

JAF A

10年のあゆみ

1991-2001



(社) 航空貨物運送協会

序

21世紀の初めの年にJAFAは設立10周年目を迎えました。

この年の春に10周年記念事業の準備作業を起こして以来、大小合わせ20数回に及ぶ編集会議を重ね、今日漸く発行にこぎつけることができました。

この間、平成13年度総会に際しては、10周年記念事業として、記念講演会や記念懇談会も合わせて行いました。

本記念誌は、掲載事項の選択に始まり、原稿書き、推敲、編成、見出しの立て方、体裁、表装などに至るまで、全て「10周年記念誌プロジェクトチーム」委員の相談と手作りによるもので、多忙の中、委員各位の献身的な努力とその活動を許容していただいた会員会社の心配りにより完成したものであります。

これら作業の過程で、我々は、国際・国内・国際宅配便の各団体時代からJAFA設立を経てJAFAの今日までの歴史に触れるに従い、JAFAの活動ぶりが航空貨物運送の発展そのものと並行している感を深くしました。

本記念誌はJAFAのこれまでの活動のHISTORYであります。一方21世紀に向けて新たな発展を期す礎石としての役割をも期待しています。

終わりに、本記念誌の作成に当たり、資料、写真提供などのご協力をいただきました関係各位に厚くお礼申し上げますとともに、元JAFA事務局長 内田暁三氏にお手伝いいただいたことを感謝の気持ちを込めて記しておきます。

平成13年12月吉日

「10周年記念誌プロジェクトチーム」チームリーダー
社団法人航空貨物運送協会 理事長 豊島 達

10年のあゆみの発行にあたって



社団法人航空貨物運送協会

会 長 浅田 元紀

社団法人航空貨物運送協会の設立10周年記念誌の発行にあたり、一言ご挨拶を申し上げます。

当協会は平成3年6月1日に、航空に係る利用運送事業の健全な発達を図るための調査研究、指導等を行い、事業の発展を通じて航空貨物運送の円滑な提供を確保し、もって利用者の保護及びその利便の増進に寄与することを目的として、日本国内利用航空運送事業者協会（利航協）、日本国際航空貨物輸送業者協会（IAFA）、日本国際宅配便協会（IAA）の3協会が合併して設立されました。

わが国の航空貨物輸送は、昭和26年に再開されて以来、産業構造の高度化、時間価値の上昇、技術革新による生産性の向上、航空輸送コストの低減化、荷主顧客のニーズの多様化に対応する利用運送事業者等による運送システムの改善と、輸送商品開発の推進等を背景に、わが国物流システムの中で、非常に重要な役割を担って発展して参りました。

当協会が設立された当時は、精密光学機器、コンピューター周辺機器、生鮮食料品、美術品、宝石類など付加価値の高い製品を中心とする輸送量が、急速に伸びておりましたが、その後も順調に発展を続け、現在ではさらに航空輸送される品目が増え、われわれの日常生活に関わる殆どのものが、航空貨物輸送の対象になっていると言っても過言ではございません。

これもひとえに、会員会社の皆様の積極的なご努力、ならびに国土交通省、財務省をはじめとする関係各位のご指導とご鞭撻の賜物であり、心より感謝を申し上げる次第でございます。

さて、当協会では現在さまざまな課題に取り組んでおります。例えば、成田空港における狭隘化問題と空港内外の環境整備、国際貨物におけるIT化の推進、国内のフォワーダーと航空会社とのEDI化推進、危険物輸送の品質向上、環境問題への対応、会員会社への社員教育、航空輸送に係る広報活動等、いずれも重要な課題となっております。これらについては、協会内部で討議・検討するとともに、改善・解決に向けて関係官庁、航空会社等関係各位へ積極的に働きかけをいたしております。

ところで、最近の全世界的な景気の停滞により、貨物輸送業界の経営環境は大きく変化し、航空貨物の輸送量も国際・国内ともに減少しており、さらに本年9月に米国で発生した同時多発テロ事件は、わが業界にも少なからぬ影響を与えております。しかしながら、内外におけるグローバル化の進展とともに、航空貨物輸送の持つスピードを主体とする役割は、更に重要性を増すものと思われ、今後も輸送需要の早期回復と、益々の拡大が大いに期待されるところでございます。

つきましては、今後とも業界各方面のご協力を頂きながら、現在の仕組みや制度、あるいは輸送サービス商品の見直しを図り、将来に向けた新しい市場を創造して参りたいと思いますので、皆様には引き続きご支援、ご鞭撻の程お願い申し上げます。

末筆ながら、会員各位の一層のご発展を心よりお祈り申し上げます。

JAF A 10年のあゆみ・目次

序

会長挨拶

1. JAF A設立までの経緯	7
2. JAF Aの組織と運営	9
3. 10年間の主な活動	13
国際関係	13
利用運送事業の法律的枠組み	13
利用運送事業の規制緩和	13
国際条約と運送約款	14
成田・原木の仕分基準	15
国際航空貨物協議会	18
21世紀の航空貨物（エア・フレイト21）研究会	18
国際航空輸送における IT化の進展	19
バーコード・ラベル	20
ニュートラルAWBの導入	21
上屋業務サービスレベル改善要望	22
国際関係機関への参加	22
インランド・デポの開設	23
ISO-9000シリーズ	24
国内関係	25
国内航空宅配便事業	25
国内利用航空の幅運賃	25
羽田空港沖合の展開	26
国内危険物取扱の適正化	26
国内航空貨物の共同集配事業	27
国内航空コンテナ（ULD）の有効活用への取組み	28
国際宅配便関係	29
仕分基準解消前後の国際宅配便事業	29
海外国際宅配便制度の調査・研究	29

郵政事業（EMS）との比較	30
社会悪防止キャンペーン	30
国際宅配便集配車両の違法駐車対策	31
国際宅配便の共同シャトル便の運行	31
保安対策・危機管理	32
航空保安対策	32
阪神大震災救援物資輸送への協力	32
防災危機管理対策	32
有珠山噴火災害支援	32
教育関係	34
国際教育研修	34
国内教育研修	35
通関関係	37
関税局・税関への諸要望	37
通関情報処理システム（NACCS）	38
調査研究事業	40
受託調査研究事業	40
輸出入貨物の流動調査	40
広報宣伝活動及び外部機関との交流	41
広報宣伝活動	41
JAFAとICAJの情報交換、共同研究	42
JAFAとICAJの賀詞交換会	43
表彰・叙勲	44
空の日と大臣表彰	44
叙勲	44
地方部会の活動	45
4. JAFA年表	47
5. 参考資料	57
会員一覧	57
歴代役員	62
受託調査研究事業一覧	64
統計	65

JAFA設立までの経緯

国際航空貨物代理店業務は、1949年（昭24）、日本に乗り入れてきた外国航空会社との個別の代理店契約に始まります。1945年（昭20）4月に設立されたIATAは、1953年（昭28）1月に代理店契約の統一化を図り、日本では1953年（昭28）頃より、個別契約から包括契約へ移行しました。

1951年（昭26）8月には、日本航空（株）が設立され、運行開始と同時に国内貨物代理店業務が始まりました。

IATA代理店共通の問題を研究する目的で設立された日本IATA代理店協会は、貨物業務の比重が大きくなるに伴い、貨物独自の組織を作る機運が高まりました。そこで1961年（昭36）8月に協会を二分割することが決まり、日本IATA貨物代理店協会と日本IATA旅客代理店協会がそれぞれ新発足しました。

国内混載サービスがスタートしたのは、1955年（昭30）6月に札幌―東京―大阪―福岡の日本航空の路線で、1959年（昭34）4月からは全日空の路線にもサービスが拡張されました。

