の面でも強まってきていることも背景にある。当該域内の貨物輸送量は着実に

表1 世界の路線別国際航空貨物輸送実績

(単位：100万トンキロ，%)

輸送地域 (国際線)	1995年		2000年		2005年		
	貨物輸送量	構成比	貨物輸送量	構成比	貨物輸送量	構成比	対前年比
アジア～北アメリカ (北中太平洋)	8,753	13.1	17,729	18.4	30,944	25.1	46.9
アジア～ヨーロッパ	11,827	17.7	21,859	22.7	29,996	24.3	4.7
北アメリカ～ヨーロッパ (北大西洋)	10,753	16.1	18,314	19.0	17,845	14.4	15.3
アジア域内	4,467	6.7	6,810	7.1	13,781	11.2	4.0
ヨーロッパ～ラテンアメリカ	2,842	4.2	4,773	5.0	4,826	3.9	△17.6
ヨーロッパ～中東	1,601	2.4	2,716	2.8	4,086	3.3	△0.4
アジア～南西太平洋	1,958	2.9	2,703	2.8	3,948	3.2	3.1
アジア～中東	660	1.0	1,668	1.7	3,699	3.0	△25.9
ヨーロッパ～アフリカ	2,136	3.2	3,544	3.7	3,213	2.6	△21.1
北アメリカ～ラテンアメリカ	998	1.5	3,219	3.3	3,157	2.6	△54.3
ヨーロッパ域内	1,821	2.7	2,407	2.5	2,505	2.0	△27.4
北アメリカ域内	89	0.1	394	0.4	275	0.2	27.3
IATA 合計	66,893	100.0	96,392	100.0	123,498	100.0	4.9

(原出典) IATA (国際航空運送協会: International Air Transport Association) *World Air Transport Statistics*.

(出所) 日本航空協会『航空統計要覧』2005, 2006年版から作成。

増えており、2005年にはIATA合計の11.2%に当たる137億トンキロ余に達している。このアジア地域内で空輸される典型的な商品としては、コンピューター、通信設備、電子部品、衣類、高価で腐りやすい食品、花卉などがあげられる。一方、ヨーロッパ域内や北アメリカ域内については、アジア域内とは対照的にIATA合計の中で極めて低い構成比を占めているに過ぎない。

ところで、アジア地域のもうひとつの特徴は国際貨物の比率が85%であり、非常に高い割合を占めていることである。そのほか、遠距離のヨーロッパ、ラテンアメリカ向けでは、海運と空運を結びつけたシー・アンド・エア輸送を選択する傾向が強い。たとえば、北アメリカの港までまず船で運び、そこから飛行機に積み替えてヨーロッパなどの地域へ運ぶという輸送方式である。しかし、アジア域内では輸送距離が相対的に短いため、そうした中間型の輸送サービスは限定されるという事情がある(慶應義塾大学地域研究センター[1997: 59])。

さらに、アジア太平洋地域の空港貨物輸送量(定期輸送、国際線と国内

表2 アジアの国・地域別航空貨物輸送量の推移
(単位：100万トンキロ)

国・地域名	1995	1997	1999	2001	2003	2005	1995～2005年 年平均伸び率(%)
日本	6,538	7,505	8,226	7,614	8,281	8,549	2.7
香港	6,081	2,325	4,546	5,066	5,781	7,764	2.5
中国	1,501	2,084	3,295	4,232	6,385	7,579	17.6
シンガポール	3,687	4,741	5,451	5,774	6,683	7,571	7.5
韓国	5,661	7,889	8,359	6,827	6,936	7,433	2.8
マレーシア	1,199	1,426	1,425	1,775	2,179	2,578	8.0
タイ	1,308	1,628	1,671	1,669	1,764	2,002	4.3
アジア太平洋	28,419	35,417	37,891	37,730	43,300	50,100	5.8

(注1) 航空貨物輸送については、国際線と国内線合計の定期輸送(貨物トンキロ)。

(注2) アジア太平洋地域は、オーストラリアとニュージーランドを含む。

(出所) 日本航空協会[2006]『航空統計要覧』p46-47より作成。

表3 二国・地域間航空貨物輸送量のトップ10

順位	二国・地域間航空路線
1	日本 ～ 香港
2	中国 ～ 韓国
3	中国 ～ 日本
4	台湾 ～ 香港
5	韓国 ～ 日本
6	台湾 ～ 日本
7	日本 ～ シンガポール
8	マレーシア ～ 日本
9	シンガポール ～ オーストラリア
10	シンガポール ～ 香港

(注) アジア域内航空市場における貨物輸送量の大きい路線順を示す。

(出所) The Boeing World Air Cargo Forecast Team[2006: 78]より作成。

線合計)を各国別にその推移をみると、1970年代以降順調に増加してきたが、1990年代に入ると各国の間で輸送量の伸びにばらつきが出てきた。輸送量の最も大きい国は日本である。日本の航空会社による輸送量は、依然としてトップの座を維持しているが、1990年代後半以降にはなだらかな伸びになっている。その一方で、香港、シンガポール、韓国といったNIEsや中国などが輸送量を急増させており、日本との差を徐々に縮めてきている。2005年をみると、日本の輸送量が85億4900万トンキロに対して、第2位の香港は77億6400万トンキロであった(表2)。それらを追

う形で、マレーシアやタイも上昇している。

なお、アジア太平洋地域内における二国・地域間航空貨物輸送量のトップ10は、表3のような国ペアとなっている。上位6位までの航空路線をみると、日本、中国、韓国、香港などいずれも東アジアの国（地域）で占められている。全体的には韓国、日本、香港、シンガポールを結ぶ航空回廊に、アジア域内の主要な貨物輸送市場が集中していることがわかる。これらが、同域内航空貨物輸送のほぼ半分を占めるといわれている（The Boeing World Air Cargo Forecast Team [2006: 78]）。

