

第3章

香港における航空貨物輸送の発展と政策分析

鄔 躍

はじめに

中華人民共和国香港特別行政区（Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China——以下、香港）は香港島、九龍半島、新界内陸地区と大小262の島嶼（離島）からなる。香港の管轄総面積は2754.96平方キロメートルであり、このうち陸地面積は1104.32平方キロメートル、海洋面積は1650.64平方キロメートルとなっている。

香港は中国華南地方珠江河口の東にあり、北は深圳河を隔てて広東省深圳市と接し、南は南シナ海に面し、西には海を隔てて61キロメートル先にはマカオを望み、そして上海までの距離は1200キロメートルである。香港は非常に発達した国際都市であり、ニューヨーク、ロンドンに次ぐ世界第3の金融センターとして、この二大都市と並び称され、「東洋の真珠」、「美食天国」、「買い物天国」などの呼び名で、世界できわめて高い名声を得ている。香港はアジアの重要な金融、サービスおよび航空輸送の中心地であり、中国と西洋の文化が交わる場所である。香港は世界とアジア太平洋地区の航空輸送のハブであり、最も競争力をもつ都市のひとつである。

香港はアジアの要衝であり、世界的に重要な積替えセンターであり、複合一貫輸送の物流センターである。そのなかで、香港国際空港は世界最大

の航空貨物輸送のハブ空港であり、香港における航空輸送業の発展と向上に伴って、香港経済における役割がますます重要になっている。本章では香港国際空港とその航空貨物輸送の発展を変遷から説き起こし、香港における航空貨物輸送の現状と特徴を分析してまとめ、データから香港の航空貨物輸送における重要な地位と役割を明らかにする。また、香港の航空貨物輸送に関する政策とその影響とともに、中国大陸との相互作用の視点から、香港における航空貨物輸送が急速に発展し、現在の重要な地位を得るに至るまでの政策の影響を検討する。これらから、香港の航空貨物輸送における発展の重要な一面を明らかにする。

第1節 香港国際空港と航空貨物輸送の発展

1. 香港国際空港への移転と発展

香港国際空港（チェクラップコク国際空港——Chek Lap Kok Airport）と呼ばれる香港新空港は、中国広州省東南の小島（香港新界ランタオ島沖にあるチェクラップコク島）にあり、現在香港唯一の民間空港である。香港国際空港は1992年に着工し、6年後の1998年7月6日に正式に開港した。それにとともに、香港啓徳空港⁽¹⁾は閉鎖された。香港国際空港は面積12.5平方キロメートルで、北と南に長さ3800メートル、幅60メートルの滑走路2本を擁し、駐機場（エプロン）164、24時間全天候型空港である。香港国際空港は英国の航空サービスリサーチ会社であるスカイトラックス社（Skytrax）から最高位の5つ星空港と認定されるとともに、開港した1998年から現在までワールドエアポートアワードで1位を8回獲得している。また、これまで4度の中国最優秀空港との評価を受けるとともに、別の機関からは10期連続で世界最優秀空港に選出された。年間旅客輸送量は延べ4000万人を超えており、国際空港評議会（Airports Council International: ACI）から世界最優秀空港のひとつに認定されている。

また、香港国際空港には完全な貨物輸送施設があり、年間300万トンの貨

物処理が可能で、最終的には年間900万トンの処理が可能になる。これらの貨物輸送施設はすべて独占権またはフランチャイズ方法で第三者に運営権限が与えられている。現在空港には以下の2貨物輸送サービスがあり、それぞれの特色を明らかにする。

まず、第1貨物輸送サービスである。ここには、香港航空貨物ターミナル、アジア空運センター、DPDHL社（Deutsche Post DHL）の中央アジアハブセンター、航空郵便センターから構成される。香港航空貨物ターミナルでは空港の約半分の貨物を処理している。香港航空貨物ターミナル本部にある「スーパーターミナル1」（SuperTerminal 1）は敷地面積17万600平方メートルで、10億米ドルをかけて建設された。このターミナルでは、航空貨物はオートメーション化された航空コンテナ保管システムで制御され、世界最大の航空貨物の処理施設である。年間260万トンの貨物の受入れが可能であり、世界最大の航空貨物ターミナルである。そして、この「スーパーターミナル1」を運営しているのが、香港空運貨站有限公司（Hong Kong Air Cargo Terminals Limited: Hactl社）である。つぎに、アジア空運センターである。ここでは拡張後の第1航空貨物ターミナルおよび第2航空貨物ターミナルを含めると、年間150万トンの貨物を処理できる。より多くの航空貨物に対応できるように、現在第3航空貨物ターミナルを建設中である。

つづいてDPDHL社の中央アジアハブセンターである。このセンターは香港国際空港初の速達貨物専用ターミナルであり、小包は毎時20万個以上、書簡は毎時1万5000件以上を処理できる。

最後に、航空郵便センターである。このセンターは香港郵政（Hongkong Post）が運営しており、敷地は2ヘクタール、5億6600万香港ドルをかけて建設された。また、このセンターには先進的な郵便機械処理システムが設置され、郵便物の分類、包装、箱詰め、航空機への積み込みがすべて自動化されている。このセンターでは1日当たり70万件の郵便物を処理できる。

一方、第2貨物輸送サービスをみると、海運埠頭、空港空運センター、商貿港物流センターから構成される。この特徴をみると、海運埠頭は珠江海空連絡輸送有限公司によって24時間運営がされており、400メートルのコンテナバースを有している。また、年間貨物輸送は15万トンに達し、この

場所から多くの連絡輸送が可能なサービスを提供して珠江デルタ地区にある18港に接続している。

つぎに、空港空運センターである。敷地面積6ヘクタール、延べ床面積13万3000平方メートルの広さを誇り、貨物保管施設と物流サービスを提供している。最後に、商貿港物流センターである。このセンターは商貿港香港有限公司が運営している。敷地面積1.38ヘクタール、延べ床面積3万1400平方メートルであり、空港島の南商業区にあり、物流サービスを提供している（盛 1998）。

2. 香港における航空と航空貨物輸送の発展

1970年代まで香港における航空貨物輸送は各航空会社が自社運営していた。そのため業務が分散して処理能力が劣り、外部環境の影響を大きく受け、これに加えて航空輸送設備が老朽化し、管理体制も立ち後れていた。その結果、この時期における香港航空貨物輸送の成長は遅かった。このような航空貨物輸送の分散経営に対処するために、香港政府は専門の会社を設立することを決定し、航空貨物専用ターミナルをつくり、香港に出入りするすべての航空貨物を処理することとした。また香港に就航しているすべての航空会社に対して航空貨物の処理、保管、積卸、資料・文書処理などのサービスを全天候型の施設で提供することとした。この専門運営機関が航空貨物ターミナルを運営するために設立されたのが Hactl 社であった。

