

国際航空貨物市場の状況（未定稿）

平成 19 年 4 月 20 日  
公正取引委員会調整課

目次

- 1 日本発着の国際航空貨物市場の概況
- 2 国際航空貨物と運賃
- 3 国際航空貨物運賃の実態
- 4 日本発の燃油サーチャージの動向
- 5 アライアンス，コードシェアの現況

# 1 日本発着の国際航空貨物の概況

## (1) 輸送量

日本発着の国際航空貨物量は、2006年(平成18年)では、輸入が約160万トン、輸出も約160万トンとなっている。2004年度(平成16年度)において、日本の航空会社<sup>1</sup>が輸送している国際航空貨物のシェアは、輸入が約41%、輸出が約36%となっている。

図表1 日本発着の国際航空貨物量(重量)の推移<sup>2</sup> (単位:トン)

輸入	日本宛貨物		繰越貨物		総計	
	重量	対前年比	重量	対前年比	重量	対前年比
2002年	1,245,760	0.3%	228,570	17.2%	1,474,330	-0.7%
2003年	1,299,948	4.3%	243,466	6.5%	1,543,414	4.7%
2004年	1,431,822	10.1%	254,357	4.5%	1,686,179	9.2%
2005年	1,351,970	-5.6%	249,481	-1.9%	1,601,451	-5.0%
2006年	1,332,732	-1.4%	266,957	7.0%	1,599,689	-0.1%

輸出	日本発貨物		繰越貨物		総計	
	重量	対前年比	重量	対前年比	重量	対前年比
2002年	1,000,594	17.9%	220,941	19.4%	1,221,535	18.2%
2003年	1,103,108	10.2%	235,005	6.4%	1,338,113	9.5%
2004年	1,332,023	20.8%	247,101	5.1%	1,579,124	18.0%
2005年	1,315,352	-1.3%	253,463	2.6%	1,568,815	-0.7%
2006年	1,338,115	1.7%	267,802	5.7%	1,605,917	2.4%

(海事プレス社「CARGO 2003年3月号~2007年3月号」より作成)

図表2 日本発着の国際航空貨物における我が国航空企業のシェア (単位:トン)

	輸入			輸出		
	航空会社計	我が国航空企業	シェア	航空会社計	我が国航空企業	シェア
2000年度	1,608,739	647,409	40.2%	1,317,941	493,851	37.5%
2001年度	1,445,547	600,004	41.5%	1,016,035	392,944	38.7%
2002年度	1,564,528	660,974	42.2%	1,309,560	506,278	38.7%
2003年度	1,597,065	676,796	42.4%	1,404,617	528,713	37.6%
2004年度	1,682,080	692,057	41.1%	1,577,717	570,199	36.1%

(国土交通省「国土交通白書2006」より作成)

## (2) 利用航空運送事業者(フォワーダー)の取扱量

「平成17年度航空貨物輸送統計速報」<sup>3</sup>によれば、2005年度(平成17年度)にフォワーダーが取り扱った国際航空貨物量(輸出)は、約118万トンとなっている。図表1にあるように、2005年(平成17年)における日本発の国際航空貨物量は約131万トン(繰越貨物を含めない)であるので、フォワーダーが取り扱う国際航空貨物は、およそ9割程度であると考えられる。

## (3) 方面別の貨物量

2006年(平成18年)の方面別航空貨物取扱量は、輸入、輸出ともに「アジア、アフリカ、中東」方面がもっとも多く、次いで太平洋方面<sup>4</sup>の占める割合が多い。

輸入におけるこの5年間(2002年から2006年)の国際航空貨物量は、「太平洋」、「欧州」、「韓国」方面では、ほぼ横ばいとなっており、「アジア、アフリカ、中東」方面は、増加傾向にある。輸出においては、各方面とも増加傾向にある。

<sup>1</sup> 日本航空、全日空、日本貨物航空、日本アジア航空、エアーニッポンの輸送実績。

<sup>2</sup> 日本の空港へ到着し仮陸揚げされた繰越貨物(transfer)は輸入に、仮陸揚げされた後に別の航空便に積み込まれ外国の空港へ送り出される繰越貨物は輸出に計上されている。

<sup>3</sup> 平成18年6月30日国土交通省総合政策局公表。

<sup>4</sup> 米州及びハワイ方面と日本を結ぶ路線。

図表3 方面別航空貨物取扱量（輸入）（単位：トン）

輸入	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年		
太平洋	297,447	312,453	349,205	304,308	281,552	17.6%	
欧州	北極経由	96,967	99,608	103,053	187,103	215,752	13.5%
	モスクワ経由	115,980	125,346	116,392	35,871	10,641	0.7%
	南回り	11,758	9,352	10,132	8,392	7,586	0.5%
小計	224,705	234,306	229,577	231,366	233,979	14.6%	
アジア、アフリカ、中東	801,802	849,374	947,511	920,268	938,036	58.6%	
韓国	150,376	147,281	159,886	145,509	146,122	9.1%	
合計	1,474,330	1,543,414	1,686,179	1,601,451	1,599,689	100.0%	

・ 繰越貨物（他の空港まで引続き他の航空会社で運送される貨物）を含む

・ 百分率は2006年における路線別の貨物重量の構成比

（「SPACE」（ジャパンプレス社）より作成）

図表4 方面別航空貨物取扱量（輸出）（単位：トン）

輸出	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年		
太平洋	364,315	352,000	422,644	421,661	425,229	26.5%	
欧州	北極経由	98,512	100,825	115,378	214,875	252,380	15.7%
	モスクワ経由	92,194	108,744	127,441	34,664	11,592	0.7%
	南回り	11,278	12,648	14,650	8,715	8,794	0.5%
小計	201,984	222,217	257,469	258,254	272,766	17.0%	
アジア、アフリカ、中東	510,455	604,596	711,113	700,169	717,804	44.7%	
韓国	144,781	159,300	187,898	188,731	190,118	11.8%	
合計	1,221,535	1,338,113	1,579,124	1,568,815	1,605,917	100.0%	

・ 繰越貨物（他の空港まで引続き他の航空会社で運送される貨物）を含む

・ 百分率は2006年における路線別の貨物重量の構成比

（「SPACE」（ジャパンプレス社）より作成）

#### （4）混載貨物の仕向地別貨物量

2006年（平成18年）の輸出混載貨物<sup>5</sup>の仕向地のうち、全体に占める構成比が最も大きいのは米国で約22.5%（TC<sup>6</sup>1の米国北東部から米国西部の合計）となっている。次いで中国の約12%、台湾約9%、香港約8%、韓国約8%など近隣アジア諸国が上位を占めている。

<sup>5</sup> 混載貨物については、5ページを参照。

<sup>6</sup> IATAは、世界を3つのエリア（TC1、TC2、TC3）に分けている。TC1は、米州（北米・南米）、ハワイ、TC2は欧州、アフリカ、中東、TC3は、アジア、オセアニア。参考資料1を参照。

図表5 JAJA 仕向地・方面別 輸出混載貨物取扱重量の推移

(単位：トン)