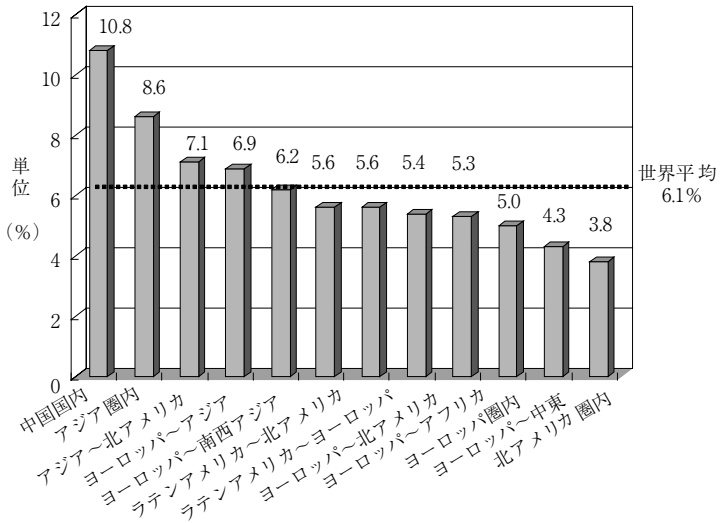
2. 航空貨物の将来見通し

こうしたアジア地域の国際航空輸送需要は、今後とも世界の航空貨物市場をリードするような高い伸びを続けていくことであろう。とくに、アジア諸国ではその航空輸送需要が所得に対して弾力的であるところが多いとされるため、所得の増加と時間価値の上昇が輸送需要を一層押し上げていくのではなかろうか。

ボーイング社の予測によると、2005年から2025年にかけての世界全体のエアカーゴ（貨物と郵便を含む）の年平均伸び率は、中位推定で6.1%（貨物のみでは6.2%）と見込まれている（The Boeing World Air Cargo Forecast Team [2006: 16]）。それに対して、世界平均の伸びを上回っている地域は図2に示したとおり、伸び率の高い順に中国国内、アジア圏内（中国や日本の国内市場を除く）、アジア～北アメリカ、ヨーロッパ～アジア、ヨーロッパ～南西アジア間である。向こう20年間にわたり引き続きアジア関連の国際航空貨物需要が中国を中心に拡大すると想定され、世界のそれをリードするといえよう。

また、世界の貨物輸送のうちアジア市場（中国や日本の国内市場を含む）にリンクした路線のシェアは、2005年の50.8%から2025年には63.3%へ増大すると推計されている（The Boeing World Air Cargo Forecast Team [2006: 19]）。中国の航空貨物市場が今後とも急増すると見込まれるため、アメリカのインテグレーターなど航空貨物運送会社は同市場を戦略

図2 地域別にみた国際航空貨物輸送量の伸び率予測（2005～2025年）



(出所) The Boeing World Air Cargo Forecast Team [2006: 18].

的に重視し、攻勢をかけている。このような急速な市場拡大が、アメリカ政府が中国をはじめとするアジア諸国に対し、オープンスカイ政策（航空市場開放政策）を強硬に迫る重要な要因となっている。

第2節 アジア主要国の空港インフラ

1. 大規模拠点空港の整備

東アジア地域では航空輸送需要の増大にともない、急ピッチで航空インフラの整備が進んでいる。なかでも国際空港の役割が一段と増すにつれ、アジア各国は大規模な拠点空港の建設を次々と着工あるいは完工させている。整備状況の内容についてみると、いずれも1000ヘクタール以上の空港用地面積と複数の3500メートル級滑走路を有している。また、年間旅

表4 アジア主要空港の出入状況と将来計画

国(地域)名	空港名(開港年)	面積 (ヘクタール)	滑走路の長さ (メートル)と本数	年間発着回数 (万回)	年間旅客(出発+到着)数(万人)	今後の計画等
日本	成田(1978)	940	4000 2,180	18.95 13.16	3,145 2,481	2009年度中に現在の暫定平行滑走路(2,180m)を2,500mにする北への延伸工事が完了、供用開始予定。
	関西(1994)	524	4,000 3,500	11.07 11.97	1,630 1,949	2本目の滑走路(4,000m)を建設し、2007年に供用開始。
韓国	仁川(2001)	1,174	3,750 3,750	16.36 (12.95)	2,622 (2,105)	3本目の滑走路(4,000m)を2008年までに、4本目(4,000m)を2010年までに整備予定。
	北京首都(1959)	1,199	3,800 3,200	34.17 n.a.	4,100 2,169	3本目の滑走路(3,800m)に加え、第3ターミナルビルを2007年末までに整備予定。
中国	上海浦東(1999)	3,200	4,000 3,800	20.50 5.77	2,372 554	3本目の滑走路(3,400m)を2008年までに整備予定。最終段階では3,200ha、滑走路5本へ。
	広州新白雲(2004)	1,460	3,800 3,600	21.13 —	2,356 —	2010年のアジア大会開催(広州市)までに第3滑走路の建設を完了。
香港	チェクラブコク(1998)	1,255	3,800 3,800	27.34 18.20	4,027 3,213	3本目の滑走路建設の方針、工期は約10年。
台湾	桃園(1979) (旧中正)	1,223	3,660 3,350	15.26 11.56	2,170 1,868	中長期計画として、第3・第4ターミナルおよび第3滑走路の建設を計画。
タイ	ドンムアン(1914)	1,500	3,700 3,500	28.54 18.27	3,899 2,832	
	スワンナプーム(2006)	3,200	4,000 3,700	— —	— —	向こう3～5年後に拡張工事の開始を計画。
マレーシア	セパン(1998)	10,000	4,000 4,000	18.25 10.93	2,321 1,435	2008年までに拡張工事の完了予定。
シンガポール	チャンギ(1981)	1,300	4,000 4,000	20.83 17.39	3,243 2,696	第3ターミナルを施工中で、2008年に供用開始。長期計画として、第3滑走路の建設を計画。

(注1) 年間発着回数と年間旅客数については、上段が2005年値、下段が2000年値を示す。

(注2) ただし、仁川国際空港の場合、()内は2002年値。

(出所) 日本航空協会「航空統計要覧」各年版、関西空港調査会「エアポートハンドブック2007」および各空港のウェブサイトなどから作成。

客（出発と到着）数 2000 万人以上に対応できる旅客ターミナルを建設するとともに、新たな拡張工事計画も実行されている（表 4 参照）。ちなみに、滑走路の長さが 3000 メートル以上だと、ジャンボジェット機が貨物を満載した場合でも、離着陸は可能である。

アジアの主要空港を比較すると、おおむね次のような特徴を指摘できよう（浅井 [1998: 187]）。第 1 に、香港や韓国の新国際空港は既存の空港施設が満杯状態にあり、しかも拡張が困難であることから、海上沖を埋め立てての造成か、沖合の島に建設するという形態をとる海上空港である。新空港の完成にともない、既存の空港はそれぞれ閉鎖、ないし縮小された。第 2 に、シンガポールや台湾の国際空港では、既存の空港施設の拡張および機能向上という形でさらなる整備が進められている。第 3 に、中国（上海、広州）やタイ（バンコク）の新国際空港は、既存の空港施設が拡張困難なことを主な理由に、市内の別の場所に建設された大型空港である。新空港は完成によって、既存の空港から運営が移管された。ただし、上海では、国内線の運航は既存の虹橋空港で引き続き行われている。また、バンコクの新空港（スワンナプーム：「黄金の土地」を意味）では開港 4 カ月で滑走路と誘導路に亀裂が見つかり、航空機の運航に支障が生じたため、2007 年 3 月 25 日から旧ドンムアン空港でも国際線との乗り継ぎがない国内便の運行を再開した。

