



次期総合物流施策大綱の策定に向けた ヒアリング資料

令和2年8月20日

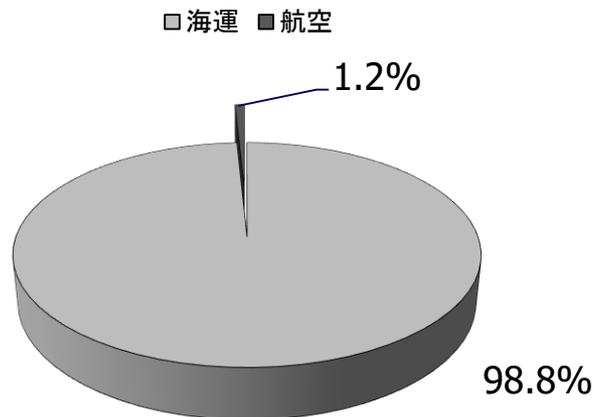
一般社団法人 航空貨物運送協会

I 航空貨物の特徴

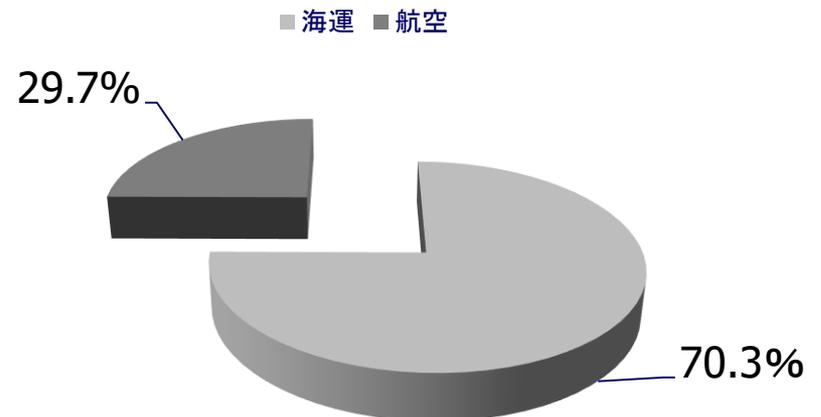
航空貨物の特徴

【国際貨物輸出重量・貿易額占有率】

輸送モード別重量占有率



輸送モード別貿易額占有率



* 物流連; 数字で見る物流2019(平成29年度)

航空貨物の価額は、トン当たりで、海上貨物の価額の40倍。
航空貨物はスピードと高い輸送品質が求められる。

航空貨物の特徴

【貨物特性、輸送スペース、市場】

○貨物特性について

- ・輸出入金額ベースでのシェア(航空貨物／航空貨物＋海上貨物)

ダイヤモンド・真珠等

99%以上

半導体・電子部品

輸出94% 輸入88%

医薬品

輸出80% 輸入85%

(平成29年度;国土交通省資料による)

- ・鮮魚、青果物、畜産物、酒類などの輸送の多くは航空を利用
- ・世界の越境EC取引の90%は航空を利用 (2018年2月; ICAO事務局長)
- ・医療分野では、
新型コロナウイルスの検体、治験薬、検査キット、防護具等の輸送を
研究所、病院、製薬会社等から受託
がん・難病への新薬開発のための検体、治験薬等の輸送も広く受託

航空貨物の特徴

【貨物特性、輸送スペース、市場】

○輸送スペースについて

- ・平時においては、

国際航空貨物重量の63～64%

(平成30年度 国際航空貨物動態調査報告書／国土交通省)

国内航空貨物重量のほとんど全てが旅客機床下の「ベリースペース」を利用

○市場について

- ・わが国の場合、荷送人とエアラインとの間にフォワーダーが介在する混載貨物の重量シェアは、輸出貨物93%、輸入貨物78%、国内貨物84%である。
- ・海外のメガフォワーダー、インテグレーターとの市場競争が存在
(DHL(独)、Fedex(米)、UPS(米)等はわが国トップフォワーダー企業の数倍の貨物取扱量を有する)

