

## 競争激化する東アジアの国際ハブ空港

小島末夫

### 特集／東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題

高い経済成長が続く東アジアの貨物市場をめぐるシェア争いが、一段と激しさを増してきた。とりわけ旅客も含む航空需要が右肩上がりの同地域では、中国を最大の牽引役として航空輸送の目覚ましい拡大ぶりが目立っている。それに伴い二〇世紀末頃から各地で大型国際空港が相次いで誕生しており、いずれも同地域における貨物の中継基地として物流拠点（ハブ）の獲得が主な狙いである。

本稿では、このように高まる東アジアの航空貨物輸送の最新動向および国際空港のインフラ整備について概観し、併せて欧米大手物流企業の対中戦略と今後の日本の果たすべき役割などについても検討する。

#### ●急増するアジアの航空貨物輸送

まず世界の航空貨物の荷動きから見ていくと、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ているのが大きな特徴である。一九九〇年に北米地域の輸送量、一九九三年には欧州地域のそれをも上回った。二〇〇五年現在ではアジア太平洋地域の割合は最高の三五・一％まで増加

し、航空貨物輸送の分野でも同地域の中核を担う東アジアが世界で最も重要な市場となっている。

さらに国際航空運送協会（IATA）加盟航空会社の地域間輸送実績（国際線）については、アジアと北米間の航空貨物輸送量（三〇九億トンキロ）が、二〇〇五年にIATA合計の四分の一を占めてトップであった。また、同年に太平洋路線の航空貨物市場では三二〇万トンを記録し、日本と中国の順位が逆転するに至った。すなわち、中国が三分の一に近い三二・七％（一九九五年時点は二〇・九％）のシェアで最大の市場へと浮上したのに対して、日本は大きくシェアを下げた第二位の二三・七％（同三四・八％）にまで落ち込んだ。それに次ぐのがアジアと欧州間を結ぶ路線の航空輸送であり、IATA合計に占める構成比は二四・三％に上っている。なお、東アジアのもう一つの特徴は、欧米地域と異なり国際貨物の比率が八五％（残り一五％は国内貨物）と非常に高い点である。

一方、ボーイング社の予測によると、二〇〇五年から二〇二五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、中位推定で六・一％と見込まれている。これに対して、世界平均の伸びを上回った地域は、伸び率の高い順に挙げると中国国内（二〇・八％）、アジア域内（中国や日本の国内市場を除く。八・六％）、アジアと北米、欧州とアジア、欧州と南アジア間である。つまり、向こう二〇年間にわたって引き続きアジア関連の国際航空貨物需要が、特に中国を中心に拡大していくと想定され、世界のモノの流れをリードする趨勢にあることが読みとれる。

#### ●発展著しい中国の空輸市場

東アジアの国（地域）別に航空貨物総輸送量（国際線と国内線合計の定期輸送）の推移をみると、一九七〇年代以降順調に増加傾向を辿ってきた中で、一九九〇年代に入ると変動が生じ、各国の間に伸びのばらつきが目立つようになった。日本の輸送量は、今日でも依然として同地域でトップの座にあるものの、一九九〇年代後半から低い伸びに止まっている。そうした半面、香港、シンガポール、韓国というNIEsや

表1 世界の国際・国内貨物取扱量上位空港

順位	都市名	空港名	2006年積込積卸貨物	
			万トン	増減率(%)
1	(1) メンフィス(米)	メンフィス	369	2.6
2	(2) 香港	チェクラブコク	361	5.1
3	(3) アンカレッジ(米)	アンカレッジ	269	5.4
4	(5) 仁川	仁川	234	8.7
5	(4) 成田	成田	228	△3.9
6	(9) 上海	浦東	217	16.8
9	(11) ルイビル(米)	スタンディフォード	198	9.2
10	(10) シンガポール	チャンギ	193	4.2
13	(13) 台北	桃園(旧中正)	170	△0.4
19	(19) バンコク	ドンムアン	118	3.6
20	(24) 北京	首都	103	31.6
23	(22) 大阪	関西	84	△3.2
24	(23) 東京	羽田	84	4.8
25	(26) 広州	新白雲	82	9.9
30	(-) クアラルンプール	セパン	68	3.2