2. アジアの国際空港における貨物取扱量

アジア地域において大規模な空港の新設や増設が相次ぐ中で、国際航空貨物輸送の大幅な伸びがとくに顕著である。

世界の国際航空貨物取扱量における順位は表 5 に示しているとおり、香港、成田、ソウルという東アジアの空港が上位 3 空港を独占している。近年これら 3 空港の順位に変動はない。ほかのアジア諸国の空港では、シンガポールのチャンギ空港、台湾の台湾桃園空港、上海の浦東空港がベスト 10 に入り、アジア地域では 6 空港を占めている。また、バンコク新空港の貨物処理能力は年間約 300 万トンと見込まれるため、2007 年にもベス

表5 世界の国際貨物取扱量上位空港

都市名	空港名	2000年		2003年		2004年		2005年	
		積込積卸貨物 順位	万トン	積込積卸貨物 順位	万トン	積込積卸貨物 順位	万トン	積込積卸貨物 順位	万トン
香港	香港 INTL	1	224.1	1	264.2	1	309.0	1	340.2
成田	成田国際空港	2	187.6	2	208.8	2	231.1	2	223.3
ソウル	仁川	4	159.2	3	181.4	3	210.4	3	212.0
アンカレッジ	アンカレッジ INTL	6	149.4	4	178.1	4	178.3	4	197.6
フランクフルト	フランクフルト	5	151.7	6	149.9	6	169.5	5	183.6
シンガポール	チャンギ	3	168.3	5	161.1	5	177.5	6	183.4
台北	桃園 (旧中正)	11	119.6	7	148.8	7	168.9	7	169.2
パリ	シャルルドゴール	12	99.4	8	142.4	8	156.5	8	168.7
上海	浦東	-	n.a.	14	92.9	11	137.2	9	160.2
アムステルダム	スキポール	10	120.3	10	130.6	10	142.1	10	145.0
バンコク	バンコク INTL	15	82.8	15	90.1	15	100.1	15	107.1
大阪	関西国際空港	14	85.1	18	71.6	18	82.3	18	79.9
クアラルンプール	クアラルンプール	18	47.9	-	-	-	-	-	-

(注1) 2003年の数値については、2004年実績の対前年比をもとに算出。

(注2) 韓国の仁川国際空港は2001年3月から開港したため、2000年時点での貨物取扱量はソウル金浦空港のもの。

(原出典) 国際空港評議会 (Airports Council International : ACI)。

(出所) 日本航空協会「航空統計要覧」各年版から作成。

ト10入りするかもしれない。

さらに、注目されるのは上海の浦東国際空港である。同空港は、北京の首都国際空港、広州の新白雲国際空港と並んで中国の三大ハブ空港に数えられ、2010年の万国博覧会開催に向けて重点的に拡張工事を推進している。そのようななかで、同空港の取り扱う国際貨物量は年々急増し、世界順位を大きく上げている。

また中国の国内航空貨物市場は、今やアメリカに次いで世界第2位の規模となり、その中核に位置するのは上海である。中国全土において貨物輸送の多い国内線は、①北京～上海、②上海～深圳、③広州～上海などの区間が中心であり、いずれも上海が含まれている（The Boeing World Air Cargo Forecast Team [2006: 97]）⁽²⁾。航空行政を管轄する中国民用航空総局（Civil Aviation Administration of China: CAAC）によれば、第11次五カ年計画期（2006～2010年）の航空旅客数は年平均14.4%、貨物輸送量は同13%それぞれ増加する見通しである。その結果、2010年の旅客数は2億7000万人、貨物輸送量は570万トンに達する。また、今後の動きで注視すべきなのは、地域ごとに指定される貨物ハブの建設である。中国民航総局の将来展望によると、2010年までに次の6空港を貨物ハブ化する予定という。すなわち、①北京または天津（華北地域）、②上海（華東地域）、③広州または深圳（華南地域）、④武漢（華中地域）、⑤西安またはウルムチ（西北地域）、⑥成都または昆明（西南地域）である（小島[2004]）。

3. 空港間の競争激化

各国がなぜ大規模国際空港の整備を急いで進めているのであろうか。それは、航空貨物量の拡大により既存施設では十分に対応しきれなくなってきたためだけではなく、自国空港を「アジア地域のハブ空港」として機能させようとしているからである。

しかも、アジアの一部の空港では単に貨物ばかりでなくヒト・モノ・情報をも取り込むことで、空港自体をそれらの交流センターに育て上げようとの戦略もみえる。こうした空港整備に関しては、海上輸送における港湾

の役割よりもっと大きな概念のハブを目指しているとも考えられる（浅井 [1998: 188]）。

このため、近接するアジア各国（地域）では、航空路の拡充に努めるとともに、ハブ空港としての地位を確立するために競争をしている。空港間では貨物・旅客の争奪がすでに始まっており、本格的な競争時代に突入している。ここでは、いくつかの事例を検討する。

(1) 東南アジアの盟主をめぐる争い

国際航空貨物流動におけるアジア主要都市のハブ（拠点）性の経年的変化を明らかにした回帰分析結果（1982～2000年度）によると、大阪、ソウルと香港が上昇傾向にあり、東京、台北、シンガポールはほぼ一定、バンコクは低下傾向にあった（松本 [2006: 193]）。同分析では、ダミー変数を導入した都市が国際航空貨物を、GDPと人口、距離で構成する基本的な重力モデルで説明される流動量の何倍吸収しているかによって、それを都市のハブ性と解釈する。

このような状況下で、2006年9月にタイのバンコクにスワンナプーム新国際空港が正式に開港した。このスワンナプーム国際空港の参入で、「東南アジア第一」の座をめぐって危機感をつのらせているのが、シンガポールである。いずれも航空輸送能力の向上を目指し、空港の拡張工事が急ピッチで進められている。