Hactl 社は1971年に設立され、1976年1月に正式にサービスを開始して以降、香港の航空貨物輸送は新しい発展の時代に入った（王徳生 1997）。この会社は政府監督の株式会社であり、設立当初の株式は太古航空有限公司（Swire Pacific Limited）（30%）、怡和太平洋（Jardine Matheson）（25%）、九龍倉（集團）有限公司（The Wharf (Holdings) Limited.）（12.5%）、和記黃埔集團（Hutchison Whampoa Limited）（12.5%）、中国航空集團（China National Aviation Holding Company）（10%）、キャセイパシフィック航空（国泰航空——Cathay Pacific Airways）（10%）の6社が保有していた⁽²⁾。Hactl 社は香港啓徳空港においてはふたつの航空貨物ターミナルを運営し、その施設の投資総

額は22億香港ドルで、貨物処理能力は年間150万トンに達した。

1980年代初頭には、香港の航空貨物輸送は急速に発展した。その要因のひとつは中国が改革開放政策を実行し、1980年から香港と中国本土の都市間でつぎつぎと路線が就航したことである。もうひとつの要因は1980年にキャセイパシフィック航空が香港＝ロンドン便の認可を得て就航し、ブリティッシュエアウェイズ (British Airways) による長期独占の時代が終わりを告げたことである。また、1984年と1986年には、Hactl社は1976年に運営を開始していた「1号貨物ターミナル」を拡張するための改装工事を実施した。これにより貨物ターミナルの年間輸送能力は75万トンに達した。これらの結果、香港航空事業は急速に発展し、旅客数と航空貨物取扱量の年間増加率はそれぞれ30%と34%に達した (王鐘強 1997)。

1990年代に入ってから、香港の民間航空業も一度不景気の影響を受けた。しかし、アジア太平洋地区全体が経済発展を続ける趨勢のもとで、香港の航空事業の成長速度は世界平均を上回った。また1996年には香港啓徳空港は重要な節目を迎えた。この年には国際線旅客数として2950万人を記録し、また世界各地からの航空貨物156万トン进行处理したのである。国際旅客輸送量では、世界で最も繁忙な空港の第3位に、また国際航空貨物の取扱量では世界最大となった。

この時期、香港の国際貿易センターおよびハブとしての地位を維持し、香港の航空貨物輸送をさらに発展させるために、Hactl社は1998年4月の香港啓徳空港の閉鎖と移転に合わせて、1991年にはチェクラップコク国際空港における新航空貨物輸送ターミナル (スーパーターミナル1) の工事を開始した。この航空貨物ターミナルは、以前の航空貨物ターミナルよりも先進的で効率のよい設計であった。この新航空貨物ターミナルには6階建ての一般貨物輸送ビル (延べ面積27万4000平方メートル) と2階建ての速達便センター (延べ面積4万6000平方メートル) があり、投資総額はすでに指摘しているように10億米ドルであった⁽³⁾。年間貨物処理能力は260万トンで、十分な拡張余力を残していた⁽⁴⁾。この新航空貨物ターミナルの利用によって、香港における航空貨物輸送の発展はさらに加速した。

21世紀に入り、2010年に香港国際空港の国内航空貨物と国際航空貨物の

合計貨物取扱量は初めて米国のメンフィス国際空港を抜き、香港国際空港は世界最大の航空貨物を取り扱う空港となった。また2015年における主要国際空港の貨物輸送量（速報値）をみると、香港国際空港の貨物輸送量は441.6万トンであり、世界最大の空港である。国際航空貨物に限定しても、香港国際空港は438万トンであり第2位のドバイ国際空港は250.6万トンとは大きな開きがある。

100社を越す世界の航空会社が、旅客便と貨物便を合わせて1日当たり約1100便を香港国際空港に就航しており、このうち1050便は旅客機と貨物専門機を定期便の形で中国本土45都市を含む世界の約180都市と往復している。このほか、毎週約350便の旅客便と貨物専門機の不定期便（チャーター便）が就航している。2015年には5333万人の旅客が利用し、航空貨物はすでに指摘しているように438万トンを取り扱った。

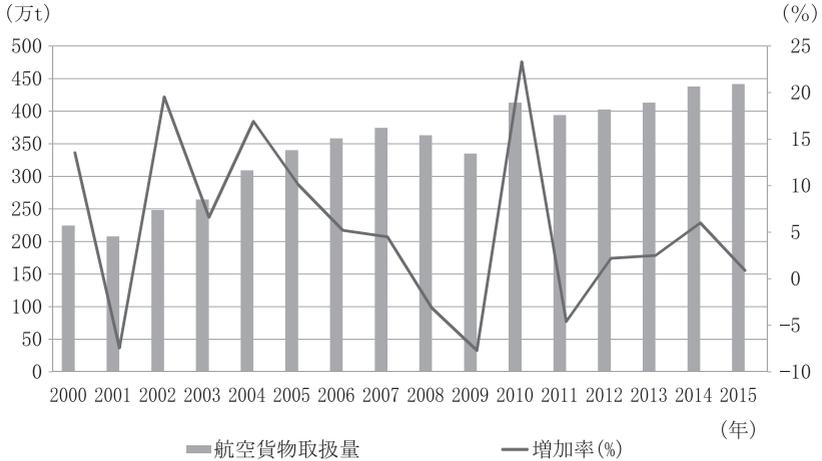
香港の航空貨物は速達貨物と重量型貨物のふたつに大きく分けられる。香港の航空貨物の40%以上は貨物専門機ではなく旅客機によって輸送されており、航空貨物輸送は輸送費用が比較的高く、輸送の管理が厳格であることから、緊急性のある文書や生鮮食品、高価な貨物など時間が重視される貨物を輸送することが多い。

3. 香港における航空貨物の現状

1998年から2015年における香港の航空貨物取扱量は年々増加する傾向にあり、平均増加率は4.8%、最大増加率は23.3%であった。この動きを示したのが図3-1である。このうち、2001年、2008年、2009年および2011年は世界金融危機などの影響を受け、香港の航空貨物輸送量がある程度減少した。減少率が最も大きかったのは2009年で、前年比で7.7%減少した。

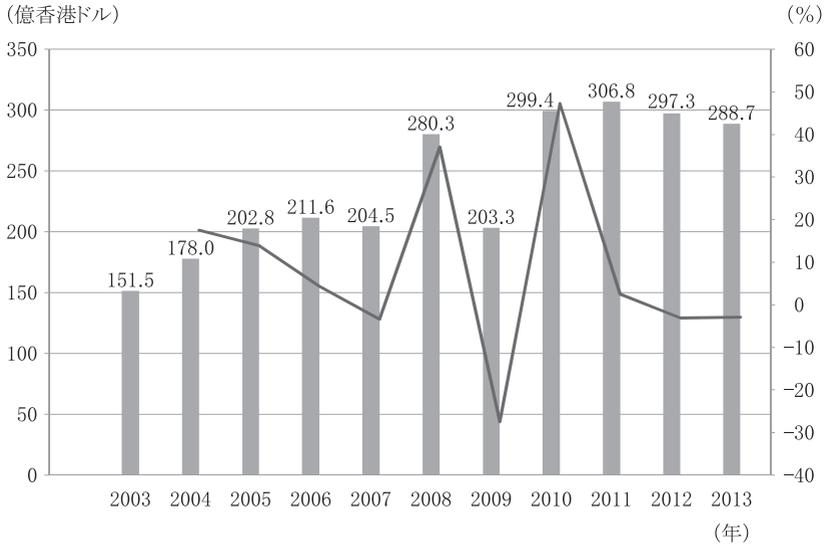
香港国際空港における航空貨物輸送収入は航空貨物の取扱いが増加したことにともない、全体として毎年増加する傾向にあり、2003年の151億5000万香港ドルから2013年には288億7000万香港ドルに増加し、この間平均増加率は8.6%であった。この期間における航空貨物輸送収入と増加率を示したのが図3-2である。この図から理解できるように、航空貨物取扱量の傾向と

