

# 我が国航空物流のグランドデザイン に関する中間報告

平成20年7月3日



国土交通省 航空局

# 目次

はじめに	P 1
我が国航空物流のグランドデザインの全体構成	P 2
問題意識（航空物流のグランドデザインの策定目的）	P 3
航空物流を巡る環境認識	P 5
航空物流のグランドデザイン策定にあたっての視座	P 24
視座 『物流の中の航空』、『海上との競合・連携・統合』	P 25
視座 『システムとしての航空物流』	P 26
視座 『アジアの中での競争力向上』	P 27
視座 『我が国の航空物流産業の競争環境』	P 28
航空物流のグランドデザインの基本骨格	P 29
基本骨格 アジアの成長と活力の取り込み	P 30
基本骨格 航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進	P 31
基本骨格 航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現	P 32
基本骨格 戦略的な空港の物流機能の強化	P 33
参考資料（航空物流に関する懇談会 委員等名簿・開催状況）	P 34

急速な経済成長を続ける中国を始めとするアジア地域は、既に世界の生産拠点・消費マーケットとなっており、今後もアジア・欧米間の物流が、世界全体の物流の中心的に伸長していくと見られる。また、数多くの我が国製造業もアジア等海外への生産拠点の進出を一層拡げており、我が国製造業の貨物であっても、これまでのように日本発着という輸送だけではなく、日本を経由されない三国間輸送も益々増加することが見込まれる。

このような情勢に呼応し、アジアの航空会社の台頭、大規模空港の整備が近年めざましく進んでいる一方、貨物取扱量自体を増やしているものの、我が国の航空会社及び国際拠点空港の国際的地位が年々相対的に低下しており、特にアジアに対する国際競争力が弱まっているのではないか、という危機感が高まっている。

また、荷主である製造業は、トータルの物流の効率化やサプライチェーン・マネジメントの実現について常に検討する中で、物流の中の一つのパーツである輸送において、海上、陸上等と合わせて航空輸送を捉えており、リードタイムの短縮、コストの削減、在庫の圧縮、CO2排出量削減と共に、ドアtoドア輸送や工場のラインtoライン輸送等の輸送そのものに対する要請により、荷主の貨物ニーズの多様化・高度化は益々進んでいる。

こうした我が国の航空物流を巡る情勢と、交通政策審議会航空分科会答申においても我が国の航空物流機能の強化の推進が示されたことを受け、我が国の航空物流に関わる、製造業(荷主企業)、航空会社、航空フォワーダー、空港会社、行政等のプレーヤーが一堂に会し、航空物流に関する事実関係・動向といった環境認識の共有化を図るとともに、問題点・課題等様々な視点での意見交換・議論を行うため、本年4月より、航空局長の行政運営上の懇談会として「航空物流に関する懇談会」を開催している。

平成20年度の本懇談会では、今後の航空物流行政の指針と位置付ける「我が国航空物流のグランドデザイン」の策定に向けた意見交換・議論を行うこととしており、これまで2回にわたり開催してきた結果について、本年度の中間報告として、以下に報告する。

## 我が国航空物流のグランドデザイン

### 問題意識

(『我が国航空物流のグランドデザイン』の策定目的)

我が国全体の国際競争力の維持・向上  
我が国航空物流産業の振興  
空港インフラの有効活用  
利便性・効率性の向上

### 環境認識

アジアの成長  
航空貨物輸送プロセスの課題  
貨物ニーズの多様化  
我が国の空港・航空会社の相対的地位の低下

### グランドデザイン策定にあたっての視座

アジアの中での競争力向上  
我が国の航空物流産業の競争環境  
物流の中の航空、海上との競合・連携・統合  
システムとしての航空物流

### グランドデザインの基本骨格

アジアの成長と活力の取り込み  
航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進  
航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現  
戦略的な空港の物流機能の強化

グランドデザインの戦略・アクションプラン (第3回懇談会において議論予定)

# 問題意識

(航空物流のグランドデザインの策定目的)

我が国航空物流に対する問題意識、  
すなわち、「我が国航空物流のグランドデザイン」策定の目的とは、

**我が国全体の国際競争力の維持・向上**

**我が国航空物流産業の振興**

**空港インフラの有効活用**

**利便性・効率性の向上**

の実現を目指すことにある。

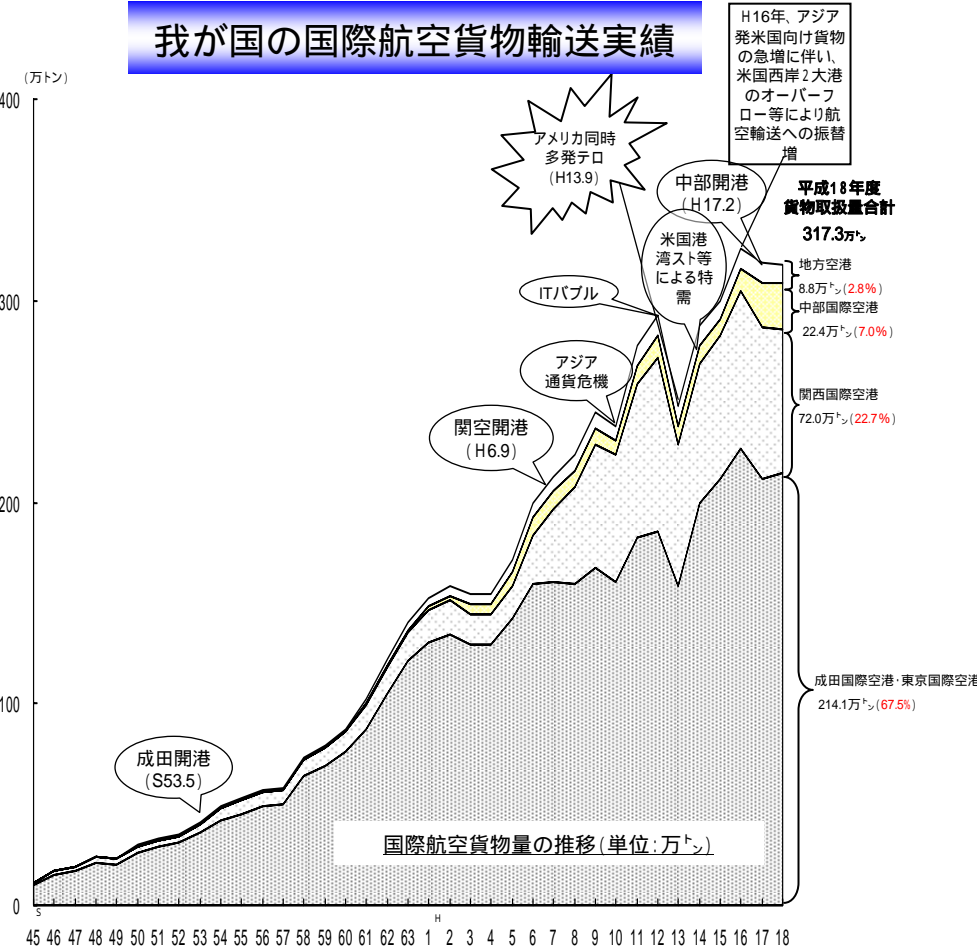
# 航空物流を巡る環境認識

国際航空貨物需要は、アジア域内及びアジア・欧米間において特に高い伸びが予測されている。

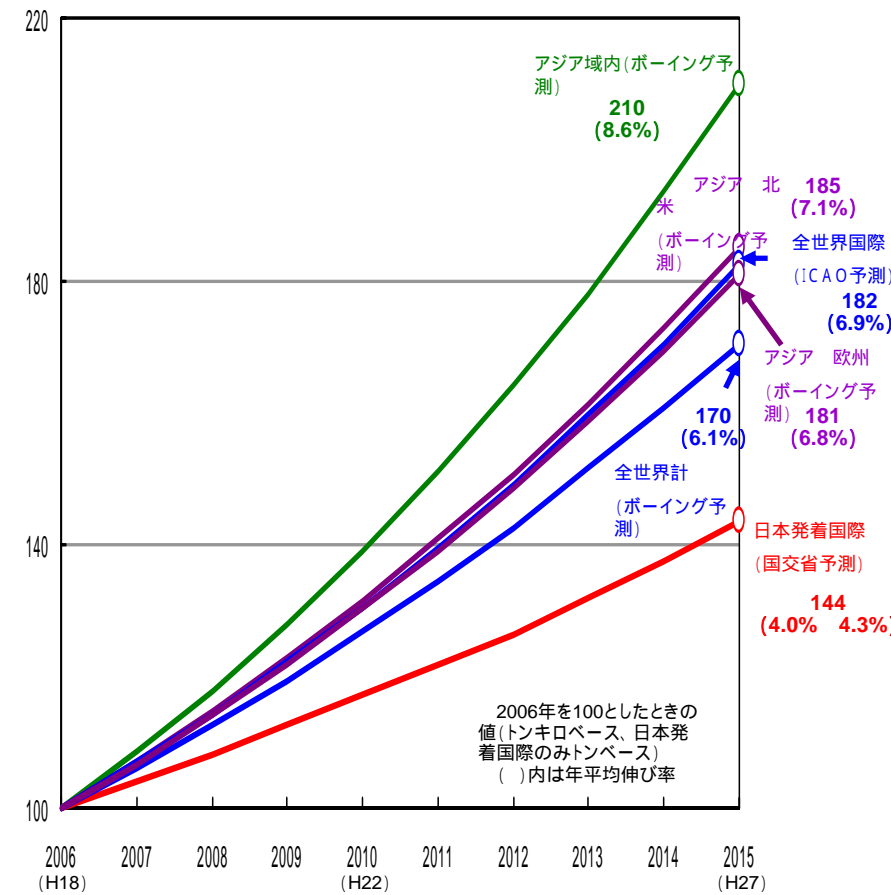
日本発着の国際航空貨物需要についても、中長期的には増加が予測されているものの、人口減少社会の到来、日本企業の生産拠点の海外移転、燃油価格の高騰等により、将来の見通しについては不透明感が強まっている。

世界・アジアの航空物流における日本発着貨物の位置づけは、長期的に低下していくことが懸念されている。

我が国の国際航空貨物輸送実績



世界・アジア・日本の航空貨物需要予測



備考: 関西国際空港開港以前は大阪国際空港における貨物量、中部国際空港開港以前は名古屋空港における貨物量を示す。

資料: 『日本出入航空貨物路線別取扱実績』(国土交通省)より国土交通省航空局作成

資料: 『World Air Cargo Forecast 2006-2007』(Boeing)、『GROWTH IN AIR TRAFFIC PROJECT TO CONTINUE TO 2025』(ICAO)より国土交通省航空局作成



# 【1. ニーズ】日本の空港・航空会社の相対的地位の低下

成田空港の国際貨物取扱量は、2006年に仁川空港に抜かれ、現在は世界第3位である。  
 アジアを始めとする世界の航空会社の輸送量は、我が国の航空会社を上回る伸びを示している。

## 【国際貨物取扱量上位10空港の変遷】

年 順位	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	成田	香港啓徳	香港啓徳	香港 チェクラップコック	香港 チェクラップコック	香港 チェクラップコック	香港 チェクラップコック	香港 チェクラップコック	香港 チェクラップコック	香港 チェクラップコック	香港 チェクラップコック	香港 チェクラップコック
2	香港啓徳	成田	成田	成田	成田	成田	成田	成田	成田	成田	成田	ソウル 仁川
3	マイアミ	マイアミ	マイアミ	マイアミ	シンガポール チャンギ	シンガポール チャンギ	アソカレッジ	ソウル 仁川	ソウル 仁川	ソウル 仁川	ソウル 仁川	成田
4	フランクフルト マイン	フランクフルト マイン	シンガポール チャンギ	シンガポール チャンギ	ソウル 金浦	ソウル 金浦	シンガポール チャンギ	シンガポール チャンギ	アソカレッジ	アソカレッジ	アソカレッジ	アソカレッジ
5	ニューヨーク ケネディ	シンガポール チャンギ	ソウル 金浦	フランクフルト マイン	アソカレッジ	フランクフルト マイン	フランクフルト マイン	アソカレッジ	シンガポール チャンギ	シンガポール チャンギ	フランクフルト マイン	フランクフルト マイン
6	シンガポール チャンギ	ニューヨーク ケネディ	フランクフルト マイン	ロンドン ヒースロー	フランクフルト マイン	アソカレッジ	ハリシャルルド・ゴール	フランクフルト マイン	フランクフルト マイン	フランクフルト マイン	シンガポール チャンギ	シンガポール チャンギ
7	ロンドン ヒースロー	ソウル 金浦	ニューヨーク ケネディ	ソウル 金浦	マイアミ	ロンドン ヒースロー	マイアミ	ハリシャルルド・ゴール	台北	台北	台北	ハリシャルルド・ゴール
8	ソウル 金浦	アムステルダム スキポール	アムステルダム スキポール	アムステルダム スキポール	ロンドン ヒースロー	ニューヨーク ケネディ	アムステルダム スキポール	台北	ハリシャルルド・ゴール	ハリシャルルド・ゴール	ハリシャルルド・ゴール	上海 浦東
9	アムステルダム スキポール	ロンドン ヒースロー	ロンドン ヒースロー	ニューヨーク ケネディ	ニューヨーク ケネディ	マイアミ	台北	マイアミ	マイアミ	マイアミ	上海 浦東	台北
10	ハリシャルルド・ゴール	ハリシャルルド・ゴール	アソカレッジ	アソカレッジ	アムステルダム スキポール	アムステルダム スキポール	ロンドン ヒースロー	アムステルダム スキポール	アムステルダム スキポール	アムステルダム スキポール	アムステルダム スキポール	アムステルダム スキポール

