

## 第9章 日本の航空貨物運送の今後の課題

—より良い航空貨物運送を実現するために—

関西大学大学院商学研究科講師

木下 達雄

### I はじめに

日本大学経済学部産業経営研究所の第28回産業経営動向調査プロジェクト「我国における航空貨物運送の実態調査—よりよい航空貨物運送の実現のために—」に参加してプロジェクト・チームの諸先生方と数度におよぶ有意義な勉強会や成田、チャンギ両空港の貨物施設と貨物の動線をつぶさに視察を行なうチャンスに恵まれた。

私は日本の教育を受けていない。日本の価値観は理解するものの、島国的な考え方に同調できないし、必ずしも良いものと思っていない。1956年に今はないパン・アメリカン航空会社に入社して、責任ある地位に付き、1991年に同社が倒産閉鎖するまで欧米人の文化と風習の中で35年間過ごして来た。今なお儒教を尊ぶ韓国は別として、大陸的な中国、インターナショナルな東南アジアや他のアジア諸国とは非常に異なった閉鎖的なわが国の考え方に大きな疑問を持っている。私が1956年から籍を置いている航空業界の実務面で直面した不合理性、わが国特有の横並び現状維持を主張する事勿れ論者、荷主・旅客不在の行政とそれにへつらう邦人系航空会社の不甲斐なさ、欧米人の航空会社間の会合で意気投合し、問題提起をした数々の不合理なハードル、すべてがわが国特有の閉鎖的、保守的な風習・習慣から来る弊害と言っても誤りではない。「日本の常識は世界の非常識」を地で行く数々の世界の常識の尺度では説明のつかない訳の分からない問題にぶつかった。国際航空輸送は世界を相手に行なうものであり、日本と言う殻にはまったままで考えるものではない。私が常々問題にしている点を7項目上げて私が長年考えていた意見を述べて行政に警鐘を鳴らし、また、業界の奮起を促したいと切に念ずる次第である。

### II 空港インフラストラクチャーの課題

成田空港を外環道路で一周すると空港インフラストラクチャーが互いに連絡無く、動線の整合性も存在せず、計画性皆無で作られているかが良く分かる。旅客ターミナルそのものについても欠陥を指摘したいが別の機会に譲るとして、最初に来た第1ターミナルと第2ターミナルは僅か1,120メートルしか離れていないのに旅客のための連絡地下通路が無い。ロンドンの数あるターミナルビルの間には動く歩道が整備された地下通路網があつて乗り換え旅客の便を考えている。シンガポール・チャンギ空港の第1と第2ターミナルの間には大変便利な無人電車を走らせている。アメリカのアトランタ・ハーツフィールド空港には全部で主ターミナルの他に6つの独立した旅客サテライト・コンコースがあり、搭乗ゲート数は168カ所、6つのサテライト・コンコースは無人地下電車で主ターミナルと結ばれている。1994年に完成した国際線を扱う床面積16万平方メートルに及ぶ“E”サテラ

イト・コンコースは一見に値する。

成田の空港公団が元日本航空オペレーション・センター・ビルへ引っ越す以前に空港事務所のあった管理ビルへ職員が行くためのものと思えない地下通路がJRと京成電車の空港第2ビル駅から京成電車の東成田駅へと伸びている。この約200mの地下道を作るのであれば、何故、あと500m延長して第1ターミナルへ旅行客が歩いて行ける地下道を作らないのか？ 成田空港へ来る旅客、送迎人、職員などの身分チェックを行うチェックポイントへ来る前に枝分かれしている地下道なので、東成田駅の出口にチェックポイントがあるが、第1ターミナルに入るところにチェックポイントがあっても良いではないか。地下連絡通路が無いので、旅客は不便なシャトルバスを利用するほかにターミナル間の移動は出来ない。旅客に大きな手荷物を持ったままバス移動させるのであるから、利用者不在はこの上も無い。

貨物になると欠陥の上に欠陥を重ねた、文字通り、すべての合理性不在の欠陥施設である。旅客第1ターミナルや貨物第1、第2ターミナルビルのある地域から第2旅客ターミナルに駐機する航空機との間の貨物の移動連絡には貨物ドーリーを連結したタグでは登れない橋を通らなければならない。その為に、貨物コンテナやパレットをローラーベッド・トラックに積み替えて橋を渡ってゆく手間を掛ける。貨物の動線無視、荷役無視、経済性無視、荷主無視、フォワーダー無視、航空会社無視の無秩序に作られた大欠陥建造物の群である。広辞苑によると「施設」とは「ある目的のために、建物などの設備をすること、また、その設備」を言うところである。広辞苑による「施設」の定義を知ってしまうと、「施設」と言う言葉の使用は避けなければならない無秩序、無目的に並んだ、また分散した建造物群としか言いようが無い。成田の規模が矮小で貨物施設を十分に取れず、市川市原木に市内貨物ターミナルを作らなければならなかった罪は大きい。「覆水盆に帰らず」でいまさら原木の功罪を論じても始まらないが、しからば、どうしても空港敷地内に設置しなければならない施設の配置にもう少し考える余地は無かったのかと厳しく問いたい。何故、日本航空1社に開港当時の貨物地区面積の半分近くの土地を割り当て、日本航空のみに輸出入双方向の取扱を許したのか、今日でも外国籍航空会社の不満とするところである。これは、後に日米交渉の中でも取り上げられ、今ではアメリカ国籍の航空会社1社についてだけだが、自社の保税蔵置場で輸出入双方向の取扱が出来るようになっている。

貨物取扱施設は日航貨物ビル、第1貨物ビル、第2貨物ビル、第3貨物ビルとL字型に配置され、その間の道路の混雑のさまは並大抵のものではない。ある航空会社は、貨物の取扱を、貨物地区の第1貨物ビル、第4貨物ビル、第2旅客ターミナル並びの第5貨物ビル、横風用滑走路予定地の南側の整備地区に増設した貨物施設、と更にその南側の東三里塚の貨物ビルと5カ所に分散させられている。施設が1カ所があれば、1セットで足りるフォークリフトも最低5セット必要になり、1組の職員も最低5組必要になる理屈である。荷主もフォワーダーもアメリカ方面の輸出は何処の貨物ビル、東南アジア向けはどの貨物ビル、ヨーロッパ向けはこちらの貨物ビルと言うように搬入にきたトラックが振り回される。効率の悪さ、経済性のなさは言語に絶する。為政者と空港公団の怠慢のみによって生じたまったく無駄な経費は、商品価額に転化され、一般消費者が負担することになる。別稿のシンガ