2006年7月に開港25周年を迎えたチャンギ国際空港では、同年3月に格安航空会社向けターミナルの運用を開始し、2008年には現在新築中の第3ターミナル（T3）も完成の予定である。また、デモフライトをすでに実施した総2階建てのエアバス380対応の搭乗口をいち早く整備した。ACI（国際空港協議会: Airports Council International）の調査によれば、チャンギ空港は拡張後には年間旅客数が（2005年の3243万人から）6400万人へと激増し、アメリカのアトランタ空港（同8590万人）、シカゴ・オヘア空港（同7651万人）、イギリス・ロンドンのヒースロー空港（同6791万人）に次ぐ、世界第4位の飛行場になると予測している。また、長期計画では、第3滑走路の建設も伝えられる。しかし、航空機の技術向

上による長距離化によってシンガポールを経由せず、直接に目的地まで飛行するケースも増えると想定され、これは懸念材料といえよう。

(2) 日中韓によるアジアハブ空港の競争

日本の国際航空貨物は、その大部分が東京あるいは大阪経由で行われている。太平洋路線でみた場合、日本の玄関口である成田国際空港が、20世紀末まで「アジアのハブ」として位置づけられてきた。同空港は国際線の着陸料が世界一高いと評価されながらも、世界の空港別国際貨物取扱量で、長らくトップの座を維持していた。その主な理由は、日本の強大な経済力を背景に輸出入貨物が圧倒的に多かったためである。また、それ以外に技術的な要因もあった。航空輸送の場合は通常、海運と異なり貨物積載量によって航続距離が左右されるという技術的な制約を受ける。そのため、ジャンボジェット機に貨物を満載した際、航続距離が1万キロメートル程度となるため、太平洋路線の場合、北アメリカに近い成田空港が地理的にアジアのゲートウェイとして最適だったのである（慶應義塾大学地域研究センター [1997: 74]）。

しかし、韓国や中国などにおける大規模空港の整備・拡張とともに、航空機の性能向上もあり、米中間などの国際貨物便で成田空港を経由しない直行便が増え始めている。たとえば、2004年7月に調印された米中航空協定では、両国間の貨物・旅客便の輸送枠が拡大し、2010年までに貨物便は128便へ増便が可能となった⁽³⁾。世界的規模で国際貨物輸送を展開するインテグレーターと呼ばれるFedEx、UPSなど大手物流企業が中国市場への参入を強化し、米中間の輸送力の大幅な拡充、つまり直行輸送の増加と日本経由輸送の減少を図っていくことが見込まれる。

また、中国では2010年までの5年間に総額174億ドルを投じ、全国42カ所に新空港を建設する計画である。計画どおりにいけば、中国は合計186の民間空港を持ち、アメリカ（599空港）に次ぐ「航空大国」となる。とりわけ、中国三大ハブ空港のひとつである北京の首都国際空港では、2008年8月のオリンピックに向けて世界最大級の第3ターミナルビル全体を2007年12月に完成予定で工事を進め、2008年2月から試験営業が

始まる見通しである。また、上海の浦東国際空港では、アジアのハブを目指して2007年末までに中国最大規模となる航空貨物輸送センターの建物を完成させ、翌2008年上半期に供用開始の予定といわれている。供用が始まれば、同空港の貨物総取扱量は、世界第3位以内に入る可能性があるとして取り沙汰されている（『東方早報』2006年11月29日）。そして2008年の北京オリンピックと2010年の上海万博の開催を控え、2007年末までに3本目の滑走路（長さ3400メートル、幅60メートル）を完成させ、さらに2本の滑走路も併せて完成させる予定である。

(3) 中国珠江デルタにおける競争と協調

香港周辺の中国珠江デルタ地域には半径70キロメートル以内に5つの国際空港が集中し、相対的に香港チェクラブコク空港の利用価値の低下は避けられそうにない。ちなみに、5空港とは香港のほか、広州、深圳、マカオ、珠海の各空港を指す。港湾と同様、航空貨物取扱量でも、香港と競争関係にあるのが、広州の新白雲、深圳の宝安両国際空港である。現状では、香港が有利な位置を占めていることは間違いなからう。

広州、深圳の両空港では香港に対抗するために世界有数の航空会社と提携し、貨物輸送量を増加させようとしている。具体的には、深圳空港は2005年9月にドイツのルフトハンザ航空と国際航空貨物事業の業務提携に関する契約を締結し、両者合併による会社（深圳空港国際貨物）を設立した。また、広州の新白雲国際空港では、アメリカのUPSと国際航空貨物分野で事業提携を開始している。UPS側は同空港に1億5000万ドルを投じ、アメリカに次ぐ最大規模のアジア太平洋航空輸送センターを建設し、アジア地域における一大空運拠点として位置づける計画（完成後の貨物取扱量は、120万トンになる見通し）である（『フジサンケイ ビジネスアイ』2005年9月22日）。同社は2005年4月から広州市とアメリカのアンカレッジを結ぶ貨物直行便を運航させ、すでに1日1便体制を整えている。中国広東省とアメリカ間の貨物輸送は、当航路の開通で香港や上海を中継する必要がなくなり、輸送効率が一段と向上した。これにより、広州から発送される航空貨物は翌日までにアメリカの主要80都市に配達することが可

能になったといわれている（『中国通信』2005年4月8日）。

また、FedExも広州への進出を加速することとなった。FedExでは従来国際航空貨物のグローバル・ネットワークのひとつであったフィリピンのスービックにある貨物中継センターを広州に移転させることにし、同社は広州の新白雲国際空港を新たにアジア太平洋地域の物流中枢拠点と位置づけた。2007年末までに、同空港を管轄する広東省機場管理集団会社と一緒に大規模な施設を建設する計画である。総投資額は約4億5000万ドル（うちFedEx側はソフト面で1億5000万ドルを投資）に達し、2008年12月に運用開始を予定し、週128便を運航して初年度に約60万トンの貨物取扱量を目指すとされる（『日本経済新聞』2005年7月14日）。

さらに、DHLは香港に1億ドルを投じて同様の大規模物流拠点を2004年に新設し、UPSも中国国内物流の中核となるハブを別途上海に設ける方針と伝えられる（『日経産業新聞』2005年7月14日）。中国市場の拡大にともなう輸送ニーズの高まりを反映し、欧米の航空貨物大手が中国国内での拠点の設置を加速させているため、今後の行方が改めて関心を集めている。

このような状況に対抗すべく、香港空港管理局（Airport Authority Hong Kong: AAHK）は中国国内空港とのアライアンスを推進した。実際、2004年に上海との間で協力協定が結ばれ、翌2005年には杭州蕭山国際空港の株式を取得し、第2位の株主になった（Hong Kong Trade Development Council [2006: 13]）。また、6年間交渉を続けていた深圳、珠海両空港との提携交渉は進まなかったが、珠海空港の管理権を獲得することになった。2006年8月に明らかとなった合意内容では、双方で合弁会社（珠港機場管理有限公司）を設立し、香港側が1億9800万元を出資（55%）、珠海市側が1億6200万元を出資（45%）し、向こう20年間共同で珠海空港を管理するものであった（『香港商報』2006年8月3日）。

