

## 中国の航空貨物輸送 -- 現状と展望 (特集 アジアにおける航空貨物と空港)

著者	大西 康雄
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) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	252
ページ	8-11
発行年	2016-09
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://doi.org/10.20561/00039486">http://doi.org/10.20561/00039486</a>

# 中国の航空貨物輸送

## —現状と展望—

大西 康雄

中国は、国土面積や地理的条件

がアメリカに似ており、航空貨物輸送の発展ポテンシャルにも大きいものがある。とはいえ、実際に発展が本格化したのは、改革・開放にともないヒト・モノの輸送需要が急増した一九九〇年代以降と遅かった。また、発展の主体は国有企業であり、政府による広範な規制が存在し、市場化が遅れているという問題を抱えている。

本稿では、中国の航空貨物輸送の現状を紹介するためまず第一に、航空貨物輸送業界の概況とともに各種の政府規制が運輸サービスの発展を妨げている現状をみる。第二に、今後、業界を大きく変える原動力になるとみられる航空宅配サービスの急成長とその問題点を分析する。第三には、航空貨物行政の現状と課題を整理し、最後に国際的な航空自由化への対応をみていきたい。

### ●航空輸送キャリアの現状

ていきたい。

二〇一四年末の航空輸送会社（以下、航空キャリア）は五一社で、所有制別にみると、国有・同国有多数会社三八社、民営・同民営多数会社一三社であった。貨物輸送専門航空会社は六社である。貨物輸送量（トンキロメートル）ベースで各社のシェアを示したのが図1である。ここにみられるような寡占状態は、二〇〇二年の航空業界再編成時に政府主導で三大キャリア集団が形成されたことによる。たとえば「中航集団」は中国国際航空会社・中国航空総公司・中国西南航空会社など、「東航集団」は中国東方航空集団公司・中国西北航空会社・中国雲南航空会社など、「南航集団」は中国南方航空・中原航空・新疆航空・中国北方航空

空などを合併して設立された。

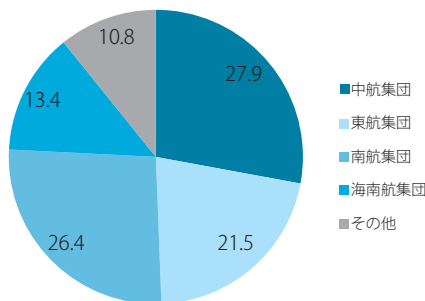
再編の狙いは、国際競争に耐えられる一定規模の航空キャリアの創出にあったが、注目すべきは、規模拡大と並んで経営基盤強化のために、各集団が貨物業務の拡大・強化を進めたことである。たとえば中航集団は、宅配を主業務とする民航快通有限责任公司的筆頭株主である。東航集団は、傘下に貨物輸送専業の中国貨運航空会社と飛行場外の輸送を担当する上海東方運航物流公司を擁している。同社はとくに重量五〇キロ以上の貨物を二四時間以内で三五の主要都市にドア・ツー・ドア配送できるネットワークを構築している。南航集団は、貨物運輸業務部が航空宅配、特殊貨物・普通貨物の物流サービスを提供している。表1に三大キャリアに属する航空貨物企業の概要をまとめた。

### ●貨運代理企業の現状

航空貨物の貨運代理企業（以下、航空フォワーダー）は大小九〇〇社あまりとされるが、本稿執筆時点でその全貌を知りうる統計や資料は得られない。したがって全体状況を分析することはできないが、出自別に四つのタイプが存在すると考えられる。

第一は、政府部門を含む大型物流企業の航空貨物部門（子会社含む）である。中国郵政のEMS、鉄道部所属の中鉄快運、中航集団の子会社の民航快通などであり、大型物流企業の航空部門である中外運空運發展有限公司もここに分

図1 2014年の各航空集団公司延べ運輸量シェア(%)



(出所) 中国民用航空局「2014年民航行業發展統計公報」。

表1 3大航空貨物企業の概要 (2015～16年の現況)