ポール視察報告に記したチャンギ空港の整然とした貨物地区と隣接する自由貿易地帯の効率の良さに比べれば、月とスッポンの表現が良く理解できる。これが、G7に当初から出席している経済大国日本の姿とは思えないほど情けないものである。あてがわれた環境に不満を持ちながらも、貨物の出し入れの仕事はこなしていかなければならないと航空会社が自らの費用で苦勞しながら営々と汗を流しながら不便極まりない建造物群の中で貨物を処理している姿を見ても為政者達も空港公団も自らの怠慢のために生じている余計な費用と労働だと言う自覚はまったくない。為政者も空港公団も、まったく自分達の怠慢とは思っていないので、責任を取る気はさらさらない。今回、集計された航空会社からのアンケート回答を見ても、異口同音に「空港施設、成田空港では貨物上屋が分散している」、「カーゴ・エリアを整備し、効率良く使えるようにする」、「空港の貨物施設が明らかに狭い」、「空港設備の欠落が日本の大きな障害になつている」、「現在までの国の空港整備対策は0点に近い。ほとんど、ビジョンなき政策で今日の状態を招いた責任は大きい。」と厳しい批判が見られる。航空会社、フォワーダー、荷主が汗水流して不必要な苦勞をしているのは公団が施設をしっかりと作らなかつたためであり、成田が世界でも貨物取扱量の多い空港として機能しているという空港公団の度々の発言は言語道断と言わざるを得ない。このような状況にあっても、2005年春に南部貨物ビルの開発終了時には貨物最大取扱能力は年間240万トンに膨れ上がるという。1ヵ所に設備が集中していればどんなに効率的か、5ヵ所に分散している事によるロスは計り知れないものがある。

極端に狭い貨物地区の中の動線に至っては、物流学者には信じられない光景が毎日、毎夕実現する。この国には独占禁止法は存在しないのかと思えるような独占的手法で輸入貨物が取り扱われている。航空機から降ろされた貨物を、輸入されるもの、他の日本の空港へ転送されるもの、他の国へ継ぎ越されてゆくものに仕分けなければならないが、その仕分け作業を行える誰の所有でもない無色透明な地面（望むらくは屋根付きの作業場）がない。横浜港でも神戸港でもわが国の外国貿易港は、港全体が指定保税地域となっている。不思議なことには、成田にも、関空にも指定保税地域はない。これは、ひとえに行政当局と空港管理責任者の怠慢である。成田で言えば、空港公団が税関に対して指定保税地域の倉主責任を執り、管理者として申請すれば許可されるものである。成田の開港前の航空会社との会議で筆者は何回も空港公団に指定保税地域設置の必要性を問うたが、倉主責任を嫌って実現しなかつた。港湾のように指定保税地域ではない、誰の持ち物でもない仕分作業場がないために、航空機から取り降ろされた貨物を仕分けする作業を他人の所有する施設の中で行なわざるを得なかつたため、当然のごとくその施設の所有者は場所代を請求してくる。奇怪であつたのは、かつて、市川市原木に市内貨物ターミナルがあつた頃、空港に無色透明な場所が無かつたために、原木へ輸入貨物を転送するために、成田のある営業倉庫の横幅30メートルを通過するだけで、航空会社が負担する荷受人に対して無料となる保管期間の保管料金1キログラム当たり¥13.80の内、¥10.28を空港倉庫会社が取つてしまい、これから貨物を取り扱う原木の市内貨物ターミナル会社には¥3.52しか入らない不合理が堂々とまかり通つていた。指定保税地域があれば、指定保税地域で仕分けを行い、そこから真っ直ぐに市川市に転送すれば、¥13.80の全額が本来それを受け取るべき原木の倉庫

会社に支払われたことになった筈である。

2005年2月17日に開港予定の日本で3番目に大きい空港となる中部国際空港そもその必要性に対する大きな疑問符はさておき、百歩譲って仮に中部国際空港が必要だとしても、滑走路一本の欠陥空港をまた懲りずに作るのかというもう1つの大きな疑問符も横に置いて、ただ1つ中部国際空港で実現しそうな歓迎すべき事が一つある。第一種国際空港の中部国際空港は「中部国際空港株式会社」<sup>1)</sup>が設置と管理を行うことになっているが、空港敷地内の貨物地区と隣接する企業庁総合物流地区の貿易関連施設に対して、総合保税地域の許可を受けるよう管理者である中部国際空港株式会社が準備中とのことである。<sup>2)</sup>中部空港で出来るものが、再三再四の要請にもかかわらず何故成田に出来ないのか、また、関空にも出来ないのか？各空港の管理責任者に説明を要求したい。これは中部国際空港の促進を唱える人達にトヨタを始めとする純民間経営者の方々がいるからであると思う。関西国際空港株式会社は役人会社、成田の空港公団に到っては官庁そのものである。営業的な感覚は残念ながら欠如している人達である。成田の空港公団が2004年4月1日より民営化され「成田国際空港株式会社」となり会長に民間の旅行業界の経験者が就かれるので少しはよくなるのではないかと期待するが、その人のひとりだけの力では組織の役人体質がガラリと変わるとはなかなか思えない。

中部国際空港の利点のもう1つに国際・国内線の乗り継ぎの便利さがある。従来の名古屋空港（小牧空港）は民用としての使用は無くなり、自衛隊専用の飛行場になるので、現在小牧空港に入っている国内線はすべて新しく出来る空港に移転する。現在羽田の国内線から成田の国際線に（自力で移動できる）旅客が乗り継ぎをする際でも60km以上相互に離れているため、最低でも3時間半の時間を見なければならぬ。複雑で高名なわが国の税関手続きを経て他力によらないと移動できない航空貨物に至ってはその日のうちに物理的な移動は積み替え手続きを満たすことを含め、完了させる事は通常の手配では不可能である。中部空港での国内・国際相互間の乗り継ぎは同一の空港島の中の乗り継ぎであり、貨客とも短時間で可能となる筈である。

中部空港が着陸料の低減や、総合保税地域の導入など今までに見ない画期的な動きを見せているのは、管理者となる中部国際空港株式会社社長の元トヨタ自動車の平野幸久氏の民間企業家としての営業的な判断と指導力に負うところが多い。

中部空港は年間、国内旅客700万人（現在の名古屋小牧空港は650万人）、国際線旅客500万人（現在同上400万人弱）が利用するものと予想され、札幌、福岡、仙台などの地方空港から羽田経由成田、或いは、伊丹経由関空などのルートを利用している旅行者を中部経由で海外へと言う顧客獲得キャンペーンを広げている。国際線の便数については現在小牧に乗り入れている週201便はそのまま移動するとして更に50便あまりの新規乗り入れ便があることを期待している。国際貨物便は現在小牧に入っている週4便から週12、3便と三倍増となり、貨物量は年間27万トン（現在同上11万トン）を目標としている。