図3-1 香港における航空貨物取扱量と対前年増加率（2000～2015年）



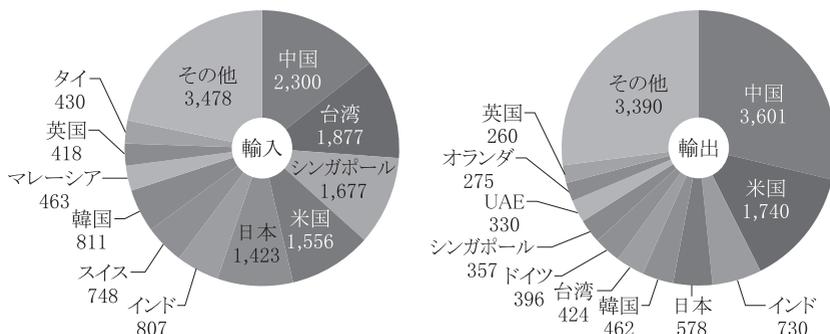
(出所) 香港特別行政区政府民航処ウェブサイト (http://www.cad.gov.hk/chinese/facts_statistics.html) より筆者作成。

図3-2 香港国際空港における航空貨物輸送収入と対前年増加率



(出所) 香港特別行政区政府統計処 (2004～2009)『運輸及有關服務按年統計調查報告』, 同 (2010～2014)『運輸・倉庫及速遞服務業的業務表現及營運特色的主要統計數字』より筆者作成。

図3-3 香港における主要国・地域からの航空貨物の取引額（2013年）
（単位：億香港ドル）



（出所） 香港貿發局経貿研究ウェブサイト「香港航空運輸概況」(<http://research.hktdc.com/tol>)より筆者作成。

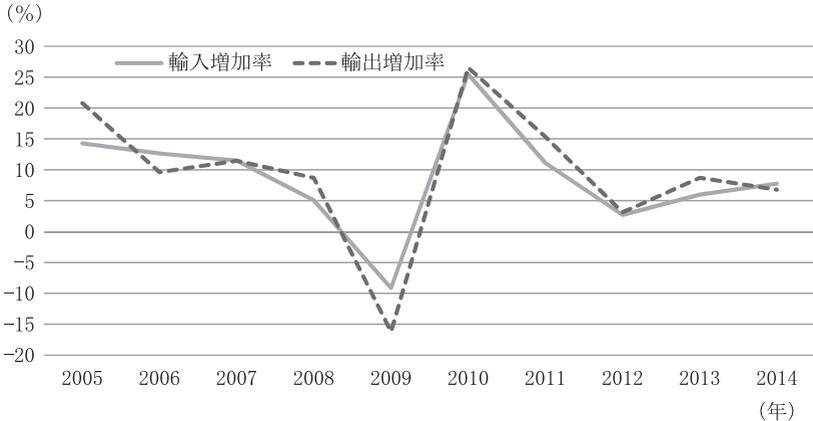
明らかに相関関係がある。

香港政府統計処が発行する2013年の統計データから、上位11カ国・地域との航空貨物取引額を示したのが図3-3である。このうち輸入貨物取引額をみると、上位11カ国・地域では全体の78.3%を占めている。内訳をみると、中国本土からは2300億香港ドルで1位、ついで台湾からは1877億香港ドル、シンガポール1677億香港ドル、米国1556億香港ドル、日本1423億香港ドルという順序になっている。これら5カ国・地域からの輸入航空貨物に占める割合は全体の55%であり、半分以上を占めている。一方、英国からは418億香港ドル、タイからは430億香港ドルであり、上位国・地域との差は大きい。

一方、輸出貨物取引額をみると、上位11カ国・地域は全輸出額の73%を占めた。上位3カ国は中国本土3601億香港ドル、米国1740億香港ドル、インド730億香港ドルである。これら上位3カ国以外の主要な航空貨物輸出相手国・地域への貨物輸送額はほぼ同じであり、平均385億香港ドルである。また図をみてわかるように、中国本土、米国、インドの3カ国を合わせた輸出貨物取引額が全体の49%を占めている。

また、外国貿易統計に基づいて、香港における過去10年間の航空貨物における輸入および輸出の平均増加率を示したのが、図3-4である。この10年間の航空貨物における輸入の平均増加率は8.7%であり、最も増加したのは

図3-4 香港の輸出入航空貨物の増加率（対前年比）



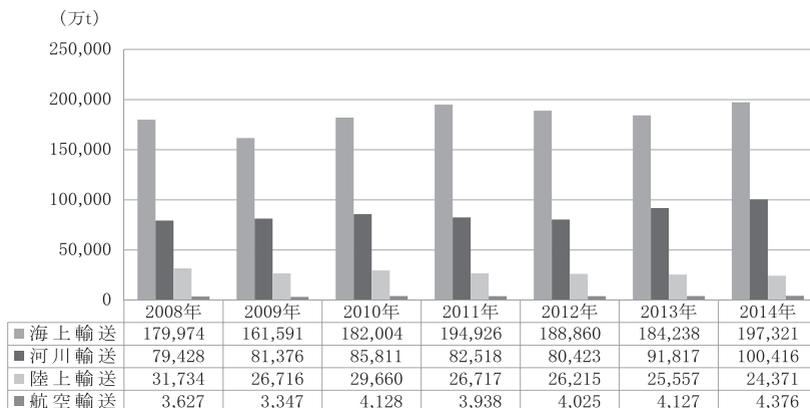
（出所） 香港特別行政区政府統計処ウェブサイト (<http://www.censtatd.gov.hk>) より筆者作成。

2010年の26.5%であった。一方、輸出では平均増加率は9.5%であり、最も増加したのは輸入同様2010年であり、26.5%であった。輸出、輸入とも2010年に最も増加率が高かったのは、リーマンショックに端を発する世界金融危機によって2009年に輸入が前年比で9.1%、輸出が16.2%それぞれ減少し、2010年に貿易が回復したことで大きく増加したのである。