第3節 陸上輸送の現状

1. 鉄道

(1) アジア横断鉄道計画の調印

2006年11月10日、過去約40年間にわたって推進されてきたアジア横断鉄道（Trans-Asian Railway: TAR）ネットワークの事業計画が、ようやく政府間協定で締結された。韓国の釜山で開かれていた国連アジア太平洋経済社会委員会（United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: ESCAP）の交通相会議に参加した当事国28カ国（うち北朝鮮、バングラデシュなど3カ国は不参加）の代表らが、調印を行った⁽⁴⁾。ESCAPの金学洙氏は、その席上で「国際的な複合物流運送システムを実現する上で重要な一歩を踏み出した」との声明を発表した。

今回の協定は、中国横断鉄道、シベリア横断鉄道、韓国縦断鉄道など従来の幹線鉄道と新設予定の鉄道を含め、総延長距離が8万1000キロメートルに達するアジア横断鉄道網の連結に向けた多国間国際条約である。このアジア横断鉄道網を構成するASEAN・北部・南部・南北の各路線が、ここにそれぞれ確定するに至ったのである。表6は、アジア横断鉄道における4路線のルートを示している。これら4本の鉄道路線の中で、3本までが中国領内を通過し、中国とリンクしている点が大きな特徴である。

1992年4月に上海で開かれたESCAPの会合で「アジア陸上輸送インフラ開発プロジェクト」を始動することになった。同プロジェクトは、①アジア横断鉄道ネットワーク、②アジアハイウェイ・ネットワーク、③輸送の促進、であった。このうち、①と②については、ESCAPが実行可能性の研究調査を繰り返し実施し、2001年11月に同計画をはっきりとした形に具体化するようにとの要望がESCAPの会合で出された。そのため、2003年10月に開催されたウランバートル会議では、表7に示した4本のルートでコンテナ専用のブロック・トレインによるデモ走行実験を行うことに最終的に合意した。その結果、2003年11月から2004年7月にかけて、合計4回にわたる試運転が施行されたのである。

表6 アジア横断鉄道の4路線

対象地域	路線名	通過国 および 鉄道ルート	総延長距離 (km)
東南アジア	ASEAN 路線	カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、シンガポール、タイ、ベトナム (ASEAN 諸国～中国南部)	12,600
アジア北部および北東アジア	北部 路線	中国、北朝鮮、モンゴル、韓国、ロシア (朝鮮半島～韓国、北朝鮮) ～中国～モンゴル～ロシア～カザフスタン)	32,500
南アジアおよび西アジア	南部 路線	バングラデシュ、インド、イラン、ネパール、パキスタン、スリランカ、トルコ (中国南部～ミャンマー～インド～イラン～トルコ)	22,600
中央アジアおよびコーカサス	南北 路線	アルメニア、アゼルバイジャン、グルジア、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタン (ロシア～中央アジア～バルシア湾地域)	13,200
合計			80,900

(注) すべてのアジア横断鉄道の地図については、国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) のウェブサイトを (http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg) に掲載されている。

(出所) ESCAPのウェブサイトを (<http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/fact.asp>) などから作成 (アクセス日: 2006年12月6日)。

表7 アジア横断鉄道のデモ走行実験記録

回数	実施年月	走行区間	総距離	所要時間	1日当たり 走行距離	積載量	貨物品
1回目	2003年11月	天津～ウランバートル (中国～モンゴル)	1,700 km	75 時間 20分	542 km	99TEU	中古車, コンピューター, ビール, ミルク, 衣類
2回目	2004年4月	連雲港～アルマトイ (中国～カザフスタン)	5,020 km	7日 + 6時間	694 km	76TEU	テレビ用部品, 自動車
3回目	2004年6月	アレスト～ウランバートル (ベラルーシ～モンゴル)	7,200 km	8日 + 16時間	830 km	69TEU	家具, 建材, 缶詰食品
4回目	2004年7月	ナホトカ～マラシェビッチ (ロシア～ポーランド)	10,380 km	12日 + 8時間	840 km	92TEU	消費財, エレクトロニクス製品

(出所) 表6に同じ。

今後の動きとしては、当該鉄道網の当事国が、国家間の鉄道連結、列車の国境通過手続きの統一や簡素化、鉄道運賃と運行条件などに関する国際協定の締結等で合意を図っていくことになる。残る問題点としては、鉄道がまだ敷設されていない不連続の区間における新規建設、異なるレールの軌間の輸送や貨物処理などである。

(2) 中国・シンガポール間縦断鉄道の連結へ

上記4路線のうち、ASEAN路線では次のような進展が報道された。ASEANのオン・ケンヨン事務総長が、ASEAN経済共同体(ASEAN Economic Community: AEC)の発足が見込まれる2015年までに、シンガポールからマレーシア、タイ、ミャンマーなどを経て中国雲南省の省都昆明を結ぶ「アジア縦断鉄道」(距離は約5000キロメートル)を開通させたいとの意欲を示したのである。

同発言は、2006年8月にクアラルンプールで開催されたASEANメコン川流域開発協力会議の閣僚級会合で述べられた。少なくとも18億ドルの費用がかかるといわれるこの鉄道プロジェクトは、すでに国家レベルで接続作業が行われている模様である一方で、資金の確保が必要だといわれている。新鉄道敷設部分の資金不足を補うために、アジア開発銀行(Asian Development Bank: ADB)ではカンボジアに4000万ドルのソフトローン(うち540万ドルは贈与)を供与したほか、中国も一部融資を提供する用意があることを表明している(*Sunday Times*, August 27, 2006)。

いずれにせよ、同鉄道が開通すれば、ASEAN域内のヒトやモノの流れをさらに円滑にすることになると期待されている。

(3) チャイナ・ランドブリッジの一貫輸送ルート

ユーラシア大陸を横断する輸送ルートのユーラシア・ランドブリッジとは、一般に極東地域の港湾とオランダのロッテルダム港を結ぶ鉄道輸送線のことである。そのうち中国領内を通る鉄道線に次の3本がある。第1は中国の大連港から満州里を経て、第2は中国の天津港からアレンホトを経て、そして第3は中国連雲港から阿拉山口を経て、それぞれオランダのロッ