仕向地・方面		2002年	2003年	2004年	2005年	2006年		
輸出混載貨物								
T	米国北東部	38,656	38,283	41,244	37,259	32,406	2.5%	
	米国中東部	95,437	99,363	128,614	116,012	98,657	7.5%	
	米国南部	41,905	46,420	56,792	51,950	54,506	4.1%	
	C	米国西部	89,967	85,124	93,982	94,961	99,467	7.5%
		カナダ	10,343	10,931	12,269	13,241	11,251	0.9%
		メキシコ	3,320	3,059	3,966	4,002	7,152	0.5%
	1	他 米州	5,915	8,520	11,838	11,492	13,313	1.0%
小 計		285,542	291,700	348,705	328,917	316,752	24.0%	
T	フランス	17,199	18,538	26,026	22,753	21,396	1.6%	
	ドイツ	54,208	64,860	74,167	81,590	80,096	6.1%	
	英国	38,588	36,283	39,359	36,046	35,623	2.7%	
	C	イタリア	9,941	12,165	15,238	13,039	14,824	1.1%
		ベネルックス	47,709	48,579	61,341	57,768	64,634	4.9%
		北ヨーロッパ	9,400	10,181	11,642	12,692	12,310	0.9%
	2	他 ヨーロッパ	29,408	37,304	38,648	41,122	44,250	3.3%
	中東	--	1,914	8,652	8,507	9,874	0.7%	
	アフリカ	2,619	2,487	3,982	4,963	5,714	0.4%	
小 計		209,071	232,311	279,053	278,481	288,722	21.9%	
T	オーストラリア	11,497	12,857	15,575	17,206	16,504	1.2%	
	ニュージーランド	1,617	2,097	3,076	3,153	2,919	0.2%	
	香港	85,778	97,424	112,169	107,787	110,493	8.4%	
	フィリピン	30,010	28,797	28,735	27,610	27,803	2.1%	
	C	シンガポール	50,848	45,642	53,592	48,048	51,646	3.9%
		マレーシア	28,684	28,363	30,602	30,942	33,507	2.5%
		3	タイ	46,489	51,425	65,333	69,574	61,927
	韓国	73,236	79,815	98,132	98,993	99,664	7.5%	
	台湾	87,669	95,800	120,376	106,665	116,591	8.8%	
	インド	7,557	9,437	11,851	12,200	13,035	1.0%	
	インドネシア	9,837	12,847	16,053	14,931	12,817	1.0%	
	中国	63,112	94,608	118,679	134,618	159,138	12.0%	
	他 アジア	5,007	5,798	7,190	8,797	9,803	0.7%	
小 計		501,340	564,909	681,361	680,525	715,848	54.2%	
合 計		995,954	1,088,919	1,309,119	1,287,923	1,321,322	100.0%	
直送貨物								
	TC-1			12,903	12,776	17,808	23.7%	
	TC-2			23,402	22,230	20,413	27.1%	
	TC-3			44,504	38,700	37,012	49.2%	
合 計		87,551	87,553	80,809	73,706	75,233	100.0%	
チャーター								
	TC-1			778	227	1,743	90.3%	
	TC-2			3,566	563	186	9.7%	
	TC-3			72	0	0	0.0%	
合 計				4,417	790	1,929	100.0%	

・百分率は2006年における方面別の重量構成比

((社)航空貨物運送協会(JAJA)「国際航空貨物実績表」より作成)

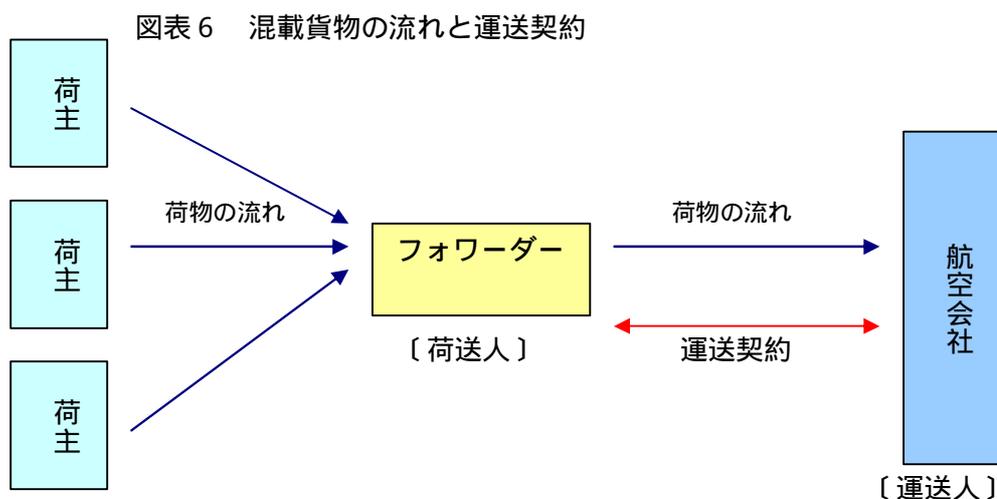
## 2 国際航空貨物と運賃

### (1) 混載貨物と直送貨物

#### ア 混載貨物

国際航空貨物には、利用航空運送事業者（以下「フォワーダー」という。）が、自己の運送約款に基づいて、多数の荷主から集荷した貨物を、同一地域宛に一括して送る形態の「混載貨物」がある。この場合、フォワーダー自らが荷送人となって航空会社と運送契約を締結する。

IATA の航空貨物賃率が重量逓減制をとっていることから、フォワーダーは、貨物を混載し高重量にまとめることによって、差益を得ることができるとされている<sup>7</sup>。

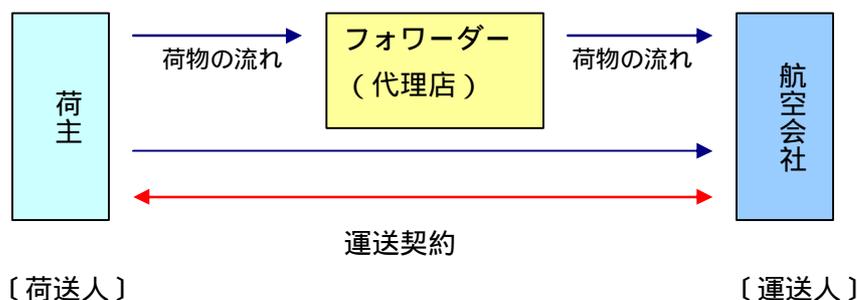


#### イ 直送貨物

他方、荷主が航空会社の代理店を通じ、または直接航空会社に対して運送を委託する形態の「直送貨物」がある。この場合、荷送人は荷主で、フォワーダーは、航空会社の代理店として荷物を取り扱い、航空会社から手数料を収受する。

通常、フォワーダーは、その国際利用航空運送約款<sup>8</sup>において、貴重品、動物、危険品等については受託しない物品としており、これらの物品は、直送貨物として輸送される。

図表7 直送貨物の流れと運送契約



<sup>7</sup> (社)日本荷主協会「国際物流用語辞典」。

<sup>8</sup> 平成13年2月7日 国土交通省告示第81号等において「標準国際利用標準約款」が示されている。

### ウ 混載貨物と直送貨物の割合

社団法人航空貨物運送協会（JAF A）が公表している，フォワーダー取り扱いの国際航空貨物量は，図表 8 のようになっている。2006 年（平成 18 年）の取扱重量は，混載貨物が約 132 万トン，直送貨物が約 7.5 万トンとなっており，混載貨物が全体の約 94%を占めている。

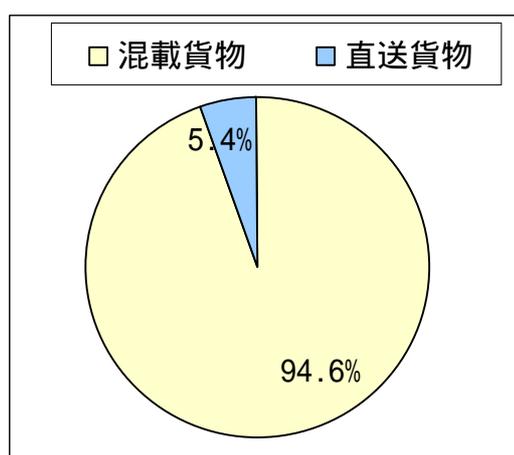
図表 8 主要フォワーダーの国際航空貨物取扱量の推移 （単位：トン）

暦年	輸入	輸出			総計
		混載貨物	直送貨物	チャーター	
2002年	1,119,904 0.9%	995,954 15.8%	87,551 --	--	1,083,505 --
2003年	1,145,844 2.3%	1,089,117 9.3%	87,553 0.0%	--	1,176,670 8.6%
2004年	1,239,221 8.1%	1,309,119 20.2%	80,809 -7.7%	4,417 --	1,394,345 18.5%
2005年	1,261,501 1.8%	1,287,923 -1.6%	73,706 -8.8%	790 -82.1%	1,362,419 -2.3%
2006年	1,179,516 -6.5%	1,321,322 2.6%	75,233 2.1%	1,929 144.2%	1,398,484 2.6%