4. 香港の航空貨物輸送の特徴

香港の貨物輸送方法は、おもに航空輸送、陸上輸送、河川輸送、および海上輸送の4種類あり、各輸送方法はその使い勝手に応じて香港でそれぞれ重要な地位を占めている。香港は海に面し、世界三大良港のひとつであるビクトリアハーバーがある。そのため、地理的な優位性から海上貨物輸送と河川貨物輸送が発達し、香港の貨物の大半は川と海から出入りしている。各輸送方法の貨物取扱量を示したのが図3-5である。2008年から2014年までの重量ベース平均でみると、海上輸送が貨物取扱量全体の61.1%、河川輸送が28.5%を占め、陸上輸送は9.1%を占める。これらが三大輸送である。一方、航空貨物取扱量は4輸送方法のなかで最も少なく、2011年から

図3-5 香港における輸送方法別輸出入貨物輸送量



(出所) 香港特別行政区政府統計処『香港統計月刊』2011年11月～2015年10月より筆者作成。

2014年の年間貨物取扱量に占める割合はわずか1.3%であった。

輸送方法別貨物取扱量の増加率(図3-6)から年別変動をみると、航空貨物輸送は貨物取扱量の変動が一番大きく、最も高い増加は2010年の前年比23.3%、最も低い増加は2009年の前年比マイナス7.7%であった。2009年はリーマンショック、2011年にはヨーロッパ債務危機といった世界経済に大きな影響があった年であり、これらの輸送方法のうち航空貨物輸送が外部環境の変化の影響を最も受けやすいことを物語っている。また、この期間の輸送別平均増加率をみると、河川貨物輸送が最も高く6.0%、海上貨物輸送は1.8%、陸上貨物輸送はマイナス5.1%であった。一方、航空貨物輸送は2.7%で2番目に増加率が高い結果となった。

つぎに、貨物輸送量で計算すると、航空貨物輸送はその特徴から長距離貨物輸送と高付加価値貨物において寄与度が非常に大きい。香港特別行政区政府統計処データを整理すると(図3-7)、香港の対外貿易のうち航空貨物で輸送された貿易金額は2008年の2兆750億香港ドルから2014年には3兆620億香港ドルに増えており、2009年の減少を除けば、国際航空貨物輸送の増加傾向は明らかである。また、各輸送方法を対外貿易貨物輸送額の割合で見ると、航空貨物輸送の対外貿易額比率は、2008年の35.5%から2014年には

図3-6 輸送方法別貨物輸送量の増加率

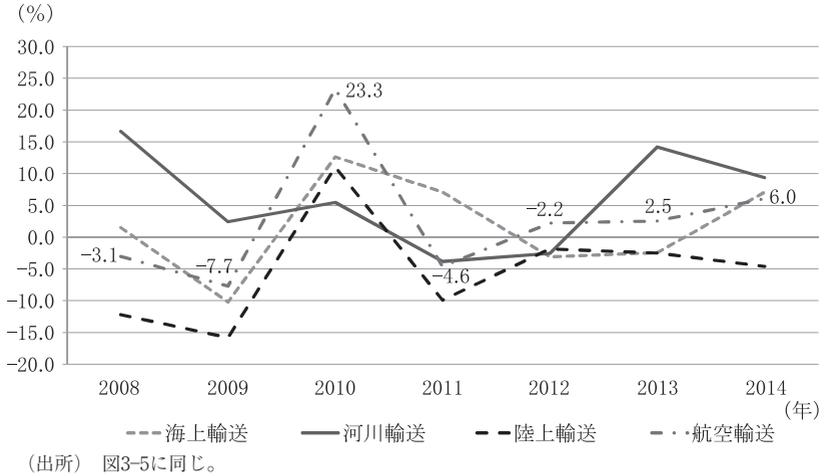
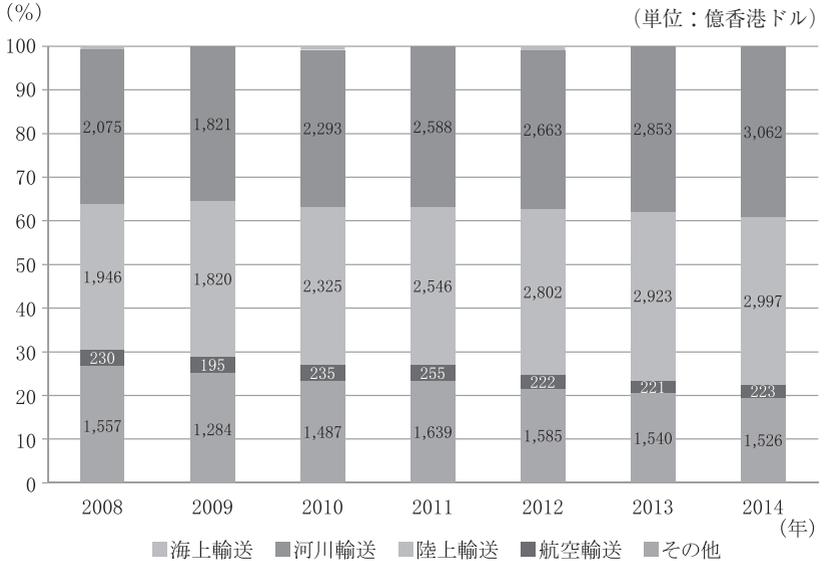


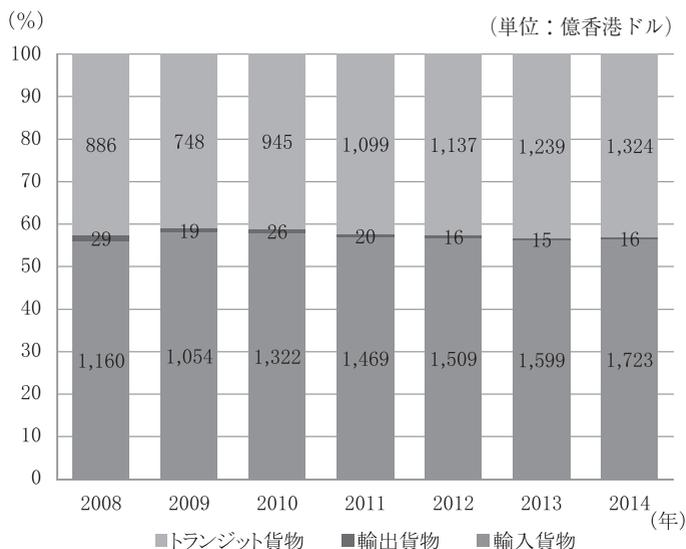
図3-7 輸送方法別対外貿易貨物輸送額と割合



38.8%にまで上昇しており、上昇傾向が顕著である。また、貿易金額でみた場合、航空輸送と陸上輸送の割合が非常に高い。航空貨物輸送の割合が高いことは、香港経済、とくに対外貿易において非常に重要な役割を果たしていることを示している。