テルダムに至る線である。

これらのなかで中国横断鉄道を利用しているのが、第3にあげたチャイナ・ランドブリッジ（China Land Bridge: CLB）である。このCLBは、主に日本・極東・東南アジアの各地から中央アジア諸国に向けた貨物輸送路となっている。日本を拠点にした場合の基本ルートは、連雲港、ウルムチ、阿拉山口、ドルジバ（カザフスタン）、中央アジア各国（ウズベキスタン、トルクメニスタンなど）に至るルートである。

中国連雲港がある江蘇省から安徽、河南、陝西、甘肅および新疆など合計6つの省・自治区を通り、カザフスタン側国境のドルジバ駅まで4146キロメートルあり、走行に要する輸送日数は8～10日とされる。列車編成は40両まで可能であり、専用列車（一体輸送＝ブロックトレイン）以外は、①徐州、②鄭州、③西安、④宝鷄、⑤蘭州の5大中継駅で貨物編成替えを実施している。こうした「中央アジア特快」と呼ばれる一貫輸送サービスは、日本の株式会社日新が1992年9月より営業を行っている。

運行を開始した当初、CLBはシベリア鉄道を利用するシベリア・ランドブリッジ（Siberian Land Bridge: SLB）よりも輸送料が高かったために利用は限られていた。しかし、2006年1月に実施されたロシア鉄道によるSLBの運賃上昇にとともに、CLBの利用が次第に注目されるようになってきたようである。こうした状況下で、中国鉄道部は連雲港と阿拉山口を結ぶ直通快速コンテナ輸送列車の運行を2006年11月末に正式にスタートさせた。これにより中国幹線ルートのトランジット輸送が実質2日近く短縮されるとともに、1編成のコンテナ積載量が増えたために輸送力も増強されることとなった。

2. 道路

(1) アジアハイウェイ計画の推進

当該分野で東アジア全域に最も広がる道路網計画といえば、アジアハイウェイ（Asian Highway: AH）計画である。同計画は、まず1959年に15カ国でスタートし、その後40年あまりにわたって路線が拡張された。今

日では総延長14万キロメートル、55路線に及び、日本を含めた32カ国を結ぶ壮大な道路網になっている。

この道路ネットワークの構想は、ESCAPの前身である国連のECAFE（国連アジア極東経済委員会：Economic Commission for Asia and the Far East）で第2次世界大戦後の復興事業として、初めて採択（1959年）されたことに始まる。しかし、1990年代に入ってようやく路線計画が進み、1993年に東南アジアと南アジア諸国、1995年に中央アジア諸国、さらに2002年にはロシア、モンゴルなどを含む北方ルートへと次第に路線網が拡大した（山内[2004: 1]）。

そして2003年11月にESCAP本部で開催された加盟国運輸専門家会議において、日本のアジアハイウェイ・ネットワークへの参加が承認され、同時に「アジアハイウェイ多国間政府協定」が採択された。これを受け、翌2004年4月に上海で開催されたESCAP総会で、アジアハイウェイ計画の政府間協定（全文19条、3付属書で構成）が正式調印された。なお、同事務局での2006年8月末におけるヒヤリングでは2006年央現在、シンガポール、北朝鮮、バングラデシュ、トルクメニスタンの4カ国が協定に未署名である。

この主要路線において、東アジア地域にかかわる路線を列挙したのが表8である。このような広域ハイウェイ・ネットワークの構築は、管理制度・規制の見直しをはじめ国境通過にともなうさまざまな障害が存在するにもかかわらず、今後のアジア地域統合に向けて大きな前進と一様に受けとめられている。しかし、この計画は各国に裁量が任され、ある道路区間がアジアハイウェイと認定を受けても、AH〇とのルート番号が単に冠せられるだけである。そのため、通過する国にとっては金銭的助成や支援を得るなどのメリットがあまりない。今後の課題として、未舗装道路のための援助資金の調達のほか、道路以外の鉄道、港湾や航空も含めた、アジア域内における共通運輸政策の早期立案が必要といえよう。

（2）関心高まるインドシナ半島の陸路物流ルート

インドシナ諸国では、「拡大メコン圏（Greater Mekong Subregion:

表8 アジアハイウェイの主要路線

路線番号	起点	終点	通過都市名	総延長距離 (km)
AH 1	東京 (日本)	カピクレ (トルコ：ブルガリア国境)	福岡 (フェリー) ~ 釜山, ソウル, 平壤, 新義州, 丹東, 瀋陽, 北京, 石家荘, 鄭州, 信陽, 武漢, 長沙, 湘潭, 廣州, 南寧, 友誼関, ドンタン, ハノイ, ダナン, ホーチミン, プノンペン, アランヤプラテート, バンコク, ヤンゴン, マンダレー, インパール, ダッカ, コルカタ, ニューデリー, ラホール, イスラマバード, ペシヤワール, カブール, テヘラン, アンカラ, イスタンプール	20,710
AH 2	デンハサール (インドネシア)	コスラヴァイ (イラン)	スラバヤ, バンドン, ジャカルタ (フェリー) ~ シンガポール, クアラリンプール, バタワース, ハチャイ, バンコク, チェンライ, マンダレー, インパール, ダッカ, ニューデリー, ラホール, ケエッタ, テヘラン	10,711
AH 3	ウランウデ (ロシア)	チェンライ (タイ) キヤイントン (ミャンマー)	ダルハン, ウランバートル, ギムシンウド, アレンホト, 北京, 天津, 上海, 杭州, 南昌, 湘潭, 貴陽, 昆明, 景洪	6,286
AH 5	上海 (中国)	カピクレ (トルコ：ブルガリア国境)	南京, 信陽, 西安, 蘭州, トルファン, ウルムチ, アルマトイ, ビジュケク, タシケント, アシユカバート, トルクメンバシ (フェリー) ~ バクー, トビリシ, イスタンプール	9,842
AH 14	ハイフォン (ベトナム)	マンダレー (ミャンマー)	ハノイ, ラオカイ, 河口, 昆明, 瑞麗, ムセ, ラシヨー	-
AH 16	ドンハ (ベトナム)	タク (タイ)	ラオバオ, サバナケット, ムクダハン, コンケン	-

(注) すべての路線を示した地図については、国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) のウェブサイト (<http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/AHMapApr04.gif>) を参照。
 (出所) UNESCAP[2004], *Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network* から作成。