航空貨物の特徴

【貨物特性、輸送スペース、市場】

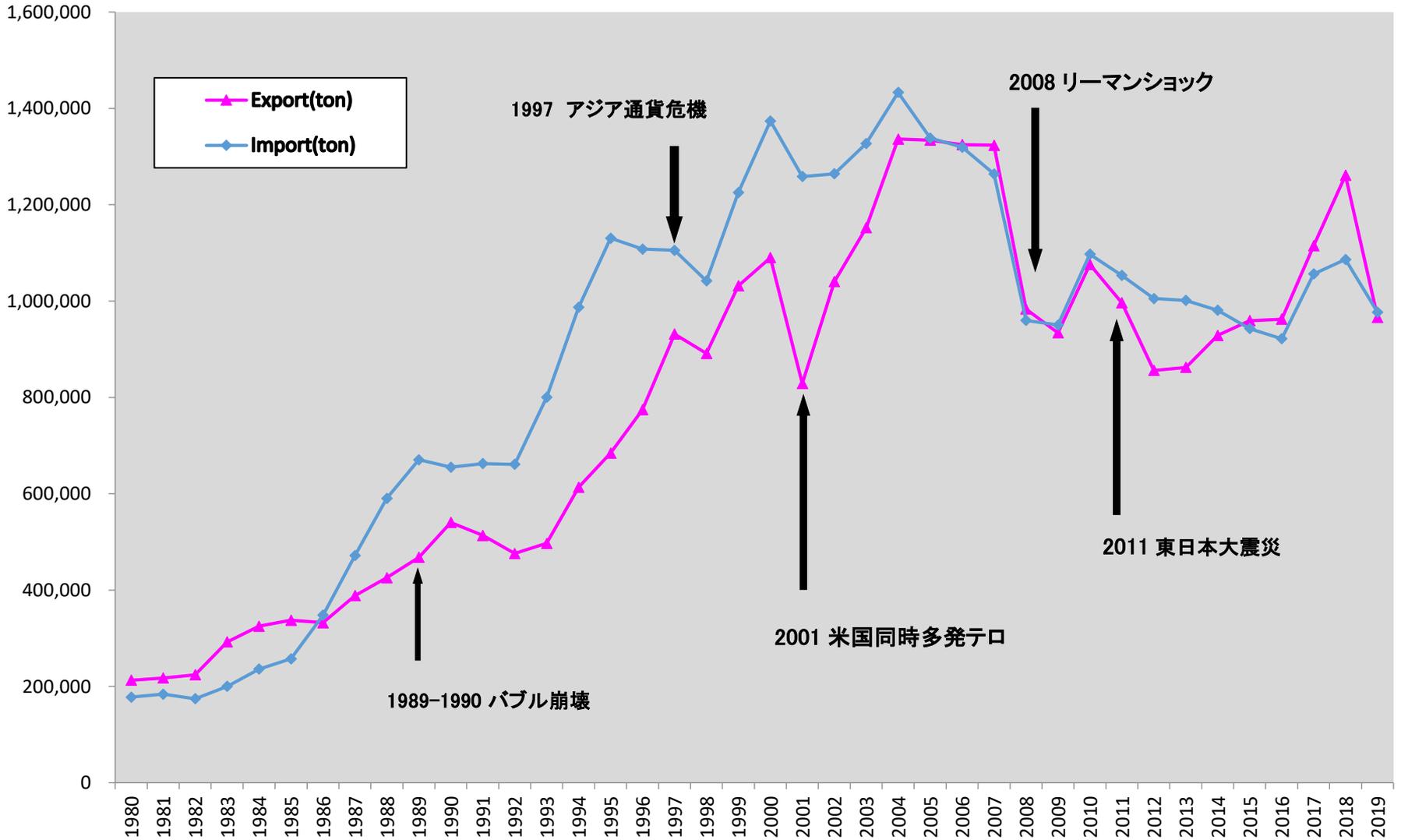
◎以上の特徴から、航空貨物輸送においては

- スピード・高い輸送品質の確保が社会システムとして必要
- 地上での作業・手続の効率化が特に重要
- 航空旅客便ネットワークの毀損・制約は事業基盤に影響
- 空港内・周辺施設の立地・配置設計が貨物動線上重要
- 航空貨物の安全・保安上のリスク(危険物の不適切な搭載、爆発物混入等)は乗客の人命への深刻な脅威

Ⅱ 輸送量の推移

(2019年まで)