一方、図3-8は航空貨物における輸入貨物、輸出貨物およびトランジット貨物の取引額とその割合を示したものである。図から明らかなように、香港の航空貨物輸送による輸入貨物とトランジット貨物の取引額は増加しており、それぞれ2008年には1兆1600億香港ドルと886億香港ドルであったが、2014年には1兆7230億香港ドル（2008年比 48.6%増）と1兆324億香港ドル（2008年比 49.4%増）に増えている。これに対し、航空輸送における輸出額はその額が非常に小さいだけでなく、むしろ減少している傾向にある。この要因として、世界的な景気減速による需要の沈滞によって、香港の輸出も減退していると考えられる。

図3-8 香港の航空貨物取引額と割合



(出所) 図3-7に同じ。

つぎに、外的環境の変化もその要因として挙げられる。たとえば、各国の中央銀行の政策、ヨーロッパ債務危機問題、世界各国での政治的緊張などの不安定要素である。これらの要素によって、香港の輸出貨物の減少につながったと考えられる。さらに、香港の輸出が少ないのは、香港における製造業などの製品輸出がほとんどないためと考えられる。そして、中国で生産されたモノを中国および香港で2度の輸出手続きをすると、より多くの時間がかかるために香港経由での輸出が少ないのではないかと考えられる。また、航空貨物輸送の輸送比率をみると、香港の航空貨物による輸入貨物とトランジット貨物の割合は基本的に変わっておらず、輸入貨物はトランジット貨物に比べ平均10ポイント以上高い。これは、香港で貨物をいったん輸入し、陸路で中国華南地域を中心に輸送していることが考えられる。香港は国際航空貨物便、旅客便とも多くの路線があるため、輸入貨物を中国に輸送しやすい環境がある。また、華南地域の企業は上海浦東国際空港など中国の空港を経由するよりも地理的に近い香港で輸入してから貨物を陸路で運ぶほうが時間的にも、コスト的にもよいのである。さらに、香港では通関にかかる時間を含む手続きが中国よりもより簡便であるため、香港経由で輸入したほうがよいのである。そのため、香港は香港だけではなく、香港周辺にある中国の都市にとっても国際航空貨物のハブ空港としての地位があるといえる。その結果、国際貿易における航空貨物輸送の構造が基本的に安定し、輸入貨物がトランジット貨物を上回っているのである。

香港の航空貨物を地域別でみた場合、どのような特徴があるだろうか。図3-9は重量ベースで地域別航空貨物輸送量をみたものである。図からわかるように、香港の国際航空貨物輸送はおもにアジア地域に集中し、一番少ない2003年で157万トン、最も多い2010年には237.1万トンであった。割合で見ても、貨物輸送量全体の半分以上を占めていることがわかる。香港の航空貨物はアジアを中心にして展開されているのである。ヨーロッパ、米国がこれに続き、オーストラリアとオセアニアの輸送量は相対的に少ない。

最後に、どのような商品を航空貨物で輸送しているかを考える。表3-1は2003年、2008年、2013年の航空貨物で輸送されたおもな商品である。輸出に

図3-9 香港の地域別国際航空貨物輸送量

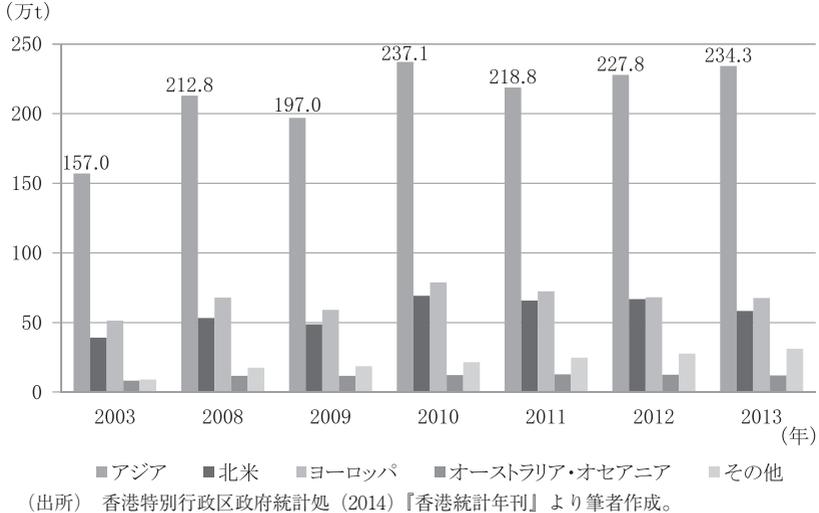


表3-1 香港における国際航空貨物主商品区分

主要商品区分	2003年		2008年		2013年	
	貨物額 (億香港ドル)	比率 (%)	貨物額 (億香港ドル)	比率 (%)	貨物額 (億香港ドル)	比率 (%)
<輸出>						
通信・録音・音響整備機器類	706	15.6	2,039	22.3	3,564	28.4
電動機械・機器・工具・部品類	1,227	27.1	2,542	27.8	3,293	26.3
非金属鉱物製品類	228	5.1	776	8.5	1,167	9.3
事務機器・自動データ処理機器類	716	15.8	879	9.6	1,071	8.5
雑貨品(宝石, 金アクセサリー, 銀器等)類	368	8.1	761	8.3	925	7.4
その他製品	1,274	28.2	2,156	23.6	2,522	20.1
輸出額:合計	4,519	100.0	9,153	100.0	12,543	100.0
<輸入>						
電動機械・機器・工具・部品類	2,263	36.3	5,069	43.7	6,673	41.7
通信・録音・音響整備機器類	872	14.0	1,357	11.7	2,054	12.8
非金属鉱物製品類	444	7.1	1,037	8.9	1,612	10.1
事務機器・自動データ処理機器類	1,049	16.9	1,068	9.2	1,169	7.3
雑貨品(宝石, 金アクセサリー, 銀器等)類	216	3.5	670	5.8	1,077	6.7
その他製品	1,381	22.2	2,396	20.7	3,402	21.3
輸入額:合計	6,226	100.0	11,597	100.0	15,988	100.0

(出所) 香港特別行政区政府統計処 (2014) 『香港統計年刊』 3月より筆者作成。

におけるおもな商品としては通信・録音・音響設備機器類、電動機械・機器・工具・部品類、非金属鉱物製品類、事務機器、自動データ処理機器類、雑貨品（宝石、金アクセサリー、銀器）類、その他製品がある。2003年と2013年の航空貨物輸送輸出額をみると、通信・録音・音響設備機器類の輸出額は706億香港ドルから3564億香港ドルに増え、全体に占める割合は15.6%から28.4%に上昇したことがわかる。また電動機械、機器・工具、部品類の貨物輸送額も1227億香港ドルから3293億香港ドルへ2.7倍に増えた一方、全体に占める割合は27.1%から26.3%へ若干低下した。さらに事務機器、自動データ処理機器類の全体に占める割合も15.8%から8.5%に低下した。一方、輸入では、電動機械・機器・工具・部品類は2003年の2263億香港ドルから2013年には6673億香港ドルに増加し、全体に占める割合は36.3%から41.7%に上昇した。事務機器と自動データ処理機器類の輸入額は1049億香港ドルから1169億香港ドルに微増した一方、全体に占める割合は16.9%から7.3%に低下した。