資料: 「World Airport Traffic Report」(ACI)より国土交通省航空局作成

## 【IATA加盟航空会社の国際航空貨物輸送トンキロ上位10社の変遷】

単位: 百万トンキロ

年 順位	1985		1990		1995		2000		2006	
	事業者名	輸送量	事業者名	輸送量	事業者名	輸送量	事業者名	輸送量	事業者名	輸送量
1	日本航空	2,402	ルフトハンザ航空	4,001	ルフトハンザ航空	5,812	ルフトハンザ航空	7,096	大韓航空	8,680
2	ルフトハンザ航空	2,391	エアフランス	3,276	エアフランス	4,363	大韓航空	6,357	ルフトハンザ航空	8,077
3	エアフランス	2,256	日本航空	3,238	大韓航空	4,233	シンガポール航空	6,020	シンガポール航空	7,991
4	フライングタイガー	1,871	フェデラルエクスプレス	2,783	シンガポール航空	3,666	エアフランス	4,968	キャセイパシフィック航空	6,914
5	KLMオランダ航空	1,396	英国航空	2,257	KLMオランダ航空	3,612	英国航空	4,555	フェデラルエクスプレス	6,136
6	英国航空	1,137	KLMオランダ航空	2,124	日本航空	3,509	フェデラルエクスプレス	4,456	中華航空	6,099
7	大韓航空	1,055	シンガポール航空	1,696	英国航空	3,196	日本航空	4,321	エアフランス	5,864
8	シンガポール航空	981	キャセイパシフィック航空	1,415	キャセイパシフィック航空	2,790	キャセイパシフィック航空	4,108	カーゴルクス	5,237
9	ノースウエスト航空	742	ノースウエスト航空	1,171	フェデラルエクスプレス	2,589	KLMオランダ航空	3,964	エバー航空	5,160
10	アリタリア航空	732	アリタリア航空	1,139	ノースウエスト航空	1,850	カーゴルクス	3,523	エミレーツ航空	5,027

27 日本貨物航空 190 12 日本貨物航空 872 13 日本貨物航空 1,556 13 日本貨物航空 2,186 13 日本航空 4,286

28 全日本空輸 589 25 全日本空輸 1,121 21 日本貨物航空 2,218

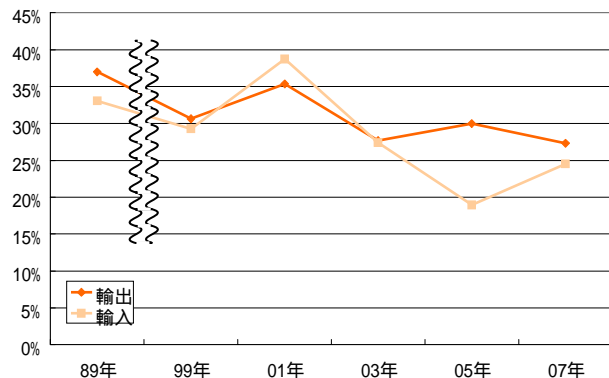
31 全日本空輸 1,136

資料: 「World Air Transport Statistics」(IATA)より国土交通省航空局作成

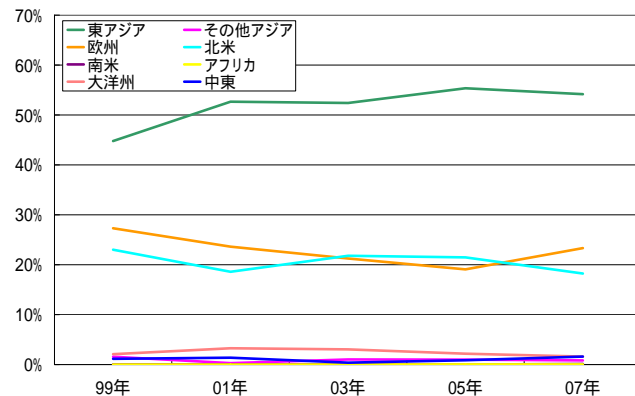
日本発着貨物の海外トランジット率は、1999年以降、30%前後を推移している。

海外トランジット地域に関しては、韓国を始めとする東アジアのシェアの高さと拡大が目立っている。

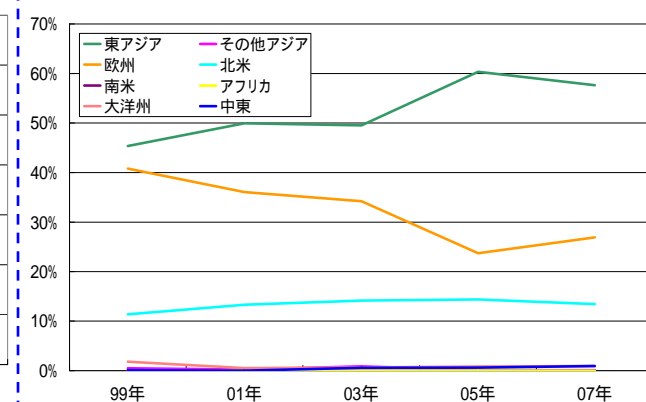
## 海外トランジット率の推移



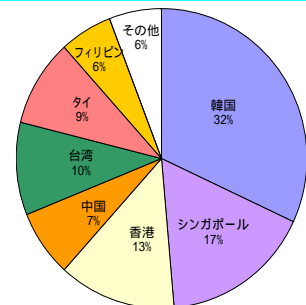
## 海外トランジット地域の変化 (輸出)



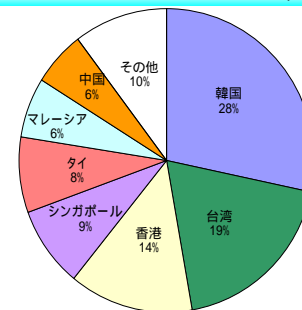
## 海外トランジット地域の変化 (輸入)



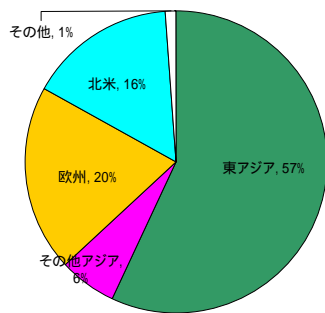
## 東アジアでのトランジット国構成比 (輸出) (2007)



## 東アジアでのトランジット国構成比 (輸入) (2007)



## 韓国トランジット貨物の仕向地構成比 (2007)



## 韓国トランジット貨物の仕出地構成比 (2007)

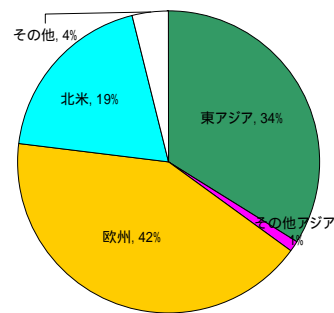
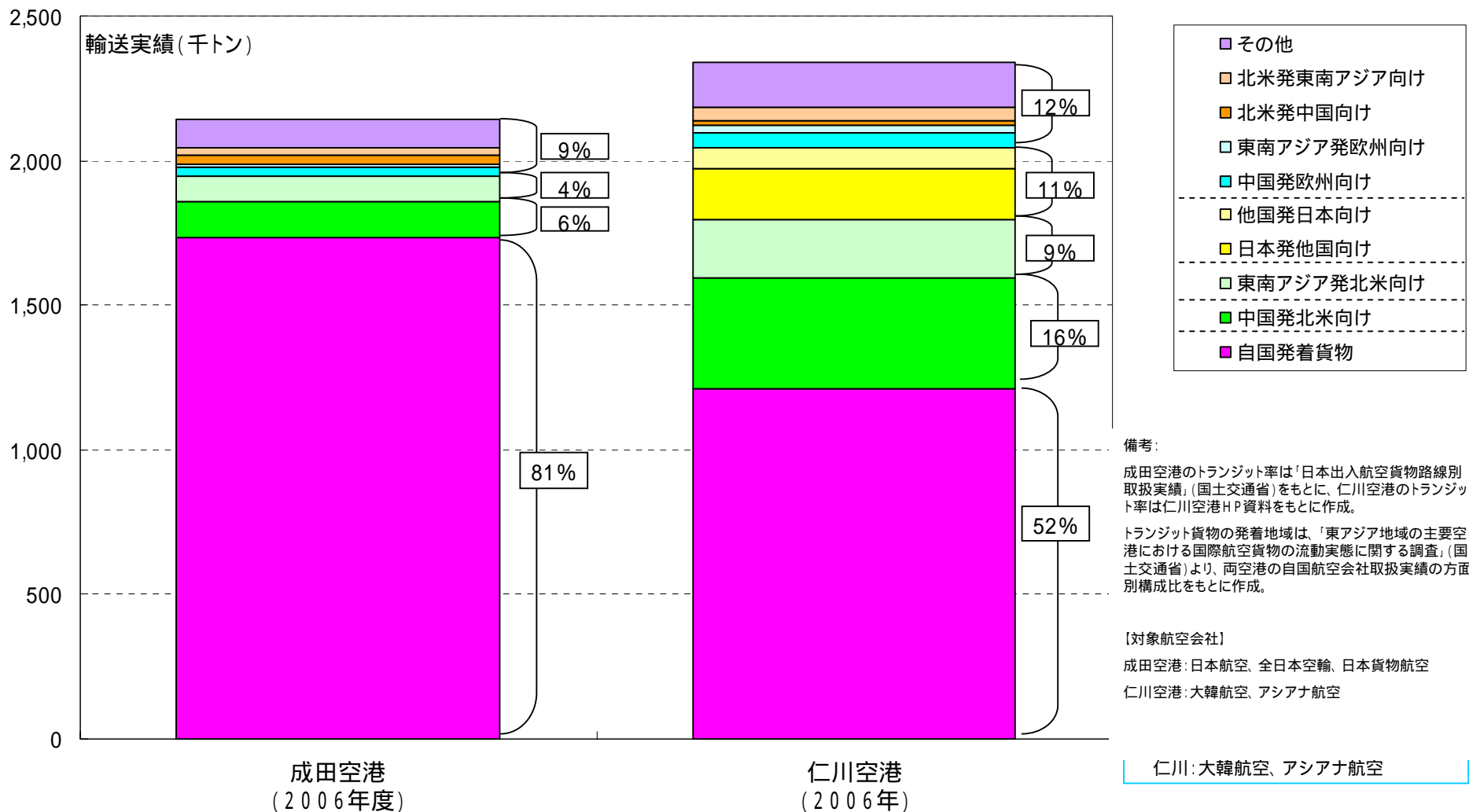


写真: 仁川国際空港

資料: 「国際航空貨物動態調査」(国土交通省)より  
国土交通省航空局作成

中国・北米間の需給逼迫に伴い、中国発北米向け貨物の一部は、成田空港、仁川空港等の経由便に流入している。  
 中国・東南アジア発欧米向けの貨物は、成田空港の貨物の約1割、仁川空港の貨物の約3割を占めている。  
 成田・関空・中部における国際トランジット貨物の割合は約2割に留まるのに対して、仁川空港における国際トランジット貨物の割合は約5割という高い水準を推移している。



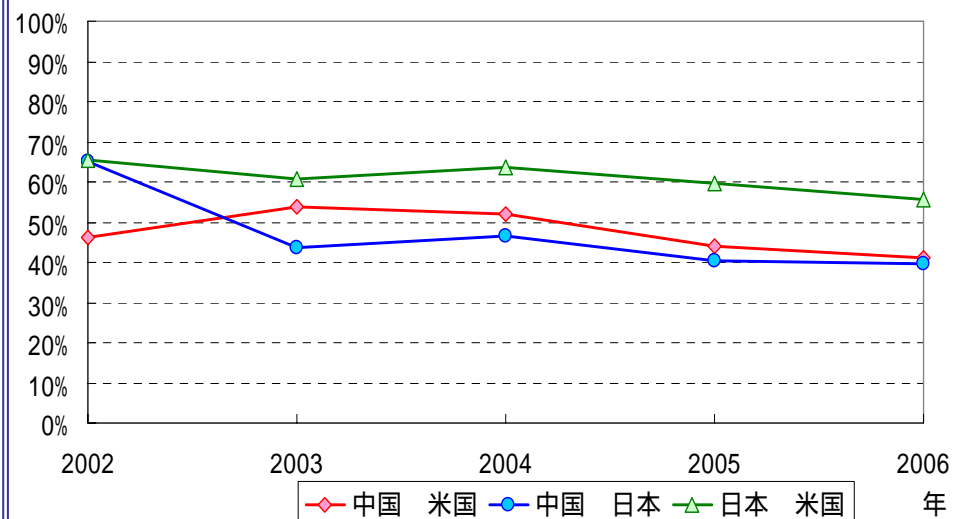
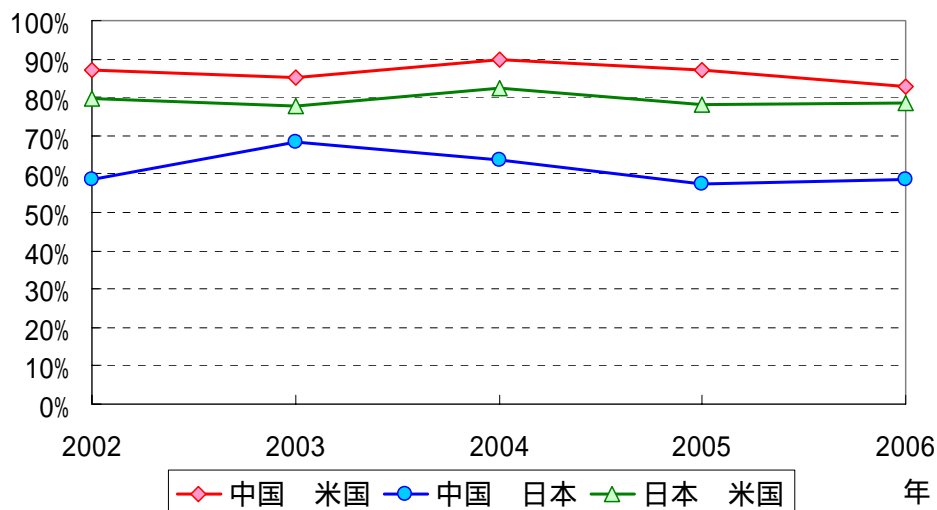
アジアの中でも特に中国発着の国際航空貨物は、急速な経済成長を追い風として、年率6～10%の高い伸びが見込まれている。