企業名	所属グループ 資本金	保有機	運行路線 <sup>(注)</sup>
中国国際航空貨物	中航集団 32.35 億元	B747-400F 3機 B757-200F 4機 B777F 6機	上海ベース：フランクフルト、アムステルダム、ニューヨーク、ロサンゼルス、ダラス、東京、大阪、台北、成都、重慶
中国貨物航空	東航集団 9.5 億元	B777F 6機 B747-400F 4機 B757-200F 1機	上海ベース：シカゴ、ロサンゼルス、サンフランシスコ、ダラス、パリ、コペンハーゲン、ルクセンブルク、東京、大阪、ソウル、シンガポール、バンコク、香港
南方航空貨物運送	南航集団 資本金不明	B747-400F 2機 B777F 12機 A300-600 1機	上海・広州ベース：アムステルダム、ウィーン、フランクフルト、ロサンゼルス、シカゴ、バンクーバー

(注) ベリー（旅客機の貨物スペース）利用を除く貨物専用路線。  
(出所) 各種報道より筆者作成。

類される。  
第二は、独立系物流企業の航空貨物部門である。ここに属するのは民営企業である。たとえば大田集団の航空貨物会社や、後述する宅配業に依拠しつつ急成長してき

た順豊快運、宅急送、申通快運などの企業である。

第三は、第二のタイプのうち航空貨物に特化した企業である。中国では航空貨物に限らず、鉄道貨物にせよ水運貨物にせよ、それぞれのモードの終端からユーザーに至る部分の発展が遅れており、この部分を担う企業が発展している。具体的には空港からユーザーまで（またその逆）をトラック輸送でつなぐ企業が多い。

そして第四は、外資系インテグレーター（FedEx (Federal Express) 社、UPS (United Parcel Service) 社、DPDHL (Deutsche Post DHL) 社）である。彼らの主戦場は国際エクスプレス市場であるが、各社がアジア太平洋地域のハブに指定している香港・中国の空港がいまや世界屈指の空港に成長していることが示すように、中国関連の貨物の重要性が高まり続けている。

航空フォワーダーの発展にとって最大の問題は、航空キャリアのほとんどが国有企業で、特定のフォワーダーがキャリアの荷物スペースをコントロールしており、他企業が事実上参入できないことだ。このため、他企業は彼ら特定のフ

ォワーダーに業務委託（中国語…転包）するしかない。

### ●物流企業への規制

くわえて、航空フォワーダーは以下のように分類管理されている。一類…国際線、香港・マカオ・台湾地区線の代理業務可能。自社倉庫を所有可能。二類…国内線の代理業務可能。三類・四類…北京・上海などの中枢地区をのぞく国内線での代理業務可能。

一類のライセンスは事実上限られた企業にのみ許されており、国内航空キャリアを使って国際航空輸送を行うためには、これら一類企業に委託するしかない。しかもこの分野には独特な慣習（中国語…潜規則）があり、個別キャリアと直接にビジネスできる企業は限定されている。それ以外の企業は、キャリアと結びついた企業に荷物を委託して輸送してもらい、到着後再び荷物を受け取る必要がある。何よりも問題なのは、輸送途中の荷物の管理やフォロワーができないことである。ある調査によると、こうして何重にも委託される荷物の比率は航空貨物の七〇％に達しているという。

フォワーダーが発展する余地が非常に限られているのも問題だ。一定規模に達した後で自前の輸送部門を持つには、中古の飛行機を購入するか、リース利用するしかないのが現状である。こうした規制は業界の発展への大きな足かせとなっており、それは、次にみる航空宅配（中国語…快通）輸送においても同様である。

### ●航空宅配サービスの急発展

近年における宅配業の急発展には目を見張るものがある。二〇一一年以降の成長はさらに加速しており、二〇一四年の取扱件数は一三九・七億件（対前年比五二・五％増）と世界第一位になった。急成長の背景にあるのは、ネット直販企業の存在である。中国では流通業の近代化が遅れていることもあって、多くの消費者がネット経由の購買を選択することが知られているが、商品情報を適切に消費者に届け購買活動に結び付けるには、商品提供企業と消費者に信頼される注文・支払いシステムを構築し、かつ商品を効率的に配送するネットワークが必要である。こうしたサービスを提供することで急成長したのがアリババや京東な