- ・百分率は前年比
- ・チャーターは，フォワーダーが航空機を借り切って，自ら運送人となって，第三者と運送契約を結んだ場合の取扱重量
- ・JAF A 加盟のフォワーダーの取扱量の集計
- ・輸出は AWB（航空運送状），輸出は通関申告による
- ・繰越貨物（transfer）は含まれない

（（社）航空貨物運送協会（JAF A）「国際航空貨物実績表」より作成）

図表 9 輸出混載貨物と輸出直送貨物の取扱重量比（2006 年）



（（社）航空貨物運送協会（JAF A）「国際航空貨物実績表」より作成）

(2) 航空会社の運賃

貨物の本体運賃に関して、国土交通大臣が認可している運賃は、IATA 運賃のみである。

(3) フォワーダーの混載貨物運賃

混載貨物について、フォワーダーは通常、自ら運賃を設定し、荷主から集めた同じ仕向地の貨物をまとめて運ぶことにより、荷主個々が航空会社に直接依頼するより安い運賃を提供している。フォワーダーは、混載貨物の運賃について、国土交通大臣への届出を行う。

(4) 運賃に含まれる料金の種類

IATA 運賃、フォワーダーの運賃とともに、以下の事項についての料金や賃率が定められ、これを合計して個々の運賃が決まる。

ア 最低料金 (Minimum Charge)

貨物の重量が少なく、一定額に満たない場合に適用される最低運賃

イ 一般貨物賃率 (General Cargo Rates)

品目に関係なく重量段階毎に、1kg あたりの額で設定された額 (各区分ごとに決められている)

ウ 特定品目賃率 (Specific Commodity Rates)

特定の区間を運送される特定の品目に適用可能な運賃

エ 品目分類賃率 (Commodity Classification Rates)

一定の地区間あるいは地区内を運送される一定の品目 (動物、貴重品、新聞・雑誌等、別送手荷物、遺体等) に適用される割増あるいは割引の率

オ 従価料金

高価な貨物を運送する際のリスクを荷主が負担する考えに基づいた運賃で、貨物 1kg あたりの申告価格が US20\$ を超える場合に、超過した金額について 0.5% の従価料金がかかる

カ その他料金

- ・危険物取扱手数料
- ・着払い貨物取扱料
- ・立替払い手数料
- ・運送状作成料            等

(5) IATA 運賃の推移

東京発ロサンゼルス、ニューヨーク、ロンドン、アムステルダム、シンガポール、上海、ソウル向けの路線 (以下「7 路線」という。) において、2002 年 (平成 14 年) から 2006 年 (平成 18 年) までの IATA 運賃は、変更されていない。7 路線に関する IATA 運賃は、図表 10 のようになっている。

図表 10 方面別 IATA 運賃 (東京発)

料金種別	単位	ロサンゼルス	ニューヨーク	ロンドン	アムステルダム
最低料金	円	10,000	10,000	15,000	15,000
45kg未満	円/kg	1,590	1,900	2,630	2,630
45kg以上 100kg未満	円/kg	1,200	1,420	2,100	2,100
100kg以上 300kg未満	円/kg	1,080	1,290	1,840	1,840
300kg以上 500kg未満	円/kg	1,030	1,230	1,580	1,580
500kg以上 1000kg未満	円/kg	950	1,130	1,310	1,310
1000kg以上	円/kg	880	1,050		

料金種別	単位	シンガポール	上海	ソウル
最低料金	円	8,500	8,500	8,500
45kg未満	円/kg	1,320	820	440
45kg以上 100kg未満	円/kg	1,120		370
100kg以上 300kg未満	円/kg	990	620	330
300kg以上	円/kg	850		280

(OFC社「OFCカーゴタリフ」より作成)

### 3 国際航空貨物運賃の実態

混載貨物運賃については、「フォワーダーが航空会社に支払う運賃は、IATA 運賃とは関係なく、各路線の需給バランスに基づいて相対交渉で決定される。交渉によって決まる実勢運賃は、IATA 運賃から大きく乖離している」との指摘がある<sup>9</sup>。このため、混載貨物運賃の実態を調査したところ、以下のとおりであった。

#### (1) フォワーダーが届出している混載貨物運賃の推移

あるフォワーダー（以下、「A社」という。）が、国土交通大臣に届け出ている7路線の混載貨物運賃は、IATA 運賃と同様に2002年（平成14年）から2006年（平成18年）までの5年間、変更されていない。

図表11 フォワーダーA社の混載貨物の運賃（東京発）

料金種別	単位	ロサンゼルス	ニューヨーク	ロンドン	アムステルダム
最低料金	円	8,800	8,800	13,500	13,500
45kg未満	円/kg	1,460	1,750	2,445	2,445
45kg以上 100kg未満	円/kg	1,130	1,335	2,100	2,100
100kg以上 300kg未満	円/kg	1,035	1,240	1,840	1,840
300kg以上 500kg未満	円/kg	1,000	1,195	1,580	1,580
500kg以上 1000kg未満	円/kg	940	1,120	1,310	1,310
1000kg以上	円/kg	880	1,050		

料金種別	単位	シンガポール	上海	ソウル
最低料金	円	7,650	7,650	7,650
45kg未満	円/kg	1,230	765	410
45kg以上 100kg未満	円/kg	1,120		370
100kg以上 300kg未満	円/kg	990	620	330
300kg以上	円/kg	850		280

- ・一般貨物賃率については、特定品目賃率を適用する貨物以外の全貨物に適用
- ・ただし、100kg以上の貨物については、上記の賃率から20%下方の範囲内の賃率で計算することができる
- ・一般貨物賃率で計算した運賃が特定品目賃率で計算した運賃より低い場合は、一般貨物賃率を適用

#### (2) フォワーダーの混載貨物運賃とIATA 運賃との比較

A社の混載貨物運賃と7路線のIATA 運賃とを比較してみると、ロサンゼルス、ニューヨーク向けを除き、45kg以上の料金は、IATA 料金と同額となっている。

図表12 フォワーダーA社の混載貨物運賃とIATA 運賃の比較

料金種別	単位	ロサンゼルス	ニューヨーク	ロンドン	アムステルダム
最低料金	円	-12%	-12%	-10%	-10%
45kg未満	円/kg	-8%	-8%	-7%	-7%
45kg以上 100kg未満	円/kg	-6%	-6%	0%	0%
100kg以上 300kg未満	円/kg	-4%	-4%	0%	0%
300kg以上 500kg未満	円/kg	-3%	-3%	0%	0%
500kg以上 1000kg未満	円/kg	-1%	-1%	0%	0%
1000kg以上	円/kg	0%	0%	0%	0%

料金種別	単位	シンガポール	上海	ソウル
最低料金	円	-10%	-10%	-10%
45kg未満	円/kg	-7%	-7%	-7%
45kg以上 100kg未満	円/kg	0%		0%
100kg以上 300kg未満	円/kg	0%	0%	0%
300kg以上	円/kg	0%		0%