ここからわかるように、輸出額、輸入額とも大きく増加した。輸送された商品を金額ベースでみると、輸出では通信機器類や電動機械類であり、輸入では電動機器類の金額が大きく、全体に占める割合が大きくなっている。しかし、輸出と輸入における事務機器類など一部の商品では、輸出額や輸入額の金額自体は増加したにもかかわらず、全体に占める割合が減少した商品もあった。その意味で、輸送された商品の構成は大きく変化したといえよう。

第2節 香港の航空貨物輸送政策と影響

1. 香港における航空貨物輸送の管理および政策実施機関

ここでは航空貨物輸送の管理と政策を実施する機関について述べる。まず香港特別行政区政府民航処（以下、香港民航処）である。香港民航処は香港政府の香港航空での管制を行い、香港の民間航空業を監督する部門であ

る。1998年に香港啓徳空港が閉鎖されるまでは、香港啓徳空港の管理と運営も担っていた。

より具体的には、香港民航処のおもな職責には香港の飛行情報エリア内において航空機に対する航空管制サービスを提供する。また、航空交通の秩序を維持するために、就航スケジュールの提供や警報の発令も行う。さらに、航空機に緊急事態や突発事故が発生した場合は、捜索および救援行動に対しても責任をもつ。

香港民航処の監督業務には、航空会社を監督して二国間の民間航空協定を遵守させること、航空関連の法律や空港の安全と航空セキュリティーの基準を制定し実施することが含まれる。また、航空会社に対しては香港で登記された航空機の耐航性や運用基準を守らせ、認可を受けた航空機整備機関、地上作業員および航空整備士に対しては国際基準を守らせることも重要な任務である。さらに香港民航処は近隣住民に対する騒音対策の措置を講じて騒音の影響を低減させることを実施している（香港特別行政区政府民航処ウェブサイト）。

もうひとつの機関が香港律政司（Hong Kong Department of Justice: DOJ）である。この機関は香港律政司司長が主管し、かつ中華人民共和国香港特別行政区政府が管轄する最も新しい部門で、香港特別行政区政府の法律事務を行う。法律事務には刑事事件の刑事訴追、政府が打ち出すすべての法律草案の起草、香港政府に対する法的意見の提出などが含まれる。香港律政司は香港政府で唯一の「司」と呼ばれる部門である。1997年に香港の主権が中国に戻るまでは律政署（Legal Department）または律政司署（Attorney General's Chambers）と呼ばれていたが、主権が戻った後は香港律政司と改称した。香港律政司は法律業務を専門に行う法律政策科および民事法律科、法律起草科、刑事起訴科、国際法律科の5科で構成されている。

これらの5科のなかで航空貨物輸送政策と関連するのは法律政策科と国際法律科であり、法律政策科はおもに基本的な航空法令を公布する一方、国際法律科はおもに国際航空条約の枠組みのもとで国際交流、協力など香港基本法で許される範囲内において航空貨物輸送政策を制定する。

2. 香港の航空貨物輸送に関する政策と規定

つづいて航空貨物に関する政策や規定についてまとめると、次のようになる。まず、1997年の新規就航権に関する開放政策である。香港特別行政区政府は中華人民共和国香港特別行政区基本法に基づき、中国政府から権限を与えられて、ほかの国・地域と新しい民間航空協定を交渉、締結することができる。また、香港特別行政区政府は普段から積極的に外部との航空面での連係拡大を追求し、世界各国と民間航空の就航に関する交渉や調整を行い、香港の民間航空業のために持続的な成長と発展に取り組んでいる。さらに、香港特別行政区政府は複数の国と、民間航空輸送、二重課税の回避、投資の促進と保護、刑事司法協力などの協定を結び、香港の航空産業の発展に貢献している。

たとえば、香港特別行政区政府は2014年にマダガスカル共和国と新しい民間航空協定を締結するとともに、10カ国（中国本土、カンボジア、ドイツ、ルクセンブルグ、パプアニューギニア、セイシェル、ニュージーランド、タイ、フィリピン、イタリア）と交渉をして航空機の就航率を拡大させた。現在、香港特別行政区政府は63カ国と民間航空協定を締結し、随時市場需要に対応して旅客数と航空貨物取扱量を増やせるようになっているのである。

つぎに、保険会社の保険約款である。1997年6月30日、香港律政司は保険会社条例を公布して、保険会社の貨物輸送中の責任を定めた。保険会社は保険契約を締結して履行し、輸送中（輸送方法は問わない）の商品、荷物およびその他のすべての貨物の損失または毀損を補償しなければならないようになった。また、火災や悪天候、財産の毀損、航空機に関する法的責任を定めた。とくに、航空機に関する法的責任では、保険契約を締結して履行し、航空機の使用で生じたまたは航空機の使用に関する毀損に対する保険を引き受け、第三者リスクと運送請負人の法的責任を含むことになった。

3番目に国際航空貨物運送状と運送請負人の責任について定めた。2006年12月15日、香港律政司はワルソー条約に基づいて航空運輸条例を公布した。このうち、第2部の航空貨物運送状（Air Waybill）部分は運送請負人の法的責任について定めている。航空貨物運送状部分の内容には、航空貨物

運送状の厳密な規定があり、航空貨物運送状の法的地位、記載が必要な内容、荷送人と荷受人がどのように航空貨物運送状と突発的な状況の特殊規定を履行するかなどが含まれている。

運送請負人の法的責任については、航空運輸条例第22条第3項に具体的な記述がある。その内容は、次のとおりである。

登録した荷物と貨物を積載運搬する場合、運送請負人が荷物または貨物について負う法的責任は1キロ当たり17香港ドル⁽⁵⁾を限度とする。ただし、乗客または荷送人が包装物を運送請負人に託す際に、荷物または貨物の目的地到着後の利益についてとくに表明し、必要な追加費用（状況により必要な場合）を支払った場合は、荷物または貨物が目的地に到着した後に当該乗客または荷送人が受ける実際の利益より、表明した金額が高額であることを運送請負人に対して証明した場合を除き、運送請負人は表明のあった額を超えない範囲で支払う法的責任を負う。

また同時に、香港律政司はモンテリオール条約に基づいて航空運輸条例の非国際運送および郵便物・郵便小包輸送の条項を制定した。この条項はおもに非国際運送における航空貨物運送状の役割、使用説明、証明書としての効力、貨物を処分する権利、荷送人と荷受人の権利の行使、荷送人と荷受人の関係または第三者との相互関係、税関・警察またはその他の政府当局の手続きなどについて説明している。また、非国際運送と郵便小包に関する各当事者の権利と責任を明確にすることで、航空貨物運送状に基づく作業を規範化し、航空貨物輸送の健全な規範化を促した。とくに、複数包装物の規定では貨物がひとつの包装物でない場合についても規定した。

さらに、2006年には危険品航空託送などの概念の定義を決め、2006年第75号法律公告「2006年危険品（航空託送）（安全）（修訂）規則」（2006年修訂規則）を公布した。その内容は航空輸送方法による危険品の託送であり、ふたつのケースを定めたものである。ひとつは荷送人が経営者または貨物運送代理人に危険品を託して輸送する場合である。もうひとつは、貨物運送代理