国際線の混載サービスは、1956年（昭31）に入って、6社会（近鉄、南海、西鉄、日通、阪急、阪神）が中心となって調査・研究を行い、IATAへの登録手続、大蔵省や日本銀行との為替に関する折衝、運送約款の策定、混載運賃の設定等準備を進め、運輸省に届出を行いました。そして、1958年（昭33）2月、ニューヨークに向けて第1便が発送され、国際舞台進出の第一歩を記しました。この実績に基づいて、第2段階として欧州向にもサービス網を拡げる運びとなり、同年12月から実施されました。

その後貨物量が増大し、混載サービスが普及するのに伴い、その事業の重要性が高まり、1960年（昭35）6月には航空法が改正され、混載業務

は利用航空運送事業として免許制（外国人業者は許可制）となりました。当時国際混載サービスを行っていた邦人業者は運輸省の指導もあってグループ化を進めた結果、4グループに集約し、1961年（昭36）12月に邦人業者4社、外人業者4社にそれぞれ免許、許可されました。また、国内の業者には1962年（昭37）9月に10社に対し免許されました。

国際混載業者は、共通の課題への取組み、運賃の再検討等の必要から、まず1962年（昭37）6月に日本国際利用航空運送事業者懇談会（ICC）を発足させ、翌1963年（昭38）1月に日本国際利用航空運送事業者協会（IACA）を設立しました。

国内混載業者は1963年（昭38）に入り、漸く団体化の機運が高まり、同年7月国内利用航空運送事業者協会（利航協）を発足させました。

日本IATA貨物代理店協会では、IACA設立までは混載業務に係る問題を始め、集配、通関等関連する業務全般について取り組んできました。

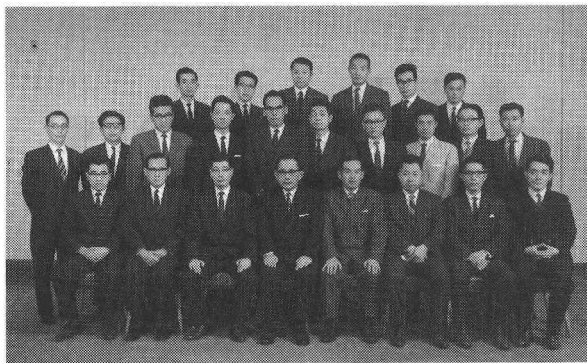
日本IATA貨物代理店協会も、IACAも、自前の事務所を持たず、会長会社がそれぞれ事務局を引き受けていました。しかし、両協会に所属する会員も、共通する課題も多くなったので、両者が合併して協会の基盤を充実させる必要性が高まり、1968年（昭43）2月に両協会の合併が合意され、日本国際航空貨物輸送業者協会（IAFA）が誕生しました。

1980年代に入ると、米国で発達した宅配便サービスが日本に上陸し、その利便性により市場を広げ、既存の混載業者と競合するようようになりました。そこで国際航空宅配便独自の問題を調査、研究、調整するため、1986年（昭61）8月に、日本国際宅配便協会（IAA）が設立されました。

利航協では、運送約款、集配料金、混載運賃制度等の問題に取りむ一方、会員以外で航空貨物を扱っている業者との連絡・調整のため、1976年（昭51）10月に国内航空貨物関連事業者連絡協議会（航貨協）を設立しました。

1990年（平2）12月に物流二法が施行され、航空貨物輸送の重要性はますます高まり、利用者の保護及びその利便の増進に寄与するため、IAFA・IAA・利航協の合併が検討された結果、1991年（平3）4月1日設立総会を経てその3者の合併が実現し、同年6月1日大蔵大臣・運輸大臣から設立許可を受け法人格を得て、社団法人航空貨物運送協会（JAFA）が発足しました。

ICC International Consolidators Conference
IACA International Aircargo Consolidators Association of Japan
IAFA International Airfreight Forwarders Association of Japan
IAA International Air-express Association



日本国際利用航空運送事業者協会(IACA)の設立総会
1963年（昭38）1月



利航協の通常総会
1979年（昭54）5月



JAFA 設立披露パーティー 1991年（平3）6月

JAFAの組織と運営

JAFAの組織は、総会、理事会、部会、委員会から成り、日常の活動は、各委員会が中心となっていて行われています。

通常総会は、毎年6月に開催され、前年度の事業報告と決算報告の承認及び当該年度の事業計画と収支予算を審議します。

役員は、会長（1名）、副会長（5名以内）、理事長（1名）、常務理事（1名）、理事（20名以上25名以内）、監事（1名以上3名以内）から成り、会長、副会長、理事長、常務理事は、理事の互選により決められます。

理事会は、総会に次ぐ協会の意志決定機関であり、各部会の活動状況について報告を受けるほか、会務の執行に係る事項の決議、総会に関する議案等を審議します。また、正副会長会が持たれ、全