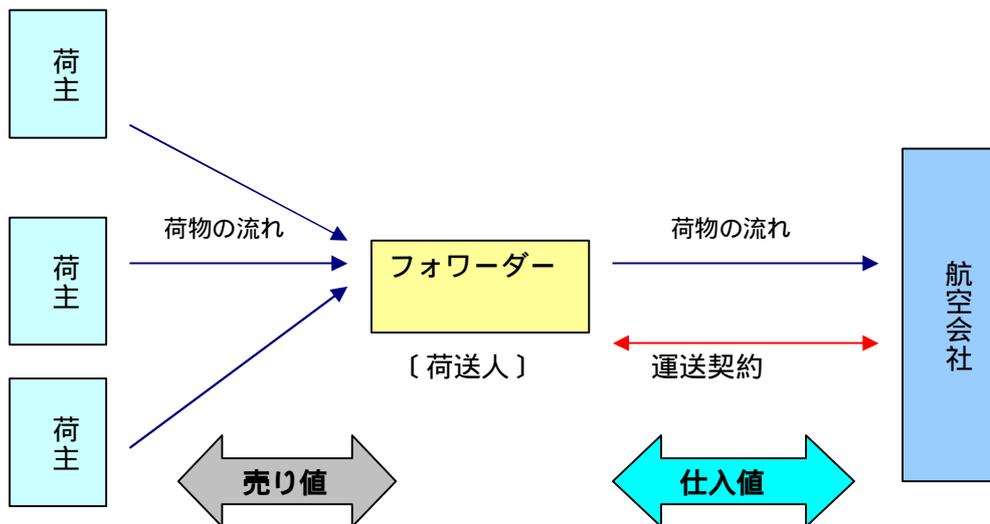
<sup>9</sup> 2月23日規制研資料3を参照。

(3) 実際の混載貨物運賃

フォワーダー(A社)は、貨物を輸送するためのスペースを航空会社から仕入れる。その際、フォワーダーは、航空会社とその対価について取り決める(これをフォワーダーの「仕入値」という。)

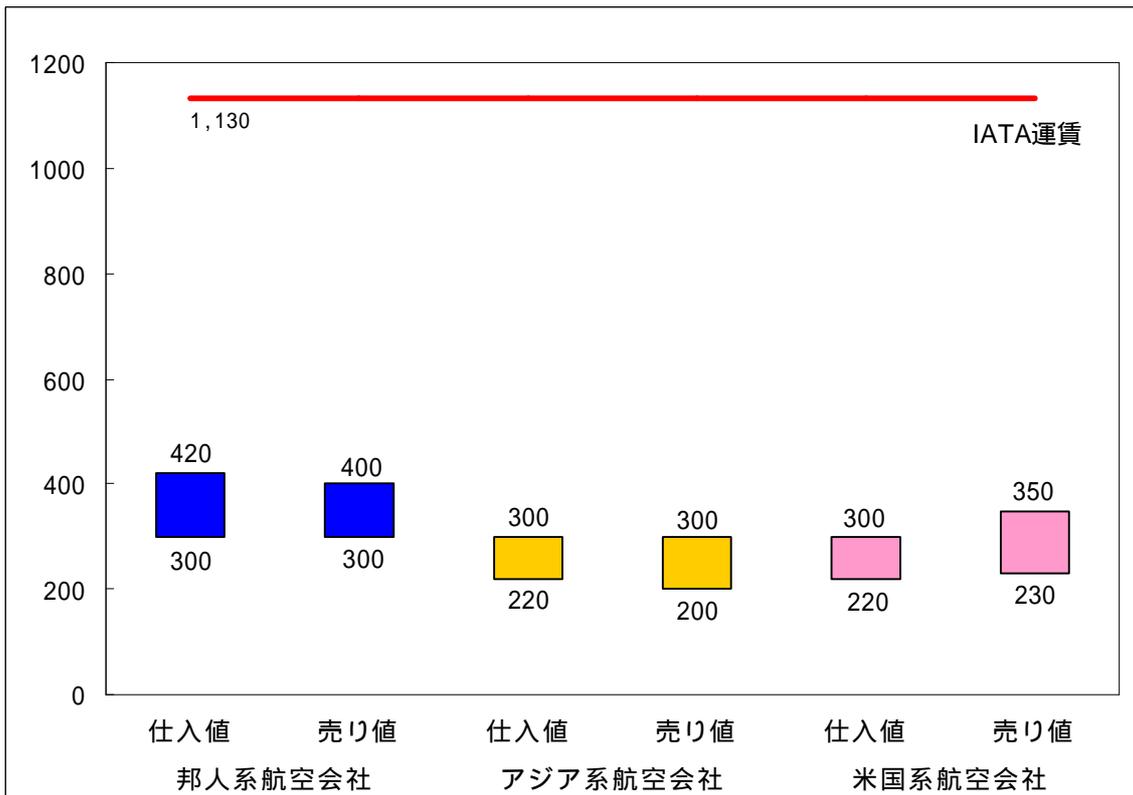
また、フォワーダーは、荷主に国際航空貨物輸送サービスを提供するにあたって、フォワーダーと荷主は、その対価について取り決める(これをフォワーダーの「売り値」という。)

図表 13 「仕入値」と「売り値」(混載貨物)

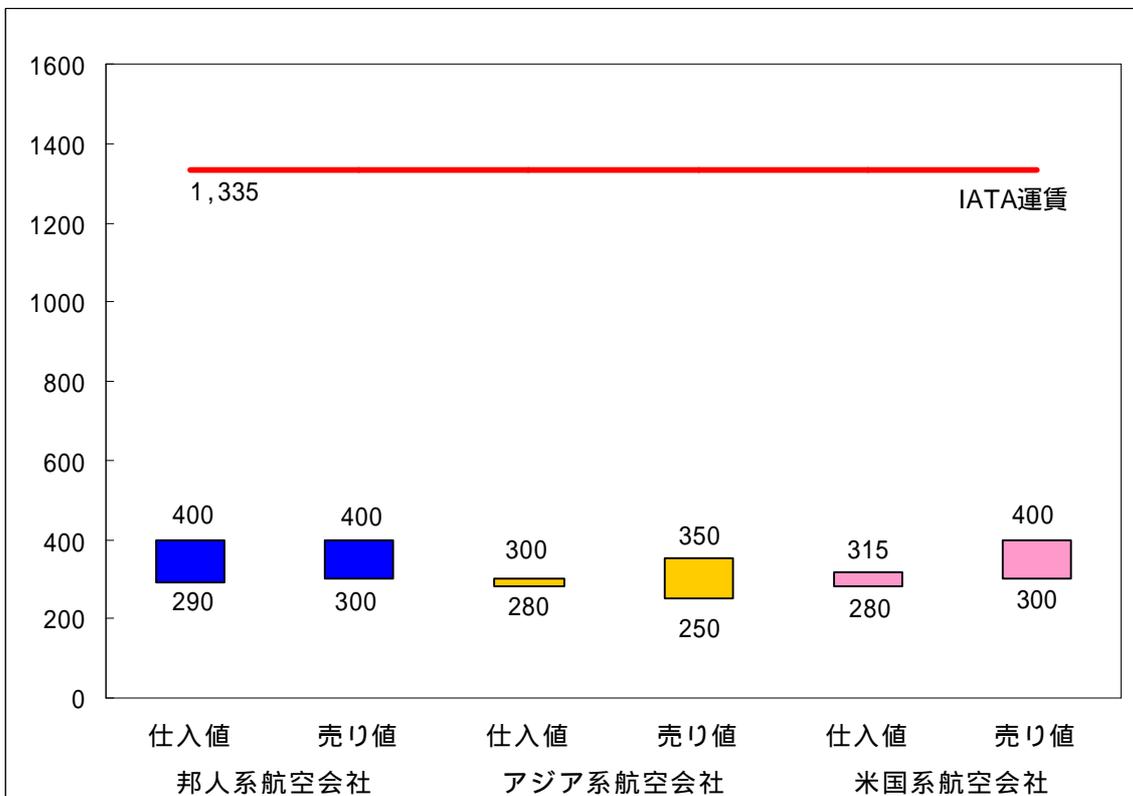


A社の45kg超(45kg以上100kg未満)貨物における仕入値、売り値の運賃帯は、以下の図表14から図表20のようになっており、7路線いずれともIATA運賃から大きく下方に乖離している実態にある。