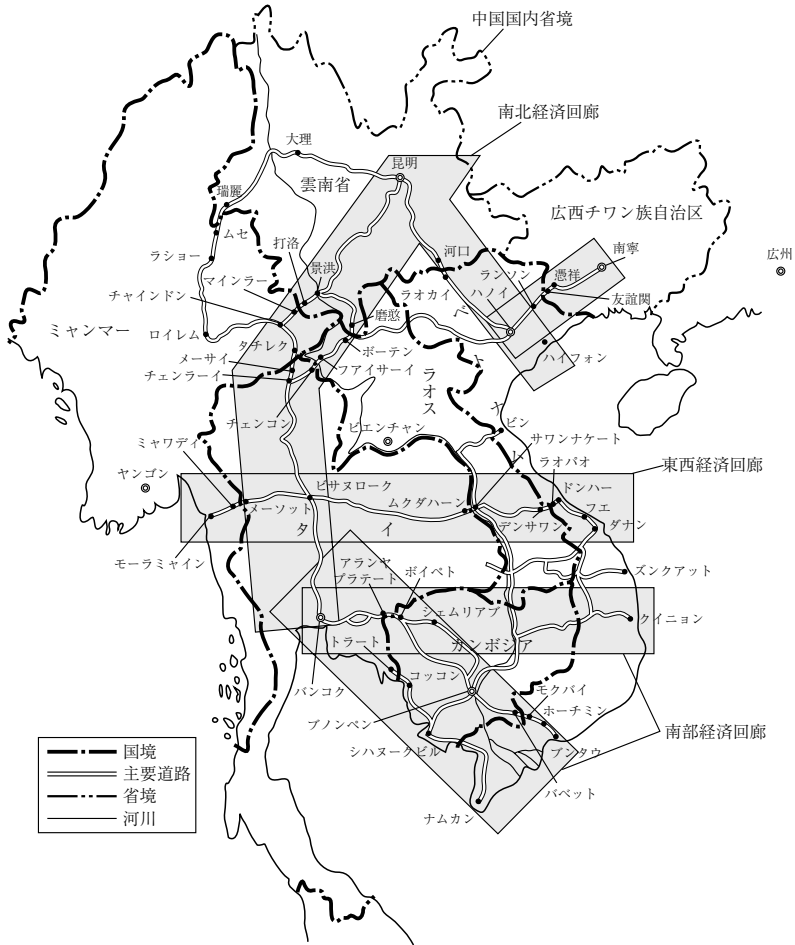
GMS)」構想の下、メコン川を動脈とした経済圏を作る経済協力計画が進められている。GMSは、もともとADBが提唱し、1992年に発足したものである。このGMSは、メコン川流域の6カ国・地域（タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムに加え、中国雲南省と広西チワン族自治区を含む）からなる総面積255万平方キロメートル、人口約3億人を抱える広大な地域を指す。中国とインドの中間に位置することから、地政学的にも重要な地位を占めているといえよう。

これらGMS5カ国と中国雲南省は、1992年に「大メコン地域経済協力プログラム」という包括的な地域協力学ームを立ち上げた。またADBが事務局となり、域内での物流インフラ整備（道路・橋梁など）や通関簡素化などで構成された2012年までの中期プランも策定された。この中期プランのひとつが、すでに整備が進められているGMS主要経済回廊の建設と補修に関するものである。これは、①雲南省昆明～ハノイ、②昆明～バンコク（南北回廊）、③ベトナム・ダナン～バンコク～ミャンマー・モラミヤイン（東西回廊）、④ホーチミン～プノンペン～バンコク（南部回廊1）、⑤同左（南部回廊2、タイ湾沿岸ルート）と、主に5つの地域において経済回廊のプロジェクトをそれぞれ実施している（「強まる中国南部とメコン地域の連携—拡大メコンデルタ経済圏セミナー」『通商弘報』2006年5月18日）。図3はこれら経済回廊を示したメコン地域の概略図である。

図3で示した経済回廊のうちで、インドシナ半島の陸路物流として最近とくに関心を集めているのが、「東西回廊」と「南北回廊」である。さらに、中国華南地域とASEAN北方の玄関口であるベトナム北部を結ぶ広州・東莞～ハノイ間ルートも注目され始めた。以下、これら路線の現況を検討する。

まず、ベトナムからラオス、タイを通過してミャンマーに至る約1500キロメートルのインドシナ半島横断道路「東西回廊」である。2006年12月、第2メコン国際橋（全長1600メートル）が開通したこの国際橋はタイ（ムクダハン）とラオス（サバナケット）国境のメコン川に架かる橋である。これにより、ミャンマーを除く3カ国をつなぐ東西ほぼ一直線の新しい道

図3 メコン地域概略図



(注) 地図中の道路はアジア開発銀行 (ADB) の大メコン圏 (GMS) 開発プログラムのキー・ルート。
 (出所) 石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力-実現する3つの経済回廊』viiiページ。

路 (AH16と重なる部分が多い) が開通されることとなった。とりわけ、タイとベトナム間の輸送ルートが大幅に短縮されるため、通関を含む輸送日数は従来の4日間から3日となり、通常10～15日かかる海路と比べ、陸路の方が一段と優位に立つとみられている (「ラオス国境の第2メコン



中国・広西チワン族自治区の南寧と友誼関を結ぶ高速道路（筆者撮影）

国際橋が12月開通」『通商弘報』2006年11月20日)。そのため、キャノンやマブチモーターズといった日系進出企業の間でも、当輸送ルートを前向きに利用しようとするところが現れている（『日本経済新聞』2006年12月21日）。

この第2メコン国際橋建設の総事業費である約100億円のうち、そのほとんどが日本の円借款供与で賄われ、「東西回廊」での日本の存在感は大きい。これに対抗する形で、中国がとくに力を入れているのが、昆明～バンコク間1855キロメートルで建設が進む幹線道路である「南北回廊」の整備である。この陸路輸送ルートは、2007年の全線開通を目指している。また、2006年11月にハノイで開催されたAPEC（アジア太平洋経済協力会議: Asia-Pacific Economic Cooperation）の際に、中国はタイ側に、同回廊に位置する第3メコン国際橋の新設計画において折半出資の話を持ちかけたといわれている。