般的な活動状況や業界の動向等について意見交換を行っています。

部会には、部会役員会があり、各委員会の活動状況の報告を受けたり、提出された具体的活動案を審議します。

委員会は、各部会に所属する常設の委員会の他、特定の課題について設置される理事会直属の特別委員会があります。

事務局は、会員会社から出向し、会長より任じられた事務局長・次長らを中心に、各会議の設定や準備、関係先との連絡・調整、一般事務等を担当します。

また、これらの組織は経済社会の変化、航空輸送業界の発展などに対応して、適宜、新設、改編、廃止が行われて、今日に至っています。

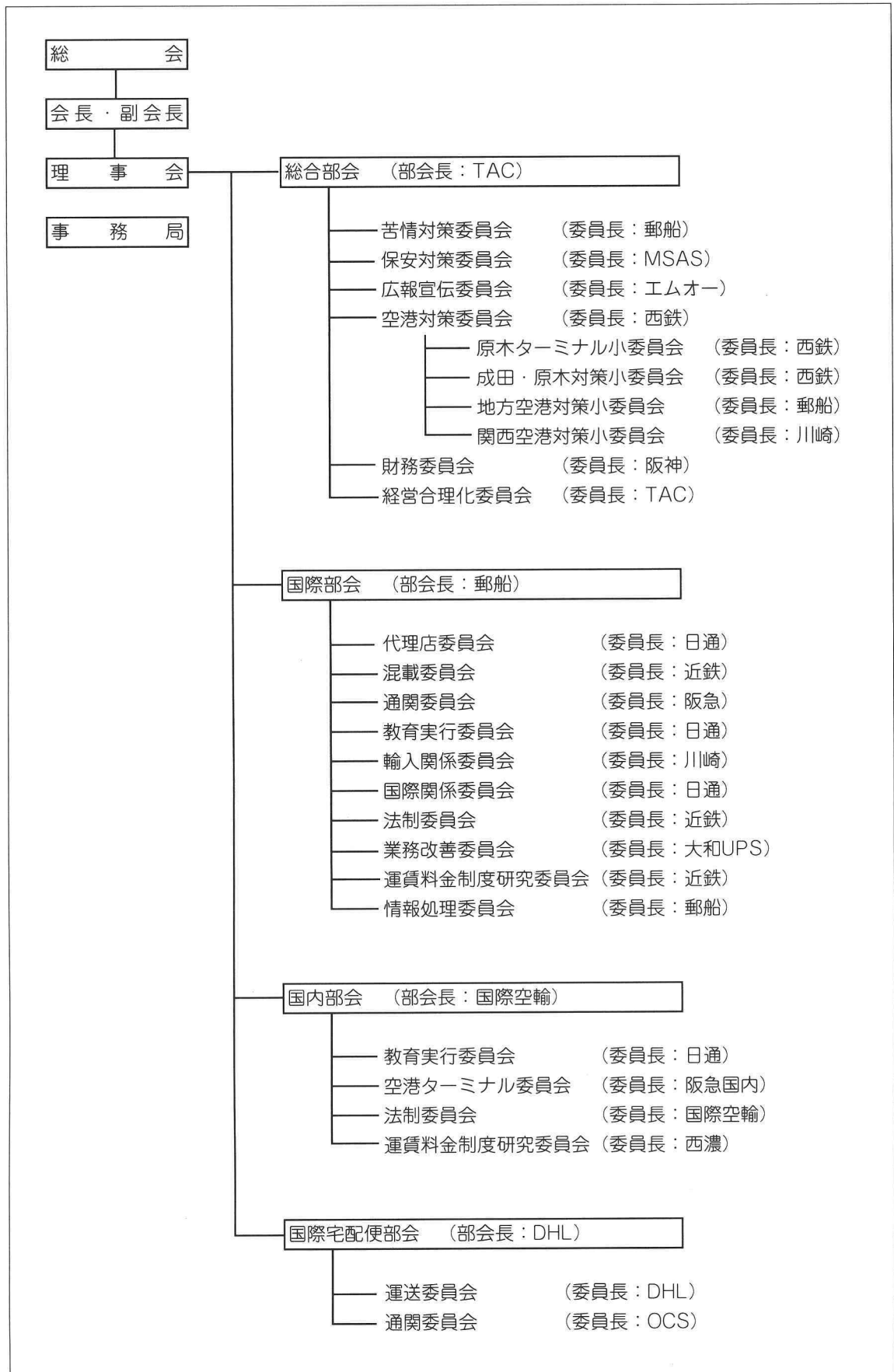


前JAFA事務所



現JAFA事務所

1991年（平3）JAJA発足時の組織（4部会、22委員会）



◎その後の組織の変遷

1992年（平4）5月

- 特別委員会として理事会直轄の政策委員会を設置。
- 国際、国内、国際宅配便の各部会に運送委員会を設置して総務的役割を持たせることとし、国際部会では運送委員会の傘下に
代理店小委員会
CASS小委員会
情報処理小委員会
を設置。国内部会では運送委員会の傘下に
法制小委員会
運賃料金制度研究小委員会
を設置。

1992年（平4）7月

- 総合部会に総務委員会を設置、その傘下に
広報宣伝小委員会
財政小委員会
を設置するとともに、経営合理化委員会を廃止。

1993年（平5）3月

- 成田空港の仕分基準解消に対応するため、理事会直轄の仕分基準対策委員会を設置。
同委員会は1999年（平11）7月廃止。

1994年（平6）9月

- 国内部会の運送委員会傘下の2小委員会と空港ターミナル委員会を廃止。

1994年（平6）11月

- 総合部会を再編し
総務財務委員会
広報宣伝委員会
苦情対策委員会
保安対策委員会

の構成へ。

- 国際部会の運送委員会を再編し、
輸出専門委員会
輸入専門委員会
情報処理専門委員会
原木分科会
の構成へ。

1995年（平7）9月

- 兵庫県南部地震の経験に鑑み、協会としての危機管理体制研究のため、総合部会に防災危機管理特別委員会を設置。同委員会は1996年（平8）7月まで活動。

1996年（平8）11月

- AWBのニュートラル化に対応するため、国際部会にN.AWB導入対策委員会を設置。

1998年（平10）5月

- 理事会直轄の空港外施設対策委員会を設置。
同委員会は2000年（平12）2月に廃止。

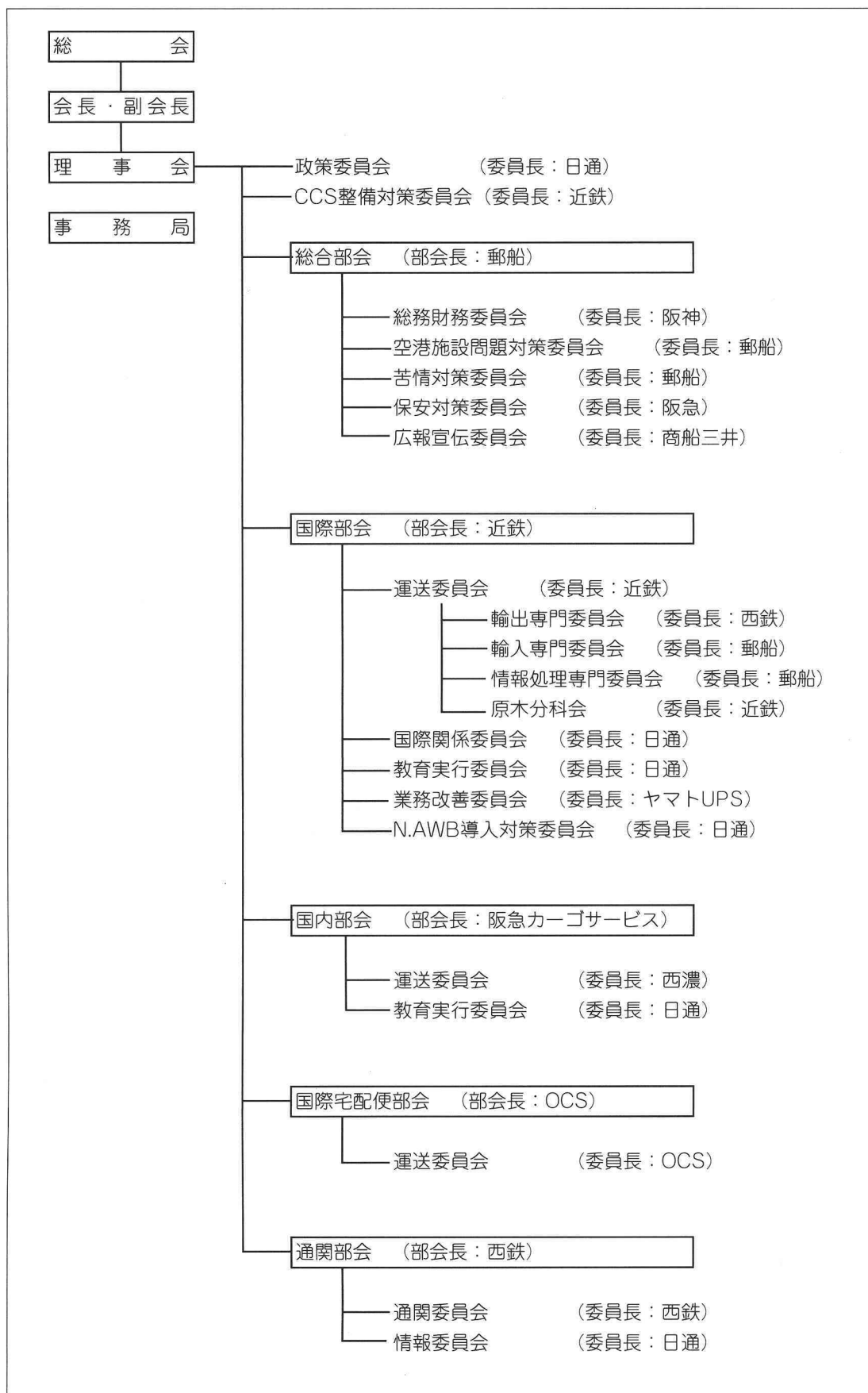
1999年（平11）11月

- 従来、国際部会並びに国際宅配便部会において検討してきた通関に関する諸問題、Air-NACCS等に対応するため、通関部会を新設し、その傘下に
通関委員会
情報委員会
を設置。
- 同時に国際宅配便部会の通関委員会を廃止。