人が経営者または別の貨物運送代理人に危険品を託して輸送する場合である。

翌2007年には2006年修訂規則を改訂し、危険品航空貨物運送代理人の従業員訓練要求を2007年第194号法律公告「2007年『2006年危険品（航空託送）（安全）（修訂）規則』修訂規則」で定めた。その内容は、まず貨物運送代理人はその作業員全員について①申告済みの危険品を積んでいない貨物、郵便物または供給品を収集・運搬する職務、または②貨物、郵便物または供給品を運搬、積込みまたは保管する職務を定めた。そのうえで、①②に従事する従業員は、その職能に対する適切な訓練、附属書第2部の本段の施行のために示した技術指令に記述されている訓練、処長の許可を得た訓練、附属書第2部の本段の施行のために示した技術指針に定めた教員が提供する訓練といったこれらすべての訓練課程を修了しなければならないとした。もし、貨物輸送代理人が上記訓練をさせない場合は、罪を犯したとみなし、第4級罰金および禁錮6カ月に処することができるものと定めたのである。

最後に2013年の新しい特定代理人制度の発効である。国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization: ICAO）の要求を遵守するために、香港民航処は航空貨物保安基準を改定し、2013年7月15日から既存の制度を強化して、新しい特定代理人制度（Regulated Agent Regime）を開始した。新しい特定代理人制度は、特定代理人制度を貨物輸送機が積載するすべての貨物に対して拡大したものである。香港民航処は航空業界を代表する団体（香港荷送人委員会、香港貨運物流業協会有限公司、航空会社貨物輸送連絡チームなどを含む）のヒアリングを実施した後に、荷送人規定文書を制定して、荷送人が守らなければならない航空保安規程を規範化し、航空貨物におけるサプライチェーンのセキュリティーを強化した。

また、荷送人規定文書は各荷送人が特定代理人制度のもとで適合させるべき貨物作業要求を定めた。「特定代理人保安計画書」は「特定代理人登録申請書」の一部分であり、各特定代理人が特定代理人制度のもとで適合させるべき貨物作業要求を定めている。香港民航処は今後も航空業界の代表と話し合いを続け、多くの航空貨物のセキュリティー措置を適宜「荷送人規定文書」や「特定代理人保安計画書」に盛り込み、航空貨物サプライチャー

ンのセキュリティを引き上げていくことにしている（香港国際空港ウェブサイト）。

第3節 香港の航空貨物輸送における中国大陸との相互作用

1997年香港が中国に返還され、香港の発着権は英国から香港に戻った。これにより香港はその地理的な優位性を生かし、発着権を利用して毎年一定の収入を得られるようになった。また、輸送網を広げることにより、地元のキャセイパシフィック航空をシンガポール航空（Singapore Airlines）のような世界的に著名な航空会社にしたのである。ここでは、中国との関係について考える。

1. 航空貨物輸送での香港と中国の政策連携

2000年2月に香港特別行政区政府と中国中央政府は「中国本土と香港の航空輸送取決め」を締結した。これにより香港の航空会社の中国本土就航について、香港＝北京間を除き、1路線につき航空会社1社の就航が許可された。また、2004年9月8日、中国本土と香港の航空権交渉で共通認識が得られ、1路線に航空会社1社就航を正式に破棄し、中国本土と香港の航空会社が数量制限を受けることなく、中国本土＝香港間の就航を申請できるようになった。また、コードシェア便で各地の空港を経由して飛行させることが奨励された。さらに、香港のヘリコプター会社が珠江デルタ地区まで航空輸送業務を拡大することを急ぎ検討することで双方は同意した。そして、両地の航空会社が運営できる旅客便は1600便に、貨物便は42便に増えた（いずれも週当たり）。

2005年10月、香港側は航空会社1社を指定して上海＝香港間で貨物便を就航させた。また、2003年6月に締結した中国本土と香港・マカオ地区の経済連携緊密化取決め（Mainland and Hong Kong Closer Economic Partnership Arrangement: CEPA）の枠組みのもと、香港とマカオの業者が越境付託、提

携、合弁または独資形式で、中小飛行場における管理サービスの委託が許可された（契約有効期間は20年以下）。また、空港管理教育、コンサルティングサービスの参入も認められた。さらに、中国本土における業務代行、積卸管理および通信連絡、離陸コントロールシステム、コンテナ設備の管理、旅客および手荷物業務、貨物および郵便物業務、駐機場業務、航空機業務といった航空輸送地上業務についても、香港とマカオの業者による参入が認められた。

2005年のCEPA第3段階交渉においては、香港とマカオに対して、航空輸送販売代理業が開放されるとともに、香港とマカオの業者が中国本土で合弁または提携方式で航空輸送販売代理企業を設立することが認められた。登録資本金の条件は中国本土の企業と同じである。

2006年3月には、中国民航総局は中国本土がまもなく香港に対して、航空権、とくに航空貨物輸送における以遠権を全面開放すると述べた。10月には、香港政府は再び航空会社1社を指定して上海＝香港便を就航させた。また、香港の航空会社が北京と上海を除く中国本土の2空港を経由することが認められた。

2008年の夏秋季から北京、上海、広州、深圳、昆明、大連、成都の7繁忙空港から香港への航路が開通し、それぞれ旅客便で3社と航空貨物輸送で2社を指定できるようになった。2008年冬から2009年春季には旅客便4社と航空貨物輸送3社を指定できるようになった。なお、旅客便における中国本土のその他の航路は、2008年夏秋季から就航できる航空会社数の制限がなくなった。また、貨物輸送の取決めでは北京、上海から香港への便が2008年夏秋季からそれぞれ14便ずつ増加し、その他の空港は旅客便と同様に2008年夏秋季から便数制限がなくなった。

2009年5月13日には、中国民用航空総局と香港特別行政区政府経済局が合同で「中国民用航空総局、香港特別行政区政府民航処およびマカオ特別行政区政府民航局の耐空証明書相互承認の取決め」を締結した。その背景には、香港の長期的な繁栄と安定を維持し、持続的に香港の国際的、または地域の航空交通の要衝としての地位を守り、中国本土＝香港間の航空輸送の発展を推進するためであった。

2014年12月には中国民用航空総局と新しい範囲拡大の取決めを締結した。現時点で香港＝中国本土間には66の定期便就航空港があり、双方の民間航空業のために商機を開拓し、香港と中国本土の旅客と貨物の輸送の発展を促した。また、12月18日、中国政府と香港政府は「広東省と香港における基本実現のためのサービス貿易自由化を協議」を締結し、2015年3月に実施された（新浪財經 2015）。