どのネット直販企業であり、航空キャリアからみると彼らは一種のフォワーダーとしてこの新しい市場を開拓したことになる。

ネット直販企業は、消費者へのアピール力が優れており、今では風物詩となった感すらある「独身者の日」（十一月一日）を仕掛けたのは彼ら（嚆矢はアリババ）である。この日に買い物をする

大幅値引きが享受できるので、消費者たちは注文受付開始を待ちかねたかのように集中的発注を行う。二〇一五年の同日には、アリババだけで九一二億元（約一兆七六二〇億円）を売り上げたとき、商品の配達のために一〇〇万人の宅配要員、一〇〇余機の航空機が配送に従事したと報じられた。そして、冒頭で述べたように、こうした熱狂は一過性に終わらずに、着実に宅配需要を生み出している。

一方、航空キャリアが直接参入しているのが、生鮮食品の宅配サービス分野である。生鮮食品は輸送スピードへの要求が強く、輸送料金を高めに設定できることから航空キャリアの側も参入に熱心であった。ただし、大手キャリア企業にしてもネットショッピングのノウハウを一から獲得することは

容易ではない。とくに生鮮食品の場合、コールドチェーンの構築や顧客の手元に届く「最後の一マイル」の管理が難しい。今後は、自前のネットを構築しながらもそれと並行して既存ネットショッピング網に加盟する方式が主流になると予想される。

### ●航空宅配サービスの課題

宅配業の幹線輸送におけるここ数年のモード別比率は、自動車が七〇～七五%、航空が二五～二九%、鉄道は一%弱である。航空貨物全体が伸び悩みの傾向をみせるなかで、航空宅配便は新しい成長点として期待されてもいる。ただし、航空宅配業の今後の発展のためにはいくつかのネックを克服していく必要がある。

第一に、旅客機の荷物スペースが宅配需要を満たすには不足している。旅客機のスケジュール配分比率は、午前便二二・午後便五二・夜便二八で、貨物便は一般に午前〇～六時の時間帯となっており、日中に集荷して夜に発送する宅配の輸送需要に対応できていない。既述のように外資系インテグレーターは、ハブ空港と決めた空港のトランジット機能を強化すること

でネック解消を図っている。第二には、貨物専用機が絶対的に不足している。国内企業による所有は二〇一一年に九一機と FedEx 社の六分の一に満たなかった。この点については、民営宅配企業が自社機を増強して対応していることが注目される。たとえば順豊は、二〇一三年現在、貨物専用機の B757 を八機、B737 を六機保有し、国有企業に比肩する規模となっている。第三には、飛行場の貨物スペースの配置・設備がシテム化されていない。第四には、既述のように、フォワーダーはキャリア企業と直接交渉ができず、何段階もの委託を要するため、ユーザーの要望に応じたきめ細かなサービス提供は不可能である。

### ●行政の現状と課題

民間航空行政の基本法は『中華人民共和国民間航空法』（一九九五年制定、二〇〇九年と二〇一五年に改定）であるが、近年における航空行政の基本的方向性を理解する上では、『國務院の民間航空業発展促進に関する若干の意見』（二〇一二年）、『國務院弁公庁の民間航空業発展重点工作方案の印刷発行に関する通知』（二〇

一三年）が重要である。前者では、行政目標一〇項目があげられている。

- (1) 空港の長期計画と建設の強化
- (2) 国内航空路線ネットワークの合理的配置
- (3) 汎用航空の発展
- (4) 国際航空市場での競争力強化
- (5) 輸送サービスの質の向上
- (6) 航空安全水準の向上
- (7) 近代的航空管制システム建設の加速
- (8) 環境親和的で CO2 低排出の航空輸送の構築
- (9) 国産民用航空機製造の積極的支援
- (10) 航空周辺産業の発展推進

後者では、これらの目標を実現するための分業実施体制が明文化されている。たとえば「四・国際的航空競争力増強」に責任を負う官庁としては、民用航空局（具体的政策項目は、国際的航空運輸開放政策の研究、取りまとめや航空路線の設定）、国有資産監督管理委員会（同、企業の育成、競争力強化）、公安部、税関総署、財政部、国家質量監督検疫総局、などの関連する諸官庁が指定されている。こうした政策文書の内容からうかがえるように、航空行政のス