(出所) Airports International 2006年10月号、2007年9月号より筆者作成。

(注) かつこの順位については2005年実績値に基づく。

中国などが伸びを急増させており、日本との差を急速に縮めつつある。

なかでも特筆されるのは、「民間航空強国」を目指して邁進中の中国が、他国と比べ断トツの伸びを示し圧倒していることである。この結果、輸出货量だけで捉えた航空貨物輸出国ランキングでは、中国が二〇〇五年に米国を抜き第一位となり、翌二〇〇六年も同様に首位を保ち輸出货量は三五四万トンに達した。だが輸出入双方からみた場合、恒常的に中国からの輸出货量が輸入量の二〜三倍多いという極めて不均衡な状態が続く構造にある。それ故に、中国発の航空貨物便がほぼ満載されているのに対し、中国向けのそれについては空スペースが目立つ、いわゆる「片荷現象」の慢性化が大問題といえる。ちなみに、中国民用航空総局(CAAC)の報告によると、現行の第一次五カ年計画の最終年に当たる二〇一〇年までに貨物・郵便輸送量を六〇〇万トンの水準に向上させるというのが設定目標である。

ところで、国際空港評議会(ACI)が発表した二〇〇六年の航空貨物取扱量に基づく世界の空港別上位一〇傑の中には、表1のとおり東アジアの大都市圏にある国際空港が合計五カ所と半分もランクインしている。トップは前年と同じくフェデックスのスーパーハブメンフィス(米テネシー州)が占め、三六九万トンを記録した。次いで二位が香港、三位がアンカレッジと続

くのも前年のままであった。ここで最も注目されるのは、世界の主要空港に占める順位を近年大きく押し上げてきている上海の状況である。二〇一〇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上海浦東空港の地位は、二〇〇四年時点の一四位から、二〇〇五年にベスト一〇圏内に入る九位、そして二〇〇六年には遂に六位(貨物取扱量は二二七万トン)へと短期間で一挙に急伸した。また最も伸びが高いのは五輪を控えた北京首都空港で、実に前年より三一・六%も増加した。

### ●相次ぐ大型ハブ空港の開設

こうして国際航空貨物輸送の大幅な拡大に伴い、東アジアではいま急ピッチで航空インフラの整備が進んでいる。具体的には受け皿としての大規模な空港の新設や増設が一九九〇年代後半から相次いで行われており、その内容を見ると、いずれも一〇〇〇ヘクタール以上の敷地面積と複数の三三〇〇メートル級滑走路を配したものであることが分かる。加えて、年間旅客数二〇〇〇万人以上に対応できるような旅客ターミナルを建設すると共に、新たな拡張工事計画も次々と実行に移されている(表2)。

東アジアの主要な空港を比較すると、概ね以下のような特徴を指摘できよう。

①香港や韓国の新国際空港。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ため、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。新空港の完成によって、既存の空港はそれぞれ閉鎖ないし縮小。

②シンガポールや台湾の国際空港。既存の空港施設の拡張および機能向上という形で更なる整備を継続進行中。

③中国(上海、広州)やタイ(バンコク)の新国際空港。同じく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。新空港の完成後、既存の空港から運営を移管。ただし、上海では、国内線の運航が既存の虹橋空港で引き続き実施(二〇〇七年九月末からは羽田空港との間で国際チャーター便も就航)。

各国が大規模な国際空港の開設を急いで進めている背景には、航空貨物量の増大により既存施設では十分に対応しきれなくなつただけではなく、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する政府の強い前向きな姿勢が感じられる。このため、東アジアの周辺各国(地域)では、航空路の拡充に力を一層注ぐと共に、ハブ空港としての地位を確立すべく激しい競争を展開中である。各空港間で貨物・旅客の争奪戦が始まっており、欧米の航空輸送会社も巻き込んだ本格的な競争時代に突入している。