主要路線である中国・北米間において、航空貨物輸送の供給スペースは増加しているものの、東航の貨物便の貨物搭載率（ロードファクター）は80%以上の高水準を維持しており、需給の逼迫状況が続いている。

一方、西航の貨物便の貨物搭載率は50%前後に留まっており、片荷傾向が生じている。

日本、中国、米国間の貨物便ロードファクター  
(東航)

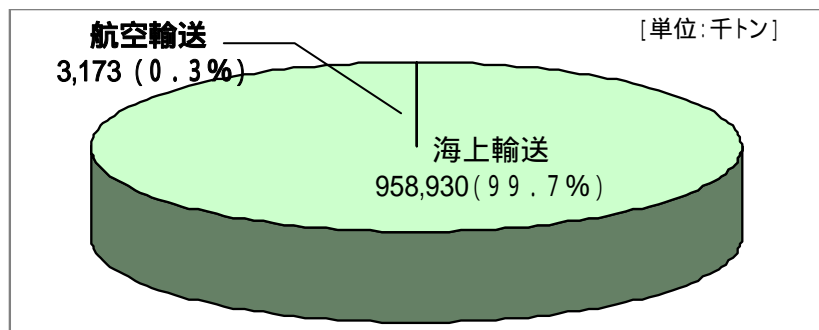
日本、中国、米国間の貨物便ロードファクター  
(西航)



国際貨物輸送量においては海上輸送が太宗を占めるものの、輸送量伸び率において航空輸送は海上輸送を上回っている。

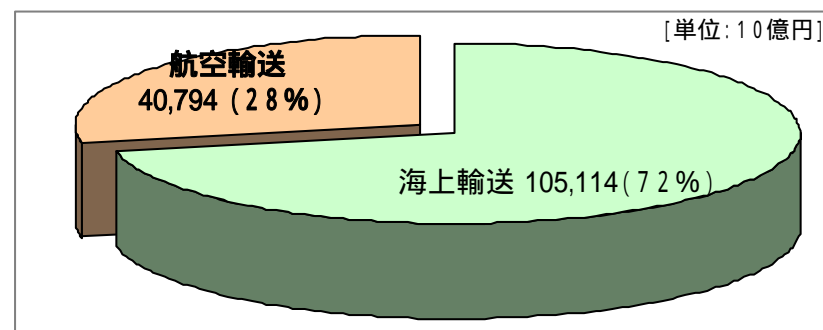
< 重量ベース >

海上輸送と航空輸送の分担率 (2006年度)

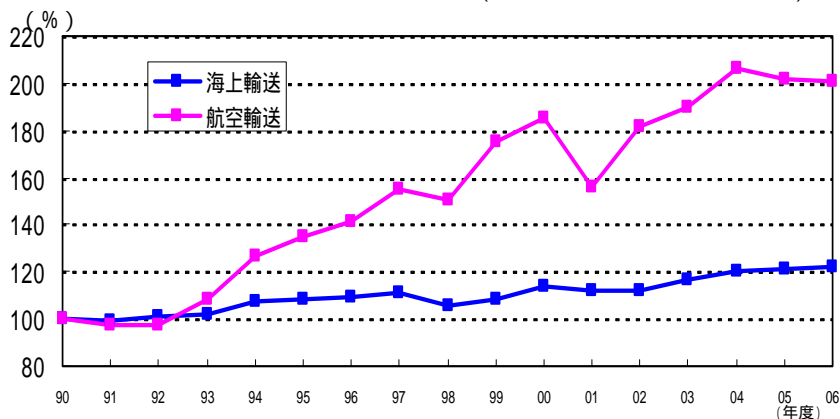


< 金額ベース >

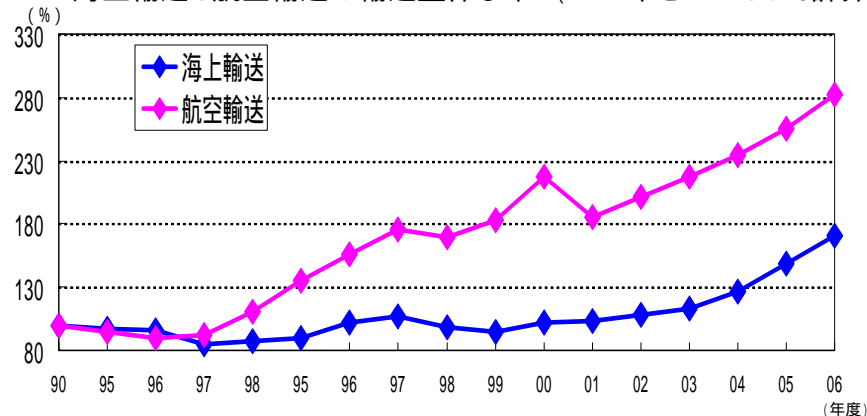
海上輸送と航空輸送の分担率 (2006年度)



海上輸送と航空輸送の輸送量伸び率 (1990年を100%として計算)



海上輸送と航空輸送の輸送額伸び率 (1990年を100%として計算)

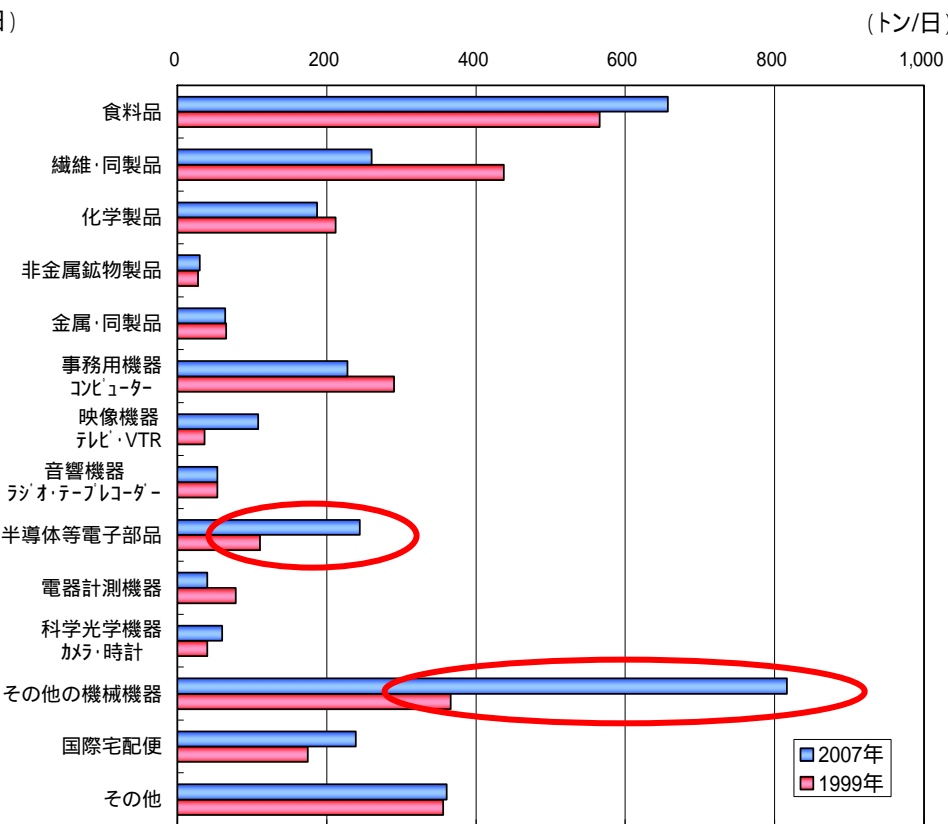
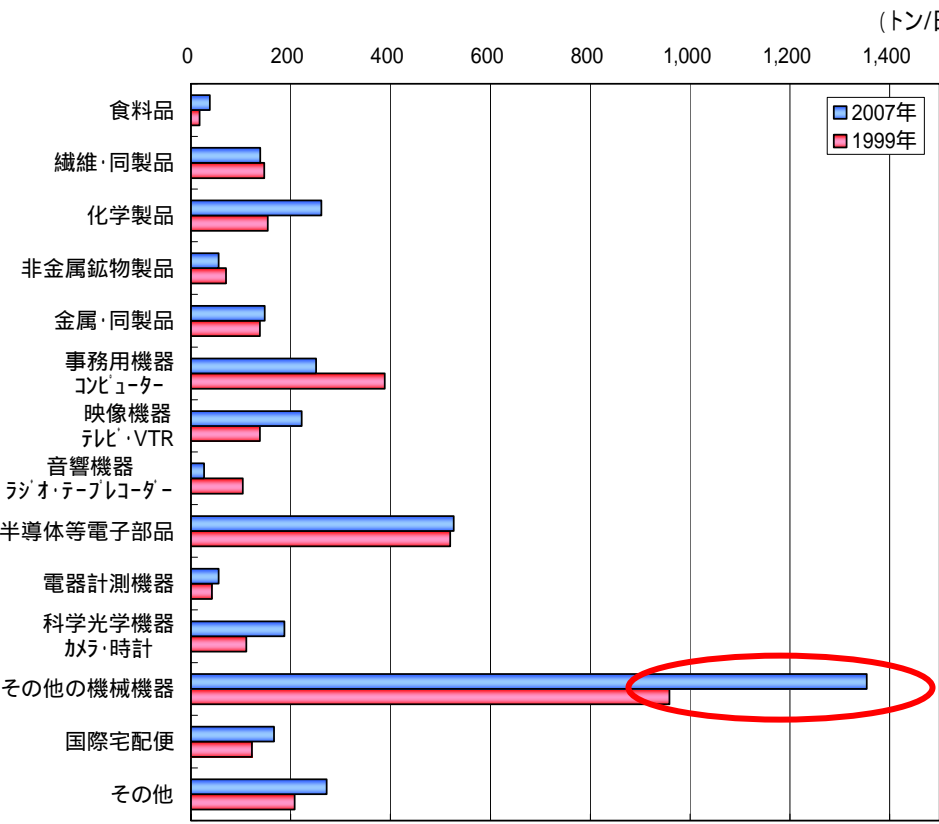


航空貨物は、一般に、付加価値が高く、時間的な正確性を求められる貨物が多い。

品目類型としては、 生鮮品、半導体等、商品特性上恒常的に航空輸送されるもの、 薄型テレビ、ゲーム機等、商品のプロダクト・ライフサイクルに従って航空輸送されるもの、 部材補給、納期遅れ対応等、緊急的に航空輸送されるものがある。

国際航空貨物の品目(輸出)

国際航空貨物の品目(輸入)



資料:「国際航空貨物動態調査」(国土交通省)

フォワーダー、インテグレーター及び郵便事業者は、クーリエ(書類等)、スモール・パッケージ(製品サンプル、部品等)といった小口貨物を対象として、各種宅配サービスを提供している。

国際小口貨物市場を巡り、フォワーダー、インテグレーター、郵便事業者の関係は、「棲み分け」から「競合・競争・提携」へと大きく転換しつつある。

提供事業者	サービス名称	重量							
		250g	1kg	2.5kg	25kg	30kg	32kg	50kg	68kg
日本通運	エクスプレス・ドキュメント		~2.5kgまで						
	エクスプレス・カーゴ					~32kgまで			
	(一般)								
近鉄エクスプレス	クーリエ			(書類・宅配便共通)		~32kgまで			
	(一般)								
ヤマト運輸	クロネコ国際メール便	~1kgまで							
	国際宅急便			~25kgまで					
	(ヤマト・ロジスティクスが販売)								
DHL	エクスプレス・ドキュメント	2kgまで							
	ジャンボ・ボックス			~25kgまで					
	ワールド・パーセル・エクスプレス						~50kgまで		
	エクスプレス・パレット								
FEDEX	フェデックス・インターナショナル・プライオリティ			(書類・宅配便共通)				~68kgまで	
	フェデックス・インターナショナル・プライオリティ・フレイト								
UPS	(名称及び重量等の指定無し)			(書類・宅配便・一般共通)					
郵便事業	国際郵便(EMS含む)			(信書、書類、宅配便共通)		~30kgまで			
	(なし)								