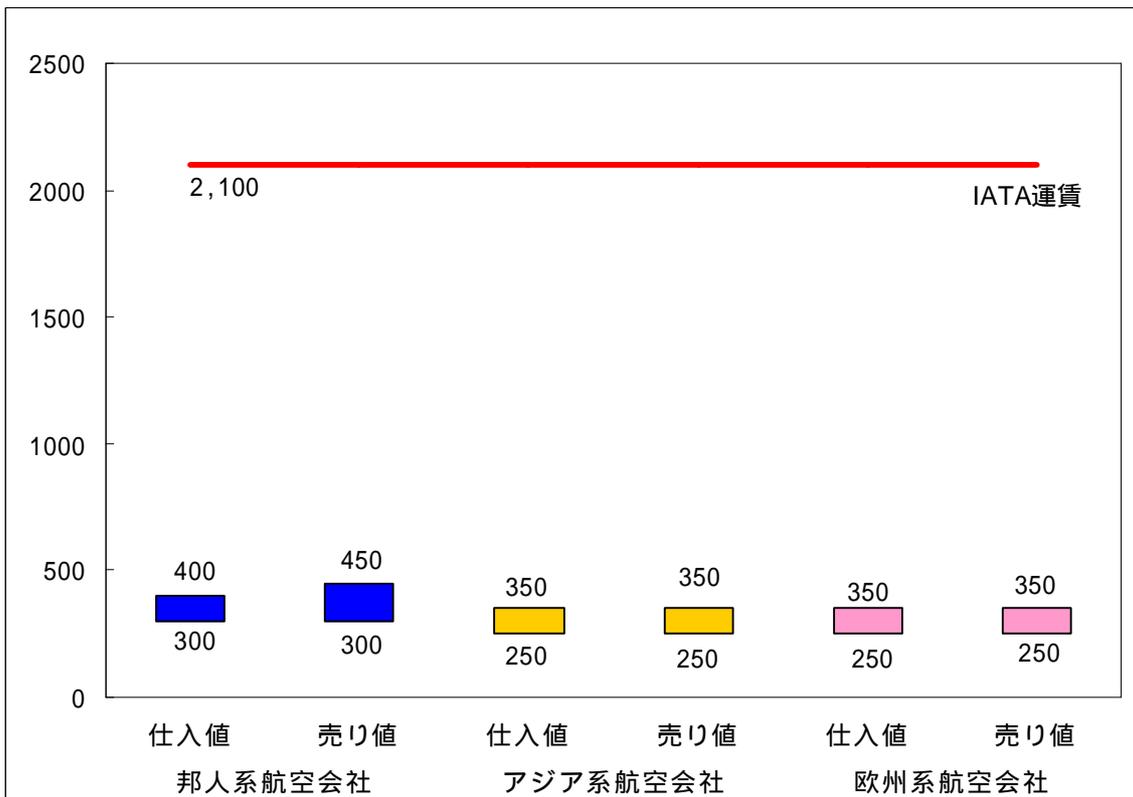
図表 14 東京発ロサンゼルスへの運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



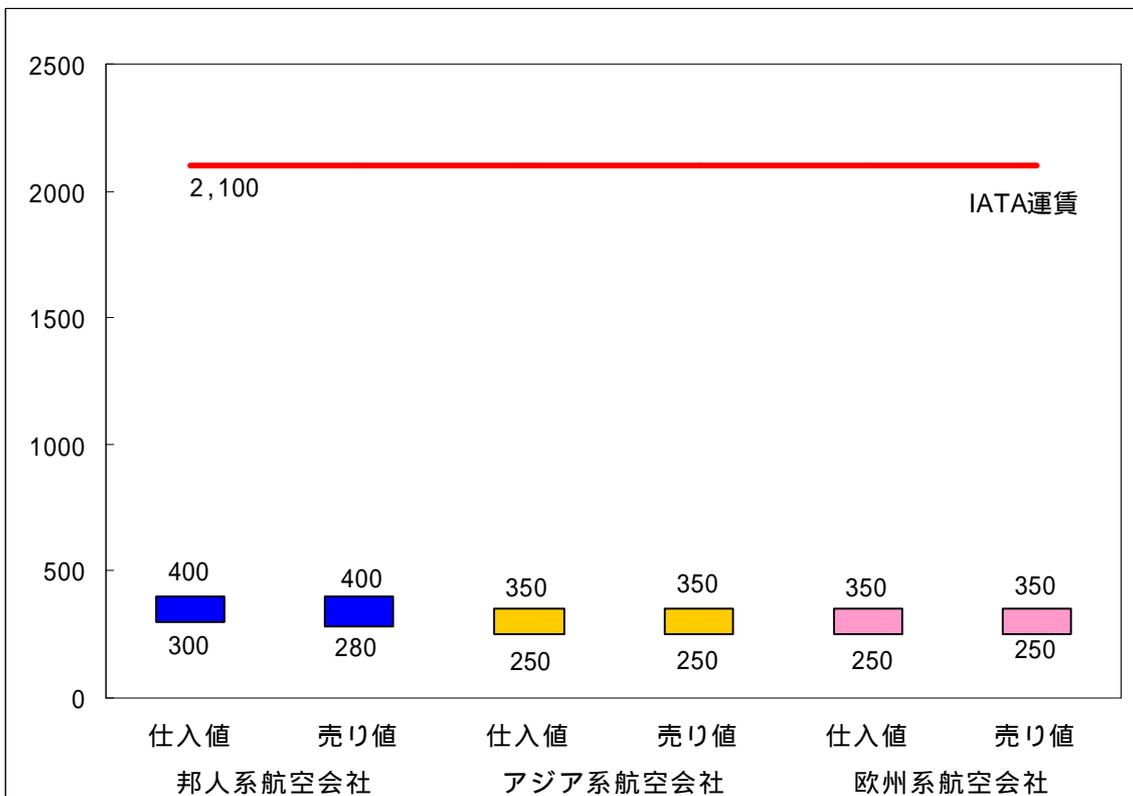
図表 15 東京発ニューヨークへの運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



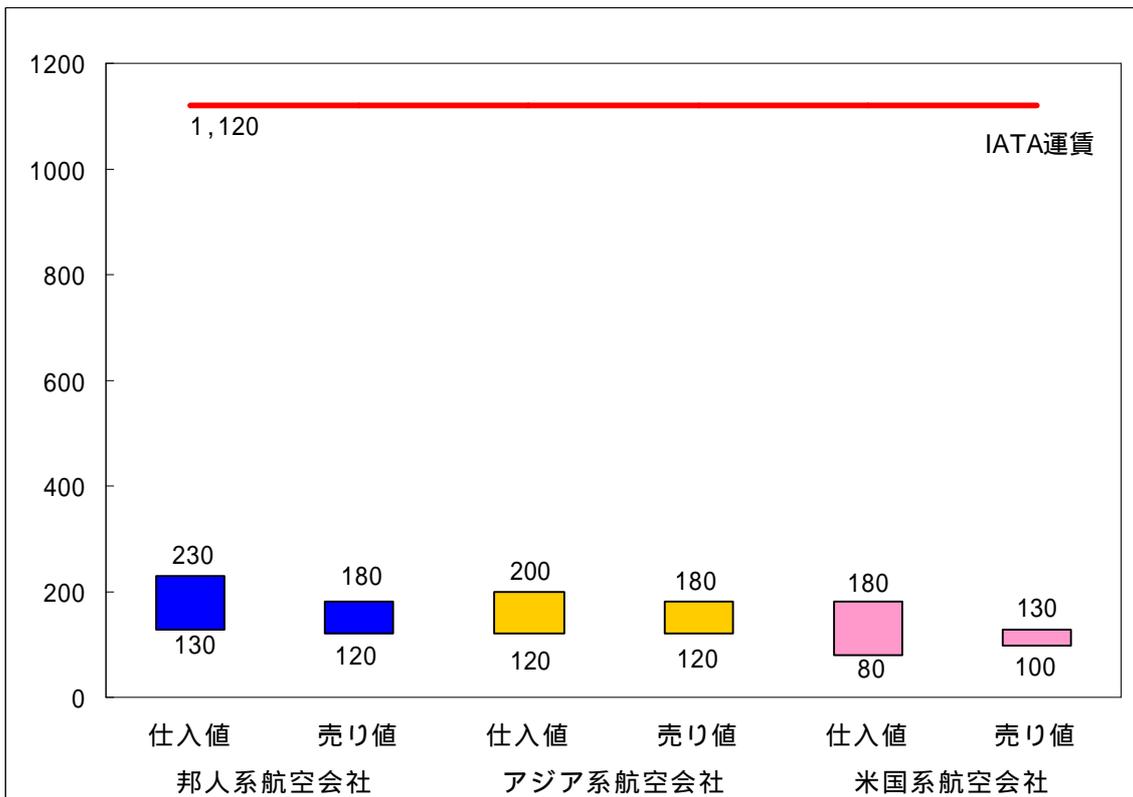
図表 16 東京発ロンドン運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