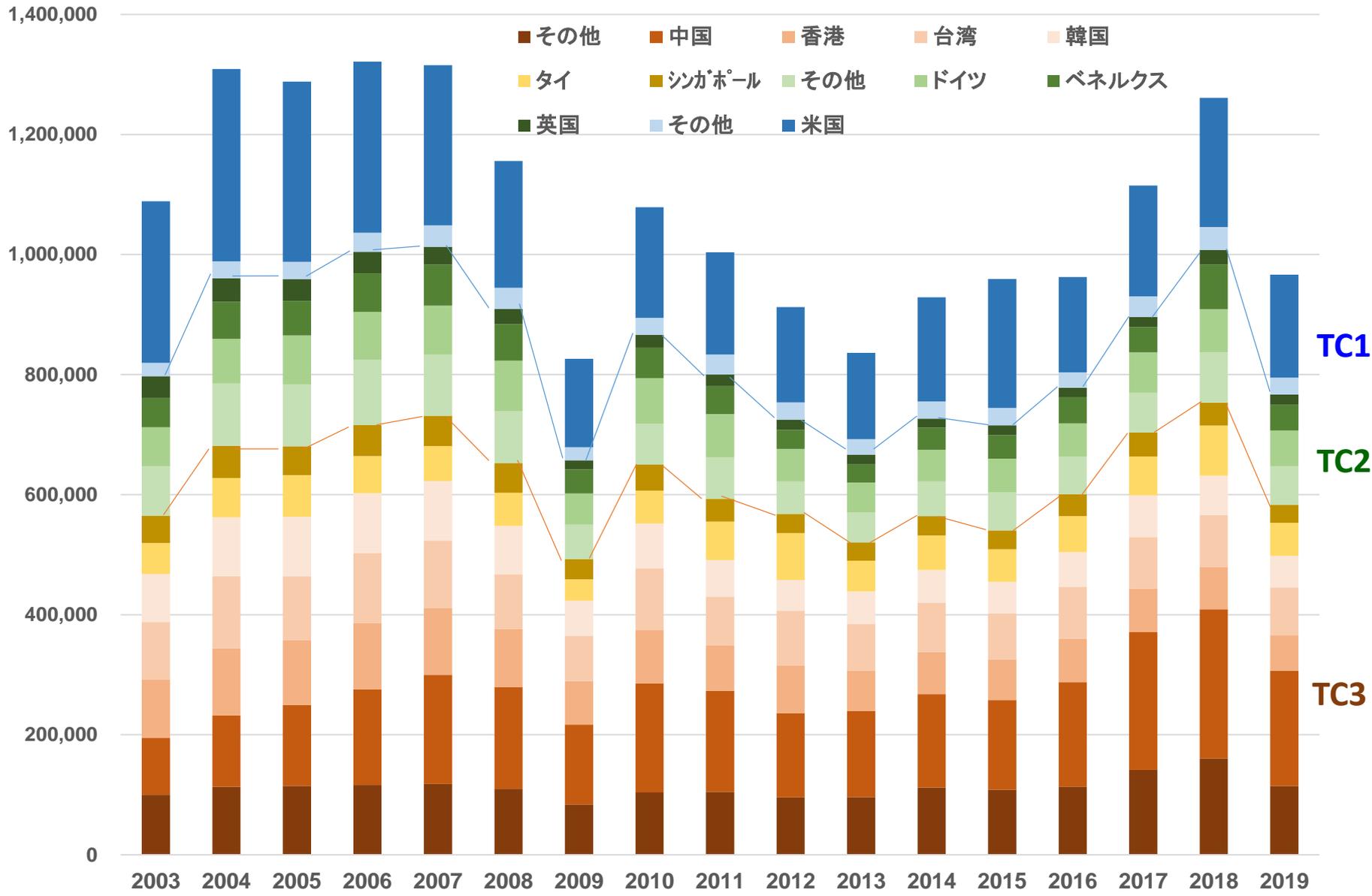
日本発着航空貨物重量の推移



(1) 継ぎ越し貨物は含まない。
 (2) 出所: 国土交通省航空局及びJAF A統計資料

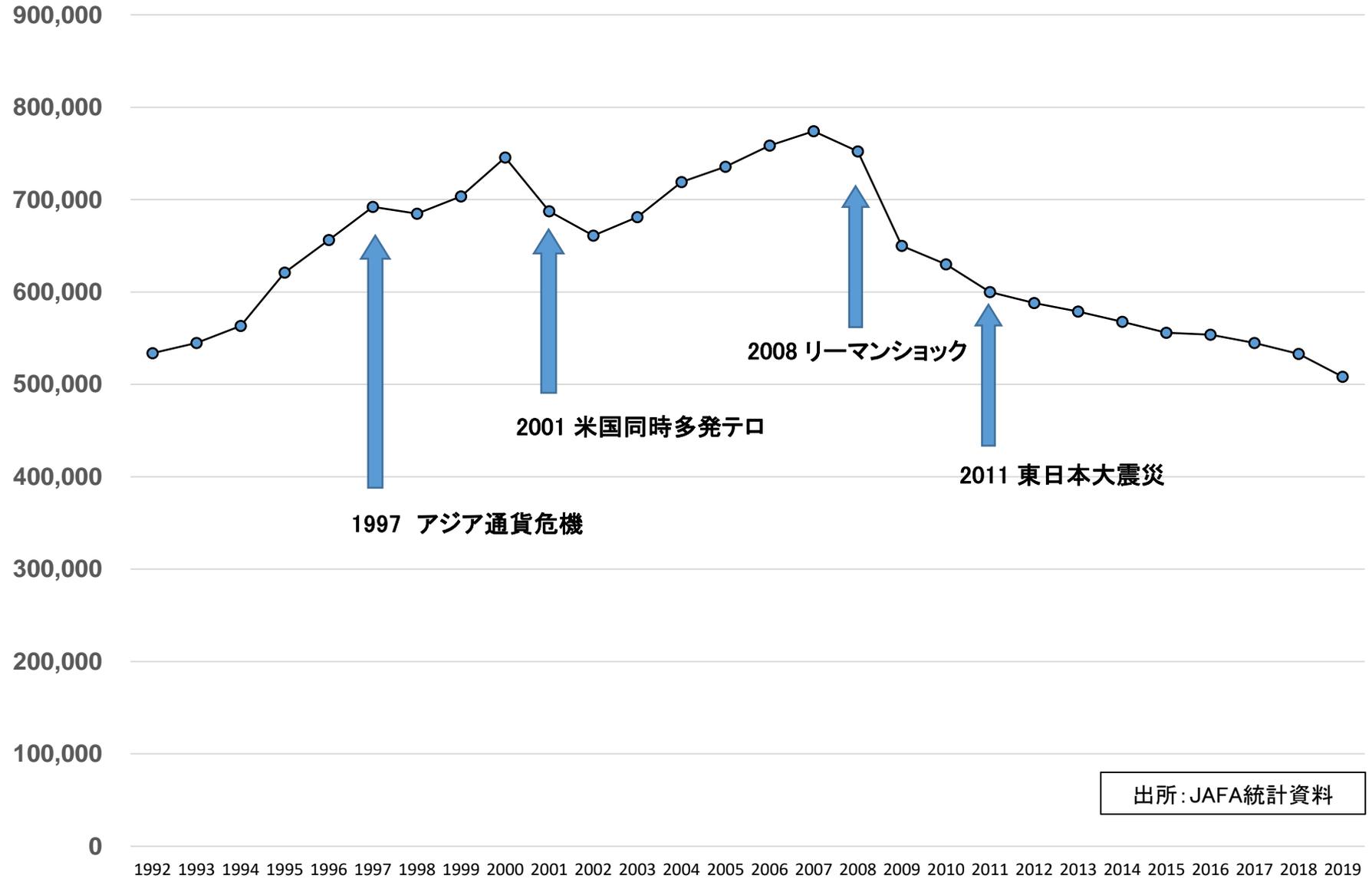
仕向地別輸出航空貨物重量の推移

出所: JAJA統計資料



国内航空貨物(利用運送)取扱実績の推移

(単位:トン)