### Ⅲ 空港のオペレーション上の改善点

航空機は時差の壁を突き破って飛んでいる。アメリカの西海岸と日本との間では17時間の時差がある。ロサンゼルスでその日の工場生産（或いは農場生産）をすべて積み込むのに最適、かつ、効率のよい出発時間は夜10時過ぎであろう。ロサンゼルスから成田まで8,749kmを平均時速800kmで飛んだとすると、10時間56分後に成田の上空に差し掛かる筈である。17時間の時差があるので、成田上空へ日本時間の深夜1時56分に着いてしまう。空港は6時にならないと開かない。成田に程よく6時に着くようにするためにはロサンゼルスを午前2時に出発しなければならない。空港が24時間稼働していたらどうであろう。航空機は深夜1時56分に着陸、到着前通関制度が実施されていれば、明け方の4時には都内の買主の倉庫に入り、その日の店頭の商品を並べることさえ可能である。生鮮品ならば、その朝の競りに間に合う。インチョン空港は24時間稼働している。成田へ飛ばないで、インチョンに行けば距離は9,590 km、時速800 kmで飛ばせば12時間でインチョン上空である。時差は同じ17時間、インチョンは朝3時、悠々着陸して、朝一番の通関ができる。到着前通関制度があれば、その日に店頭に並べることができる。

24時間稼働の運航上の効果は計り知れないものがある。6時前に成田へ着いてしまうといたずらに上空を巡回して時間を潰す。積まなくてもよかった余分の航空燃料を無駄に消費しているに過ぎない。すべて航空会社のコストに反映し、それが運賃に反映し、商品価格に反映し、一般消費者の懐を襲っているのである。経済的なマイナス効果は大きい。

空港が単に24時間稼働しているだけでは絵に書いた餅になってしまう。空港へのアクセスも24時間稼働していなくてはいけないし、空港の全機能が24時間動いていなければ何ものならない。わが国の関西空港は24時間空港と言うが、JRも南海電鉄も24時間走っていない。一体どのようにして空港へ行ったらよいのか。結局、24時間空港というのは実質の伴わない看板だけのものである。

空港は乗り換えに便利でなければならない。中部国際空港が成田にとっても、関空にとっても大変な脅威となる大きな理由は国際線と国内線の貨客の乗り継ぎの便利さにある。便利さが競争を呼び込み、益々便利さが増してゆく。良い意味の連鎖反応である。中部の便利さが逆に成田と関空の不便さを助長する。関東地区は成田にもっと国内線を入れ、羽田を国際空港化し、もっと国際線を入れ、両空港とも便の集中と乗り換え、乗り継ぎの便利さを積極的に求めなければならない。そして両空港ともアクセス交通機関を含めて24時間稼働の国の玄関とすべきである。更に、便利にするためには、成田を本来の形、すなわち、暫定滑走路を当初計画の長さ延伸到し、横風用滑走路を整え、国の玄関空港として恥ずかしくない姿にする事に尽きる。関西空港については、早期に第2滑走路を完成させ、アクセス交通機関と空港そのものを実質的24時間稼働体制に持って行くことである。

空港のオペレーション上の改善点として、各関係官庁の努力に待つほか無いが、航空機が空港閉鎖などの事故で代替空港に着陸した場合の降機措置を設けてほしいことである。現在の規則では、病人以外に降機は許されない。成田が閉鎖されている時、代替空港の関空に臨時に着陸した場合、生鮮品が積まれていても、関西へ帰国する旅客が乗機していても降機はまかりならず、延々と成田が開港するまで機内で缶詰になって待たされる。代替

空港は税関空港であるので当然のごとくCIQ設備は存在するのであるから、希望する旅客、生鮮品、代替空港の方が消費地・仕向地に近い貨物は取り卸して何の問題があるのか問いたい。物流が本来の仕向地空港の閉鎖により、ルートを離脱しているのであるから、救済方法が考慮されてしかるべきではないだろうか。

#### IV アジアのハブ空港はどこか

アジアのハブ空港は日本にはない。手続きが複雑である。着陸料は世界一高い。空港設備が狭歪で、使いにくい。税関始め、動物、植物検疫などの監督当局の規則が厳しく、商業的感覚にまったく欠けている。

表9-1 世界の主要空港の着陸料比較表

機材:ボーイングB747-400型ジャンボ機(395トン)	
空港名	着陸料
ニューヨークJFケネディ空港	¥382,369
サンフランシスコ国際空港	¥120,047
ロサンゼルス国際空港	¥123,374
ホノルル国際空港	¥190,334
パリ シャルル・ド・ゴール空港	¥276,046
フランクフルト国際空港	¥155,088
ロンドン ヒースロー空港	¥ 80,072
アムステルダム スキポール空港	¥423,760*
ソウル インチョン(仁川) 空港	¥344,400
香港チェック・ラップ・コック空港	¥590,400**
上海 浦東(Pudong) 国際空港	¥340,000
バンコク 国際空港	¥133,144
シンガポール チャンギ国際空港	¥278,000
成田 新東京国際空港	¥948,000
大阪 新関西国際空港	¥910,000***
名古屋(小牧) 空港	¥510,000
中部国際空港(常滑市沖)	
[2005年2月開港予定]	¥695,200
*貨物専用機は50%引き	
**新路線解説の場合は1年間50%引き	
***関西空港は現在¥825,550に値引き中	

出所: IATA2003年資料より作成。

着陸料の比較を表9-1で見ると歴然と分かるように、成田に1回着陸する費用でソウルのインチョン空港へ3回着陸できる。しかも、インチョン空港は24時間開港していて、成田の場合のように時差の関係で朝早く成田の空域へ到達してしまった場合、朝の6時の空港が開くまで上空を旋回して待機する必要がない。上空で待機すると言うことは無駄に燃

料を消費するということである。しかも、その無駄に消費する燃料を積み込むために旅客・手荷物・貨物の搭載を制限して飛んで来ているのである。しかも、インチョン空港の場合は、成田に存在する夜間の出発制限も無い。成田では夜間、10時半までにプッシュ・バックしないと空港閉鎖になってしまい飛び出せない。24時間、何時でも離着陸できることは時差の壁を越えて飛んでいる航空機の運航上大変なメリットのあることなのである。航空機の運航スケジュールを組むに当たって無駄に待機する時間を考慮に入れることなく、効率的且つ最短時間で運航するスケジュールが組めるのである。

2005年2月17日に開港予定の中部国際空港は着陸料希望価格をB747-400型（最大着陸重量395トン）で¥695,200と提示した。今後、IATA（国際航空運送協会）との協議の中で希望レベルより値下がりする可能性もあるが、「中部の人と貨物は圧倒的に成田から出ている」として、小牧から移動して来る便数に加えて成田発の旅客や貨物を奪う方針を平野幸久中部国際航空株式会社社長は明言している。