2001年（平13）11月

- 各空港における貨物取扱施設の整備、運営、その他取扱等に関し、円滑な物流を促進するための方策を検討するため、総合部会に空港施設問題対策委員会を設置。

2001年（平13）12月現在の組織（5部会、17委員会）



10年間の主な活動

国際関係

利用運送事業の法律的枠組み

1. 物流二法

JAF A会員が行う事業は、航空運送代理店業、利用航空運送事業、貨物の集配に関する貨物自動車運送事業、トラック輸送に係る利用運送事業及び通関業が主体となりますが、これら運送に関連する法律が1990年（平2）に大きく変わりました。

航空運送代理店業に関する法律は航空法で定められていますが、これは従来から変更がありません。

利用航空運送事業及び貨物の集配に関し、従前は、利用航空運送事業については航空法で規定され、また貨物の集配については道路運送法で規定されていましたが、運輸省では、利用運送を中心とする、いわゆるフォワーダー業の社会的使命の拡大を背景として、輸送モード別の規制から、実運送と取扱事業による規制への変更、また、一連の規制緩和の中で、経済規制の緩和と社会規制・安全規制の強化を目的として法律を見直し、この結果生まれたのが「物流二法」と呼ばれる「貨物自動車運送事業法」、「貨物運送取扱事業法」の2つの法律で、1990年（平2）12月1日に施行されました。

この法律により、利用運送事業については、貨物運送取扱事業法が適用され、①事業参入については、免許制から許可制になり、②運賃については、認可制から事前届出制になりました。また、貨物の集配に係る実運送は、貨物自動車運送事業法が適用され、事業参入は許可制、運賃は事前届

出制となりました。

2. 運賃制度

航空貨物運賃は、航空会社の運賃と利用航空運送事業者の運賃（いわゆる「混載運賃」）に大別されます。いずれの場合も運賃は賃率（貨物1kg当たりの運賃）に貨物の総重量を乗じて計算されます。

航空貨物運賃については、事業の草創期より認可制が適用されてきました。しかし、上記のとおり、1990年（平2）12月1日に施行された物流2法により、利用航空運送事業の運賃・料金については、事前届出制へと変更されました。

また、1992年（平4）3月には、航空貨物運賃に幅運賃制度が導入され、45kg以上の貨物に適用される一般貨物賃率について、最大20%の幅が設けられるようになりました。航空会社、利用航空運送事業者ともに、現在は幅運賃制を採用しています。

利用運送事業の規制緩和

1990年（平2）12月1日に施行された貨物運送取扱事業法では、従来、通運事業法、海上運送法、道路運送法、内航海運業法、航空法において規定されていた各種運送モードにおける利用運送事業、貨物取扱事業を1つの法律で規定しました。

航空に係る利用運送事業については、航空法から貨物運送取扱事業法に移され、貨物運送取扱事業法では、事業参入は許可制、事業計画変更、運送約款は認可制、運賃・料金、協定締結は事前届

出制などとなっています。

その後、政府の行政改革推進本部などで、各種分野での規制緩和が検討されました。

運輸省は、1997年（平9）6月、

- ① 国際混載・国際宅配便・国内混載各事業への参入時の要件として、航空貨物代理店としての経験年数（3年又は2年）を要求しない、
- ② 国際混載・国際宅配便・国内混載各事業の最低貨物取扱量要件の廃止、
- ③ 国際利用航空運送事業については、事業収支見積書の提出を路線毎から事業全体一括に、路線追加（事業計画変更認可）の場合、営業報告書提出事業者については、事業収支実績書を廃止、
- ④ 国内利用航空運送事業については、事業収支見積書の提出を路線毎から事業全体一括にする、などの規制緩和を行い、実務上の制約はかなり軽減されました。

更に、2000年（平12）12月の行政改革推進本部規制改革委員会において、実運送を自ら行わない第一種利用運送事業、運送取次事業の参入規制については、許可制から登録制へ、貨物運送取扱事業の運賃・料金については、条件整備を図った上で、事後届出制とするべきとの建言が行われました。このような動きに対応して、国土交通省では、「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業のあり方に関する懇談会」の下に、学識経験者、プレス、陸海空の利用運送事業者団体代表などを構成員とする「貨物運送取扱事業部会」が設置され、2001年（平13）9月から検討が行われています。

国際条約と運送約款

1. 国際条約

1998年（平10）6月14日、モンテリオール第4議定書（MP4）が国際条約として発効しました。

その後、MP4は米国を含め、急速に批准国数が拡大し、先進国間の貨物運送における共通の責任原理としての地位を確立してきました。

日本においても、MP4については、貨物運送状の電算処理化の導入や賠償限度額制の変更など、国際航空貨物運送事業の国際競争力の維持、向上と条約近代化の観点から、一日も早く批准国と足並みを揃えないと不利益となる恐れが生じてきました。

そのため、JAFAはMP4批准を喫緊の課題として捉え、1998年（平10）6月と翌年6月に、会長名で運輸大臣に対してMP4早期批准のための要望書を提出しました。更に、翌年（平11）11月には、会長自身外務省を訪れ、経済局長に要望書を提出しました。

度重なる要望書提出の甲斐あって、2000年（平12）の第147回通常国会において、日本もMP4批准が承認され、同年9月18日発効にこぎつけました。

現行ワルソー・ヘーグ条約と比較したときのMP4の主な改正点は次のとおりです。

- ① 責任原則が過失推定責任主義から無過失責任主義へ
- ② 賠償責任限度額を17SDRとするとともに、この責任限度額がBreakableからUnbreakableへ
- ③ 運送状の電子化が可能

また、モンテリオール条約については、1999年（平11）5月28日、モンテリオールにおいて採択されていますが、日本が同条約を批准したとしても、条約が発効するには最低30ヶ国の批准が必要であり、かなり期間を要することが予想されています。また、将来条約が発効する場合でも、新条約の貨物に関する規定は、MP4の規定をほぼそのまま採用しているため、貨物の損害に関する運送人の責任等について、大きな変化が生じることはないと考えられています。

2. 運送約款

国際利用航空運送事業の運送約款は、1990年（平2）12月の物流2法施行以前は、各業者が個別に運輸大臣の認可を得ていました。物流2法施行後は標準運送約款が運輸省より告示されるようになり、この標準約款を使用する場合は、個々の申請は不必要になりました。

運送約款は、国際航空運送に係る条約の内容に基づいています。国際航空運送に関する条約は、長きにわたりワルソー条約及びその一部分を改定するヘーグ議定書が採用されてきました。

上記MP4の批准、発効に伴い、標準国際利用航空運送約款の改定が行われ、2001年（平13）2月に官報で告示され、3月1日に発効しました。

今回の標準運送約款の改定については、国土交通省とJAFA国際部会、国際宅配部会のワーキンググループ合同で、次の考え方を基本としつつ、内容を検討し、改定を行いました。

- (1) MP4批准、発効による改定であるが、未だ批准していない国もあり、それらの国向け貨物については、ワルソー条約、改正ワルソー条約が適用されることから、MP4の規定だけでなく、ワルソー条約及び改正ワルソー条約の規定を盛り込む必要がある。
- (2) 市場での混乱を避ける意味で、航空会社の運送約款と整合性を保つ必要がある。
- (3) MP4では、いわゆる電子運送状の使用が可能となったが、現時点では電子運送状の運用等が具体化されていないため、今回の改定内容には盛り込まない。

また、国際宅配便モデル運送約款の改定についても、より平易な表現をすることを念頭に置いて、国土交通省とも内容について調整、検討を行い、2001年（平13）9月、会員会社に改定新約款の案内をしました。