出所: JAF A統計資料

Ⅲ 新型コロナウイルス感染症 流行による影響

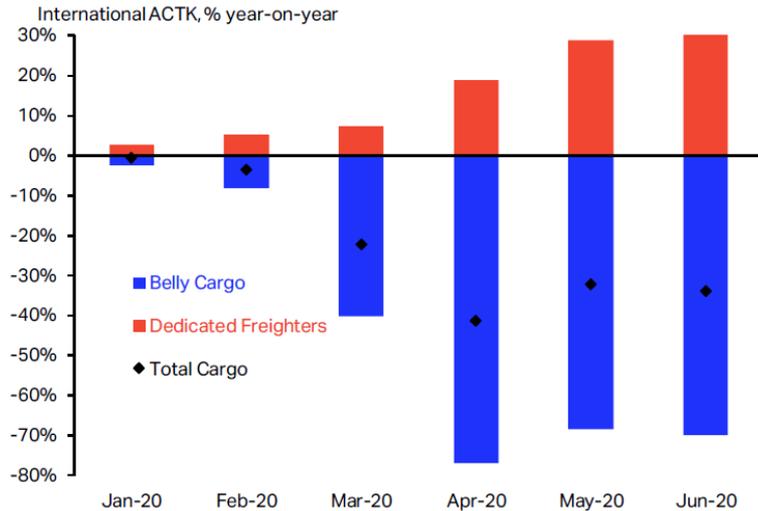
新型コロナウイルス感染症流行による影響

○旅客便欠航による輸送スペース減・運賃上昇

- ・6月の国際線フライト数(世界) 対前年同月比 ▲81%
(IATA資料)
- ・6月の成田空港国際旅客便発着回数 対前年同月比▲85%
(成田国際空港会社資料)
- ・6月の貨物輸送能力(世界) 対前年同月比▲34%
(IATA資料;トンキロベース)
- ・6月の航空貨物輸送の価格指数 対前年同月比 国際+50%
国内+66%
(日本銀行;企業向けサービス価格指数 速報値)

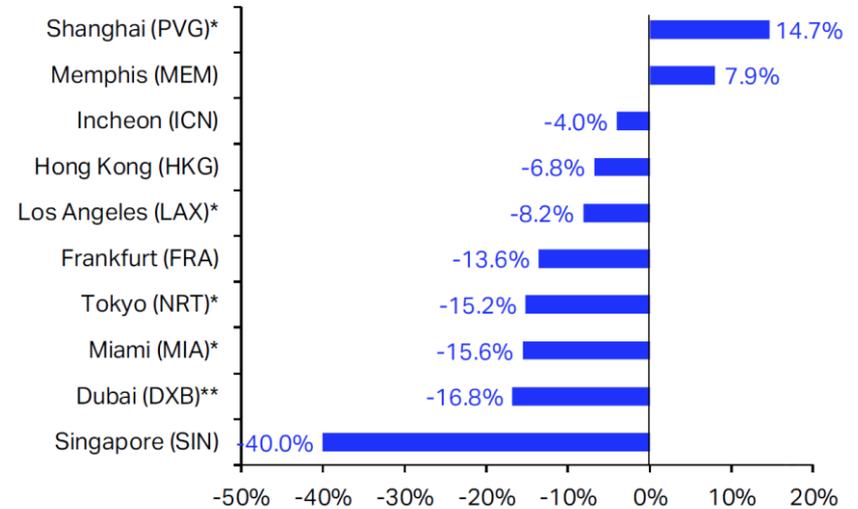
新型コロナウイルス感染症流行による影響

International Belly Cargo and Freighter Capacity Growth



Source: IATA Monthly Statistics

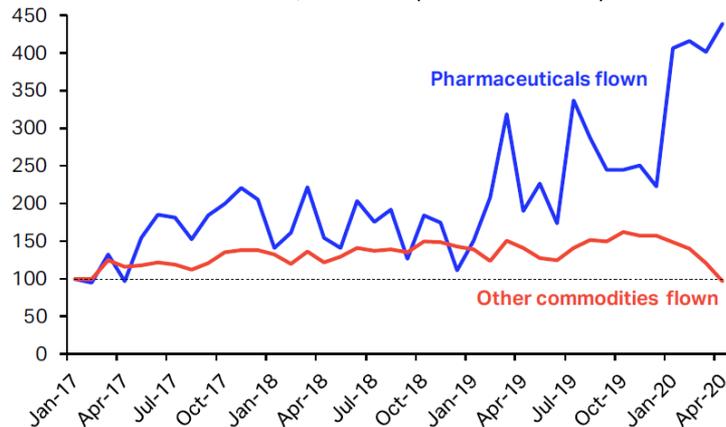
Tonnes of Cargo Throughput (% year-on-year, May 2020 unless specified)



Source: Individual airport websites

* Apr 2020 ** Q1 2020

Tonnes Flown, Indexed (Jan2017 = 100)