成田空港は経費の点で格差は突出している。事務所の家賃は東京の一等地なみである。過疎であるので、人材は中央から求める。当然、通勤の問題が発生する。電車やバスの便が悪い。早朝や夜間に人材を確保するために宿舎・社宅の必要が生ずる。すべて会社に掛かってくる余分な経費となる。

下に掲げた総合的な空港諸経費の比較表を見て頂きたい。比較を容易にするためドルに統一換算してある。

表9-2 ドル換算空港諸費用比較

	着陸料など	航行援助 施設料	事務所賃料・ 管理費	輸入貨物 取扱手数料	共用施設・ 設備使用料	合 計
成 田	9,211	1,906	548	1,312		12,976
羽 田	8,697	1,906	462	1,266	1,301	13,632
関 空	9,620	1,906	814	1,505		13,844
名古屋（小牧）	4,438	1,906	536	844	1,794	9,519
福 岡	4,438	1,906	560	881	1,751	9,535
ソウル	2,382	209	234	247	206	3,278
台 北	3,395		302			3,697
香 港	4,868		383			5,252
バンコク	1,376	695	77			2,148
シンガポール	2,487		227	520		3,234
シドニー	2,741	5,492	176	425		8,835
フランクフルト	1,235	1,463	162	1,250		4,110
ロンドン	508	1,226	435	400		2,569
パ リ	2,928	1,648	206	583		5,365
ニューヨーク	3,002		457	1,160		4,619
ロサンゼルス	939		159	720	330	2,148

出所：IATA2003年資料により作成。

聞くところによると、中部国際空港での家賃は当初関西空港の家賃よりも安くするという話であったが、最近、中部国際空港株式会社が提示した家賃は成田空港での家賃よりも高く、航空会社の多くは貨物地区と隣接する企業庁総合物流地区の貿易関連施設内に事務所設備を借り受け、空港内に駐機する航空機に通うという方策を取ってコストの削減を図っているそうである。

表9-3 滑走路の比較表（空港面積順）

✈️ ダレス空港	4,047 ha	滑走路 3,505mx2, 3,048m
✈️ クアラルンプール	3,000 ha	滑走路 4,000mx2
✈️ パリ CDG 空港	3,104 ha	滑走路 3,600mx2
✈️ ニューヨーク	2,052 ha	滑走路 4,441m, 3,460m, 3,048m, 2,560m
✈️ スキポール	2,000 ha	滑走路 3,530m, 3,400m, 3,300m, 3,250m
✈️ フランクフルト	1,700 ha	滑走路 4,000mx3
✈️ チャンギ空港	1,667 ha	滑走路 4,000mx2
✈️ 香港 CLK 空港	1,248 ha	滑走路 3,800mx2
✈️ 上海浦東空港	1,200 ha	滑走路 4,000mx2
✈️ ヒースロー	1,197 ha	滑走路 3,902m, 3,658m, 2,357m
✈️ ソウル仁川空港	1,174 ha	滑走路 3,750mx2
✈️ 成田空港	710 ha	滑走路 4,000m, 2,180m
✈️ 関西空港	510 ha	滑走路 3,500m
✈️ 中部国際空港	470 ha	滑走路 3,500m (2005年2月開港予定)

出所：IATA2003年資料より作成.

そこで筆者は問う。アジアのハブ空港はどこか？ 着陸料は世界一高額、家賃などの諸経費も高額、設備は矮小、滑走路は一本、もし滑走路上で事故が生じた場合、ハブとしての機能はまったく麻痺してしまう、税関、検疫、空港管理者などの諸官庁・機関は商業的理理解の乏しい閉鎖的で改革を好まない官僚が業務を処理しているわが国の空港と、設備も技術も対応も良く、経費も安く優れている周辺国の空港と比較して見たまえ。わが国の魅力は世界に類の無い生産力と、等しく世界に類の無い消費力をもった国民（無類の旅行好きでもある）があることでだけとなっているのである。

成田とインチョンの間の直線距離は1,226kmであるが、大圏航路をニューヨークからそれぞれの都市へ真っ直ぐ飛んで来るとお互いの飛行距離の差は僅か239kmしかない。緯度の少し南に下がったロサンゼルスからでも841kmの差しか生じない。ロンドンから飛んで来るとインチョンの方が722km近い。アメリカ西海岸の主要貨物集積地であるロサンゼルスからの距離差の841kmは現代の航空機では1時間以内の距離である。インチョンは24時間開いていて、滑走路は2本、将来4本増える、空港に自由貿易地帯が将来出来て加工貿易も可能となる、国民は勤勉、日本と肩を並べる生産力も消費力もある。アメリカから飛んで来ると、地球が丸いので、インチョンと成田とはそんなに離れていない。ヨーロッパか



ら飛んで来ると、インチョンの方が近い。東南アジアから飛んで来ると、インチョンは福岡空港から目と鼻の距離である。表9-1にあるようにインチョンの着陸料は成田の三分の一で、しかも、空中待機燃料を積まずに済む24時間開港している空港であることに加え、長い3,750mの滑走路が2本もある。安心して飛来できる。これでは益々成田の利用価値が減るのは当然の帰結である。勝負はハッキリしている。

第8章の冒頭の航空機の性能の箇所で書いたが、北太平洋に横たわる燃料補給基地としての日本列島の地理的優位性は最早ない。インチョン空港が脅威に感じているのは、日本ではなく、香港、上海、シンガポールの近代的な設備を持った空港群である。航空界では韓国は日本をはるかに抜いてしまっている。航空機の航続距離が伸びて、香港、上海、シンガポールもアジアの玄関空港としての価値が多大にある。シンガポールが逸早く、2006年竣工の第3旅客ターミナルに8基のA380-800スーパー・ジャンボ機用のゲートを準備している事が明らかな答である。<sup>3)</sup>

21世紀の最先端のハイテクノロジーを凝結させた航空機の特性を19世紀のインフラストラクチャーや手続きで損なっては何もならない。

## V 通関による障害点

わが国の税関は保税地域主義を採用している。輸出貨物も輸入貨物も一度保税蔵置場に搬入しないと輸出や輸入の手続きが取れない仕組みになっている。税関はAir-NACCSを使用し航空機の到着以前に貨物情報など通関に必要なすべてのデータを登録しておけば、航空機の到着後、直ちに、数を当り齟齬が無いと見極めたら、貨物の搬入届をNACCS上で行い、然るのちに、輸入申告をNACCS上で行なえるのでわが国には事前通関制度があると言っているが、見せかけに過ぎない。欧米およびアジアの先進国（日本は残念ながら税関手続きの上では先進国であるとは言えない）で許され実施されている航空機の飛行中（航空機が着陸する以前）に輸入通関を完了させるというシステムには程遠いものである。わが国では、輸入申告は外国貨物が保税地域に搬入され（税関の監督下に入った時点、すなわち、貨物を税関が人質に取った時点）でしか輸入申告の事実行為に入れない法制度になっている。物流の速度を甚だしく無為に遅らせている前時代的なこの制度についてわが国の経済界は声を大にして文句をつけていない。ヨーロッパや、アメリカ、シンガポールでは航空機の到着以前に輸入通関は完了している。航空機が到着したら、貨物を運び出すだけと言う仕組みは経済にとって、物流にとって大変なメリットである。12時間近くかけて8,700キロメートルの太平洋を横断し、西海岸から日本に到着して、空港の横幅わずか30メートルの保税蔵置場で税関手続のため丸一日も二日も輸入通関に掛かるようでは何のために航空機で輸送して来たか意味が不明瞭となる。FedExによる小口航空貨物を例に取ると、アメリカ入国の小口貨物の内、99%は航空機到着以前に輸入通関が完了している。残りの1%の内、90%の貨物は到着日当日に輸入免許が下りている。ヨーロッパも然り、シンガポールも然りである。