成田・原木の仕分基準

1. 仕分基準の設定

新東京国際空港（成田空港）は都心部から遠距離にあり、また、長期的な取扱貨物量予測からみて、空港内の貨物施設スペースが不足することが当初から懸念されていました。

そこで、同空港における発着貨物の輸出入通関処理について、通関の迅速化、通関施設の整備、ダウンタウン・ターミナルの必要性の有無、必要な場合の設置場所・運営形態などについて研究するため、1968年（昭43）11月に官民共同の「新空港貨物通関研究会」が発足しました。検討が重ねられた結果、1971年（昭46）10月、成田空港と都心の間点である千葉縣市川市に、ダウンタウン・ターミナルとして空港外保税上屋を設け、輸出入通関手続きを行うという構想がまとめられました。この構想を背景として、1972年（昭47）3月に東京エアカーゴ・シティ・ターミナル株式会社（TACT）が設立され、1973年（昭48）11月に、羽田空港における輸入貨物の急増に伴い、緊急対応として施設の利用が開始されました。また、1974年（昭49）4月には、TACTに東京税関東京航空貨物出張所が開設されました。これがいわゆる成田・原木の通関体制の始まりです。

この体制の下で、円滑な貨物処理を行うために、官民関係者のコンセンサスにより1978年（昭53）3月、空港内の貨物施設とTACTとの間の通関貨物の振分けを定めたのがいわゆる「仕分基準」です。この仕分基準とは、生鮮貨物、医療用品その他の緊急貨物等は成田空港通関とし、その他の貨物（ドライカーゴ）は原木通関とすることを基本とするもので、荷主等の選択は、原則として考慮されていません。

また、原木通関輸入貨物に対しては、次の特別

措置がとられました。

- (1) 航空会社の運送責任の原木までの延長
- (2) 荷主によるTACTまでの運送費用の負担
- (3) 航空会社による無料保管期間の適用
- (4) 保税運送手続きの簡素化

成田空港は、1978年（昭53）5月開港されましたが、以後上記の仕分基準に従い、成田空港での通関と、原木TACTの両方で通関手続きを行う体制により、貨物処理が行われてきました。

成田空港は開港当初、貨物施設面積55,200㎡（1978年（昭53）5月）、貨物取扱量同年（昭53）24.0万トン、1979年（昭54）42.5万トンで発足し、その後貨物取扱量の増大に合わせて、逐次貨物施設の拡充整備が行われてきましたが、1987年（昭62）から1988年（昭63）にかけて貨物取扱量が急増し、貨物地区の混乱が見られる事態となり、その後も貨物施設の整備は行われてきたものの、その容量は十分とはいえない状況で推移してきました。



TACT全景

2. 仕分基準の解消

仕分基準は、成田空港開港当初における貨物処理能力の制約下で、所期の目的を果たしてきていましたが、通関場所について荷主等の選択が考慮されていないこと等から、国の内外から規制としての批判もあり、官民関係者で構成する「新東京

国際空港貨物研究会」では、これについて検討にとりかかりました。

こうした動きの中で、JAFAとしても検討、調整、とりまとめや対外的な窓口、折衝機関として1993年（平5）3月に「仕分基準対策委員会」を設け、仕分基準解消に伴う諸問題に取り組むことにしました。

一方、「新東京国際空港貨物研究会」では検討を重ねた結果、1995年（平7）10月、次の提言が行われました。

- (1) 仕分基準を解消すること、
- (2) 仕分基準解消後も引き続き円滑な物流を確保するためTACTを有効に活用すること、
- (3) 解消時期としては成田空港第4貨物ターミナル供用開始時期を目処とすること、
- (4) 仕分基準解消後、成田空港通関貨物が増加することにより、貨物地区に一時的な混乱が生じることも考えられるので、これに対処するため、空港における貨物処理関係者で構成される機関を設置すること、
- (5) また、貨物の通関場所の選定方法、仕分基準解消後の航空会社の運送責任、その運送責任等に係る契約関係等については、民間関係者において検討する。

これと並行して、「成田空港貨物協議会」（東京商工会議所、荷主協会、上屋会社、航空会社、JAFA等関係者で構成）は、小委員会を設けて仕分基準解消後の対応策を検討し、1995年（平7）10月次のような方策を策定しました。

- (1) 荷主の選択に基づくことを原則とした、通関場所の選定方法
- (2) 航空会社の運送責任が空港で終結することを基本とした、航空会社の責任のあり方と契約、料金問題
- (3) 税関手続きの簡素化措置の要望

更に、先の「新東京国際空港貨物研究会」の提言を受けて、航空会社、上屋会社、荷主協会、通

関業会、JAFAで構成され、オブザーバーとして東京税関、新東京国際空港公団を加えた「成田空港通関貨物急増対策協議会」が、1996年（平8）3月設置され、輸入貨物の円滑な取扱方法を協議してきました。

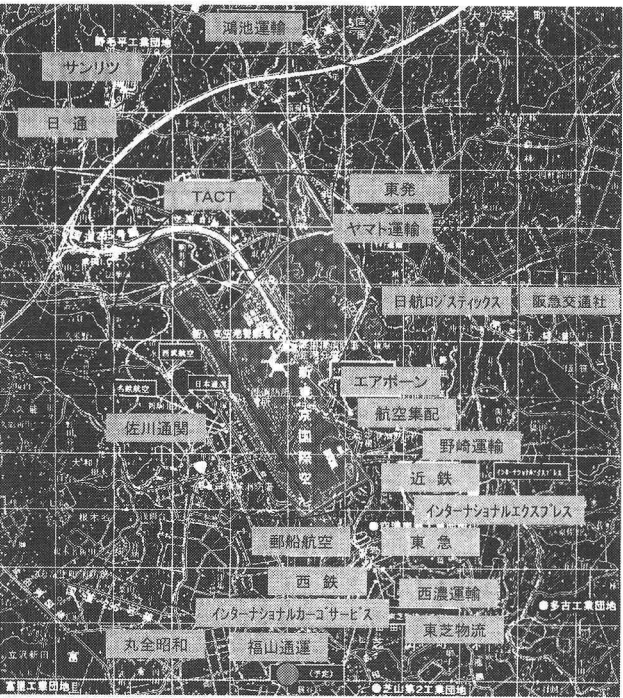
このようにして、同年4月1日より、成田空港貨物地区で最大の面積を有する第4貨物ビル（59,500㎡）が供用開始されるとともに、仕分基準が解消となりました。

また、1997年（平9）11月28日の税関記念日に、JAFAの仕分基準解消及びその後の貨物急増対策等への積極的取組みに対し、東京税関長より感謝状を授与されました。

3. 仕分基準解消後の動き

仕分基準解消後、予め予想されていたとおり、輸送時間短縮、輸送コスト削減の要請から、輸出・輸入とも、成田空港通関が増加しました。今後も、2002年（平14）4月の2,180m暫定平

行滑走路の供用開始以降、貨物取扱量の増加が見込まれています。このような貨物量の動向を見据えて、成田空港の周辺には、自社の貨物取扱施設を建設する会員も増えてきました。