クーリエ

スモールパッケージ

一般貨物

【凡例】

書類

宅配便

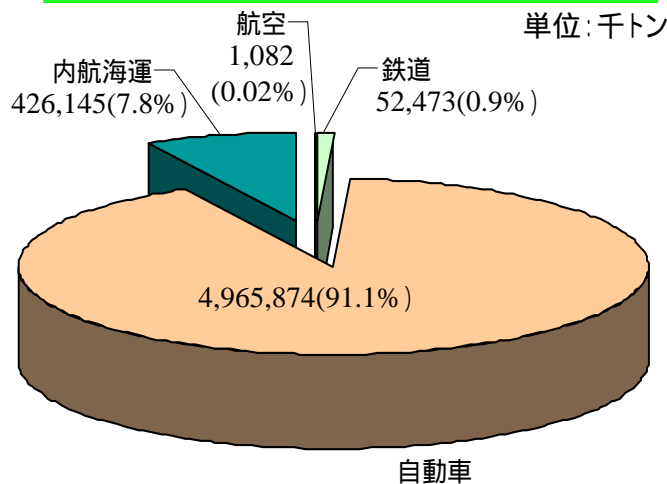
一般貨物

# 【1. ニーズ】 国内航空貨物の動向

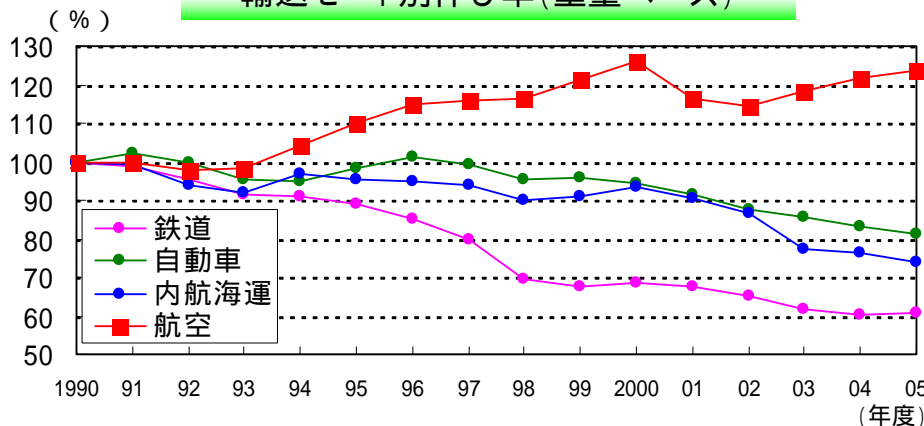
国内貨物輸送量においては陸上輸送(自動車等)が太宗を占めている。

航空輸送は、輸送量では微少であるが、他の輸送モードが減少傾向にあるのに対し、唯一増加傾向を示している。

輸送モード別重量分担率(2005年度)



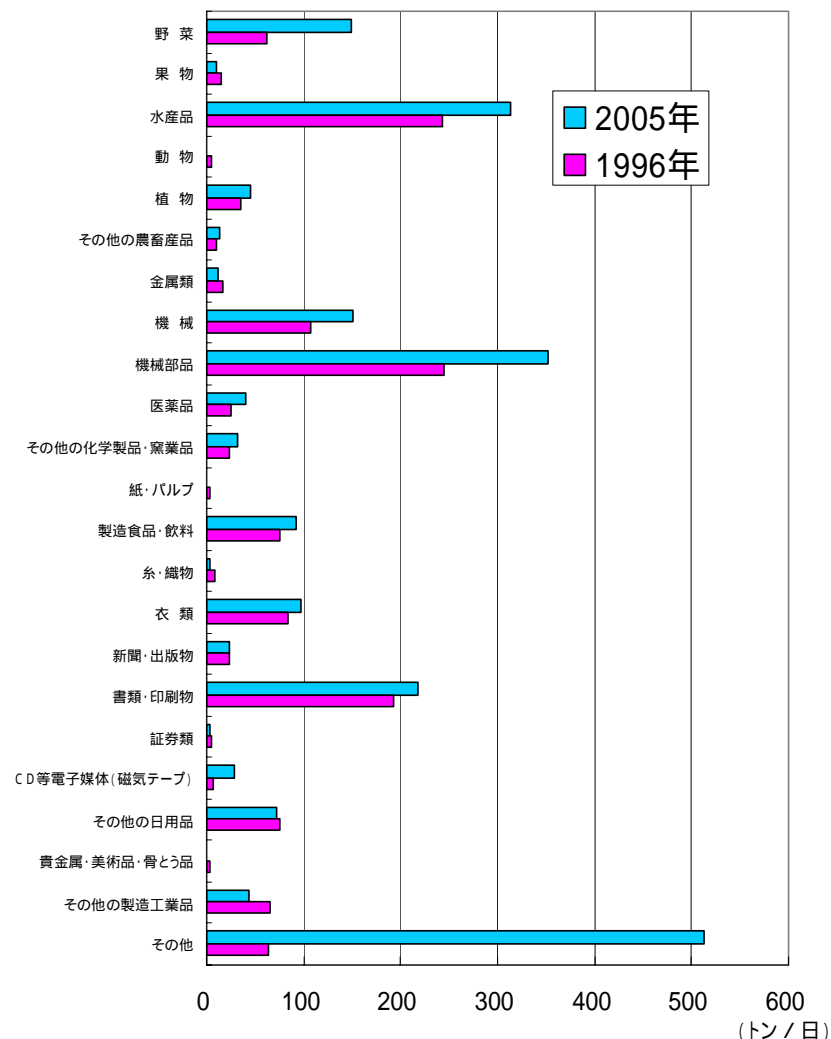
輸送モード別伸び率(重量ベース)



備考: 1990年を100%としてパーセンテージを表示。

資料: 「陸運統計要覧」(国土交通省)

国内航空貨物の品目



資料: 「航空貨物流動実態調査」(国土交通省)



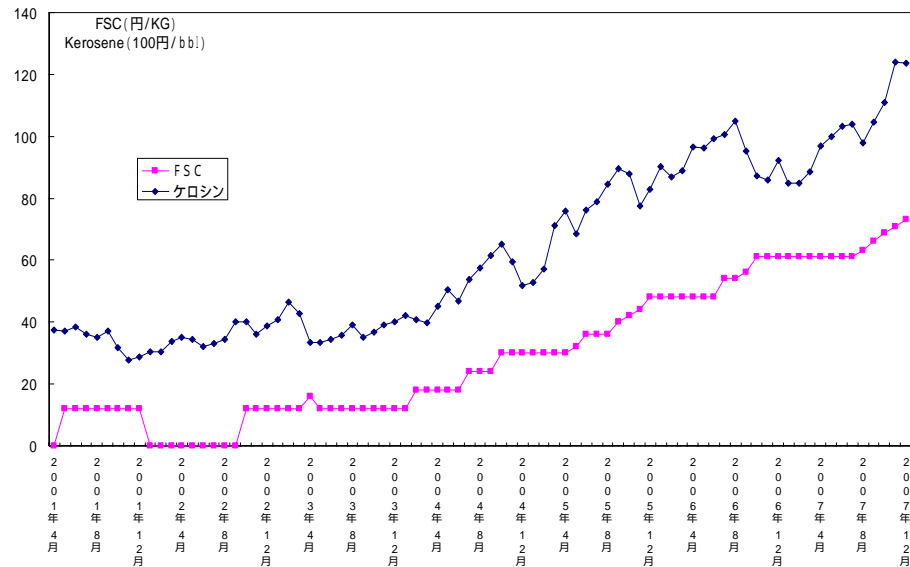
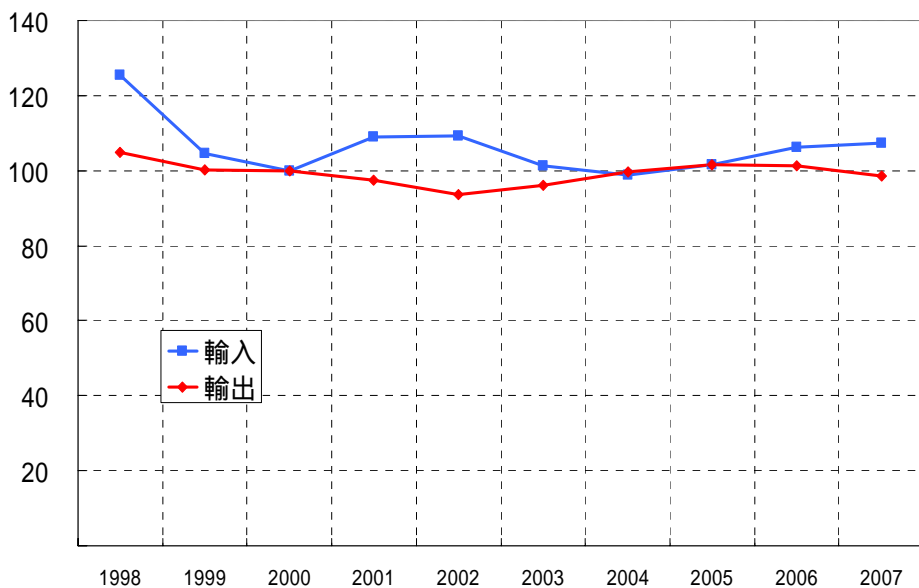
国際航空貨物輸送のスペース供給量は、航空機材の増加・大型化に伴い、長期的に増加傾向にある。

1998年以降の国際航空貨物運賃(日本発着)は全体として横ばいの傾向にある。

2004年以降、航空機燃料価格の高騰に伴い、燃油サーチャージ(FSC)が上昇している。

## 国際航空貨物輸送運賃の推移

## シンガポールケロシンと燃油サーチャージの推移



備考: 2000年を100とする指数

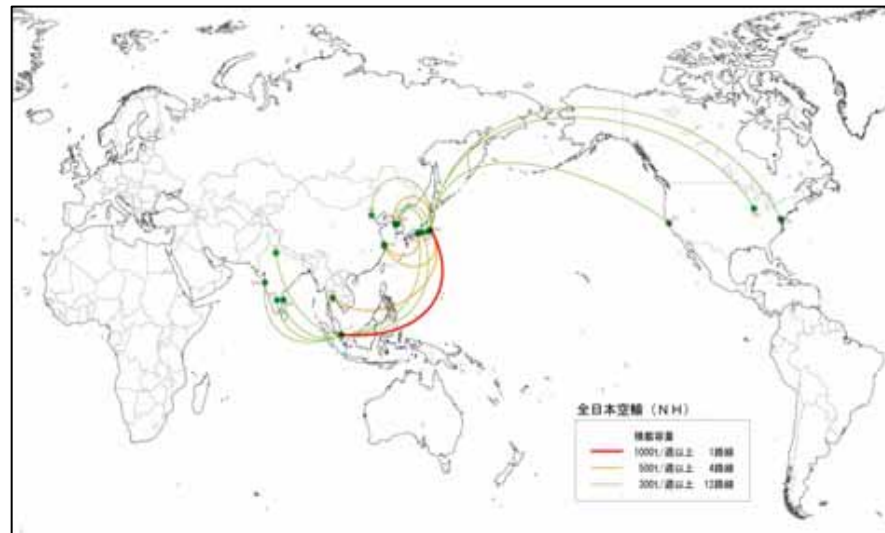
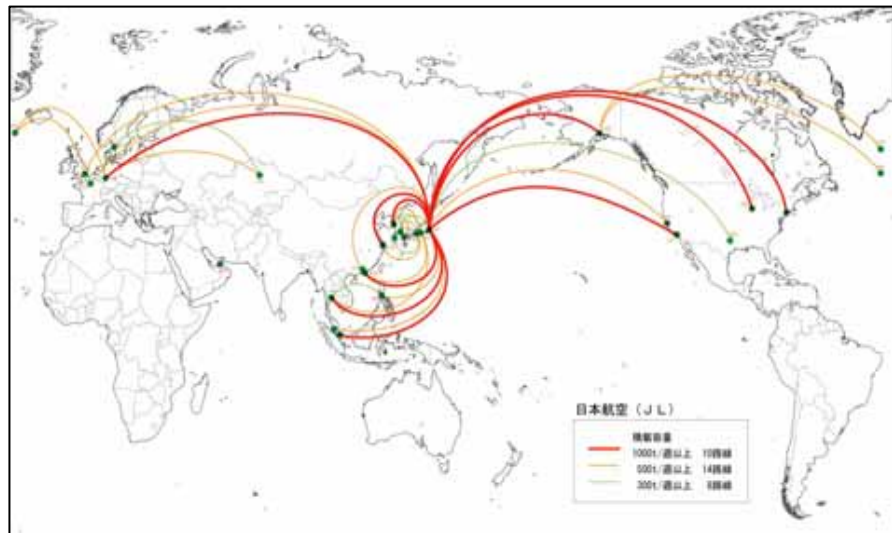
資料: 日本銀行「企業向けサービス価格指数」より国土交通省航空局作成

備考: 1バレル = 約159

FSCは、本邦航空会社3社の平均値(貨物搭載重量(キログラム)当たり単価)

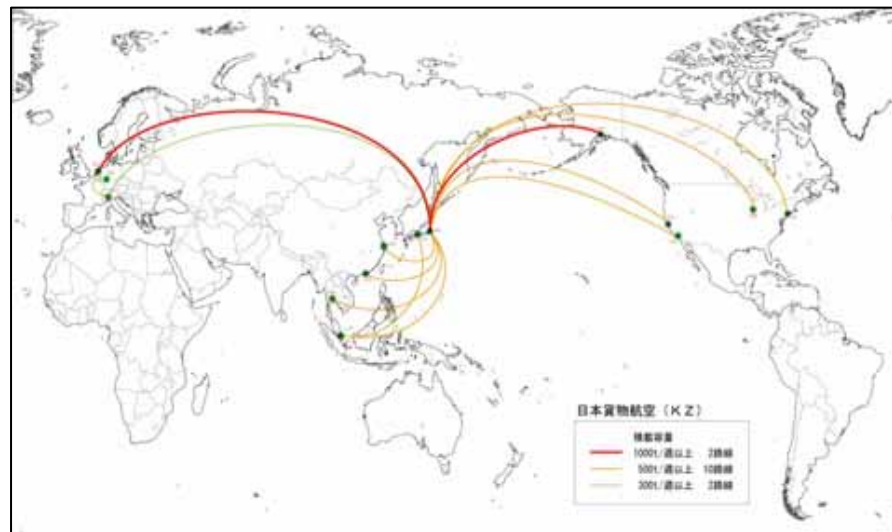
資料: 米国エネルギー庁資料等より国土交通省航空局作成

本邦航空会社は、我が国の国際拠点空港(成田、関空、中部)を主な拠点として、国際貨物ネットワークを構築している。  
日本発着貨物の本邦航空会社による積み取り率は、約4割を推移している。