航空輸送の実用的優位性が立証されて以来、世界の生産も販売も地球規模で行われるよ

うになった。考えもしなかった商品が街に溢れ、競争力を持たせるために遠隔地での生産を実行にうつし、生産コスト、物流コストなどの安くて便利な国での水平分業生産が盛んになった。それらの生産拠点、物流拠点を効果的に高頻度、高速の航空輸送がリンクする。Just in timeの実戦的応用で航空輸送が果たしている役割は大きい。

韓国のインチョン国際空港の輸出入通関業務を2004年後半から24時間稼動にすると韓国関税当局のKim Yong-Duk氏が発表した。税関職員を155名から254名に増員し、2004年3月から15万ウォン（US\$130相当）以下の航空急送便商品の関税を免除する。また、北東アジアの物流ハブとして栄えるために2005年までにインチョン空港敷地内に関税自由地帯を設け、積み替えを含むハブ機能を充実させ、簡単な保税加工を可能にする。空港貨物地域内に出資をする企業に対しては7年間営業所得税を免除とする。US\$3,000万以上の出資をする企業には更に3年間営業所得税を半額に減額する。交通省も税関も協力して、インチョン空港を国際物流のハブとして魅力的なものにアップグレードし2010年までに現在就航している外国航空会社を50社から70社に増やし、77の新路線を開設し、ハブ機能を更に充実させる。第2章の表2-8に示されているように2002年にはインチョン空港の貨物取扱量は世界第5位、170万トンの航空貨物を取り扱っている。

税関当局に提言したいことは、保税地域主義から脱却して、通関行為と関税の徴収を切り離して処理する事である。公序良俗に反する物品を水際で阻止する税関としての職務は大切であるが、正規な貿易商品は航空機到着前に輸入通関行為がEDI手続き（Air NACCS）によって完了し、速やかに商品が国内市場に流入するように促進しなければならない。納めるべき関税は後日、例えば1ヵ月分まとめて輸入者が納付する制度とする。商品に不正があった場合や、関税の納入に遅延や未払いの生じた時の罰則は厳しく、且つ、迅速に行う事とする。

輸出貨物に関わる輸出申告などは廃止するか、極端に縮小する。テロ国家もしくはテロ支援国家への輸出のみ厳しく取りしまるとすれば、貿易は促進される。いやしくも、税関が非関税障壁であると言う汚名は着て欲しくない。

航空会社より回収したアンケートの中に「単なる流れの問題だけでなく、各官庁の縦割り（行政）管理が通関、検疫などを含めて時間が掛かりすぎる」と言う指摘があった。また、「事前通関制度を発展させるべき」とか、「輸出については事後承認、輸入について事前通関を制度化すべき」、「すべて議論し尽くされた問題であるが、実施は国の決定のみ」を待つという意見があった。

更に、航空機用のコンテナやパレットとネットについても、厳重な保税手続きが行なわれないと空港外にもと出す事は出来ない。確かに、空港の航空会社保全地域と空港外のフォワーダー保税地域の移動はできるが、保税運送の手続きをAir-NACCS上で行なつての話である。欧米、中国、シンガポールでは、一切の手続きをする必要なく、コンテナやパレット・ネットは空港の中であろうと、外であろうと何処へでも一切の制約なしに移動させる事ができる。従って、欧米、中国やシンガポールでは、メーカーの工場へコンテナやパレットを持ち込み、メーカーの工場敷地内でコンテナ詰めやパレットへの積み付けを完了し、空港まで搬送してくるのである。コンテナやパレットが自国製の製品でなくても、わが国

のように「外国貨物」扱いをせずに、単なる搬送用具として自由に往来しているのである。日本では、外国では可能な梱包費ゼロのコンテナ効果を得る事は夢なのである。物流が益々盛んになってゆく昨今、このようにコンテナ・パレット・ネットを「外国貨物」として取扱う手続きが果たして必要なのか？ これにより、国家の利益を護ったと言えるのか、甚だ疑問である。返って速やかな物流を阻害し、航空会社、フォワーダーと税関当局にも不必要な労力、経費と時間を費やさせて国の利益に反する制度であるとしか言えない。

## VI 路線開設・運航に関する問題点

航空会社が市場経済の原則に従い需要のある路線に飛行機を就航させる事が出来る環境が望ましいのだが、現在のシカゴ体制では無理なことである。航空機を飛ばしたい国が相手国と話し合い、そこで二国間航空協定が出来て始めて飛行機が就航できる。世界の空を海洋と同じように自由な空間にしない限り無理なことである。しかし、現実には商品は国境を越えて生産され、販売されている。今や、商業的な国境はなく、単に政治的もしくは軍事的な国境線があるのみとなっている。船舶が大海原を自由に航行する事が出来るのに、何故、航空機は自由に空を飛ぶ事が出来ないのか。確かに、航空機は戦略的にも戦術的にも船舶と異なり、恐ろしい武器であることには間違いない。しかし、この武器は最早、武器ではなく、経済の発展をもたらす文明の最先端を行く流通手段なのである。多国間で空の自由化を実施できないものか。各国にとって、失うものよりも、得るものの方が多し筈である。

現在ECとアメリカが交渉している大西洋を跨いだオープン空域（Transatlantic Open Aviation Area）のように世界を地域的に分割して徐々にオープン・スカイ地域を増やして行くのが最適な手段であると思う。カナダとアメリカは既に国境開放協定を結び、相互の航空路線は国内路線のようになっている。NAFTAの効力で、これにメキシコが加わっている。EUの空は全く自由で、2004年5月からEUの構成国は25カ国に東方へ膨張した。汎大西洋オープン空域は現在ECとアメリカの間で交渉が続いている。オーストラリアとニュージーランドの空は殆ど国内線状態である。残るのは東アジア、東南アジア、インド亜大陸、中近東とアフリカだけである。地域的に出来るところから自由な空域を設けて行けば何時の日にか地球的規模でオープン・スカイが実現する。航空会社が始めて市場原理に沿って純粋な商業的判断のみで路線を開設したり、便数の増減を行ったり、運航に関する制約なき計画を実行に移す事が出来るのである。