キームは次第に規範化されつつある。

なお、直近における発展計画は、『中国民用航空発展第一二個五年規劃』（二〇一〇―一五年）に示されているが、このうち貨物輸送の発展施策は次のとおりである。

第一は、M&A やリストラにより国際競争力を有する貨物輸送企業を作りだすことである。これは政策当局が一貫して有する問題意識であり、二〇一五年六月にも三大キャリア統合の動きが報じられた。実現すれば、アジア最大の航空貨物会社となるが、その後事態は進展していない。そもそも三大キャリアの経営効率は悪く、単純に合併しても利益が上がる体質にならないとする見方もある。第二

には、単なる貨物輸送から空運物流サービスへの進化が求められる。具体的には、鉄道・道路輸送・水運など他の輸送モードと連携し、航空会社自身も電子ネットワークを構築して他の物流企業と連結すること、航空宅配事業を発展させること、などである。第三には、航空貨物の国際的ハブ空港の建設。具体的には(1)環渤海地区：北京・天津を主として大連、青島、濟南、石家荘で補う、(2)長江デル

タ地区：上海を主として杭州、南京で補う、(3)珠江デルタ地区：広州を主とし深圳で補う、の三大ハブ体制である。第四には、上記以外に、瀋陽、アモイ、鄭州、武漢、成都、重慶、昆明、西安、ウルムチなどの空港に航空貨物ハブを建設し、国際航空路線と内陸航空路線を繋ぐことが目指される。

### ●航空周辺産業の育成

近年、航空周辺産業の育成が強調されるようになってきている。これは第一に、航空運輸需要をもたらす産業チェーンを育成しようとする発想に基づく。実際の需要予測を誤って無駄な空港が建設されてしまったり、逆に空港の手狭さが航空輸送そのものの発展を阻んだりした反省から来たものである。第二には、空港を擁する地方政府が空港を軸とした産業集積形成計画を立案する例が増えている。こちらは、港湾や鉄道など交通インフラに依拠して産業発展を図る発想に基づく。

航空周辺産業は、(1)航空運輸業そのもの、(2)航空物流業、(3)ハイテク製造業、(4)国際ビジネス展示業、(5)観光・レジャー産業などであるが、これら産業を都市発展計

画に組み込んだケースとしては天津市が有名である。同市はこれまでにエアバス三二〇の組み立て工場を手始めに関連する下流企業一〇〇社近くを誘致し、飛行機部品から航空機組み立て、修理、人員育成、飛行場設備製造などからなる産業チェーンを形成している。同市の二〇一二年の航空産業生産額は五〇〇億元（当時レートで約六三〇〇億円）に達している。このほか、(1)航空機製造業主導産業とする上海、瀋陽、ハルビン、西安、南昌。(2)IT製造業を主導産業とする重慶。(3)近代的農業（花卉栽培）を主導産業とする昆明、迪慶（雲南省）も成功例にあげられる。

### ●航空自由化への対応

最後に、航空自由化への対応に触れておきたい。中国はアメリカとの部分的航空自由化協定調印（二〇〇四年）以降、自由化措置を拡大してきており、日本との間でも二〇一二年には「航空自由化（オープンスカイ）協定」を締結するなど先進諸国との間で自由化を推進してきた。また、ASEAN など途上国との間でも自由化協定を締結している。後者について

は、二〇一〇年の「ASEAN・中国航空協定」調印以降、すでに第三の自由（航空機の登録国で積み込んだ貨客を積み降ろす権利）、第四の自由（航空機の登録国に向かう貨客を積み込む権利）が発効し、第五の自由（協定外の第三国に向かう貨客を積み込み、または第三国の領域からの貨客を積み降ろす権利）についても加盟国の署名が完了したと伝えられている。中国とASEANの間には、密度の高いサプライチェーンが形成されているだけに、ヒト、モノの流れをスムーズにする航空自由化の意義には大きいものがある。また、航空自由化で世界に開かれた航空路線は、今後とも継続される空港整備を通じて内陸部までを繋いでいく。こうした物流の改善は、最近喧伝されている「一帯一路」構想にもプラスの効果がある。航空自由化、空港インフラ整備、「一帯一路」構想の三者があいまって内陸部と中央アジア・コーカサス諸国との経済交流を促進していくことが期待される。

（おおいし やすお／アジア経済研究所 新領域研究センター）