Source: IATA Economics using data from CargoS

新型コロナウイルス感染症流行による影響

○ 外出禁止措置による海外拠点での業務停止等

- ・時期により、中国（武漢等）、イタリア（ミラノ等）、南アフリカ、インド、バングラデシュ、ロシア、サウジアラビア、バーレーン等で発生（各社HPによる）

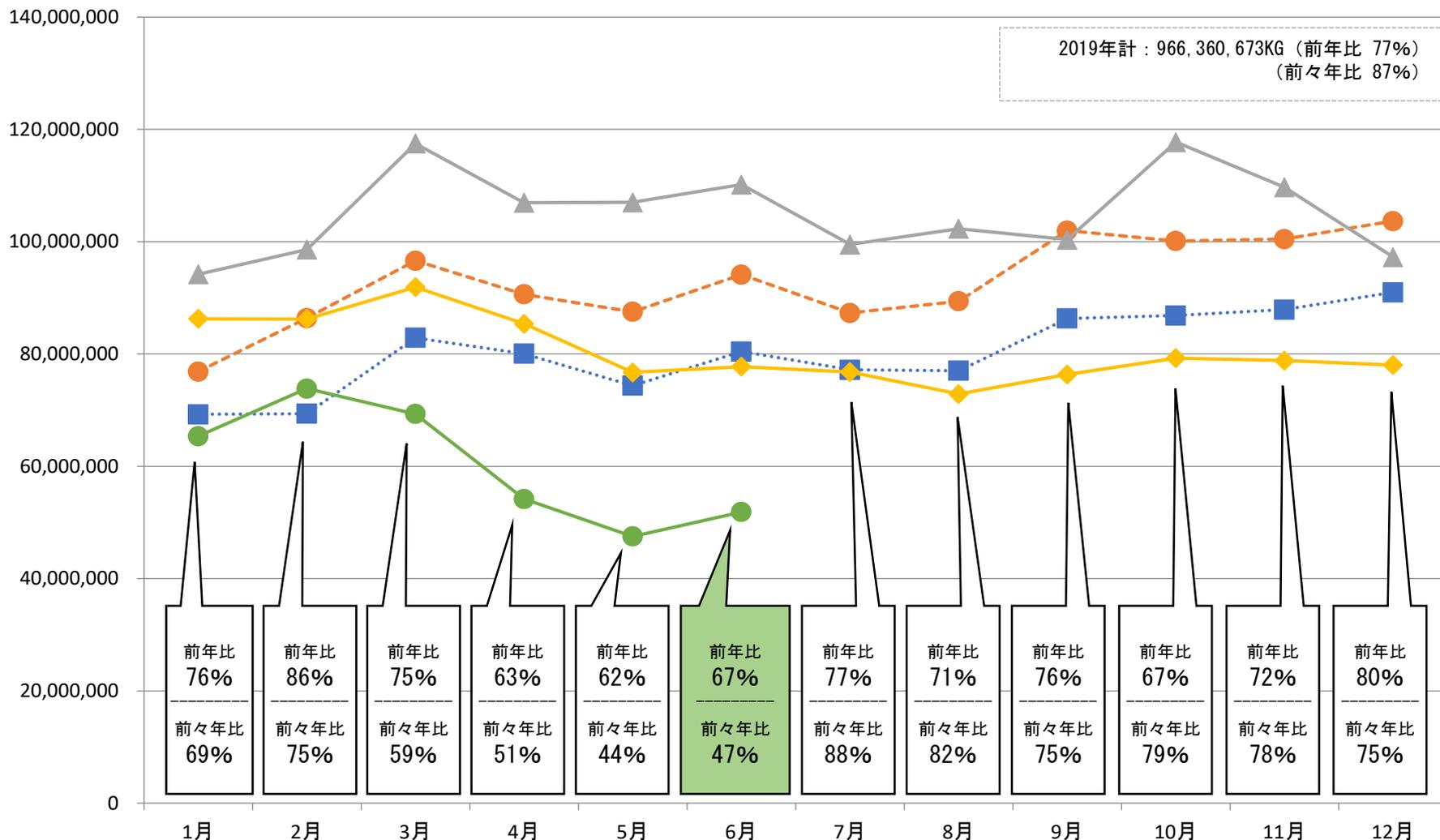
○ 経済活動停滞による需要減少

- ・6月の輸送実績（重量）対前年同月比（JAFA統計による）

輸出貨物▲33%、輸入貨物▲18%、国内貨物▲36%

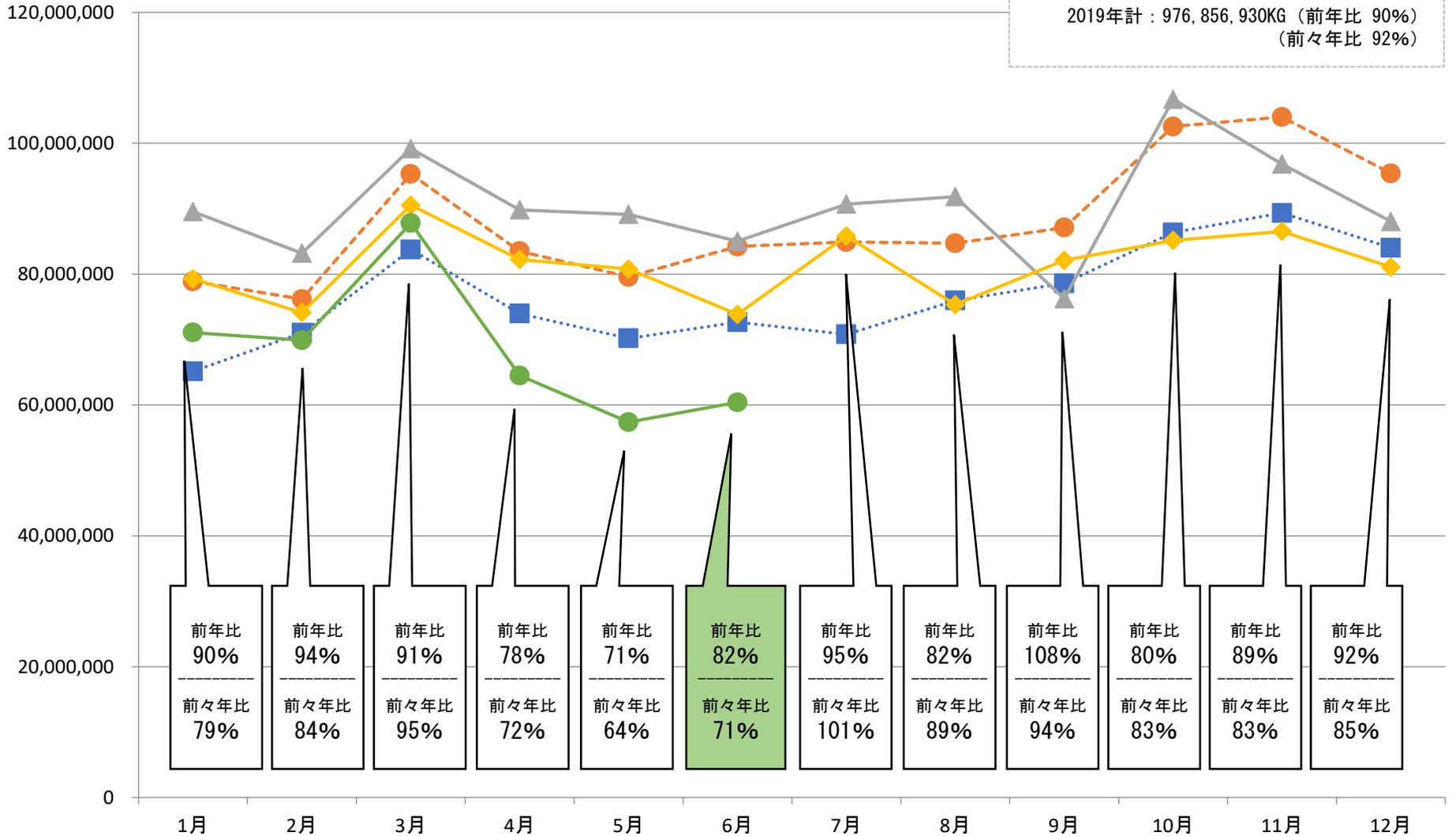
国際輸出航空貨物実績(重量)