### ●欧米大手物流企業の対中戦略

東アジアの中で特に中国の航空貨物市場が今後とも急増すると見込まれることから、

表2 アジア主要国際空港の概要と今後の拡張計画

開港年	国際空港名	敷地面積 (ha)	滑走路の長さ和本数 (m)	年間輸送実績 (2005年)			今後の計画等
				航空機発着回数 (万回)	航空旅客数 (出発+到着)(万人)	航空総貨物量 (万トン)	
1958	北京首都	1,199	3,800 × 60 × 1 3,200 × 50 × 1	34.2	4,100	78	第3滑走路 (3,800m)・第3ターミナルビルを2007年末までに整備予定。
1978	成田	940 (1,084)	4,000 × 60 × 1 2,180 × 60 × 1 (3本)	19.0	3,145	224	2009年度中に現在の暫定平行滑走路を2,500mに延長予定。
1979	台北桃園	1,223	3,660 × 60 × 1 3,350 × 60 × 1 2,752 × 45 × 1 (補助)	15.3 (20.0)	2,170 (2,900)	169 (140)	中長期計画として第3・第4旅客ターミナルおよび第3滑走路の建設計画あり。
1981	シンガポール・チャンギ	1,663	4,000 × 60 × 2 (3本)	20.8 (34.0)	3,243 (6,400)	183 (1,027)	第3ターミナルビルを建設中で2008年に供用開始。長期計画として第3滑走路の建設計画あり。
1994	大阪関西	511 (1,380)	3,500 × 60 × 1 4,000 × 60 × 1 (3本)	11.1	1,630	84	第2期空港拡張を完了。
1998	クアラルンプール・セパン	3,000 (10,000)	4,000 × 60 × 2 (5本)	18.3	2,321 (10,000)	65	2008年までに拡張工事の完了予定。
1998	香港チェクラブコク	1,255	3,800 × 60 × 2	27.3 (37.6)	4,027 (8,700)	343 (890)	3本目の滑走路建設の方針で工期は約10年。
1999	上海浦東	1,252 (3,200)	4,000 × 60 × 1 3,800 × 60 × 1 (4本)	20.5 (32.0)	2,372 (7,000)	184 (500)	3本目の滑走路 (3,400m) を2008年までに整備予定。
2001	仁川	1,174 (4,744)	3,750 × 60 × 2 (4本)	16.4 (53.0)	2,622 (10,000)	212 (700)	第3滑走路 (4,000m) を2008年までに、第4滑走路 (4,000m) を2010年までに整備予定。
2004	広州新白雲	1,460	3,800 × 60 × 1 3,600 × 60 × 1 (3本)	21.1	2,356	73	2010年のアジア大会開催 (広州市) までに第3滑走路の建設完了と地下鉄の整備・開業予定。
2006	バンコク・スワンナプーム	3,200	4,000 × 60 × 1 3,700 × 60 × 1 (4本)	28.5	3,899	113	アクセス鉄道を整備中で2008年に開業予定。向こう3～5年後に拡張工事の開始を計画。

(出所) 関西空港調査会『エアポートハンドブック2007』224～231、238～239ページより筆者作成。

(注) (1)かっこ内の数字は全体計画および最終段階における計画処理能力を表す。ただし、シンガポールと台北については現行の処理能力。

(2)タイの年間輸送実績についてはドンムアン空港のもの。

欧米の三大インテグレーターと呼ばれるドイツのDHL、米国のフェデックス、UPSは、同市場を新たな成長分野として戦略的に重視し攻勢を一段と強めている。これら小口貨物輸送の主要な担い手たる国際物流大手は、いずれも中国内における拠点設置とネットワーク拡充の動きを加速させており、同計画の進展に世界の関心が高まっているところである。

三社のうち最初に中国進出を果たしたのは、ドイツポスト傘下のDHLであった。一九八〇年に中国対外貿易運輸(集団)総公司(シノトランス)との間で代理店契約を締結したことに始まる。次にフェデックスは、一九八四年に中国へのエクスプレス(国際宅配便)業務を開始した。その後一九八八年には、UPSがDHLと同様、シノトランスとの代理店契約を通じ中国市場への足がかりを得たのであった(表3)。

さらに中国側パートナーと合弁会社をそれぞれ設立し、出資規制枠の緩和・撤廃につれて中方持株の買収・買入れなどが段階的に実施された。そして中国市場の開拓が本格的に行われ始めるようになった二一世紀に入ると、各社ともいよいよ中国内のエクスプレス・サービス事業にも参入するに及んでいる。