空を自由にするということは市場原理による競争が始まるということに通じる。体質の悪い航空会社は淘汰される可能性がある。自国の航空会社を守るためわが国を含め多くの航空後進国は自由な空の導入を嫌っている。しかし時代は大きく進んでいる。自国の航空会社を守るために国際交易の波に乗り遅れては国の経済が世界から取り残されてしまう。自国の航空会社に自助努力を促し、空を開放し、国の経済を更に活性化し、国民の総合利益を追求することがグローバルに広がった近代社会を生きる政府の取るべき道であると信ずる。

## VII 航空貨物のEDI化

航空輸送は急激に発展してしまったので、業界横断型のEDI化が追いついていない。不幸なことに複数の世界の大手の航空会社と、複数の世界の大手のフォワーダーがそれぞれ業界横断的なシステムの構築を待ち切れず、自社のみの優秀なITCシステム（Information Technology and Communications）を構築し、運営してしまっている。今更、ご破算で願いましてと折角お金を掛けて作った既存のシステムをゼロにして、まったく新しい業界横断的なシステムに乗り換える訳には行かない。大手は自社のシステムを中心に業界が集合すればよしと言い張るし、中小企業は大手以上に今までのITCに対する資本投資を溝に捨ててやるような事を強いられてはたまらない。IATAが業界横断的にCargo 2000なるITC構想を打ち立てたが遅きに失している。FedExやUPSのようなインテグレーターのITCが一番進んでいて、専用端末を持つ必要なく、インターネット上で貨物の追跡や所在確認、変更指示などが可能になっている。

モントリオール第4追加議定書の発効と、それに次ぐモントリオール条約の発効を見て、AWB（航空運送状）のペーパーレス化が現実の問題として近づいた。信用状から始まり、インボイス、パッキング・リスト、原産地証明書、危険物申告書、動物輸送申告書、輸出許可書、輸入許可書などの数多い付属書類もペーパーレスにならないと、実務上大変に不便なものになってしまう。航空業界のみでペーパーレスに出来るものもあれば、他の団体の規則や他の条約が絡んで来るものもある。

旅客の航空券のペーパーレス化がアメリカ国内で順調に伸びていたが、2001年9月11日の同時多発テロ事件以来、身元の確認など保安上の理由からペーパーの航空券に戻ってしまったのは残念な事である。モントリオール条約の発効により、モントリオール条約批准国同士間の輸送では無条件に航空券が必要でなくなるのだが、アル・カーイダやイスラム過激派のテロ宣言の下では、どの国もペーパーレスに踏み出すのを躊躇している。貨物も例外ではなく、2003年9月、ニューヨークからテキサスの田舎に帰省する若者が航空券を買って座席に座って行くより貨物で行った方が安いと、自ら木箱に入り、まんまと貨物輸送を実現してしまった事<sup>4)</sup>にショックを受けた航空会社及び政府保安当局が、貨物の徹底検査の実施に移行した。アメリカの国土安全保障省（US Department of Homeland Security）は新保安ルールでアメリカに輸送される貨物の10%を開梱検査し、更に貨物専用機に関しては貨物6個に1個は開梱検査をしなければならないと打ち出し、また、アメリカCBP（US Customs and Border Protection/税関・国境保護局）はアメリカに空輸されてくる貨物についてアメリカ到着4時間前に貨物情報を税関のコンピューター・システム経由で通知しなければならないとした。

## VIII 安全管理の問題点

前項で書いたことは勿論、安全の確保という点では必要であると認識しているが、安全を過度に重んじたために物流が途絶えるような事が起き、円滑に流れないようでは困る。物流を優先するか、安全を優先するかと問われれば、安全と答えなければならないと思

ながら、物流に悪影響のある安全管理は行き過ぎであり、避けなければならないとも思う。人類に闘争心がある以上、安全管理はなくなる。世の中は変化し、歴史的、民族的、宗教的闘争が激しさを増している。領土的野心で戦争が始まった昔と異なり、現代の闘争は終わりのない民族的な争いと絶対妥協のない宗教的な抗争が占めている。相手を屈服させる、世の中に訴える手段としてテロがはびこる。世の中にフェール・セーフな安全対策はあり得ない。テロを行いたい人達は万難を排して行動に入るであろうし、すべてのテロを未然に防ぐ事は不可能と思う。

2004年2月3日にIATAから全IATA加盟航空会社に緊急回状が回った。国際的テロの拡大に対応するため、米国国土安全保障省に組み込まれたCBP（税関・国境保護局）から2004年3月4日より実施と決まっていた事前申告制度（ACI・US Advance Cargo Information）の延期を伝えて来た。その回状によれば、CBP内部のシステムの準備も不完全な部分があり、CBP職員の習熟にも未完成なので、別に官報で知らせるまで一時延期するとの内容であった。新しい実施時期については、東部の海・空港で2004年8月、中部の港で2004年10月、西部の海・空港で2004年12月と言う目安であると言う。

この制度の目的とするところは、CBP職員が貨物の情報を管理し、テロの道具となる危険性の高い貨物を判別しやすくするもので、運送人が米国税関のAMSシステムを介して輸入貨物については米国到着4時間前までにハウス・エアウェービル並びにマスター・エアウェービル情報のすべてに渡って申告しなければならないと言う内容のものである。ヨーロッパ線でアンカレッジに給油のため立ち寄るトランジット便も例外でない。世界中がアメリカの防衛の為に正規の通商が阻害され、航空輸送の迅速性が損なわれる事に対する怒りが沸いた。しかし、「安全」と言うキーワードが最近では徳川施政下の「葵の御紋」以上の強制力を持っている。アメリカの一方的な規則に屈しなければ、それこそ正規の貿易が妨げられるというジレンマに世界はしぶしぶではあるが応じる他に道がなかった。

しかし、考えても見たまえ。アル・カーイダがテロ材料をアメリカに輸出するに当たってロケット砲とかサリンとして申告するであろうか。何百万というハウス・エアウェービルをアメリカCBP職員がコンピューターの上で検索して、虚偽の申告を発見する可能性はどのくらいあるのだろうか。勿論、防御は最大の攻撃であるから、何もしないより、何かした方が良いのに決まっているが、果たして世界の荷主、フォワーダー、航空会社を騒がせているCBPのシステムが正解なのであるか。