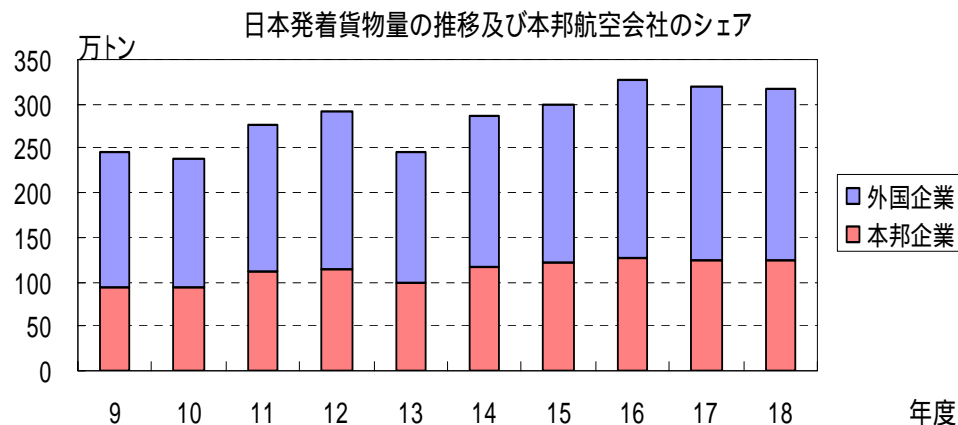


資料:「OAG時刻表」(2007年11月)より国土交通省航空局作成

資料:「OAG時刻表」(2007年11月)より国土交通省航空局作成



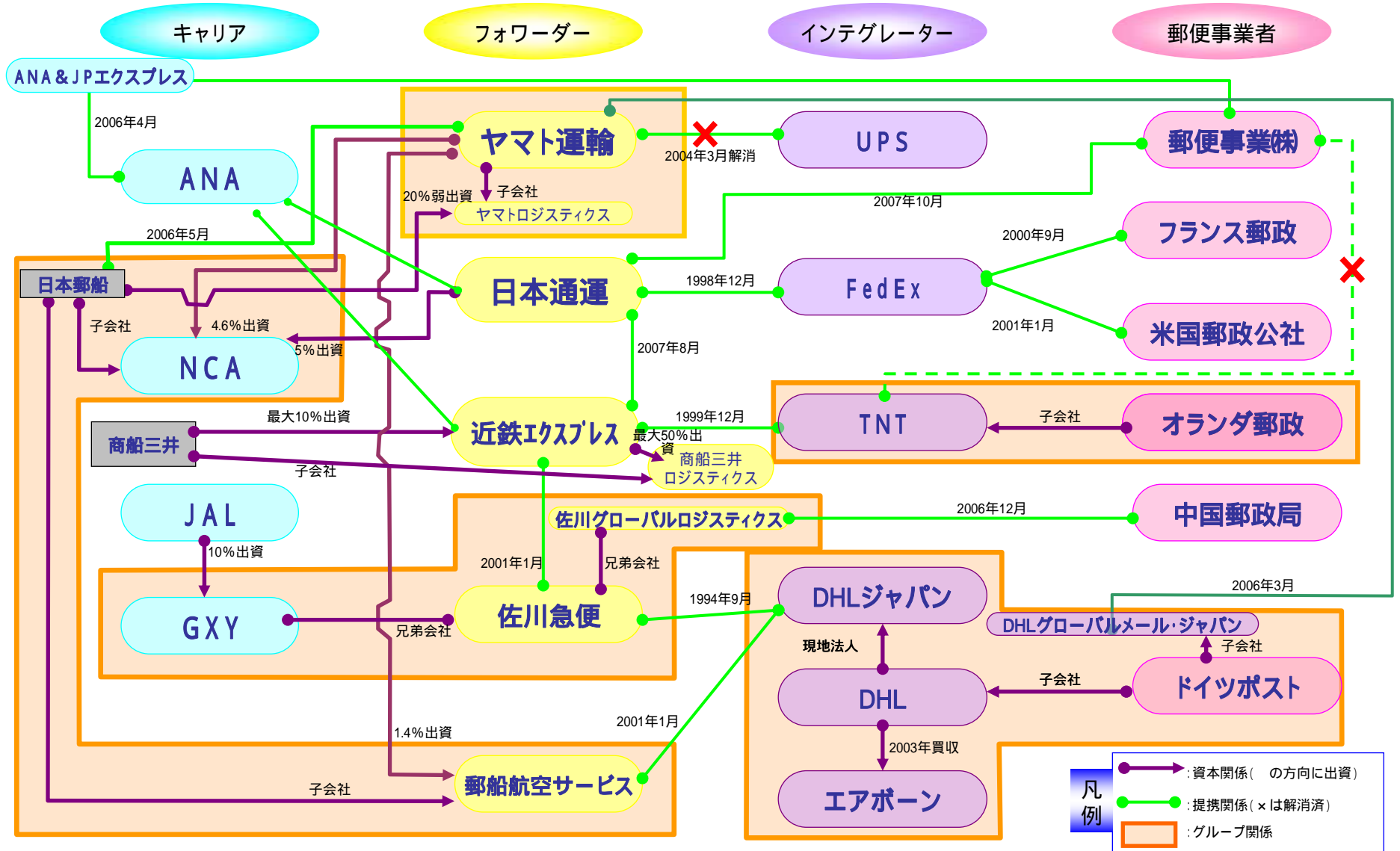
資料:「OAG時刻表」(2007年11月)より国土交通省航空局作成



資料:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)

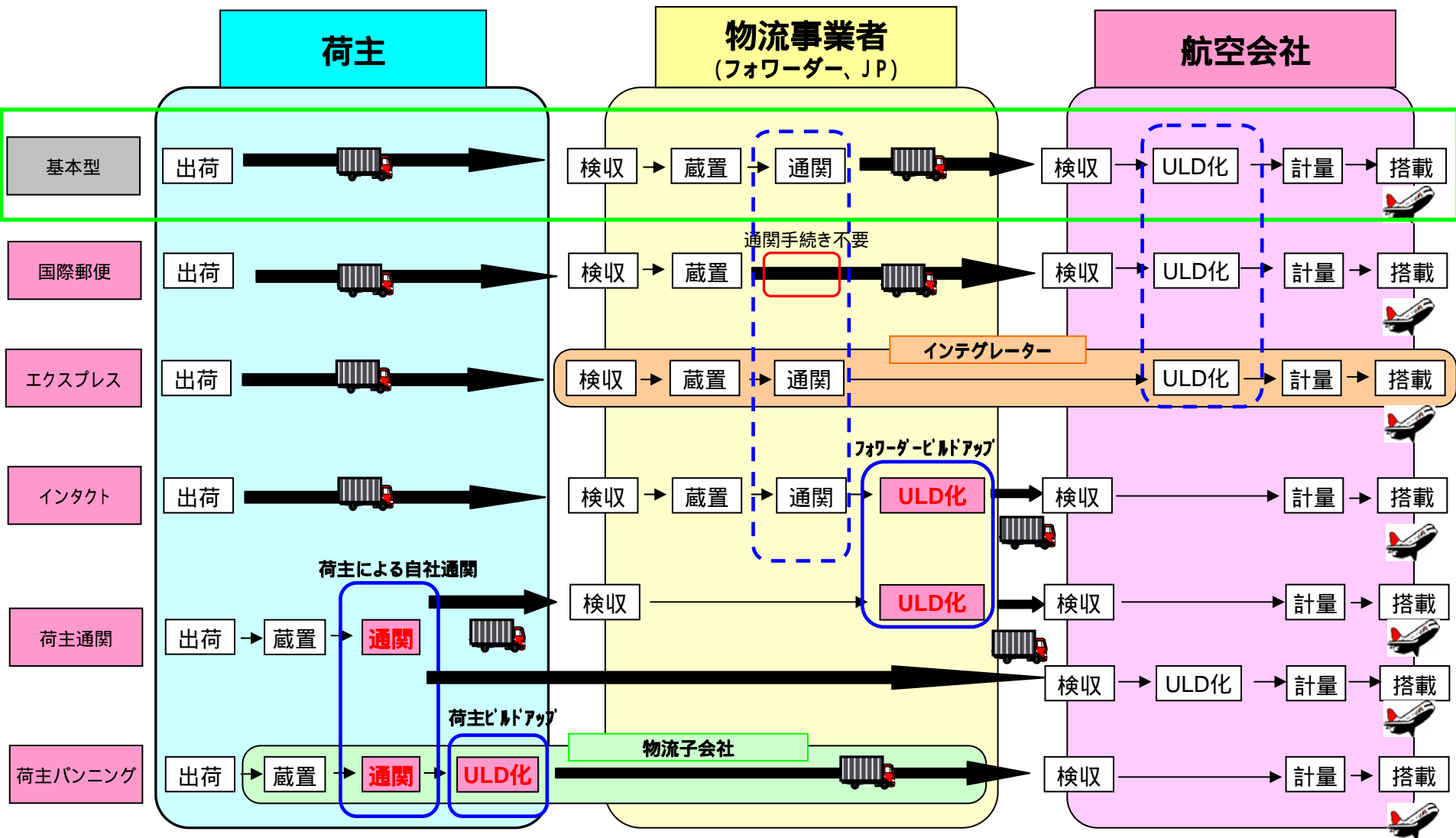
航空会社、フォワーダー、インテグレーター、郵便事業者は、荷主ニーズの多様化・グローバル化に対応して、サービス・メニューの拡充に努めるとともに、グローバル・ネットワークの構築、国際競争力の強化を図っている。

近年、航空物流業界の合従連衡は加速しており、また、従来の業態や国境を越えた提携も増加している。



航空貨物の輸送プロセスには、荷主、物流事業者、航空会社等、様々な主体が関与している。

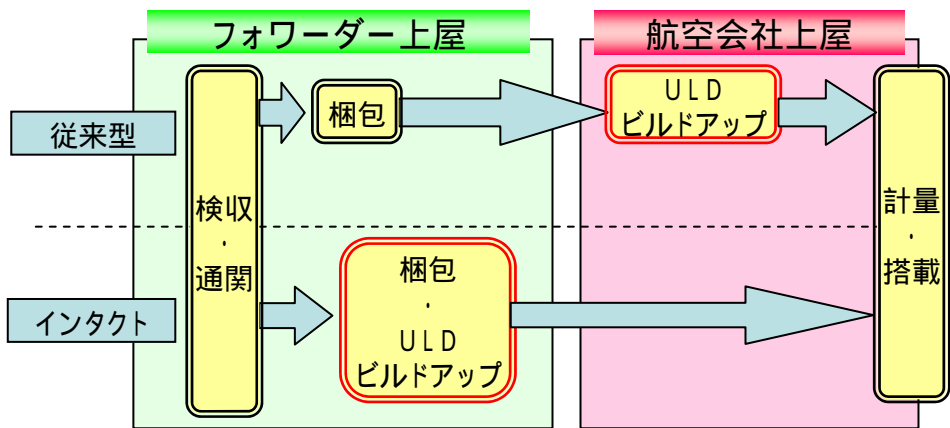
荷主ニーズの多様化・高度化に応じて、荷主、物流事業者、航空会社間の役割分担の異なる、様々な輸送モデルが派生している。



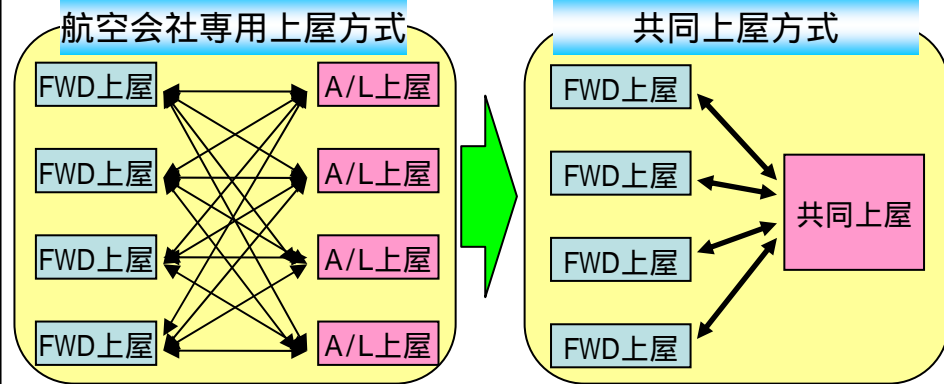
インタクト輸送方式では、フォワーダーがULDビルドアップを行うことにより、航空会社上屋内における作業時間の短縮が可能となる。(日本では全体の約2割程度)