◆ 2016年重量
 ● 2017年重量
 ▲ 2018年重量
 ◇ 2019年重量
 ● 2020年重量



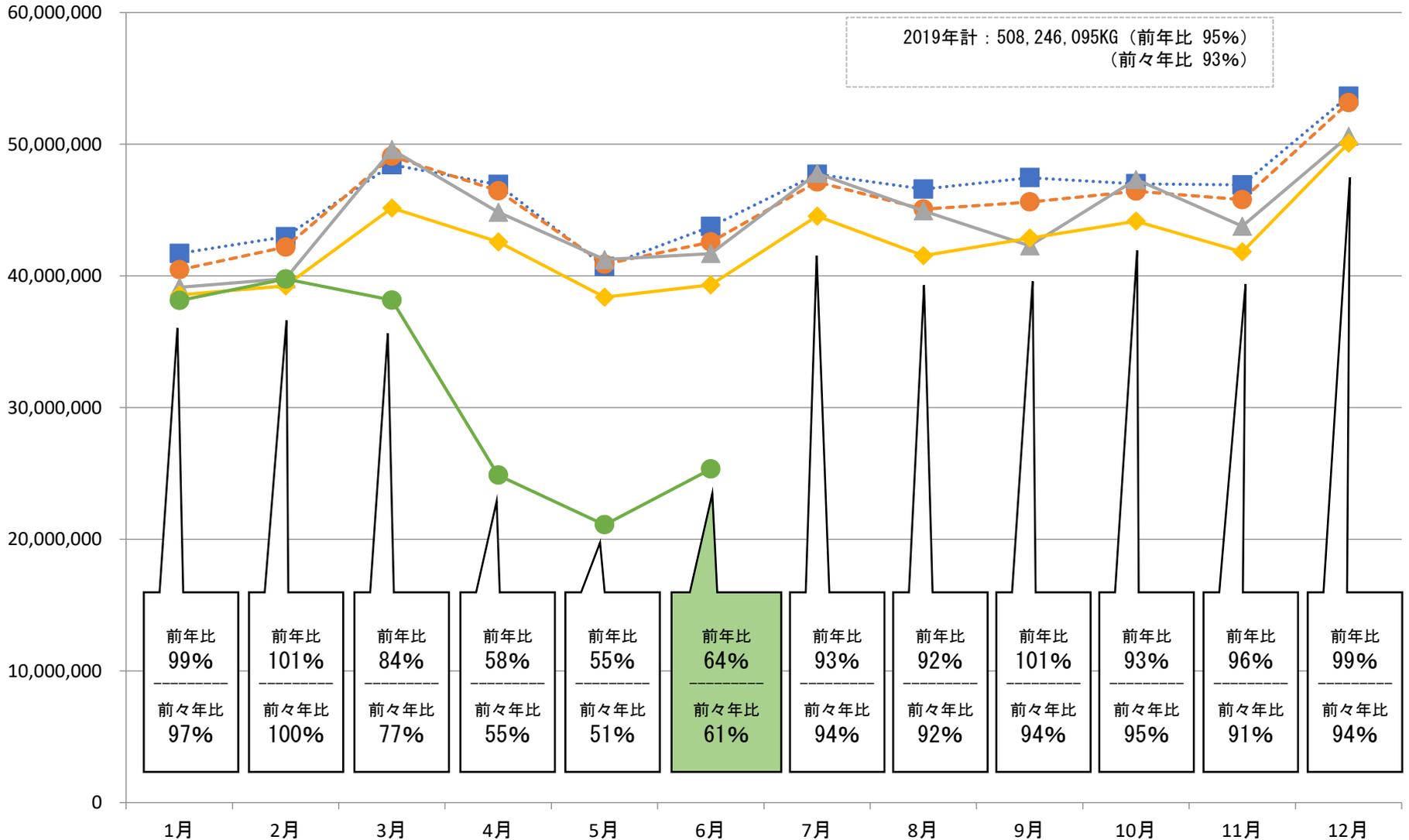
国際輸入航空貨物実績(重量)

● 2016年重量
 ● 2017年重量
 ▲ 2018年重量
 ◆ 2019年重量
 ● 2020年重量



国内利用航空運送事業取扱実績(重量)