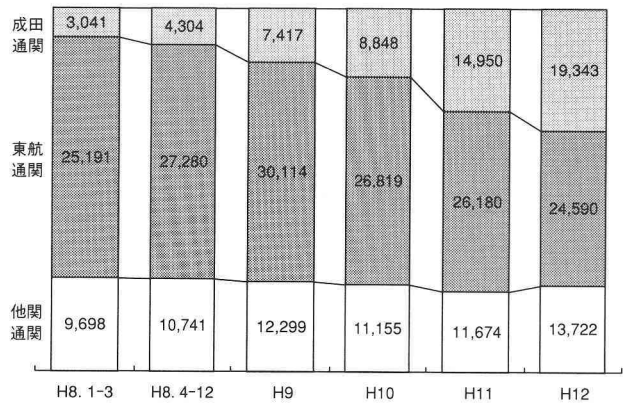


フォワーダー等の貨物施設展開状況

〔成田空港通関貨物量と原木ACCT通関貨物量の推移〕

1. 輸出

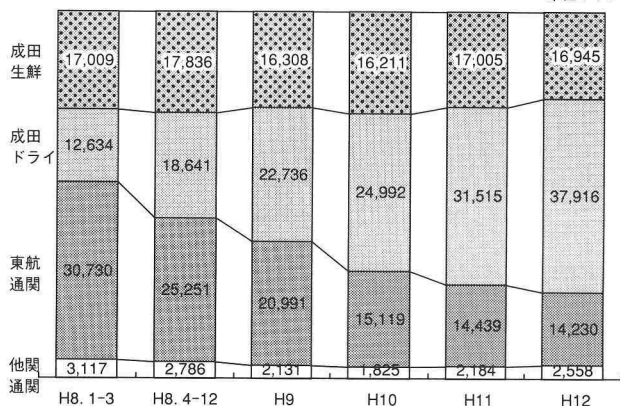
単位：トン



（注）数値は各期間の月平均値

2. 輸入

単位：トン



○通関官署別構成比

構成比	H8. 1~3 (解消以前)	H8. 4~12	H9	H10	H11	H12
成田通関	8.0%	10.2%	14.9%	18.9%	28.3%	33.5%
解消以前との増減		2.2	6.9	10.9	20.3	25.5
東航通関	66.4%	64.5%	60.4%	57.3%	49.6%	42.7%
解消以前との増減		-1.9	-6.0	-9.1	-16.8	-23.7
他関通関	25.6%	25.4%	24.7%	23.8%	22.1%	23.8%

構成比	H8. 1~3 (解消以前)	H8. 4~12	H9	H10	H11	H12
成田通関	46.7%	56.5%	62.8%	70.9%	74.5%	76.6%
(生 鮮)	26.8%	27.6%	26.2%	27.9%	26.1%	23.7%
(ドライ)	19.9%	28.9%	36.6%	43.0%	48.4%	52.9%
解消以前との増減		9.0	16.7	23.1	28.5	33.0
東航通関	48.4%	39.1%	33.8%	26.0%	22.2%	19.9%
解消以前との増減		-9.3	-14.6	-22.4	-26.2	-28.5
他関通関	4.9%	4.3%	3.4%	3.1%	3.4%	3.6%

資料：東京税関

国際航空貨物協議会

近年の取扱貨物量の増加傾向を前提とすれば、極めて近い将来、成田空港における取扱貨物量はその取扱許容量を超え、そのため、成田空港を通過する航空貨物の円滑な物流が阻害され、停滞の状況に陥る虞れが大きいと考えられます。

このような情勢のもとに、成田空港における搭載・取降し貨物を取り扱う航空会社、上屋会社及びフォワーダーは、オブザーバーとして国土交通省、東京税関、千葉県、新東京国際空港公団、(社)日本荷主協会の参加を得て、上記の問題について協議するため、2000年(平12)6月に国際航空貨物協議会を発足させました。

翌年5月の第11回協議会までのほぼ1年間にわたり会合を開き、成田空港を通過する航空貨物物

流の阻害・停滞の状況に陥る時期の予測、その時点までの貨物取扱施設整備の見通しなどに関し、出席者共通の認識を得ました。

また、相互に連携しながら、それぞれの立場で執りうる成田空港における航空貨物取扱の量的増加と、質的向上を図るための諸方策について検討が進められ、2001年(平13)5月に「成田空港における航空貨物の円滑な取扱に関する方策」がまとめあげられました。

この協議会の開催中も千葉県や新東京国際空港公団では、貨物取扱のための用地、施設の整備を鋭意促進し、相当の進捗を見たところでした。協議会の目的は、究極的には、航空貨物の特性であるスピードの維持と品質の向上を行うことによって、顧客荷主の満足を充たすことであり、今後、参加した関係者相互の理解と協力の下に、提案内容の実現が期待されるところです。

21世紀の航空貨物 (エア・フレイト21) 研究会

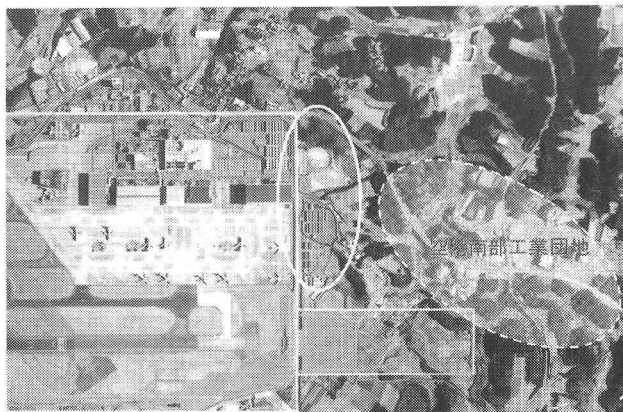
国際航空貨物輸送に対する荷主ニーズの多様化、高度化に伴い、同分野における情報化の推進が緊急の課題となっています。そのため、今後予想される成田空港の貨物取扱量の増大、成田・原木仕分基準の解消による同空港の混雑に対し、適切な対応策を講ずる必要から、運輸省が呼び掛けて「21世紀の航空貨物研究会」を発足させました。

メンバーは、学識経験者、運輸省、航空会社、JAFA会員会社、新東京国際空港公団、国際空港上屋、TACTで、1997年(平9)11月に第1回研究会を開催し、

- ① 情報化の推進による効率的な国際航空貨物輸送の実現
- ② 成田空港等における航空貨物取扱施設の有機的連携のあり方



平行滑走路の整備



整備地区隣接地への展開

について審議しました。

その後、ワーキング・グループを設けて検討を重ね、翌年5月の第2回研究会で、中間報告の取りまとめを行いました。

この中間報告の概要は次のとおりです。

(1) 国際航空貨物輸送分野における情報化の推進方策について

航空フォワーダーと航空会社のパートナーシップに基づく高度な物流情報システムの構築に当っては、航空運送状（AWB）の標準化等を通じた航空貨物関連情報のEDI化の推進、ドア・ツー・ドアのシームレスな貨物追跡システムの構築、国際航空貨物輸送に従事する幅広い関係者が参加するカーゴ・コミュニティ・システム（CCS）の構築等が必要。

(2) 航空貨物取扱施設の有機的連携の推進方策について

今後予想される成田空港の貨物取扱量の増大への対応に当っては、まず成田空港内における施設の拡充等を進めるとともに、東京エアカーゴ・シティ・ターミナル（TACT）機能の拡充を図る必要がある。また、空港内施設に対する負荷を軽減し、付加価値の高い速達サービスを提供する「エクスプレス輸送」の実現等について検討を行う必要がある。加えて、中小航空フォワーダーの貨物取扱施設の整備に対する支援も必要である。更に、道路交通混雑問題等に対応するため、成田・原木間の集中一貫輸送等の共同輸送の促進が必要である。