香港国際空港のHACTL等に代表される共同上屋方式では、航空会社の上屋機能を一箇所に集約することにより、狭隘な空港用地を有効に活用している。

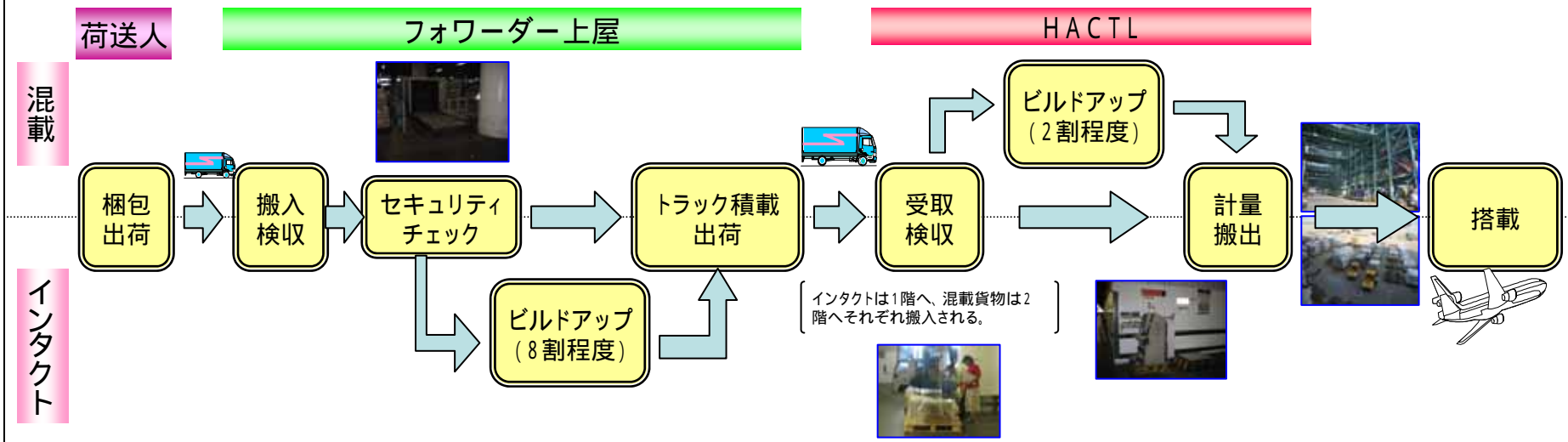
## インタクト輸送方式



## 共同上屋方式



## (例) HACTL (香港航空貨物ターミナル) における輸出フロー



東日本圏では成田空港、西日本圏(近畿・中国・四国)では関西空港が、航空貨物の後背圏需要を取り込んでいる。中部空港は、中部圏(東海・北陸)においても、後背圏需要の取り込みは輸出3割、輸入5割に留まっている。北海道、九州においては、新千歳、福岡等、その地域における拠点的空港が後背圏の貨物需要を取り込んでいる。

全国計

輸出	輸入
成田: 62%	成田: 61%
関空: 26%	関空: 26%
中部: 8%	中部: 10%
その他: 4%	その他: 3%

北海道

輸出	輸入
成田: 83%	成田: 47%
関空: -	関空: -
中部: -	中部: -
新千歳: 17%	新千歳: 53%

東海・北陸

輸出	輸入
成田: 50%	成田: 38%
関空: 21%	関空: 14%
中部: 29%	中部: 48%

東北

輸出	輸入
成田: 97%	成田: 96%
関空: 1%	関空: -
中部: -	中部: -
その他: 2%	その他: 4%

中国・四国

輸出	輸入
成田: 21%	成田: 5%
関空: 63%	関空: 90%
中部: 9%	中部: -
その他: 7%	その他: 5%

九州・沖縄

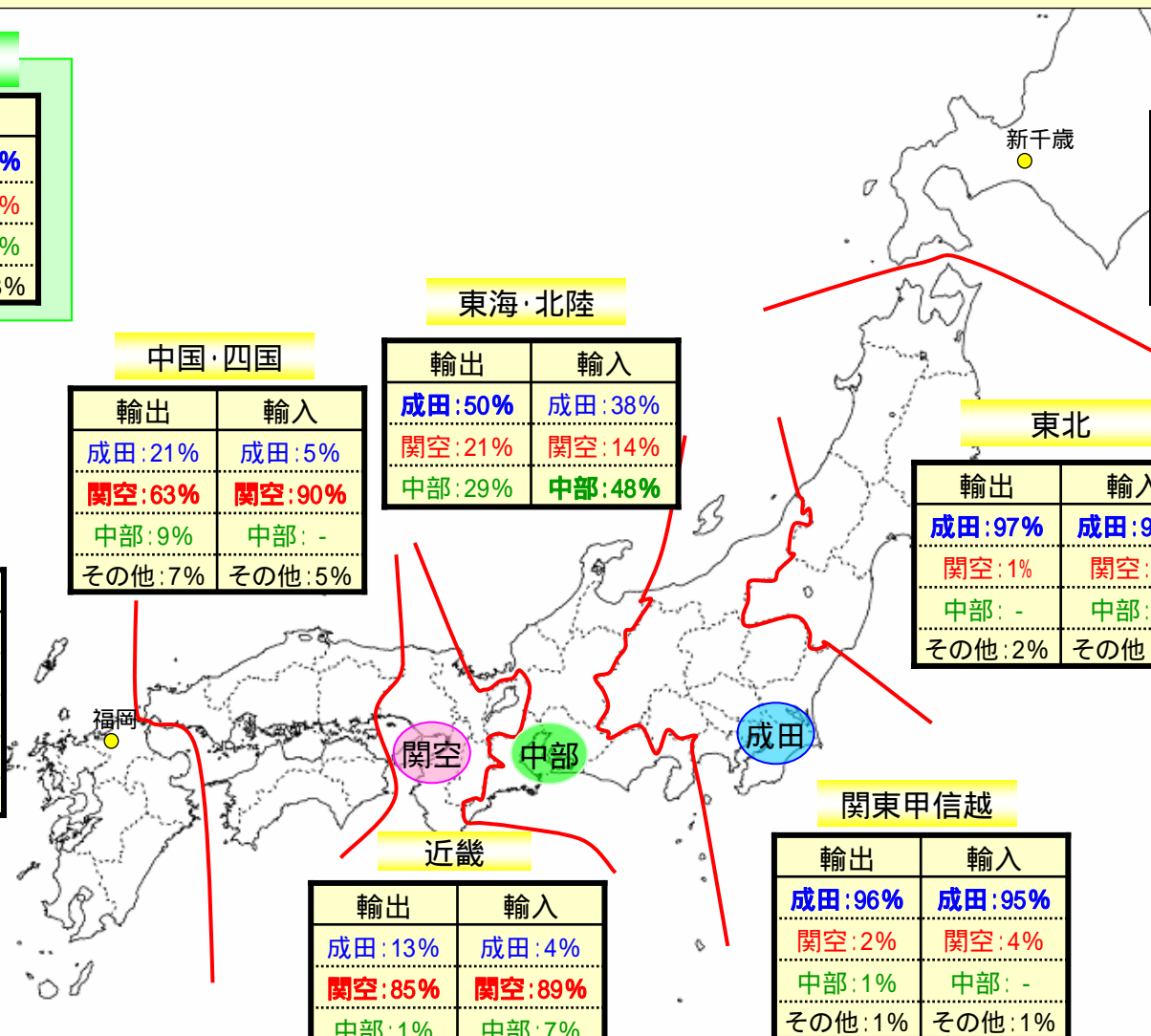
輸出	輸入
成田: 28%	成田: 10%
関空: 32%	関空: 25%
中部: 5%	中部: -
福岡: 33%	福岡: 63%
その他: 2%	その他: 2%

関東甲信越

輸出	輸入
成田: 96%	成田: 95%
関空: 2%	関空: 4%
中部: 1%	中部: -
その他: 1%	その他: 1%

近畿

輸出	輸入
成田: 13%	成田: 4%
関空: 85%	関空: 89%
中部: 1%	中部: 7%
その他: 1%	その他: -



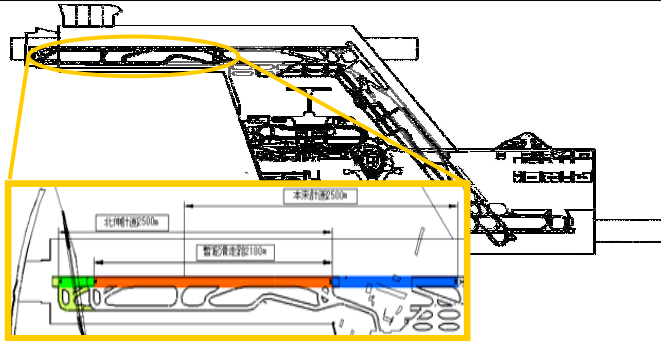
資料: 「平成17年度国際航空貨物動態調査」(国土交通省)  
(各空港の利用シェアはトンベース)



2010年の供用開始を目指し、成田空港の北伸事業と羽田空港の再拡張事業を推進中。

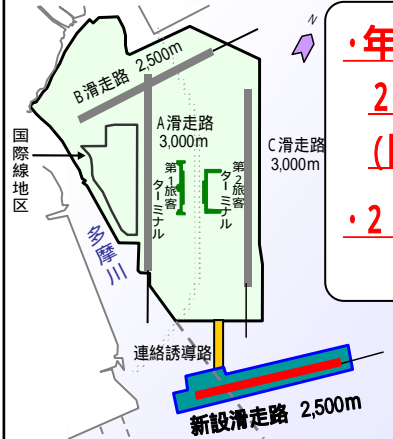
成田空港の北伸事業

- ・年間発着能力は2万回増加(20万回 22万回)
- ・2010年3月 供用開始予定



羽田空港の再拡張事業

- ・年間発着能力は再拡張前と比較して29.6万回( )から40.7万回に増加(国際定期便を概ね3万回就航)
- ・2010年10月 供用開始予定



( )現在は、30.3万回

< 2010年10月末以降 >

容量拡大後の、成田・羽田の両空港を一体的に運用することにより、首都圏の航空物流機能の24時間化を実現

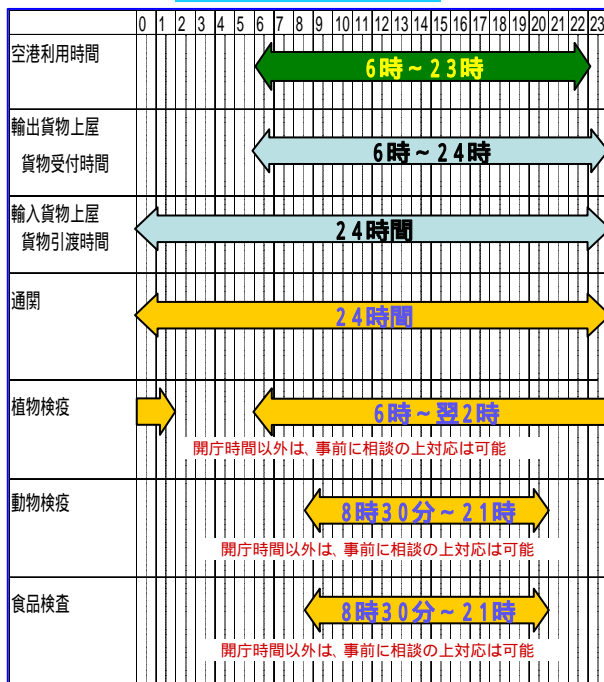
- ・羽田空港においては、成田空港が閉まっている深夜早朝時間帯(23時～6時)において、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便、欧米便を含めた国際定期便を就航させる。これに24時間体制で対応するため、現在国際貨物ターミナルの整備など物流機能の完全24時間化を鋭意推進中。
- ・羽田空港においては、成田空港の国際空港機能を補完するものとして、昼間時間帯に、供用開始時に概ね3万回の国際旅客定期便(ペリ - 貨物の搭載も可能)を就航。(路線については、これまでの距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討し、今後の航空交渉で確定。)

< 参考 >

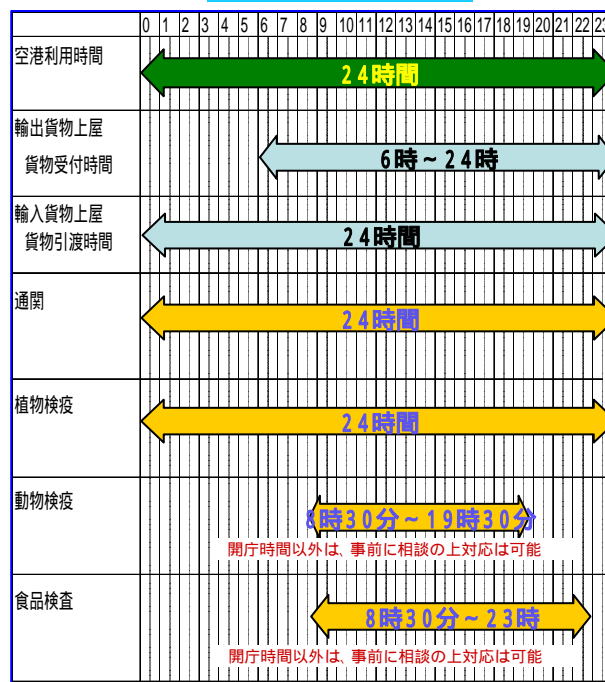
- 関西空港・・・2007年8月、第2滑走路の供用開始により完全24時間利用可能となり、物流機能も概ね24時間に対応している。完全24時間化以降、深夜貨物便、貨物量ともに着実に推移
- 中部空港・・・滑走路1本のため、週2日深夜に維持管理のため閉鎖している。深夜貨物便等の推進のため、将来に向けて完全24時間化を促進