● 2016年 重量
 ● 2017年 重量
 ▲ 2018年 重量
 ◆ 2019年 重量
 ● 2020年 重量



IV 物流施策上の課題

＜航空安全、テロ、災害等の
リスクコントロールの観点から＞

- ① リチウム電池等危険物の
適正申告の確保
- ② 航空保安に関する制度改善
- ③ 自然災害へ空港周辺地域
含めた強靱化の取組

＜グローバル競争への対応等
の観点から＞

- ① 首都圏空港・周辺における
物流機能強化
- ② 内外の輸出入関連規制等
の改善
- ③ 人材確保・スキルアップ
投資の充実

< 航空安全、テロ、災害等の リスクコントロールの観点から >

① リチウム電池等危険物の適正申告の確保

- ・リチウムイオン電池が、充放電状況や衝撃等により発熱・発火に至る事例が、近年多数発生。
(2014～2019年度の間に、(独)製品評価技術基盤機構に通知のあったリチウムイオン電池搭載製品(モバイルバッテリー、ノートパソコン、スマートフォン等)の事故は982件)
- ・2010年9月3日ドバイにて飛行中の機内火災により墜落したUPS6便の事故は、積載の申告がなされなかったリチウムイオン電池が発火源と判明。
- ・米国FAA(連邦航空局)が、1991年3月20日から2019年3月22日までにリチウム電池の発火に起因する航空・空港事故につきFAAが報告を受けた件数は258件

① リチウム電池等危険物の適正申告の確保

- ・航空危険物の取扱は、ICAO、IATAの定める条約、国際ルールに従って行われている。
- ・JAFPAは、危険物の航空機搭載に先立ち、的確に品目及び外装の確認が行われるよう航空フォワーダー業界の人材育成に努めている。
- ・危険物の品目の評価・申告は荷送人の責任 ⇒ 無申告・虚偽申告の未然防止が重要

最近の不具合事例

- 平成30年1月モバイルバッテリー（組電池100wh以下）35個を旅客機の一般貨物として無申告で輸送。
- 到着した空港でモバイルバッテリーが発煙。輸送中の衝撃による破損にて短絡し発煙した可能性。



一般貨物として輸送



モバイルバッテリー35個が在中



モバイルバッテリーの一部が燻焼

正しいルールは？

- 輸送は貨物機のみ。（旅客の機内持ち込みは可）
- ラベルの貼付、申告書の提出
- 充電率30%以下
- 強固なケースを使用して梱包
- 許容量10kgまで

※バッテリーの容量により、梱包基準、ラベルの種類、許容量は異なります。

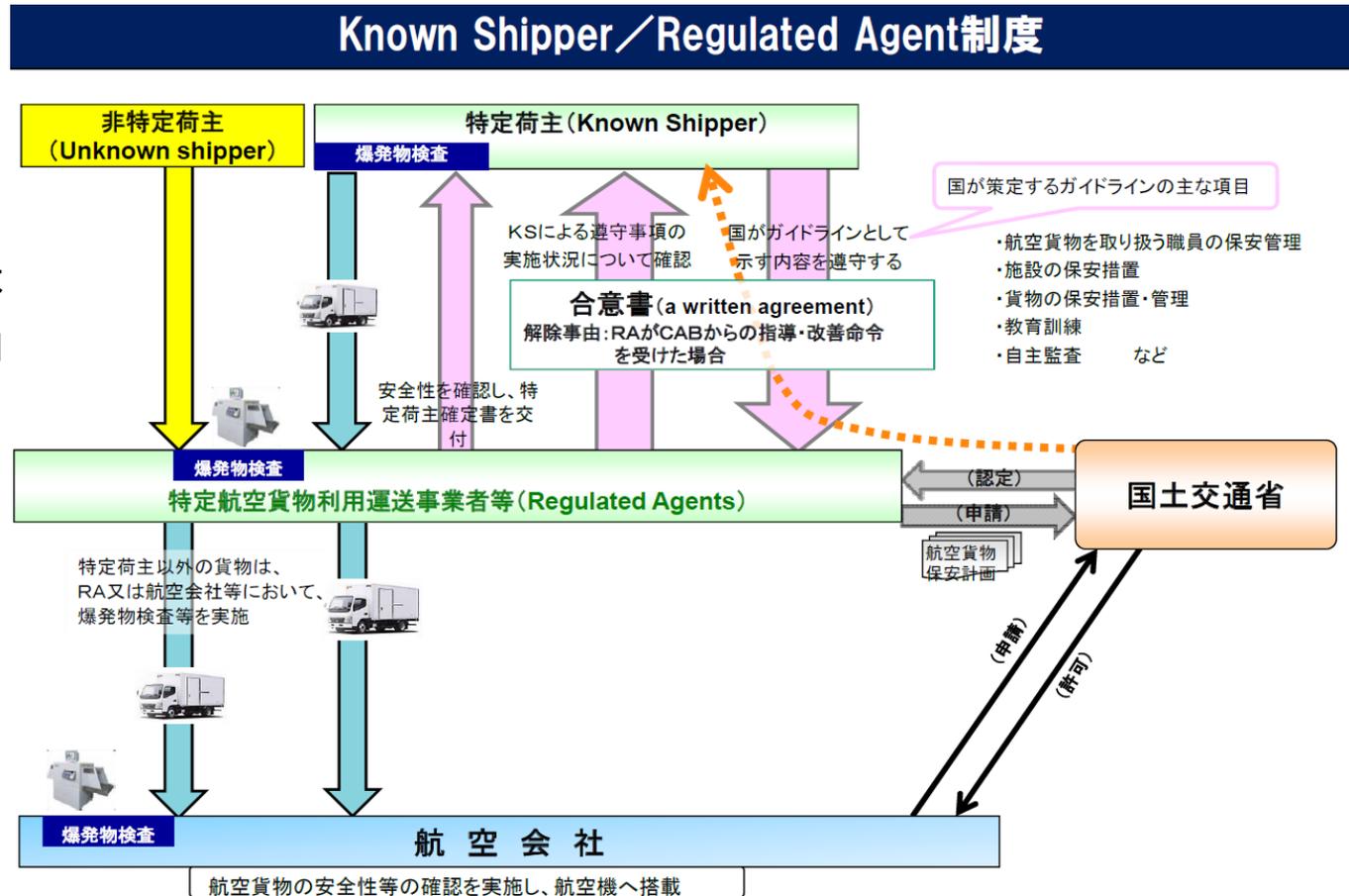
② 航空保安に関する制度改善等

- ・航空機に搭載する貨物については、爆発物検査の実施が義務付けられているが、国土交通省の定める基準・指針に適合し、適切な保安措置を実施できる者として、国に認定された特定航空貨物利用運送事業者等(RA)と、RAに確定された特定荷主(KS)については、全量の検査に代えた取扱航空貨物の保安措置の確認が認められている。