国際航空貨物輸送におけるIT化の進展

1. Cargo2000

多様化、高度化する荷主のニーズに応え、効率的な国際航空貨物輸送を実現するためには、個々の企業の情報化推進努力が必要であると同時に、

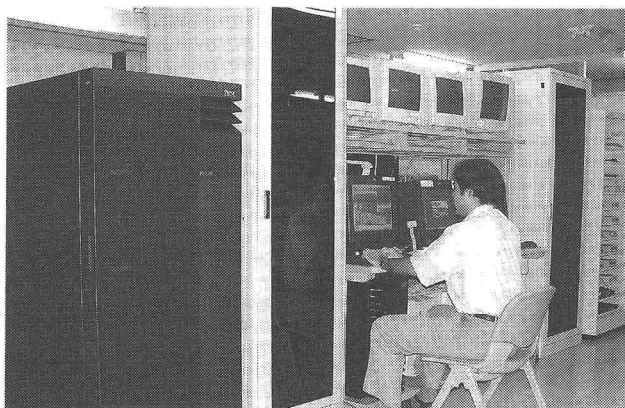
航空フォワーダーと航空会社のパートナーシップを基本とした、高度な物流システムが求められます。

このため、1996年（平8）9月、パリにおいて主要な航空会社とフォワーダーにより「カーゴ・パートナーシップ・シンポジウム」が開かれ、航空会社とフォワーダーの貨物輸送情報の具体的な進展を図るために「Cargo2000」の設立が決定されました。「Cargo2000」は、顧客サービスの改善、手続及びコストの削減を目的とし、貨物取扱プロセスの検討、貨物予約の電算化、貨物トレース情報の電算化、航空貨物運送状の電算化、バーコード・システムの導入等が具体的検討課題となっています。

日本においては、これを受けて1997年（平9）9月「Cargo2000 Japan」を組織し、具体的検討が行われました。

2. CCS（Cargo Community System）

一般的に、航空貨物輸送関連業界を横断的に連携するシステムを「CCS」と呼んでいますが、上記「Cargo 2000 Japan」により、日本におけるCCSの必要性が検討されました。その結果、我が国におけるグローバルな航空貨物輸送関連情報の処理を可能にするため、航空会社3社、フォワーダー3社が発起人となり1999年（平11）7月、カーゴ・コミュニティ・システム・ジャパン



整備されたCCSのシステム

(株) (CCSJ 資本金4億8千万円, 出資者38社) が設立されました。

JAFaでは、CCSJの設立に先立ち、CCS整備対策委員会を設置し、CCSの必要性やその機能等につき検討を行った結果、CCSのコンピュータシステム開発費の一部を、国からの補助金の交付を受け整備を進めました。

CCSJは、2000年(平12)4月から新システムを稼働させ本格的な営業を開始、フォワーダーと航空会社を中心として、航空運送状(AWB)のデータ、貨物予約申込・確認の情報などのデータ送受信を行っており、利用会社も順調に増加しています。

CCS整備対策委員会では、CCSJの機能の多様化等について検討を行っています。

3. 財務省関税局主催「ITと国際物流に関する懇談会」

財務省関税局は、政府のIT戦略会議を中心に、ITを活用した行政諸手続の電子化(電子政府の実現)が進められるなか、2000年(平12)10月から「ITと国際物流に関する懇談会」を開催し、JAFa会員も参画しました。この「懇談会」においては、

- (1) 国際物流システムの現状やIT導入による変革、海外税関当局のITの活用に向けた取組み事例についての研究、
 - (2) ITを活用した輸出入の更なる簡素化・効率化に向けての課題の検討、
 - (3) 税関を中心とした関係当局の今後の国内的・国際的取組みについての提言、
- 等を行うことを目的とし、2000年(平13)6月まで10回にわたり議論が交わされ、その内容は「報告書」としてまとめられました。

「報告書」には、IT革命と企業活動のグローバル化に伴う国際物流の変化、我が国の貿易取引・国際物流におけるIT化を中心とした現状と課題、

税関等関係当局のIT化への取組みと課題、今後の我が国の行政当局の取組みについて記載されています。また、航空貨物関係では、通関手続の簡素化・シングルウインドウ化、NACCSシステムの見直しや物流インフラ整備の必要性に触れられています。

CCS—Cargo Community System

バーコード・ラベル

航空貨物の梱包の上に貼付されるカーゴ・ラベルの雛型は、従来からIATAの規定(Reso.606)により定められています。昨今のIT化の推進とともに、オペレーションの効率化・標準化を主な目的として、仕向地、AWB番号、個数等をバーコード化することについては、1997年(平9)6月に雛型が定められ、翌年から一部航空会社がバーコード・ラベルの使用を開始しました。

混載貨物の場合は、MAWBラベルとHAWBラベルの2種類のラベルが必要ですが、MAWBラベルとHAWBラベルとを一体化した、いわゆるジョイント・ラベルにバーコードを使用する場合については、標準化がされていませんでした。

JAFa、成田空港における貨物ターミナル運営者協議会(CTOC)及び国際航空貨物上屋連絡協



議会の3者は、1999年（平11）8月、

- ① 航空貨物の動態管理（マイル・ストーンにおける情報の登録）
- ② HAWB単位によるトラッキングの可能性
- ③ オペレーションの迅速性
- ④ 人的作業ミスの回避

等を目的として、ジョイント・ラベルにバーコードを使用する場合の標準化について、検討作業を開始し、標準化の指針が合意されました。その内容は2000年（平12）6月に「バーコードラベル標準化ハンドブック」として、関係者に配布されました。

現在、主要フォワーダーを中心に、このハンドブックの内容に従ったラベルを使用するケースが増加しております。

CTOC—Cargo Terminal Operators Committee

ニュートラルAWBの導入

NAWBとは、IATAにおいて、将来の取扱件数の増加に伴うコンピューター処理に備え、代理店との業務処理並びに情報処理の改善、省力化を横断的かつ効率的に実施するため、1973年頃から検討、開発されたもので、IATA Resolution 001uu、600a及びCargo Agency Rules 801rに規定されています。

導入のメリットとしては、

- ① 様式の統一により、機械による連続発行が可能となり、AWBの差替えの手間を省力化できる。
- ② AWBの保管等管理業務、精算処理面の簡素化、省力化を図ることができる。

JAFaはNAWB実施に向けて、邦人航空会社4社と共同研究を重ね、これを具体化するため、1996年（平8）11月、国際部会に「ニュートラルAWB導入対策委員会」を設置しました。同委員会は、

- ① CASSと歩調を合わせて1997年（平9）9月に同時導入を行う

- ② フォワーダー用AWBについてもNAWBの使用を検討する、

ことを基本方針とし、法制、技術、運営の3つの小委員会を設け、個々の課題を処理することとなりました。

(1) 法制小委員会：約款、MP4等の関連

(2) 技術小委員会：CASS、航空会社とのEDI等

(3) 運営小委員会：AWB番号管理整備、NAWBの枚数、印刷コスト等

その後、航空会社側は、CASSが中心となってJAFa側と調整を重ね、1997年（平9）9月、航空会社用NAWBが導入されました。

当初、航空会社用NAWBとフォワーダー用NAWB（JAFa NAWB）を兼用とする構想でしたが、裏面約款を共通にすることができないなど

JAFa JAPAN AIRCARGO FORWARDERS ASSOCIATION

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		New registration Air Waybill Issued by	
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition subject to the conditions of the contract of carriage and the conditions of the contract of carriage on any other carrier and its specific conditions, instructions and terms as set forth by the shipping agent and the carrier. The shipper's attention is drawn to the fact that the carrier's liability is limited to the extent of the value declared for carriage and the amount of insurance (if any) declared for carriage.	
Issuing Carrier's Name and City		Accounting Information			
Airport of Departure (Hub of First Carrier) and Requested Routing					
To	By First Carrier	Routing and Destination	To	By	To
Airport of Destination			Requested Flight/Date		
Handling Information		Amount of Insurance			
No. of Pieces Gross Weight Net Weight Rate Class Commodity Item No.		Chargeable Weight Rate Charge		Total Nature and Quantity of Goods (inc) Dimensions or Volume	
Prepaid		Weight Charge		Collect	
Valuation Charge		Other Charges			
Tax		Total other Charges Due Agent			
Total other Charges Due Carrier		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and agrees the conditions on the reverse hereof.			
Total Prepaid		Signature of Shipper or his Agent			
Total Collect		Carrier certifies that the goods described herein are accepted for carriage subject to the conditions of the contract of carriage, the goods then being in apparent good order and condition except as noted hereon.			
Currency Conversion Rates		Excluded on (date) at (date)			
For Carrier's use only at Destination		Signature of Issuing Carrier			
Charges at Destination		Total Collect Charges			