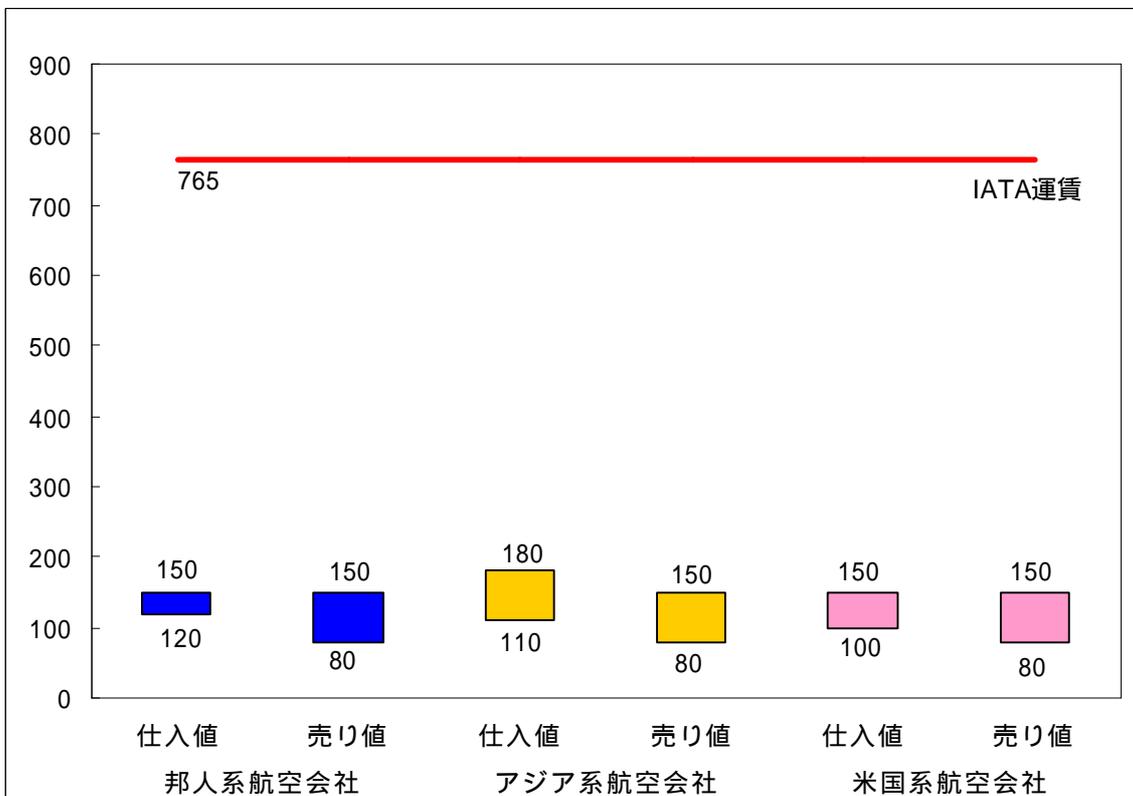
図表 17 東京発アムステルダム運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



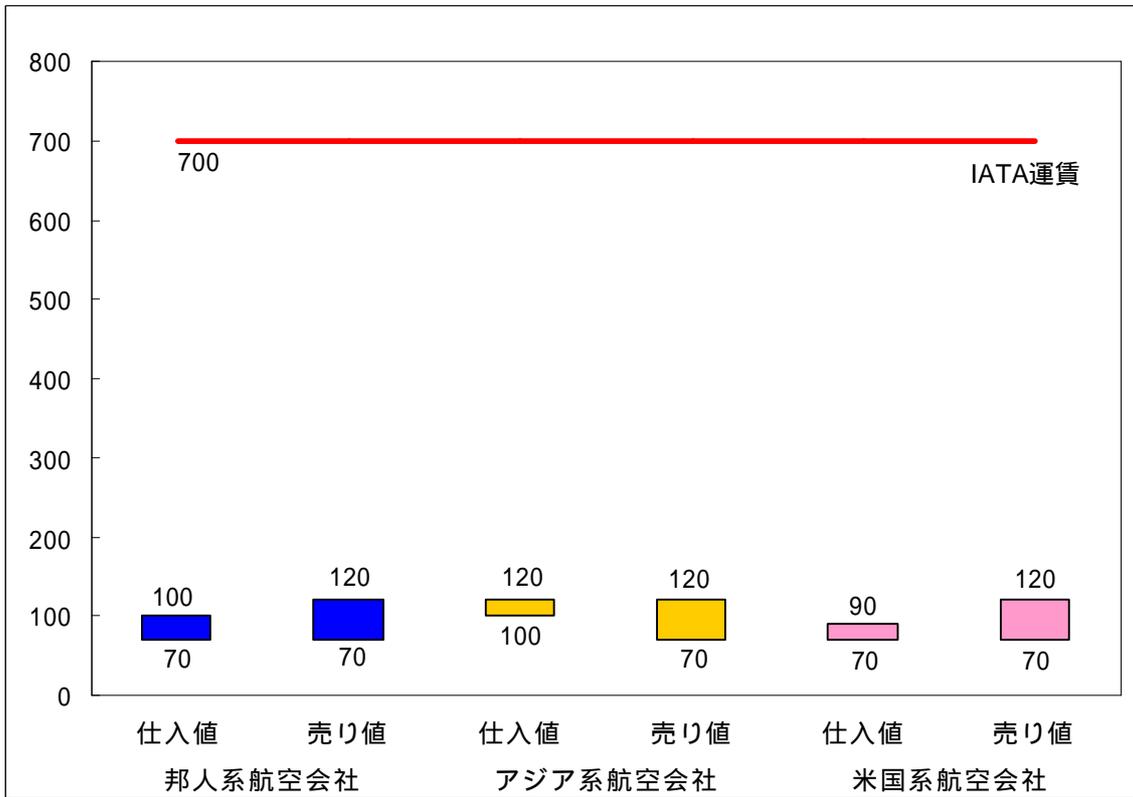
図表 18 東京発シンガポール運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



図表 19 東京発上海の運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



図表 20 東京発ソウルの運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



## 4 日本発の燃油サーチャージの動向

燃油サーチャージは、本体運賃とは別に全ての貨物に対して重量1kgにつき定額で徴収される付加運賃であり、2001年（平成13年）に導入された。多くの航空会社は、賃率適用重量<sup>10</sup>1kgについて定額の燃油サーチャージを徴収しているが、実重量1kgについて定額を徴収している航空会社もある。