このような情勢の下で、中国とリンクした国際貨物輸送の飛躍的な増大にうまく対応しようとして着手されたのがハブ基地の建設である。まずDHLは二〇〇四年八月、香

港空港近くにアジア太平洋地区の貨物輸送の集配を二四時間体制で取り扱う大規模な物流拠点を一億ドル投入して整備した。ただ、同地での急速な事業拡大を受けて一億一〇〇〇万ドルの追加投資を行い二〇〇七年末で完了する計画が新たに発表され、施設面積は三万五〇〇〇平方メートルに拡充名称も「セントラル・アジア・スーパーハブ」(CAS)に格上げされることとなった。

DHLの方針としては、急成長を遂げる中国だけを優先するのではなく、アジア全体の貨物輸送のネットワークをカバーするために、香港重点型の投資が考えられているようだ。

他方、米国の二社は、二〇〇四年七月に調印された米中航空協定で貨物・旅客便の輸送枠が一挙に拡大したことにより、中国市場への進出を積極的に強化し、米中間の輸送力の大幅な拡充を図ってきている。そのうちフェデックスは、世界的規模で展開する国際航空貨物のグローバル・ネットワークの一つとして目下、フィリピンのスービック湾にある拠点を中国南部の広州へ移転させることを正式決定した。同社は広州の新白雲国際空港を新たなアジア太平洋地区の物流拠点と位置づけ、大規模なハブ基地を設置する計画(総投資額四億五〇〇〇万ドルのうち、ソフト面で一億五〇〇〇万ドルを投資)である。既に二〇〇六年一月に着工済みで、二〇〇八年二月には供用開始の予定。またライバルのUPSは、上

表3 欧米三大インテグレーターへの対中進出状況

	DHL (ドイツ)	フェデックス (米国)	UPS (米国)
対中進出年	1980年、シノトランスと貨物運送の代理店契約を締結。	1984年、中国でエクスプレス業務を開始。	1988年、シノトランスと代理店契約を締結。
統括本部および国内拠点数	北京 拠点：52 → 72 サービスセンター：163カ所 サービス対象都市数：318	香港：アジア太平洋地域 上海：中国地区本部 拠点：58 サービスセンター：126カ所 サービス対象都市数：200以上	上海 ロジスティクス・センター：75カ所 サービス対象都市数：200以上
中国市場開拓戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>1986年12月、シノトランスと折半出資の合弁会社を北京に設立。</li> <li>2003年12月、シノトランスに出資し5,700万ドルで同社のH株株式(5%)を取得。</li> <li>2006年8月、上海・浦東国際空港のゲートウェイ拡張工事を完了。</li> <li>2007年、2,400万ドル投資して北京に現地合弁会社DHLシノトランスの新社ビルを建設。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1999年11月、天津の大田集団有限公司と提携し、折半出資の合弁会社を設立。</li> <li>2001年7月、上海浦東国際空港に中国国内最大規模のエクスプレス・センターを開業。</li> <li>2002年9月、中国の顧客向けにマネーバック・ギャランティ制度を開始。</li> <li>2006年2月、中国側大田集団の持ち株50%と同グループの中国国内エクスプレス・ネットワークの買収(約4億ドル)で両者合意。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1996年、シノトランスと合弁会社を北京に設立。</li> <li>2004年12月、シノトランスとの合弁会社を買収。</li> <li>2005年、シノトランスに1億ドル支払い、同エクスプレス業務(23都市)を取得。</li> <li>※2008年北京オリンピックの公式スポンサー。</li> </ul>
中国国内サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>2004年、外資として初めて中国国内郵便サービス事業(小包、貨物)を開始。</li> <li>2007年1月、中国国内17都市に対する航空フォワーディング業務を開始。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2007年3月、中国国内で翌営業日配達エクスプレス・サービスの開始発表。</li> <li>2007年6月、ボーイング737型3機所有の中国民航航空会社奥凱航空と提携し、杭州蕭山国際空港を拠点に上記サービスを開始。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2006年9月、国内エクスプレス・サービスを開始。</li> <li>2008年8月、中国の貨物航空会社である揚子江快運航空有限公司との独占的提携で、中国国内拠点とのサービスを接続させる計画。</li> </ul>
投資計画	2003年10月、中国投資5ヵ年計画(2004~08年)を発表。 総投資額は2億7,300万ドル。	5億ドル。 廣州新白雲国際空港の貨物用施設向け。	過去5年以上にわたり約6億ドル。 2005/2006年で5億ドル。上海浦東国際空港向け。
ハブ建設	<ul style="list-style-type: none"> <li>2004年8月、1億ドル投資して航空貨物処理施設(1万8,200㎡)を建設。</li> <li>その後、2013年完成予定のフェーズ3を前倒しして2007年末までに完了する計画を発表。1億1,000万ドルを追加投資し、同施設面積を3万5,000㎡に拡充、名称をセントラル・アジア・スーパーハブ(CAS)に格上げ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スービック湾→廣州</li> <li>2005年7月、アジア太平洋ハブをフィリピンから廣州新白雲国際空港に全面移転することで中国側と正式調印(1億5,000万ドルを投資、総床面積は8万2,000㎡)。</li> <li>2006年1月に着工、2008年末に稼働予定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スービック湾→上海</li> <li>2007年4月、上海浦東国際空港に航空貨物ハブを建設する計画で上海空港集団と調印(総面積は9万6,000㎡)。</li> <li>2007年8月に着工、2008年8月には開業予定。</li> </ul>
(参考) 貨物機数(チャーターを含む) サービス取扱国・地域	400機以上 220以上	671機(保有分のみ) 220以上	607機 200以上