最後に、中国とベトナムの協力関係が一層深まる中で注目されているの

が、中国の華南地域とベトナム北部（ハノイ）を結ぶ国境輸送ルートである。これには、海沿いを走る東興～モンカイ間ルートと、内陸部を走る友誼関～ランソン間ルートの2つがある。このうち前者は、道路の道幅が狭くトラックでの陸上輸送に不向きであると指摘されている。後者のルートは、①広州～南寧間 810 キロメートル、②南寧～友誼関（国境）間 210 キロメートル、③ベトナム側国境の町ドンダン～ハノイ間 170 キロメートル、の3区間がある。日本貿易振興機構（ジェトロ）が2005年10月に同ルートを実走した結果によると、走行時間はそれぞれ、①が14.5時間、②が3.5時間、③が3時間で、合計約21時間（全長1190キロメートル）を要した。通関手続きや貨物の積み替え時間を含め、広州～ハノイ間の貨物輸送日数は海上で4～6日、航空で2～3日に対し、陸上輸送では2日以内が可能とされる（助川[2006: 14-15]）。このため、双方の時間的距離は急速に短縮し、陸路シフトへの可能性が高まっている。

しかし、現状では中越国境では荷物の積み替えが必要である。そのため両国の話し合いにより通関時の時間的ロス（待ち時間を含め）をいかに短縮させられるか、また相互乗り入れの可能な許可証の発給を早急に実現できるかどうか、などが今後の課題であろう。

おわりに

アジアの経済成長にともない、陸海空を問わず貨物の国際物流量が大幅に伸びている。そのため、東アジアの各国は急増する荷動きに対応するために交通インフラ（港湾、空港、鉄道、道路）の整備拡張や開発を積極的に推し進め、対応しようとしている。

その一方で、基盤整備をめぐる各国間の競争が激しさを増している。また、物流コストの低減を少しでも図るべく、海上輸送と空輸の組み合わせをはじめ、鉄道とトラック輸送などを含むさまざまな輸送モードを有効に活用しようとする国際複合一貫輸送への需要の拡大がみられる。こうした国際的なサプライ・チェーン・マネジメント（Supply Chain

Management: SCM) の必要性やシームレスな国際物流網構築に対する期待は、今後ともさらに高まっていくことが十分に予想される。また、アジア域内では、電子タグや全地球測位システム (Global Positioning System: GPS) を使い、効率的で高度な物流情報システムの早期確立と普及も強く望まれているのが現状である。

翻って我が国の現状は、物流政策面で東アジア諸国と比べ対応の遅れが目立つ感じは否めない。そこで、政府は中長期の経済政策の一環としてアジアとの交流拡大を目指す「アジア・ゲートウェイ構想」を 2006 年末に打ち出し、対外開放の施策について検討し始めた。同基本方針によると、具体的には料金が低いと評判の国内空港・港湾利用の 24 時間化など運用拡大やインフラ整備、税関制度の簡略化、迅速化などに関する規制緩和策が盛り込まれた物流改革にも重点的に取り組んでいくといわれている（「アジア・ゲートウェイ構想」〔『フジサンケイ ビジネスアイ』2007 年 1 月 18 日〕）。

日本政府も国際分業が進展している状況に鑑み、これから東アジア諸国を中心に経済連携協定の交渉を急ぐ構えである。とくに ASEAN 側と連携し、同域内の陸送ルート（道路網）の整備や通関手続きの電子化など物流を効率化する共同事業にも官民で乗り出す考えという（『日本経済新聞（夕刊）』2006 年 12 月 8 日）。アジア経済を一体化するような国際物流ネットワークの形成に向け、わが国には物流サービス面での貢献が求められていると考えられる。

アジアの中での日本の地位を高めるためにも、今こそわが国がイニシアチブを取り、同域内を積み替えなしで輸送できるようにすることなど、アジア地域における物流の活性化に注力していく姿勢がまさに問われている。そのために、こうした対外開放的な物流政策を一刻も早く実行に移す努力とスピードが何よりも肝要といえよう。

〔注〕

- (1) IATA は、1945 年 4 月に設立された航空会社の任意組織団体である。IATA 加盟の航空会社は、2006 年 1 月 18 日現在、261 社（136 カ国）を数える。同加盟航空会社の地域間輸送実績（有償貨物トンキロ）については、提出会社データの編集であり、

データ補足率は90%未満という。

- (2) 中国における国内航空貨物輸送の主要路線としては、4位以下に広州～北京、北京～深圳、昆明～北京、成都～北京、成都～上海、杭州～深圳、広州～成都などの区間があげられる。これら上位10路線が輸送した航空貨物量は、2005年には国内全体の36.6%に当たる77万8000トンを占めた。
- (3) 日中間の航空輸送に関しては、1974年4月の日中航空協定の締結（同年5月に発効）以来、双方の輸送枠が逐次増加されてきている。最近では2006年7月に日中航空交渉が合意された。それによると、貨物輸送では両国で合計週76便増加し、現行の76便から倍増して152便となる一方、旅客輸送では両国で合計週92便増加し、現行の約450便から542便となった。詳細は高見澤[2006: 9]を参照。
- (4) 国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）のウェブサイトを参照（アクセス日：2006年12月6日）(<http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/fact.asp>)。アジア横断鉄道計画の政府間協定に実際に調印したのは、当事国28カ国のうち次の18カ国である。すなわち、アルメニア、アゼルバイジャン、カンボジア、中国、インドネシア、イラン、カザフスタン、ラオス、モンゴル、ネパール、韓国、ロシア、スリランカ、タジキスタン、タイ、トルコ、ウズベキスタン、ベトナム。

〔参考文献〕

〈日本語〉

- 浅井俊一[1998]「アジアの港湾・空港整備の現状と課題」（川嶋弘尚・根本敏則編『アジアの国際分業とロジスティクス』勁草書房）
- 石田信博[2002]「アジア・太平洋地域の航空貨物輸送とGDP」（航空交通研究会編刊『航空と空港の経済学』）
- 慶應義塾大学地域研究センター編[1997]『アジアの物流—現状と課題』慶應義塾大学出版会
- 小島末夫[2004]「急増する航空貨物需要」（『日経産業新聞』2004年12月27日）
- 助川成也[2006]「“世界の工場”と2日で結ぶベトナム」（『ジェトロセンサー』2006年2月号）
- 高見澤学[2006]「日中航空交渉の合意と地域経済活性化への道」（『日中経協ジャーナル』第153号）
- 日本航空協会編刊『航空統計要覧』各年版
- 松本秀暢[2006]「国際航空貨物とグローバルロジスティクス」（村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫編『航空の経済学』ミネルヴァ書房）
- 山内洋隆[2004]『遙かなるアジアハイウェイ』（(社)海外建設協会編刊 会報OCAJI 10-11月号）

〈英語〉

- Hong Kong Trade Development Council, *The Future Position of Hong Kong as a Regional Distribution Centre*, 2006, Hong Kong
- The Boeing World Air Cargo Forecast Team, *Boeing World Air Cargo Forecast 2006/2007*, 2006, Seattle