

# 北米線チャーター費がコロナ禍並み

## ■ピークに向かう航空貨物市場

日本、中国を含めたアジア全体から北米向けの航空貨物市場は、中国発越境eコマース(EC)、台湾発生成AIサーバー関連、半導体製造装置関連、自動車部品関連、航空機エンジン関連などの旺盛な需要を背景に、秋以降のピークシーズンに突入していく。昨年秋以降の越境ECの大量の航空出荷で北米線運賃が著しく高騰し、市場自体に大きな影響が出ていることを受け、大型貨物機での定期便や定期チャーター便については、固定価格で一定期間のスペース契約が締結されている。世界的に大型貨物機はほぼフル稼働しており、マーケットに余剰機材はなく、これから大型貨物機を新たに確保する場合のチャーター費用は100万ドルとの声もある。新型コロナウイルス禍と同水準の運賃負担は、特に「買い負け」の日本発では現実的ではない中でピークシーズンへの対応が求められていきそうだ。

アジア全体から北米線のスポット運賃自体は上昇傾向で推移している。中国発越境ECが、周辺国・地域のスペースも使って北米向けに航空輸送され、アジア全体の運賃を引き上げてきた構図があり、「中国発の航空貨物は、感覚的にはコロナ前は7割が一般貨物、3割が越境ECだったが、これが逆転している」との声もある。越境ECは、昨年のピーク時には、出荷の中心でもある華南地区からトラックでベトナム・ハノイに転送して、ハノイで航空機に搭載し、周辺国・地域の経由便も使って北米に航空輸送されるケースもあった。現在でも一部で同様のルートの利用はあるもよう。また、中国から韓国・仁川港に海上輸送し、その後、仁川空港から北米線に接続するケースは現在も多いようだ。この中で、台湾発の生成AIサーバー関連やベトナム発電子部品などが加わり、全体的に需要が右肩上がりのままでピークシーズンに突入していく構図。スポット運賃自体は足元では東南アジア発が中国発を上回る状況で、引き続き、アジア全体のスポット運賃は上昇が見込まれている。

需要面では、アジア全体で米国の

動向を注視している。中国の航空貨物関係者からは、「11月の米大統領選や米国の関税政策も踏まえ、中国の越境EC事業者が、北米向けを減らして欧州向けなどに振り分けるとの話も聞く。ただ、足元では増勢の状況が続いている」との声がある。また、東南アジアの航空貨物関係者からは、「アジア全体を見れば、米大統領選前の駆け込み出荷の様相もあるのではないか」との見方もでている。

一方、アジア全体から北米への供給量が大きく増える可能性は見込みにくい。航空機メーカーの生産体制も影響しており、現在生産されている唯一の大型貨物機、B777F型機の新造機のデリバリー数をみると、今年1～5月期は2機に留まった。新たな大型貨物機を受領するまで、既存の大型貨物機で定期チャーターを行っていた航空会社が、デリバリー遅れを受けて既存の大型貨物機の契約を延長することになり、当初、その機材を活用して定期チャーターを計画していた航空会社が断念するといった、玉突きでの影響も発生している。

既存の大型貨物機は世界でフル稼働しており、これから新たに機材を確

保することは難しい状況で、チャーター費用は100万ドルとの見方が一般的。コロナ禍の20年10、11月と日本発北米向けチャーター費用(片道ベース)は100万ドルに達し、12月は70～80万ドルだった。その際は、コロナ禍の巣ごもり消費を背景とした“異例のピークシーズン”に向け、越境ECなども含め、中国発を中心に航空輸送され、チャーター費用が高騰したものだった。状況は異なるものの、現在も中国発北米向け越境ECが航空貨物市場に大きな影響を与えている。ただ、当時と大きく異なる点は円安であり、「日本の顧客に100万ドルの運賃負担能力はない」(航空貨物関係者)。また、100万ドルのチャーター便が日本以外で実現する場合、「例えば、定期貨物便を運航している航空会社とその機材をチャーター便に振り分けるといったことではないか。収益性を踏まえた取り組みだろう」(別の航空貨物関係者)との見方もある。アジア全体の需要と供給量、また、日本の運賃負担力の関係性の中でピークシーズンの取り組みが求められる。