加えて、は2003年11月17日にアメリカは発着のすべての旅客機を対象に機体、乗員、乗客、手荷物、貨物に対して格段に厳しくした保安ルールを設定し、72時間以内に実施と決めた。詳細は省くが、例えば、10%以上の貨物をX線透視するか、開梱検査をしなければならない。貨物専用機については、厳しい規則は実施されていなかったが、前述のように2003年9月に25歳のホームシックになったアメリカ青年がニューヨークからキサスの実家まで航空宅配の木箱の中に入り、貨物専用機で2,415kmの貨物旅行をしてしまうと、貨物専用機に対しても、6箱に1箱の開梱検査を即時実施に移した。この青年が行なった行為で世界の貨物専用機業界が多大の迷惑を被ったのだから、いみじくもアメリカの安全対策の弱点を暴露してしまった。貨物専用機に対する保安対策が強化された後にも、2004年2月に

ドミニカ共和国から違法入国の3人の男性がマイアミのDHL倉庫内で発見された。当局の尋問によって、彼等はDHL Aero Expresso社がチャーターしたCapital Cargo International Airlines社のB727貨物機に搭載されたビニール・シートの掛かったパレットの中に潜みアメリカに不法入国したものと分かった。当局は3人が空港で働いている間に密航するチャンスをつかんだ純粋な密航者であり、国際テロリストとの背後関係はないと判断して3人を強制送還して事件を解決したが、厳戒態勢の下でもこのような事件が起こる事は、次にはアル・カーイダが潜んで来る可能性を拭い切れないとアメリカ国土安全保障省や航空業界では保安の網を潜っての潜入を心配している。

更に、アメリカは10月にバイオテロリズム法（公衆の健康安全保障およびバイオテロリズムへの準備と対策法）に関連して、食品に関する2つの最終規則（食品施設登録及び輸入事前通告）を発表した。アメリカFDA（Food & Drugs Administration 食品医薬品局）が主管するこの制度は、人もしくは動物の食用に供するすべての食品・飼料の生産と流通に従事している企業（蔵置および運送を司るフォワードナー・航空会社も含む）が2003年12月12日までに登録を義務付けている。ここでも、疑問が浮かぶ。アル・カーイダが炭素菌を取り扱う工場として自らを登録するであろうか。

勿論、何もしないより、何かした方が良いのであるが、絶対的な抑止力のある防衛策はないのではないか。われわれ一人一人が注意する以外に方策はないと思う。無関心が最大の敵である。日常の業務において、出来る限りの安全策を施し、実行し、物流業務の円滑な流れを維持しながら、防げる不法行為は防いで行くと言う次善の策をとる以外に方法はないようである。

アメリカのテロ防止対策の一つに旅客のTransit Visa制度の強化がある。中南米からヨーロッパへ飛ぶ移民がアメリカで航空機の乗り継ぎをするために1時間ばかりの短い時間空港に滞在する。アメリカを通過してゆくのであるから、以前は不必要だった通過ビザを取得しなければならないとして不穏分子のアメリカ潜入防止チェックに踏み切った。通過ビザは現地のアメリカ領事館に本人が出頭、申請し、写真、指紋などを取られ、\$100のビザ手数料が掛かり、申請から発行まで2週間くらいの期間を要する。日本に多数のブラジル日系人が住んでいるが、これらの人は今までロサンゼルス経由でブラジルと日本を往復していた。ヴァリグ・ブラジル航空のロサンゼルス経由便がこれらの日系ブラジル人を主に運んでいた。アメリカ政府がTransit Visa制度の改変を発表・実施してから急激に旅客が減り、週7便を週4便に減便させるを得ないほどになった、ヴァリグ航空はアメリカ以外の経由地を物色し、スイスのチューリッヒ経由で成田に路線の変更を考え、路線変更を日本政府に申請した。スイスとの航空協定で認められている第5の自由（以遠権）の行使である。成田・チューリッヒ線を独占している日本航空は直ちに政府に働きかけ、日本・ブラジル事務交渉でヴァリグ航空の路線変更を却下せしめ、経由地を同じスイスのジュネーブにすれば認可すると示唆した。ジュネーブは商業的に寄港地としてはチューリッヒより劣るので、ヴァリグ航空側はチューリッヒを主張している。ブラジルにしてみれば当然の権利を実行するに過ぎず、日伯間の外交問題になって来ている。アメリカの保安対策が考えもしないところに飛び火したケースである。

わが国の安全管理は根本的な欠陥がある。太平洋戦争終結後60年に及ぶ平和が続き、お隣の韓国での朝鮮戦争も、北朝鮮のミサイル事件も、不審船事件も、日本人拉致事件も、すべて対岸の火事ほどにも思っていない。安全管理は形式的なことばかりで、成田空港を例に挙げても、空港の入り口で人や車両の検問を行っている。電車で来訪する人には身分証明の提示を求めるだけである。車両で乗り入れる場合に、自動車のシャシーを調べるとか、バスの天井を調べる事はしない。ゲートに鏡を取り付けるだけで出来る簡単な装置を設置しようとする気持ちは無い。空港に一度入場してしまうと何処へ歩いて行っても誰何された事が無い。貨物のターミナルの中は自由に歩くことが出来て、誰も止めに来ないし、質問も受けない。2004年のゴールデン・ウィークの前夜、羽田空港東側貨物ターミナルで乗用車を奪った男が、約2.5キロ走行、C滑走路そばの仮設の防護フェンスに何度も執拗に車体をぶつけて突破、更に奥の工事用仮設ゲートも壊して羽田空港の制限区域内に侵入、空港内作業車やリムジンバスを次々と強奪し、滑走路周辺を走り回った。男は追い詰められて東京湾へ飛び込み死亡したが、空港当局が侵入した暴走車の走っていることに気付く12分間に旅客機5機がC滑走路に着陸、7機がA滑走路から離陸し、大事故になる可能性もあった。空港当局はその後、2時間にわたり羽田空港を閉鎖し、航空機の発着が出来なかった。背後関係は無いようだが、アル・カーイダの仲間であったらどのような結果になっていたか考えるだけでも恐ろしい。この事件により信じられないほど緊張感に欠けた空港保安の現状が明らかになった。空港当局は、工事用のフェンスと臨時ゲートで監視カメラや赤外線センサーは設置していなかったと釈明している。もし、これがテロリストであったら、爆弾を積んだ車両を離着陸する旅客機にぶつけ、大量殺戮を成功させていたかもしれない。テロリスト達は防衛体制の弱点を攻めてくる。工事用のフェンスにこそセンサーや監視カメラが必要だったのではないか。考えられないところまで考えるのが危機管理である。さらに、空港当局と警察の連携が信じられないほど悪かった。空港内には航空機優先の制限区域が設けられ、その保安は空港事務所の担当で、警察も許可なく立ち入れない。それならそれで、万一のときには、間髪を入れずに両者が協調して事態に当たれるようになっていなければならない。侵入されてから、12分間も空港当局が暴走車の存在に気付かないという杜撰な危機管理体制には開いた口がふさがらない。これではとてもテロは防げない。この不名誉なニュースは折から厳しいテロ対策が実施されている世界の国々にテレビ、ラジオ、新聞を通じて知れ渡った。アル・カーイダにも伝わったことであろう。成田空港をアメリカのTSA（運輸保安局）の係官が実地見学をした際に全く無防備で安全管理を行うという意識すら見えず、形式的に配置されている多くの警察官の姿を見て呆れていたそうである。国民も社会も安全が破られてから安全を論ずるのではなく、常時、危険と対面している実践的な安全管理を心掛ける基本的な姿勢を持たなければならない。残念ながら、わが国はテロを一番実行しやすい国である。すべての人を善人と見る日本人の美德だけでは宗教、思想、民族的対立が激しくなっている近代国際社会では暮らして行くことはできない。残念ながら、平和ボケの日本人と日本国家である。