② 航空保安に関する制度改善等

・RAにKSの確定を委ねるわが国の現行制度には見直しが必要

(利用運送事業者たるRAは、荷主獲得の競争市場に置かれており、荷主に保安措置を求める際に「他のRAではそこまで要求していない」等主張される事態が生じている)



② 航空保安に関する制度改善等

- ・X線検査装置、爆発物検査装置等の保安検査機器の整備は、成田、関空、中部の主要国際空港に特に整備のニーズが認められ、近年 航空旅客用のボディスキャナー等購入経費については国土交通省と空港当局併せて100%の補助率で効果的整備が図られてきた。
- ・他方で、航空貨物用の保安検査機器購入経費については、これら空港を発送地とする貨物を取り扱う施設についても過去一時の例外等を除き補助の適用がなく、100%事業者の自己負担を求めるものとされてきている。

② 航空保安に関する制度改善等

- ・地上運送部分のセキュリティレベルを更に高める観点から、航空利用運送事業者、荷主を対象とするKS/RA制度に加えて、適切な保安措置が実施できる貨物自動車運送事業者を国等が認定するスキームの創設を要望。
- ・セキュリティの確保と航空貨物輸送の速達性・効率性を両立させる観点から、爆発物検査装置の合理的な使用方法の追求を要望。

③ 災害への空港周辺地域を含めた強靱化

- ・2018年9月、関西国際空港が台風21号により、滑走路、連絡橋、上屋施設等が使用不能となる被害を受けた他、航空貨物の転送先となった成田、羽田、中部空港及び周辺施設での事業活動も大きな影響を受けた。
- ・2019年9月、成田空港周辺に所在する航空フォワーダーの事業所が台風15号により、施設一部損壊や、長期停電などの被害を受けた。

③ 災害への空港周辺地域を含めた強靱化

⇒空港及び周辺地域の防災・減殺機能を強化する事業の推進と、
空港BCP/広域BCPの策定・充実が課題。

(なお、わが国港湾の防災施策については、個別港湾毎のBCP策定を
前提に、国が個別港湾での取組をバックアップする「広域港湾BCP」を
策定している。)

個社で自然災害に対応する模擬訓練の実施、IP無線機器の設置や
医薬品・食料品の備蓄等を実践しているが、これらに対する助成措置
の創設も望まれる。

<グローバル競争への対応の観点から>

① 首都圏空港及び周辺における物流機能強化

・羽田空港は、本年夏ダイヤより1日50便の国際線が増加される計画であった。

⇒ 今後、羽田発着貨物の取扱拠点の確保、羽田-成田間の転送貨物の処理が課題に

羽田空港近隣での施設用地が不足し、個社ベースで同空港を拠点とするサプライチェーンの構想を企画することが困難であるところ、川崎臨海部の土地利用や、周辺道路の整備等による国家戦略的な取組が必要。

羽田・成田間の共同輸送の推進も検討課題となる。

<グローバル競争への対応の観点から>

① 首都圏空港及び周辺における物流機能強化

- ・成田空港は、基本計画により2028年度末の工事完了めざし
B滑走路延長・C滑走路新設・空港用地拡張(1060haから2600haへ)の
事業が予定されている。

⇒ 物流車両の導線改善、施設機能の向上(検疫機能及び
定温・冷蔵機能を備えた共同上屋、医薬品のGDPに対応した
品質管理が行える施設の整備等)等が期待される。

<グローバル競争への対応の観点から>

① 首都圏空港及び周辺における物流機能強化

空港周辺のフォワーダー施設

Logistics Facilities Around the Airport



<グローバル競争への対応の観点から>

② 内外の輸出入規制等の改善

○国内

- ・航空運送状、危険物申告書、保安関係書類等の一括した電子化とそれを促進するための共用プラットフォームの整備
- ・外国からの輸入貨物につき、わが国における再混載や複合輸送の促進のため、関税法の仮陸揚げ申告手続の更なる簡素化
- ・事業法に基づく届出・報告規制の更なる簡素化・電子化

<グローバル競争への対応の観点から>

② 内外の輸出入規制等の改善

○海外

- ・着地国によっては、簡易通関制度の不備、関税・輸出入手続の非効率等の課題がみられ、輸出企業においても問題視されている状況がある。

(例として、

貿易・投資円滑化ビジネス協議会

「2019年速報版各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望」

農林水産省GFP輸出商社部会

「コールドチェーン確保に関わる勉強会」報告書)

- ・着地国の行政当局から航空運送状や輸入手続・保安手続の関係書類の紙での提出を求められる場合には、わが国航空貨物フォワーダーにおけるデジタル化投資の効果を減殺する要因となる。

<グローバル競争への対応の観点から>

③ 人材確保・スキルアップ投資の充実

- ・大学・関係企業等と連携し、物流・ロジステイクスに関する
知の提供・普及を推進する仕組みが必要。
- ・空港(成田等)周辺の事業場において、従業員に適切な通勤環境・
居住環境を提供しうる交通ネットワーク整備・地域整備が求められる
状況。
- ・トラックドライバーの労働条件確保のため、附帯業務(待機、荷待ち、
現場仕分け、積み込み作業等)に係る料金收受含め改正法の
運用徹底が求められる状況。