2. 中国の航空貨物輸送と香港への影響

つぎに、中国大陸の政策に対する香港貨物輸送業への影響を考える。中国の貿易統計によれば、2000年の中国の輸出入市場における香港のシェアは11.4%であり、香港は中国の国際貿易における主要な貿易相手のひとつであった。2000年当時の中国における旅客便、貨物便の主要な国際航空路線は北京、上海および香港であった。またこれら3都市の空港が海外空港との路線だけではなく、中国国内都市と国内線の運航でつながっていたのである。この当時の中国から海外、あるいはほかの国内地域への航空貨物の輸送は一般的に2種類の路線があった。ひとつは、北京あるいは上海から、もうひとつは香港を経由して輸送する路線であった。これらだけではなく、香港にとって重要であったのが台湾との路線である。2008年12月の三通解禁前まで、中国と台湾には直行便がなかった。そのため、中台間で航空貨物を輸送するには香港を経由しなければならなかった。その結果、2000年に香港国際空港における台湾発の航空貨物の取扱量が約29万トンに達した。また、台湾への貨物輸送量もほぼ同じだった。

その後、中国は多くの国と新しい航空協定を結んだ結果、2005年以降は多くの国際線が香港を経由するの必要がなくなった。そのため、中国と外国を結ぶターミナルセンターである香港国際空港と香港の航空輸送業は直接影響を受けた。また、中国と台湾は2008年12月に三通解禁で合意して直行便の就航ができるようになり、香港を経由するの必要はなくなった。こうした動きが香港の航空貨物輸送に影響を与える結果となったのである。

おわりに

香港における航空産業は香港経済に重要な役割を果たしている。その契機となったのは1998年の香港国際空港の開港であった。航空貨物の施設整備をした結果、世界最大の航空貨物を取り扱う空港になったのである。多くの航空貨物を取り扱うことは、空港の収入にも貢献している。また、航空貨物は重量ベース、金額ベースでみても、アジアの国・地域と多く行われており、アジア地域との関係が深い。

世界最大の空港を有する香港であるが、国際貨物を重量ベースでみた場合、海上輸送などほかの輸送手段の割合が圧倒的に高く、航空輸送が占める割合は非常に小さい。しかし、金額ベースではその割合が大きくなっていることから明らかなように、高付加価値製品を扱っているために航空輸送の割合は高いのである。その輸送は輸入貨物とトランジット貨物がほとんどであり、輸出貨物が非常に小さい。これは、香港の大きな特徴であろう。

航空貨物に関する政策は香港民航処と香港律政司が担当している。航空政策に関しては中国政府から権限を与えられていることで、他国と自由に民間航空協定などの交渉や締結ができることが多くの航空貨物を取り扱うことができる要因のひとつであろう。また、航空政策もワルソー条約やモントリオール条約に準じた形で航空運輸条例を策定し、ほかの規則類も国際水準を満たしているため多くの航空貨物を取り扱っているといえる。

近年では中国大陸との航空輸送における関係が深まってきている。一方で、上海などの拠点空港の航空貨物取扱量は急増し、欧米系インテグレーターが拠点の整備をしている。香港との関係では、中国大陸の空港は競争相手になるのか、それとも協調関係を築いていくのか、今後観察する必要はあろう。

〔注〕

- (1) 香港啓徳空港は第1次世界大戦末期に何啓、区徳、曹善允らが啓徳投資会社を設立し、大規模な埋め立て事業をしたうえで、1925年に英国空軍基地として運用が始まった。その後、政府が空港を引き継いだか、おもに軍事機能をもつ海空軍空港として使用された。1935年からは民間の航空会社も路線を開設した。
- (2) 2016年8月末時点では、Hactl社の株式は怡和（怡和太平洋から名称変更）（所有率41.67%）、和記港口集団（和記黄埔集団の關係会社）（同20.83%）、九龍倉（集団）（同20.83%）、中国航空（集団）（同16.67%）の4社が所有している。
- (3) 現在では、総延べ床面積は39.5万平方メートルである。
- (4) 2016年9月時点では、年間350万トンの貨物処理が可能である。
- (5) 2009年12月20日に19香港ドルに修正された。

〔参考文献〕

<中国語文献>

- 盛星輝 1998. 「航空史略香港航空史略」『航空史研究』1 43-46.
付喜梅 2013. 「香港機場航空貨運發展分析」『空運商務』9 42-46, 56.
向吉英 2007. 「香港航空貨物業市場結構与競争態勢分析」『亚太經濟』2 66-70.
王徳生 1997. 「香港航空貨物站設備的現状与發展」『綜合運輸』7 18-19.
王鐘強 1997. 「香港的航空運輸」『江蘇航空』2 6-11.
中華人民共和國國務院新聞弁公室編 2014. 『“一国两制”在香港特別行政区的实践』北京人民出版社.

<ウェブサイト>

- 香港國際空港 (<http://www.hongkongairport.com/gb/business/about-the-airport/air-cargo/air-cargo-intro.html>).
- 香港空運貨站有限公司 (<http://www.hactl.com/zh-HK/Home.aspx>).
- 香港特別行政区政府民航処 (<http://www.cad.gov.hk/chinese/newrbackground.html>).
- 香港特別行政区政府運輸房屋局「立法会二十一議題：航空發展」(<http://www.thb.gov.hk/sc/psp/pressreleases/transport/air/2015/20150225c.html>).
- 新浪財經 2015. 「広東与港澳簽署貿易自由化協議」3月10日 (<http://finance.sina.cn/china/gncj/2015-03-10/detail-ichmifpx9947772.d.html>).

(コラム③) 香港航空貨物ターミナル

筆者は、香港国際空港における貨物ターミナルのなかでも最大規模を誇り、香港空運貨站有限公司 (Hong Kong Air Cargo Terminals Limited: Hactl 社) が運営する香港航空貨物ターミナルを、2013年に香港で開催された学会にて見学する機会を得た。スーパーターミナル1 (SuperTerminal1—以下、ターミナル) は、1998年の香港国際空港の移転にともない開設され、複数の航空会社が利用する共同貨物上屋^{うわや}である。特徴としては、立体化による敷地の有効活用とともに、保管や搬送の自動化による荷役の効率化が図られていることが挙げられる。

まず建物の外見から、通常の平屋建ての貨物上屋とはまったく異なり、近代的な高層建築であることに驚かされる。6階建てで構成されているターミナルの内部では、貨物の搬出入、保管、作業が各フロアに機能的に配置されており、スムーズな貨物の動線を実現している。そして、貨物取扱システム (Integrated Automated Handling Systems) の導入により、輸出入貨物とトランシップ貨物の両方に対して、効率的な荷役が実現している。ULD (Unit Load Devices) やパレットのようなユニット貨物を扱うコンテナ保管システム (Container Storage System: CSS) は、ULD やパレットを3500個保管することができ、12のクレーンによる自動荷役が行われている。そして、ULDへ仕立てられる前の段階であるバルク貨物を扱うボックス保管システム (Box Storage System: BSS) は、専用ボックスを1万個保管でき、荷物の預入れから受取りまで全自動で行われている。

このように、世界の国際航空貨物をリードする香港国際空港にふさわしい、航空貨物の未来を感じさせる航空貨物ターミナルであった。

(渡部 大輔)