アメリカでは2003年4月以来、40口径の半自動ピストルを旅客機の操縦室に装備させ、機長を連邦臨時保安官に任命し、テロ対策を実施している。2004年5月からは、2003年12

月に法制化された新テロ対策によりFedExやUPSの貨物専用機の機長も武装させることになっている。2004年はアメリカ大統領選挙の年であることに鑑み、テロリスト達が大掛かりな攻勢を試みるのではないかと懸念しているアメリカ運輸保安局（TSA）は、特に肩に乗せて発射する持ち運び可能な地对空小型ミサイルによる民間航空機の攻撃があり得るとして、空港周辺の市町村を含めた不審者摘発と事故発生時の救急対策などの会合と訓練を積極的に行い始めている。民間航空機にミサイル防御装置を付けるには1機100万ドルの費用が掛かり、アメリカの約6,800機以上の民間機にその装置を取り付けるには運営上の問題点もあるので実施は見送られたが、El Al Israel航空はアメリカへ就航するイスラエル機にミサイル防御装置の設置許可を申し出ている。世界とわが国の保安に対する考え方は大きく異なり、温度差は大きい。テロリスト達は何処を狙うか簡単な選択である。

日本通運に続いて、最近、ルフトハンザ・ドイツ航空はアメリカ政府のC-TPAT（Customs・Trade Partnership Against Terrorism）の資格を獲得した最初のヨーロッパの航空会社となった。この資格はテロ対策が一定の水準以上に到達し、実施している企業に対しアメリカ国土安全保障省税関及び国境保護局が認め与えるものである。アメリカへ商品を輸出している荷送人にとってアメリカ入国時に不必要な貨物の遅延を避けることは商機上の重要課題であり、ルフトハンザ航空がC-TPAT資格を得た事により、荷送人の厚い信頼を得る事になる。

## Ⅸ 終わりに

わが国の航空インフラストラクチャーも手続きも、考え方もすべて世界の水準以下となってしまうている。アジアの近隣諸国はハブとなる巨大24時間空港をすでに完成させ、空の十字路に関してわが国にとって代わろうとしている。事実、既に、世界の航空界からは成田も関空も重要視されていない。航空運輸行政も、邦人系航空会社も旧来の陋習を汲々として守っているばかりである。その間に世界はドンドン先へ進んでいる。これが、G7に名を連ねるわが国の姿かと思うと情けなくなる。一刻も早く、行政も業界も目覚めて欲しい。隣国はすべて立ち上がって前進している。もう既に8年くらいの遅れが出ている。早く歩き出さなければならないのである。

---

注 1) 中部国際空港は第一種国際空港で設置と管理は中部国際空港株式会社が行なう。大株主は国土交通大臣39.99%、愛知県5.98%、中部電力(株)、JR東海(株)、トヨタ(株)、名鉄(株)、(株)UFJ銀行と名古屋市がそれぞれ2.84%ずつの合計62.84%となっている。位置は愛知県知多半島常滑市沖2.1kmの海上に471haの土地を埋め立てて造成し、3,500 x 60メートルの滑走路1本を作り、24時間対応空港として2005年2月に開港を予定している。

注 2) 総合保税地域とは外国貨物の蔵置、加工、製造、展示などの各種機能を総合的に活用できる地域として、公益性を有する法人に対して、税関長が許可した場所を



---

言う。総合保税地域の指定を受けている施設内では、外国から輸入された貨物の荷揚げ、荷捌き、保管、流通加工などを保税状態のまま処理することが出来る。このため、税関への手続きが簡素化されるほか、納期が短縮でき、コストの削減につながる。また、貨物が施設外へ出るまでは関税、国内消費税の支払いが留保され、多様な物流サービスが可能となる。総合保税地域内では、地域内において様々な機能を有する各種施設を弾力的に配置する事が出来、地域内の各施設の間では、保税運送の手続きを必要とせずに外国貨物の移動が可能である。

注 3) 世界の主要空港も超大型ジャンボA380-800の2006年就航に向けて準備をしている。ロンドン・ヒースロー空港を管理する英国空港公団（British Airport Authority）は第5ターミナル・プロジェクトの一環として、15,200平方メートルあるPier 6に450人着席のラウンジを含め4カ所のA380用のゲートをターミナル5の東端に建設する。完成は2005年12月で2006年春に就航するA380に充分間に合うタイミングでけある。

注 4) ニューヨークの貨物倉庫会社に勤務するCharles D. McKinley (25) は2003年9月6日、食料も水も持たず、携帯電話だけを持って、自ら106x91x38cmの木箱に入り、友人に蓋を閉めてもらい、\$550の運賃は差出人である会社に支払い伝票を回し、国内線Pilot Air Freight社の貨物専用機によりニューヨークからダラス空港まで輸送され、配達トラックによって両親の住むダラス郊外デソトの実家まで2,415kmの貨物旅行を成し遂げ、木箱から現れて両親を驚かせた。配達をした宅配会社の職員が警察に通報、明るみに出た。Pilot Air Freightの談話によれば、木箱は偶然にも気圧が調整され、常温に暖められている主貨物室に搭載されたそうで、気密室でない下部貨物室に搭載されていたら不幸な結果になっていたかも知れない。おりしもアメリカはアルカーイダの航空機を使用したテロに神経過敏でいた。貨物として人間を輸送することがこのように容易に出来てしまった事に驚いたアメリカ国土安全保障省（Department of Homeland Security）は直ちに貨物専用機に対する対テロ対策を發布、アメリカ発着の内外の航空会社に遵守するよう呼びかけている。2004年2月4日、裁判所はCharles McKinleyに執行猶予1年つきの4カ月の禁錮と\$1,500の罰金刑に処した。因みに、ニューヨークからダラスまでの1等旅客運賃の方が罰金の額よりも安いのは皮肉なことである。