成田・関西・中部空港における各機関・施設の運用体制は、需要の増加に合わせて執務時間の延長等の対応がなされている。

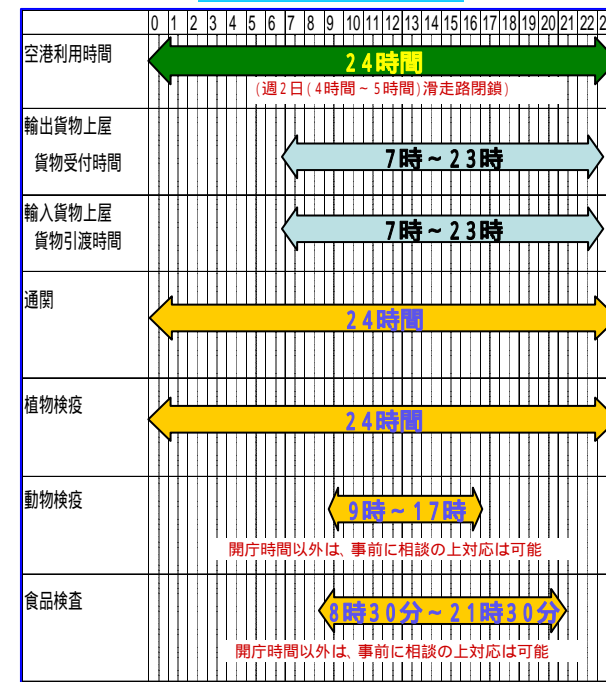
## 成田空港



## 関西空港



## 中部空港



【注記事項】 各機関・施設の運用時間は平日のものであり、土日祝日は異なる。

### 【(参考)臨時開庁手数料】

基本料金(NACCS使用)・・・深夜帯:4,250円, その他:3,800円  
 軽減措置 ・手数料軽減区域においては1/2に軽減(H16.4.1～)  
 ・特例輸入者及び特定輸出者については1/4に軽減(H19.7.1～)

➡ 平成20年4月より、全ての空港・港湾について廃止



深夜早朝・休日を活用した迅速な国際物流を実現する観点から、臨時開庁制度の見直しが実施されている。

国際物流におけるセキュリティ確保と円滑化の両立を図るため、これまで、輸出入者、倉庫業者等に対するAEO制度として、簡易申告制度、特定輸出申告制度及び特定保税承認制度が順次整備されている。

現在、通関業者に加え、船会社、航空会社、フォワーダー等の運送者へのAEO制度の導入が進められている。

### 臨時開庁制度

税関の執務時間(平日8:30～17:00)外において、臨時の執務を求める場合には、税関長の承認を受け、一定の手数料(4,550円～950円)の納付を必要とする制度

#### <これまでの取り組み>

・通関需要に対応し、**夜間・休日等にも税関職員が常駐**

(成田空港、関西空港、中部空港については、24時間常駐)

・**臨時開庁手数料を2分の1に軽減(19区域)**

平成19年7月より、**AEO輸出入者については、更に2分の1(本則の4分の1)に軽減**

(軽減例:NACCS使用時)

	基本手数料	1/2	1/4
深夜早朝帯(22～5時)	4,250円	2,125円	1,063円
その他執務時間外	3,800円	1,900円	950円



#### <平成20年度改正>

・**臨時開庁手数料の廃止**

・**臨時開庁手続の簡素化**

税関長の指定する常駐時間帯においては、執務時間外であっても、臨時開庁申請手続を廃止。したがって成田空港、関西空港、中部空港については、24時間手続は不要

常駐時間帯以外における申請手続については、承認制から届出制へ移行

### AEO制度

(AEO: Authorized Economic Operators(認定事業者))

民間企業と税関のパートナーシップを通じて、国際貿易における安全確保と円滑化の両立を図る制度

#### <これまでの取り組み>

以下のように、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者に対し、特例措置を適用

・**輸入者** **【簡易申告制度】**(平成13年3月導入)  
貨物の到着前の申告・許可、納税申告前の貨物引取等ができる制度

・**輸出者** **【特定輸出申告制度】**(平成18年3月導入)  
貨物がどこにあっても、輸出申告を行い輸出の許可を受けることができる制度

・**倉庫業者** **【特定保税承認制度】**(平成19年10月導入)  
届出による新たな保税蔵置場の設置、許可手数料の軽減等が受けられる制度



#### <平成20年度改正>

・**利便性向上のための制度の改善**  
簡易申告制度について、必要な場合にのみ引取担保の提供をするものに改める 等

・**AEO制度の対象となる事業者の拡大**  
国際物流全体がカバーされるよう、通関業者に加え、船会社、航空会社、フォワーダー等の運送者へのAEO制度を導入

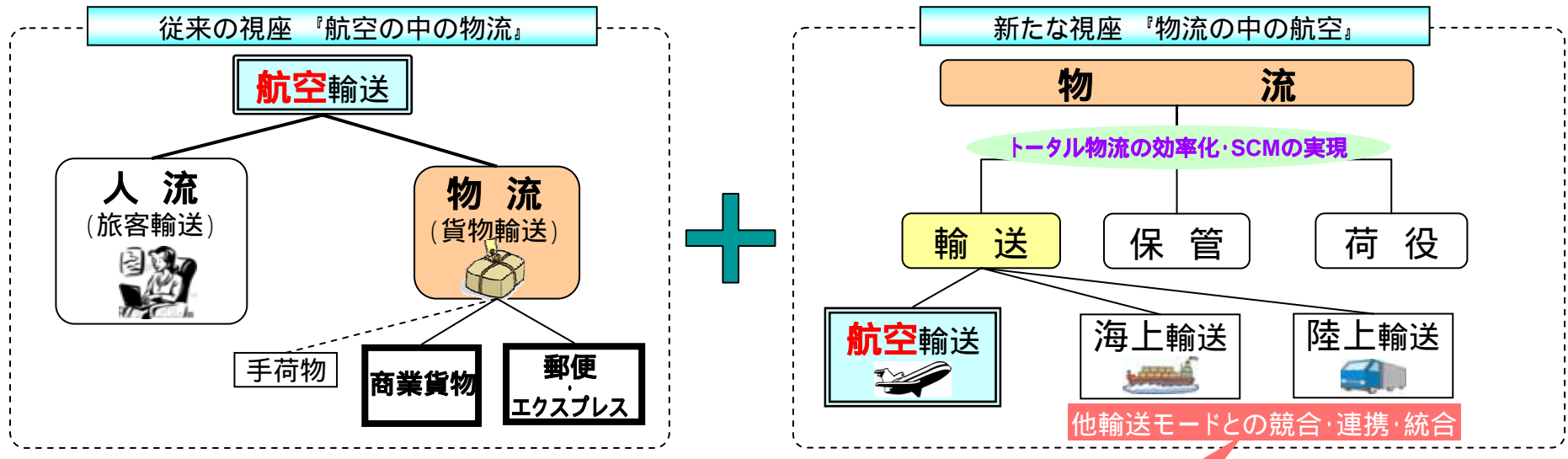
・**いわゆる「保税搬入原則」の見直し**  
AEO輸出者以外の一般の輸出者についても、一定の要件の下、保税地域に搬入する前に輸出申告を行えるようにする

# 航空物流のグランドデザイン策定 にあたっての視座

# 視座 『物流の中の航空』、『海上との競合・連携・統合』

グランドデザイン策定にあたり、  
**物流全体の中で航空輸送を活用することのメリット・デメリットを認識し、航空輸送の強味を伸ばし、弱味を克服**するには何をすべきかを考える。

( 従来の「航空の中の物流」という視座だけでなく、荷主視点に立ち「航空」を「物流」の一輸送モードとして捉える「物流の中の航空」という視座をあわせ持つ。 )



特に、以下の観点から、海上輸送をベンチマークとして意識することが重要

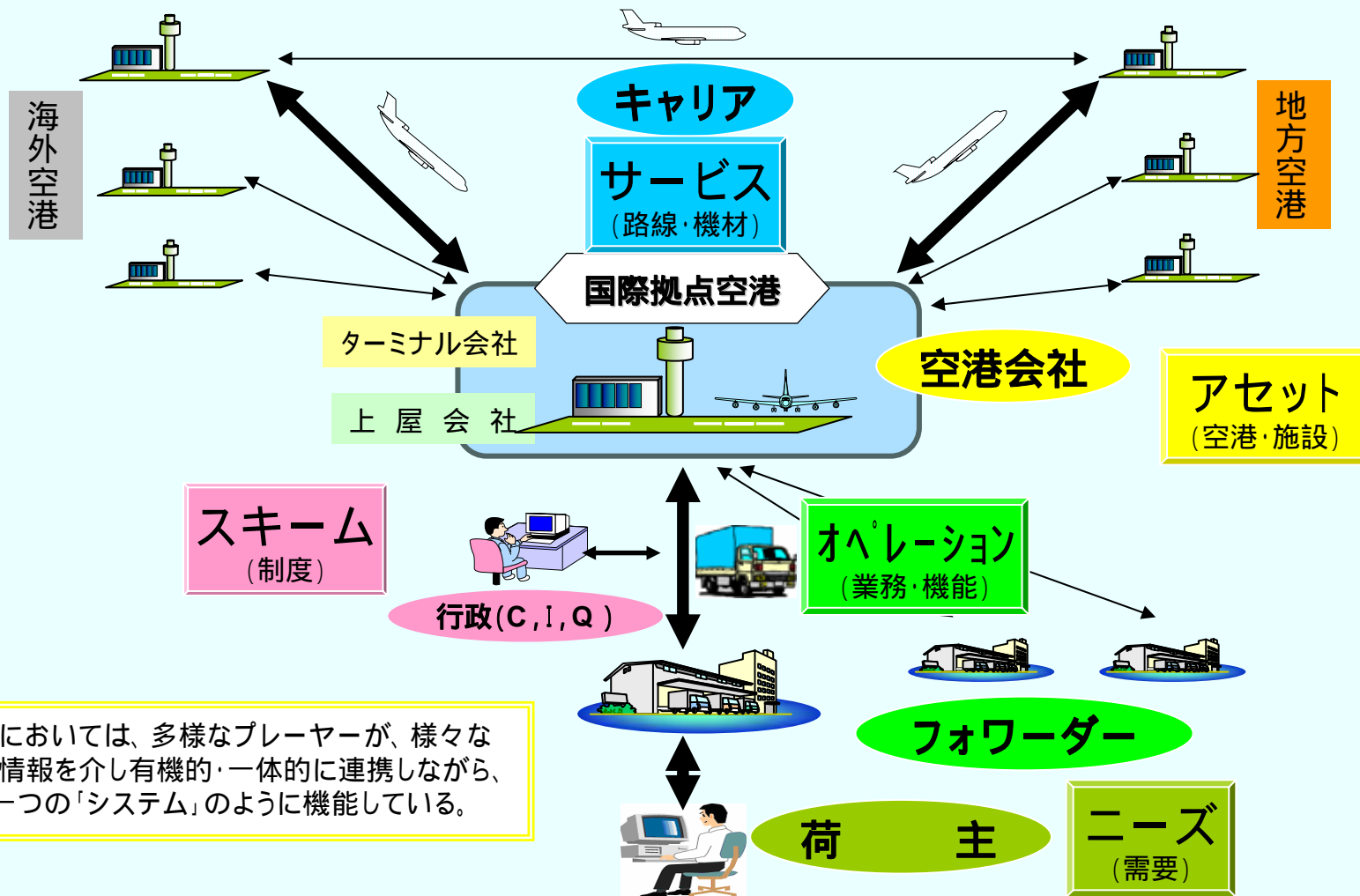
- 海上輸送における国際競争の激化、技術革新等が航空輸送でも起きる可能性
- コスト面・環境面から、荷主にとって海上か航空かの選択が一層シビア
- 航空と海上は相互補完の関係にあり、海運の市況等環境変化の影響を受けやすい

グランドデザイン策定にあたり、  
**海上輸送との競合・連携・統合**という視座を持つ。

- 競合**  
 コスト面・環境面等から海上シフト傾向が加速する中、品質面で差別化された航空サービスを構築することが必要。
- 連携**  
 多様化する荷主ニーズに、Sea & Air輸送など航空と海上が連携した輸送サービスで対応することが必要。
- 統合**  
 港湾と空港の連携を強化し、海上貨物と航空貨物のオペレーションを一体化することにより、物流全体の効率化を図ることが必要。

# 視座 『システムとしての航空物流』

グランドデザイン策定にあたり、  
航空物流のさらなる活性化を目指す上で、**部分最適に陥ることなく、**  
**システム全体の効率化や底上げ**を考える。



航空物流においては、多様なプレイヤーが、様々な航空貨物情報を介し有機的・一体的に連携しながら、あたかも一つの「システム」のように機能している。

## < アジアにおける航空物流を巡る環境の変化 >

### マクロ経済

アジア(特に中国)の  
めざましい経済成長

日本とアジアの  
経済的紐帯の深化  
(“アジアの準国内化”、  
“日本のアジア化”)

### 航空業界動向

アジア(特に中国)発  
航空貨物量の急成長

アジア系航空会社の台頭  
(大韓航空、シンガポール航空、  
キャセイパシフィック航空、中華航空、EVA-航空)

アジアにおける大規模空港の整備  
(香港、仁川、シンガポール、上海、台北)