### （1）燃油サーチャージの推移

#### ア 2001年(平成13年)5月～2002年(平成14年)10月

2001年(平成13年)5月に、日本航空（JL）、全日空（NH）、日本貨物航空（KZ）などの航空会社は、貨物1kgあたり12円の燃油サーチャージを導入したが、その後原油価格が沈静化に向かったため、各航空会社は2002年(平成14年)1月に燃油サーチャージを廃止した。

#### イ 2002年(平成14年)10月以降

2002年(平成14年)に、原油価格が再び高騰したため、同年10月に多くの航空会社が貨物1kgあたり12円の燃油サーチャージを設定した。その後、原油価格の上昇・下降にあわせて燃油サーチャージの額も上下するが、2004年（平成16年）以降は急激な原油価格上昇に伴って燃油サーチャージも引き上げが続き、2006年秋には多くの航空会社が1kgあたり60円の燃油サーチャージを設定した。多くの航空会社は、貨物の仕向地にかかわらず、貨物1kgあたりの燃油サーチャージ額を設定しているが、日本航空（JL）は、2006年10月から、TC1（北米、南米、カリブ海、ハワイ）とTC2（欧州、アフリカ、中東）方面の燃油サーチャージ額を1kgあたり66円、TC3（アジア、豪州）方面の燃油サーチャージ額を1kgあたり57円とし、方面別の燃油サーチャージを設定している。

多くの航空会社は、同じような時期に同額の燃油サーチャージを設定しているが、アジア系の航空会社には、他の国の航空会社よりも低い額を設定したり、変更時期が異なる航空会社もいる。

---

<sup>10</sup> 賃率適用重量（計算重量）：実際の重量と容積重量のいずれか重い重量について0.5KG単位で適用する重量。貨物の容積が6,000立方センチメートルを超える場合、6,000立方センチメートル当たりを1kgとして換算した重量を適用。

図表 21 各航空会社の燃油サーチャージの額と変更実施月 - 1

年	米国系航空会社			欧州系航空会社			豪亜系航空会社			日系航空会社		
	会社	実施	額	会社	実施	額	会社	実施	額	会社	実施	額
2002年	AA	10月	12円	BA	10月	12円	CX	10月	12円	JL	10月	12円
	NW	10月	12円	LH	10月	12円	SQ	10月	12円	KZ	10月	12円
	UA	10月	12円	SK	10月	12円	CI	11月	12円	NH	10月	12円
	CO	11月	12円	AF	11月	12円	KE	11月	12円			
			KL	11月	12円	OZ	11月	12円				
						QF	11月	12円				
2003年	NW	3月	18円	AF	4月	18円	CI	4月	18円	JL	4月	18円
	AA	4月	18円	AZ	4月	18円	CX	4月	18円	KZ	4月	18円
	CO	4月	18円	KL	4月	18円	KE	4月	18円	NH	4月	18円
				LH	4月	18円	OZ	4月	18円			
				SK	4月	18円	QF	4月	18円			
							SQ	4月	18円			
	AA	5月	12円	AF	5月	12円	CI	5月	12円	JL	5月	12円
	CO	5月	12円	BA	5月	12円	CX	5月	12円	KZ	5月	12円
NW	5月	12円	KL	5月	12円	QF	5月	12円	NH	5月	12円	
UA	5月	12円	LH	5月	12円	SQ	5月	12円				
2004年	AA	2月	18円	AF	2月	18円	CI	2月	18円	JL	2月	18円
	CO	2月	18円	BA	2月	18円	CX	2月	18円	KZ	2月	18円
	NW	2月	18円	KL	2月	18円	QF	2月	18円	NH	2月	18円
	UA	2月	18円	LH	2月	18円	SQ	2月	18円			
	AA	7月	24円	AF	7月	24円	CI	7月	24円	JL	7月	24円
	CO	7月	24円	BA	7月	24円	SQ	7月	24円	KZ	7月	24円
	NW	7月	24円	KL	7月	24円				NH	7月	24円
				LH	7月	24円						
	AA	10月	30円	AF	10月	30円	KE	10月	30円	JL	10月	30円
										KZ	10月	30円
										NH	10月	30円
	2005年	AA	5月	36円	AF	5月	36円	OZ	5月	36円	KZ	5月
				KL	5月	36円	SQ	5月	36円	JL	6月	36円
				LH	5月	36円	MU	7月	30円	NH	6月	36円
CO		9月	42円	LH	9月	42円	CZ	6月	42円	JL	9月	42円
DL		9月	42円			KE	9月	42円	KZ	9月	42円	
NW		11月	42円			KZ	9月	42円	NH	10月	42円	
AA		11月	48円	AF	11月	48円	CA	10月	42円	KZ	11月	48円
CO		12月	48円	AZ	11月	48円	CI	11月	48円	JL	12月	48円
UA		12月	48円	BA	11月	48円	CX	11月	48円	NH	12月	48円
				KL	11月	48円	KE	11月	48円			
				LH	1月	48円	MU	11月	36円			
							OZ	11月	48円			

・各航空会社および各混載会社のサイト情報より作成

図表 22 各航空会社の燃油サーチャージの額と変更実施月 - 2

年	米国系航空会社			欧州系航空会社			豪亜系航空会社			日系航空会社		
	会社	実施	額	会社	実施	額	会社	実施	額	会社	実施	額
2006年	NW	6月	54円	AF	7月	54円	FM	3月	36円	JL	7月	54円
	AA	7月	54円	AZ	7月	54円	CZ	5月	42円	KZ	7月	54円
	DL	7月	54円	BA	7月	54円	SQ	7月	54円	NH	7月	54円
	UA	8月	54円	KL	7月	54円	KE	7月	54円			
	CO	9月	54円	LH	7月	54円						
	NW	9月	60円	AF	10月	60円	CI	10月	60円	KZ	9月	60円
	AA	10月	60円	AZ	10月	60円	CX	10月	60円	NH	10月	60円
	UA	10月	60円	BA	10月	60円	KE	10月	60円			
				KL	10月	60円	OZ	10月	60円	JL	10月	
				LH	10月	60円	SQ	10月	60円	TC-1,2		66円
										TC-3		57円
							KE	12月	56円			

・各航空会社および各フォワーダーのサイト情報より作成

航空会社コード

米国系： AA アメリカン航空，CO コンチネンタル航空，DL デルタ航空，NW ノースウエスト航空，  
UA ユナイテッド航空

欧州系： AF エールフランス，AZ アリタリア航空，BA ブリティッシュ・エアウェイズ，  
KL KLMオランダ航空，LH ルフトハンザ・ドイツ航空，SK スカンジナビア航空

豪亜系： CA 中国国際航空，CI 中華航空，中華航空，CX キャセイ・パシフィック航空，  
CZ 中国南方航空，FM 上海航空，KE 大韓航空，OZ アシアナ航空，QF カンタス航空，  
SQ シンガポール航空，

日系： JL 日本航空，KZ 日本貨物航空，NH 全日本空輸

## 5 アライアンス，コードシェアの現況

### (1) アライアンス

旅客に関するアライアンスとして、スター・アライアンス、ワン・ワールド、スカイ・チームがあるが、航空貨物の分野においては、別のアライアンスが組織されている。代表的なアライアンスとしては、WOWとスカイチーム・カーゴがある。

#### ア WOW

WOWは貨物を対象にしたアライアンスで、旅客におけるスター・アライアンス加盟の航空会社を中心となっている。

加盟会社：ルフトハンザ・カーゴ  
シンガポール航空カーゴ  
スカンジナビア航空（SAS カーゴ）  
日本航空（JAL カーゴ）

#### イ スカイチーム・カーゴ

スカイチーム・カーゴも貨物を対象にしたアライアンスで、旅客におけるスカイ・チーム加盟の航空会社を中心となっているが、加盟航空会社は、旅客と貨物とでは、必ずしも一致していない。