(出所) 各種資料をもとに筆者作成。

海に新たな大型航空貨物ハブを建設する計画で、その第一期工事が二〇〇七年八月にスタートしており、一年後の二〇〇八年八月頃には完工、開業の見通しである。上海を選択した理由としては、投資環境が良好で、インフラ整備が進んでいることなどが挙げられている。この点に関してフェデックスでは、上海を拠点とするには地理的に北過ぎて、廣州の方が製造現場にも近くハブ建設にむしろ適しているとの異なった結論に達したとされる。まさしく三者三様の考え方のもとに對中事業の展開が正念場を迎えようとしており、その動向から目が離せない状況にある。

### ●日本のアジアゲートウェイ構想

以上で見たように、アジアのダイナミックな経済成長を主因として、陸海空を問わず大変旺盛な貨物需要から国際物流量が格段に上昇している。そのような中であって、我が国の現状はどうかと言え、東アジア諸国に比べ政策面で対応の遅れが目立つ感はない。空港、港湾における物流や人流の日本離れが加速しているとの指摘すら聞かれる。

こうした状況に鑑み、日本政府は二〇〇七年五月に「アジア・ゲートウェイ構想」をまとめ発表した。同構想の内容を見ると、航空分野に限定した場合、「航空ネットワークの充実、日本がアジアと世界のゲートウェイとなっていく上で必須条件であり、

スピード感を持って『航空自由化(アジア・オープンスカイ)』の推進など、政策の大きな転換を図っていくことが重要だ」と謳われている。

確かに、我が国にとっては、自国の空港をアジアの拠点にしようと航空自由化政策を推進しアジア路線網を拡大していくことが基本方針である。とはいえ、二〇〇七年一〇月に行われた日本と香港との航空交渉において、便数制限の撤廃など航空自由化の面では結局、双方の溝が埋まらず合意できなかった。本事例が端的に示しているように、外国から自由化の要望が強い首都圏空港の発着枠が満杯のままでは、その実現は極めて難しいと言わざるをえない。なぜならば、羽田空港に新滑走路が完成し、成田空港の滑走路も延長される二〇一〇年までは、両空港の新規路線は容易に認められない状態が続くことになるからである。

従って、我が国の課題としては、従来から存在する諸規制の見直しを断固図り、首都圏空港の一体的な活用を早期に進めながら、空港処理能力の更なる向上と航空輸送サービスの多様化に対する迅速な対応を目指すことなどが、大いに求められている。アジアの中で日本の地位を高めるためにも、正にアジア全体を見据えた広域物流の活性化に注力していく強い姿勢が今こそ問われていると言えよう。

(こじま すえお/国士舘大学二一世紀アジア学部教授)