### 航空貨物市況

アジア(特に中国)発  
スペースの逼迫感  
・運賃の上昇

日中間トレードにおける  
海上輸送との競合激化

日本発着航空貨物量の漸増、  
相対的地位の低下

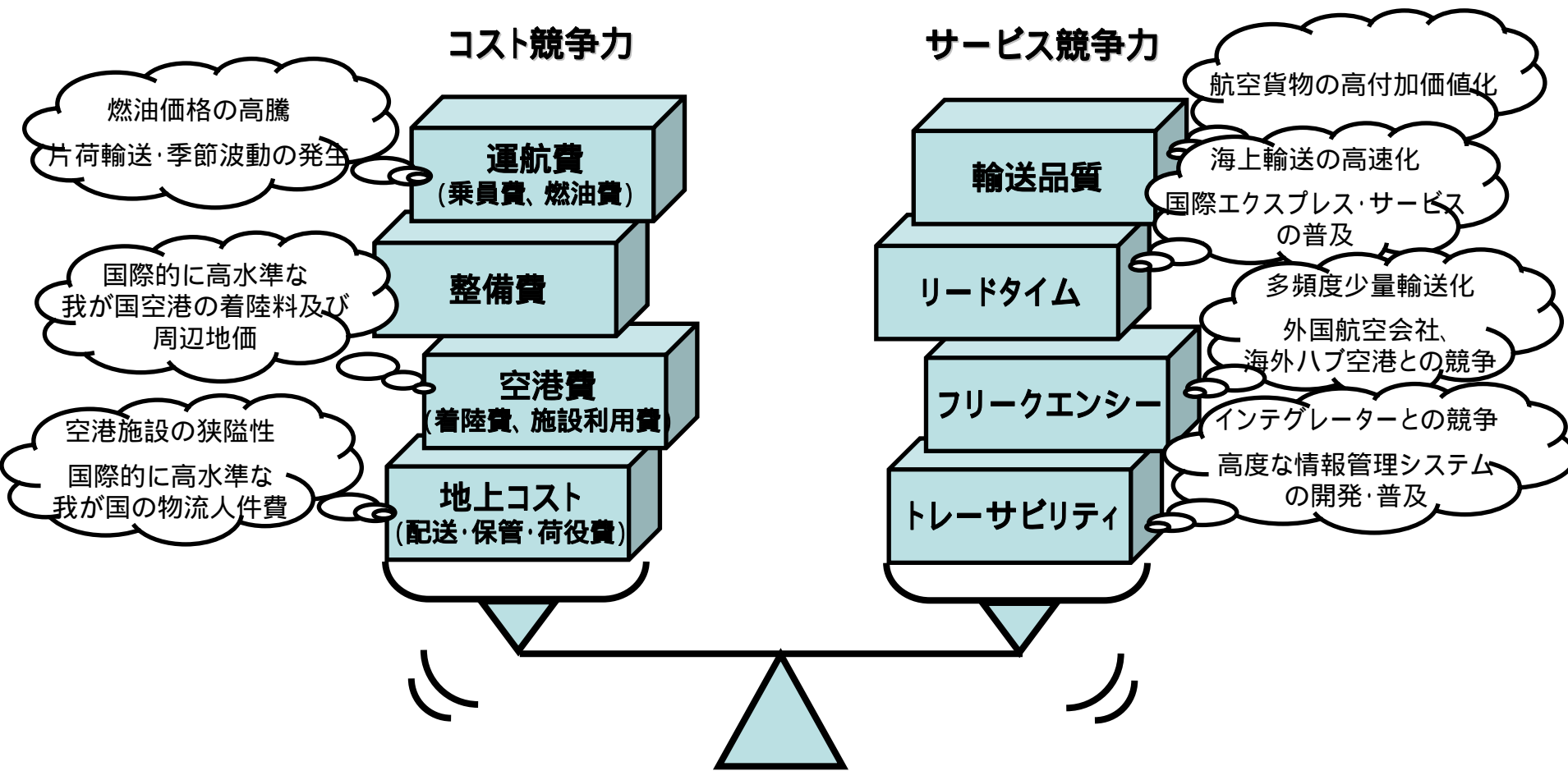
グランドデザイン策定にあたり、  
我が国航空物流システム全体の底上げ・競争力の向上を図るため、ステークホルダーそれぞれが、  
**アジアの経済成長や環境変化を踏まえた戦略**を打ち出す。

市場としての  
アジア

生産拠点としての  
アジア

競合者としての  
アジア

物流基地としての  
アジア



グランドデザイン策定にあたり、  
我が国の航空物流産業を巡る**競争環境の変化**を認識した上で、  
**競争力強化**に向けて、**トータル・コストの削減**に努めつつ、  
これからの望ましい**サービス提供のあり方**を検討する。

# 航空物流のグラウンドデザイン の基本骨格

## 環境認識

アジア(特に中国)発着航空貨物の急速な増大と我が国の空港・航空会社の相対的地位の低下  
日系荷主企業の国際水平分業の進展とアジア域内物流の準国内化  
日本発着航空貨物の海外トランジット(東アジア・トランジットの拡大)  
首都圏の空港容量の拡大と航空物流機能の24時間化

## 基本骨格に関連する第1回・第2回の懇談会での主な意見

アジア発着の航空貨物需要は堅調に伸びている一方、日本発着の航空貨物需要は停滞している  
日本のみならずアジアという視点から物流を捉え、アジア発着貨物を取り込んでいくことが必要  
日系荷主企業の生産拠点の海外展開に対応したサービス提供が必要  
これまで日本を經由していた外国航空会社が、アジア・欧米間を直航化する動きも生まれている  
アジアの空港との競争に勝つためにも、羽田空港の国際化・24時間化への期待は大きい  
アジアの物流にどのように取り組んでいくかを考えていかないと、これから先の航空物流事業の成長はない。  
アジアの中で競争力を確立できるような仕組みを作ってもらいたい。  
アジア域内の貨物の取り込みについては、コスト競争力の強化が今後の大きな課題

## 基本骨格 : アジアの成長と活力の取り込み

**我が国の航空物流産業の新たな成長戦略として、  
今後急速な増大が見込まれるアジア発着の航空貨物需要を積極的に取り込んでいく。**



## 環境認識

荷主ニーズの多様化・高度化に伴う様々な輸送モデルの派生(インタクト輸送方式、共同上屋方式等)  
航空物流業界の合従連衡  
成田・関空・中部の運用体制の現状  
国際競争力強化のための通関手続の特例措置の拡充等(臨時開庁制度の見直し、AEO制度の導入)

## 基本骨格に関連する第1回・第2回の懇談会での主な意見

航空輸送の速達性を活かすためには、貨物の流れを可能な限り止めない工夫が必要  
航空輸送に要する時間の中で、陸送、ハンドリング、行政諸手続等に要する時間は大きな割合を占める。航空輸送の付加価値を高めるためには、さらなるスピードアップが必要  
航空会社、フォワーダー等の協力により、効率的な輸送プロセスの構築が必要  
貨物ダメージを減らすため、輸送中の積み卸し回数を減らす方法を検討すべき  
スピードを活かすためには、諸手続の簡素化が必要  
日本の様々な物流の強みを活かせば、国際競争力は伸びるのではないか  
航空物流に関係するプレイヤー間の情報共有化の仕組み(プラットフォーム)の構築により、業務効率化・コスト軽減・スピード化の実現につながるのではないか

基本骨格 : 航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進

我が国の航空物流産業の国際競争力強化に向けて、**航空会社、フォワーダー及び行政機関の連携**により、**航空貨物輸送プロセス全体を一層効率的かつ円滑**にしていく。

## 環境認識

航空貨物需要の首都圏集中、季節変動(繁忙・閑散期差)、輸出入の不均衡(片荷)  
航空輸送と海上輸送の競合(海上シフト)  
国際航空貨物の多様化と高付加価値化  
国際小口貨物市場の拡大

## 基本骨格に関連する第1回・第2回の懇談会での主な意見

航空輸送の最大の特長は速達性(基本は緊急輸送)  
商品サイクルの短い製品や高度な温湿度・振動管理が求められる精密機械等については航空を戦略的に利用  
コスト削減、在庫圧縮、CO<sub>2</sub>排出削減等の要請を受け、Sea & Air等の他の輸送モードへのシフトが強まっている  
荷主が最適な輸送方式を選択できるよう、陸・海・空の組み合わせ等、多様な物流サービスの提供が必要  
羽田空港は京浜港周辺に集積する海貨倉庫にも近く、海上輸送と統合したサプライチェーンの構築が期待できる  
RORO船、高速フェリー等の登場により、海上輸送のリードタイムが短縮され、航空輸送との競合が増している  
貨物の小口化は航空輸送にとってチャンス。今後ドア・ツー・ドア・サービスの需要が増加するのではないかと  
貨物需要の曜日・季節変動への対応のため、航空機と乗員を柔軟に確保するための手続の簡素化が必要  
RFIDの活用により、セキュリティ強化とコスト削減が可能となるのではないかと  
海上・航空どちらでも使えるような効率的な物流体系を構築することが日本に強みになるのではないかと  
貨物取扱の丁寧さ、定時性の高さといった、日本の航空物流産業や空港の優位性・強みをアピールし、さらに伸ばしていくべきではないかと

## 基本骨格 : 航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現

多様な荷主ニーズに的確に対応するため、ハード・ソフト両面におけるイノベーションを推進し、  
航空貨物輸送の特長であるスピードと品質を一層向上していく。また、  
海上・陸上輸送との連携等により総合的・複合的かつ高度な物流サービスを実現していく。

## 環境認識

我が国の空港・航空会社の相対的地位の低下(世界主要空港との貨物取扱状況・国際貨物ネットワーク比較)  
成田・関空・中部の国際航空貨物の後背圏、運用体制の現状  
首都圏の空港容量の拡大と航空物流機能の24時間化

## 基本骨格に関連する第1回・第2回の懇談会での主な意見

ハードインフラとして国際競争力を発揮するには、空港の24時間化は備えるべき重要な要件  
アジアというレベルでの物流にはコネクションの良い体制の構築が必要であり、空港の24時間化は非常に有効  
リードタイム・物流コスト・サービスの観点から、地方発欧米向け貨物の輸送は、国内のハブ空港ではなく、仁川空  
港等を選択せざるを得ないのが現状  
海上輸送が基本、航空輸送は緊急輸送時の利用であるため、海港・空港は近い方が望ましい  
コンテナ船の大型化に港湾側が対応できてないことを踏まえ、将来の貨物機の動向に応じた空港の設計が必要。  
首都圏における航空物流機能の24時間化を進めるため、成田・羽田両空港を一体的に運用する場合の輸送プロ  
セスの効率化・円滑化、諸手続の簡素化を図るべき

## 基本骨格 : 戦略的な空港の物流機能の強化

大都市圏拠点空港については、**アジアの大規模空港を意識し、物流機能の24時間化に加え、貨物の集約化や国際物流拠点の形成等を通じて、競争力のさらなる向上を目指していく。**また、**地方空港については、規模・ロケーション等それぞれの特性を考慮した戦略的な活用を進めていく。**

## 航空物流に関する懇談会 委員等名簿

(平成20年6月19日時点)

### 委員 (各五十音順)

#### 荷主

朝倉 健之	ソニーサプライチェーンソリューション株式会社 執行役員 国際輸送担当
海江田 昭一	松下電器産業株式会社 グローバルロジスティクス本部ロジスティクス推進センター 所長
阪本 章博	サントリー株式会社 SCM本部ロジスティクス推進部 部長
竹谷 隆	キヤノン株式会社 生産・ロジスティクス本部ロジスティクス業務センター 所長
浜田 景介	住友商事株式会社 総合物流部長

#### 航空フォワード

伊藤 康生	日本通運株式会社 取締役 常務執行役員
大森 正博	郵船航空サービス株式会社 常務執行役員
田中 洋一	株式会社近鉄エクスプレス 専務取締役

#### 航空会社

下野 雄二	日本貨物航空株式会社 執行役員 管理本部経営企画部長
野本 明典	全日本空輸株式会社 常務取締役執行役員 貨物本部長
平田 邦夫	株式会社日本航空インターナショナル 執行役員 貨物郵便本部長
若佐 照夫	ギャラクシーエアラインズ株式会社 代表取締役社長

#### 学識者

加藤 一誠	日本大学 経済学部教授
座長 宮下 國生	大阪産業大学 経営学部長

#### オブザーバー

##### 空港会社等

成田国際空港株式会社	空港施設事業本部貨物事業部長
関西国際空港株式会社	お客様本部航空営業部長
中部国際空港株式会社	執行役員 営業本部副本部長兼航空営業部長
東京国際エアカーゴターミナル株式会社	常務取締役 運営本部長

##### 関係行政機関

財務省関税局監視課
経済産業省商務流通グループ流通政策課

(敬称略)

## 航空物流に関する懇談会 開催状況

### 第1回懇談会

開催日時：平成20年4月17日(木) 16:00~18:00

議 事： 委員紹介・座長紹介  
懇談会の開催スケジュールについて  
航空物流を巡る環境認識について

### 第2回懇談会

開催日時：平成20年6月19日(木) 13:00~15:00

議 事： 我が国航空物流に関するグランドデザインの基本骨格(案)について

### 《今後の開催予定》

### 第3回懇談会

開催予定：平成20年10月8日(水) 14:00~16:00

議 題： 我が国航空物流に関するグランドデザインの戦略・アクションプラン(案)について

### 第4回懇談会

開催予定：平成21年2月頃

議 題： 我が国航空物流に関するグランドデザイン(案)について