スカイ・チーム加盟会社のうち、貨物専用機を保有していないアエロメヒコ航空、デルタ航空、チェコ航空などが加盟しているが、貨物専用機を保有しているアエロフロートは加盟していない。

加盟会社：アエロメヒコ航空  
エールフランス（エールフランス・カーゴ）  
チェコ航空（CSA カーゴ）  
デルタ航空（デルタ・エア・ロジスティックス）  
KLM オランダ航空（KLM カーゴ）  
大韓航空  
ノースウエスト航空（NWA カーゴ）

### (2) コードシェア（共同運航）便の動向

日本発着の貨物専用便<sup>11</sup>の方面別の便数及びコードシェア便数は図表 23 のように推移している<sup>12</sup>。2002 年から 2006 年にかけて、アジア線におけるコードシェア便は増加傾向にあり、太平洋線におけるコードシェア便は減少傾向にある。

2005 年（平成 17 年）以降に、アジア線のコードシェア便が増加しているのは、全日空とマレーシア航空とのコードシェア便が、週当たり 20 往復増加したこと等による。太平洋線のコードシェア便が減少傾向にあるのは、2002 年の太平洋線のコードシェア便に、2003 年には

<sup>11</sup> 国際航空貨物においては、貨物専用便以外にも、旅客輸送機に貨物を搭載する形態の輸送もある。

<sup>12</sup> コードシェア便は、他社の運航便に自社の名前を付した便の数を記載している。例えば、JL が運航する 1 つの便を KZ が共同運航とした場合には、JL は [ 便数 1, コードシェア 0 ], KZ は [ 便数 0, コードシェア 1 ] として集計。また、日本発の場合の仕向け地と、日本着の発地国が異なる場合は、当該便数を 0.5 として集計。小計の括弧内はコードシェアの合計、下段の比率はコードシェア数を便数で割った比率。

撤退している TW (トランスワールド航空) のコードシェア便 23 便含まれるためである。

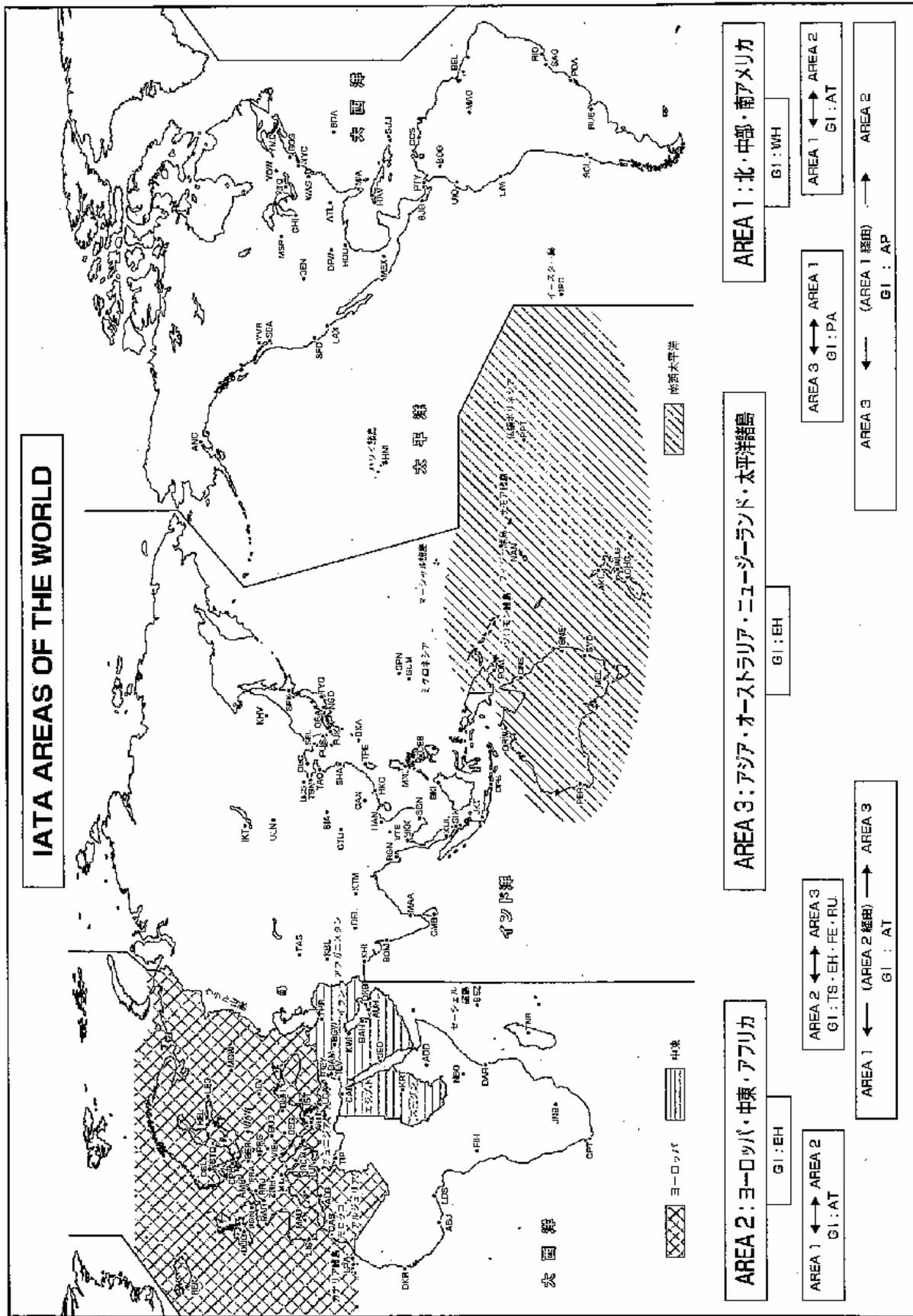
図表 23 日本発着の貨物専用便数とコードシェア便数の推移 (各年 1 月 1 日現在)

方面	2002年		2003年		2004年		2005年		2006年	
	便数	コード シェア								
太平洋線	98.0	(61.5) 62.8%	103.5	(30.5) 29.5%	106.0	(32.5) 30.7%	99.5	(24.0) 24.1%	109.0	(23.0) 21.1%
欧州線	46.0	(31.0) 67.4%	44.0	(32.0) 72.7%	43.0	(31.0) 72.1%	48.0	(29.5) 61.5%	46.0	(30.0) 65.2%
豪州線	0.5	0.0%			1.0	0.0%				
アジア線	88.0	(5.0) 5.7%	89.5	(4.0) 4.5%	96.5	(4.0) 4.1%	95.5	(24.0) 25.1%	95.0	(26.0) 27.4%
韓国線	30.0	0.0%	33.5	(1.0) 3.0%	32.5	(1.0) 3.1%	37.0	0.0%	40.5	0.0%
中国線	21.0	0.0%	26.0	(2.0) 7.7%	50.5	(5.0) 9.9%	56.0	(8.0) 14.3%	68.5	(13.0) 19.0%
香港線	44.0	0.0%	39.5	0.0%	44.0	(1.0) 2.3%	40.5	0.0%	55.0	0.0%
全方面計	327.0	(97.5) 29.8%	336.0	(69.5) 20.7%	372.5	(74.5) 19.9%	376.5	(85.5) 22.7%	414.0	(92.0) 22.2%

・「太平洋線」は日本と南北アメリカ大陸、ハワイ、グアム、サイパン等を結ぶ路線

・「アジア線」は日本と韓国、香港、中国を除くアジア路線

(航空振興財団「数字でみる航空」2002～2006より作成)



本誌に掲載 ©2004 株式会社オーエエフエー