JAFa ニュートラルAWB

の理由で、別々のものにする事となりました。

同委員会では、会員各社のAWB発行業務の実態や、NAWB導入における問題点等を把握するため、会員各社へのアンケート調査を実施するなど、並行して準備を重ね、1998年（平10）2月の国際部会全体会において、1998年（平10）4月から、JAFANAWBを導入することを決定しました。

JAFANAWBは、JAFANAWBにおいて裏面約款の検討を法制面からも検討したうえ、従来会員各社が個別に印刷していたものを、集約印刷して会員各社に廉価で頒布することにより、会員各社のAWB印刷コストの低減及び業務の向上を図るとともに、今後ますます進むエアーカーゴ情報の高度化、電子化に対応していくためのステップとなることが期待されています。

JAFANAWBは、現在では会員36社が導入しています。

CASS—Cargo Account Settlement System

上屋業務サービスレベル改善要望

成田空港は別項でも記載されているとおり、従来より貨物施設の狭隘化の問題が指摘されていますが、1999年（平11）末には、コンピュータのY2K問題に関連し、輸出入貨物が増加し、貨物地区が相当輻輳する事態を招きました。特に、輸入貨物の増加に伴う到着後の保税蔵地場への貨物搬



混雑する成田空港貨物地区

入確認、あるいは、輸入通関許可後の貨物の搬出に要する時間が、平常時の数倍を要する事例もありました。また、2002年（平14）4月の平行滑走路完成に伴う発着便数の増加など、更に混雑することが予想されます。

JAFANAWBでは、従来から成田空港における貨物取扱の迅速化について、航空会社や上屋会社に対し協力をお願いし、迅速化を図ってきました。しかし、今後の貨物取扱の円滑化を図るため、改めて成田空港における上屋運営会社に対し、そのサービスレベルの改善をお願いすることとなり、2000年（平12）11月に、成田空港貨物ターミナル評議会、国際空港上屋株式会社、日航貨物ターミナル株式会社の3社に要望書を提出しました。

その後、要望事項の①到着後の保税蔵地場への貨物搬入確認まで②輸入通関許可後の貨物搬出までの時間の短縮③上屋からの貨物引渡時の車上渡しについて、具体的な話し合いを続けています。

国際関係機関への参加

1971年（昭46）4月、IAFAは世界60数ヶ国が参加する海・陸・空の貨物運送業者協会連合体であるFIATAの正会員となりました。JAFANAWBはこれを引継ぎ、FIATAの航空貨物委員会（AFI）に参加し、また、FIATAと世界の航空会社の連合体であるIATAとの協議会（IFCC）に代表を送り活躍



第2回FAPAA総会
1986年（昭61）11月、東京



FIATA AFI会議
1986年（昭61）10月、シンガポール

しています。

1984年（昭59）11月には、ソウルで、アジア・オセアニア地域の航空貨物運送業者協会の有志が集い、同地域の航空貨物協会連合体の設立準備会がもたれ、翌1985年（昭60）3月にFAPAAが設立されました。同年11月には、シンガポールで第1回総会が開催されました。

FIATAでは、航空保安対策問題、ニュートラルAWBの推進、IATAバーコードラベル導入、フォワーダーと航空会社のEDI推進など、様々な問題に取り組んでいます。そのFIATAが、1991年（平3）10月にシンガポールで開催した世界大会で、JAFA会長がFIATA副会長に選任されました。

FAPAAは、FIATAと協調して、ニュートラルAWB、バーコードラベルの導入やアジア各地域でのEDI化等について検討、また、航空会社との協調の一環としてのCargo2000、Cargo2000-Japanの動向及び各国市場動向などの情報交換を進めてきました。そのFAPAAにおいて、日本（JAFA）は初代会長に選出されるとともに、External Affairs Committee（国際関係委員会）の担当理事国を務めています。

また、FIATAは海上運送に使用される標準的なB/L（FIATA B/L）を定めていますが、JAFAはその窓口として印刷を認められており、希望する会員への様式配布の取扱を行っています。

IATA	International Air Transport Association 国際航空運送協会
FIATA	Federation Internationale des Association de Transitaires et Assimiles (International Federation of Freight Forwarders Association) 国際貨物輸送業者協会連合会
AFI	Airfreight Institutes 航空貨物委員会
IFCC	IATA/FIATA Consultative Council IATA/FIATA協議会
FAPAA	Federation of Asia-Pacific Aircargo Associations アジア・太平洋地域航空貨物協会連盟

インランド・デポの開設

国際化や物流の合理化、効率化を旗印にしつつ、主として地域経済の活性化を図るため、関係自治体の働きかけがきっかけとなって、1980年代終



浜松インランドデポ



つくばインランドデポ

わりから90年代半ばにかけて、内陸部に通関拠点（インランド・デポ）の開設が相次ぎました。

1999年（平11）9月現在、インランド・デポは18ヶ所ありますが、そのうち1965年（昭40）以降設立された主なものは、山形、三条・燕、宇都宮、つくば、前橋、太田、山梨、諏訪、長野、浜松、岐阜、滋賀に京都を加えた13ヶ所です。

デポの形態は、物流業者が保税蔵置地場を設けて通関営業所を開設し、税関吏の派出を求めるものから、地域公共団体や企業等が出資して第三セクターを設立し、保税蔵置場を運営する方式までさまざまです。

ISO-9000シリーズ

国際標準化機構（ISO）は、1987年（昭62）に、品質管理及び品質保証に関する国際規格

ISO-9000シリーズを制定しました。諸外国における本制度の活発な動きの影響を受けて、その後、日本においても海外との取引の盛んな産業を中心に、EC諸国における政府調達や企業調達に際し、ISO-9000シリーズに基づく品質システム審査登録を、相当数の会員が要求されるようになりました。

そこでJAFAでは、1994年（平6）6月、政策委員会において、ISOの制度を調査し、ISO審査・登録の効果などを、会員会社へ周知することを検討しました。同年8月には、登録審査機関による本制度の説明会を開催し、品質システム審査登録制度の仕組み、適用範囲、引用規格、定義、システム要求事項等について会員に案内しました。現在では、JAFA加盟国際関係の多くの会員会社がその登録認証を受けています。

ISO—International Organization for Standardization

国内関係

国内航空宅配便事業

1991年（平3）12月に運輸省は業界初の国内航空宅配便事業を認可しました。

「国内航空宅配便事業」制度とは、個建てによるドア・ツー・ドアの一貫した確定額の運賃設定、利用者に分かり易くより高度な輸送サービスの提供、消費者保護対策の確立等を重点とした新規制度です。

これを受けて国内部会では、1992年（平4）法制小委員会を組織し、「国内航空宅配運送約款研究委員会」を設置しました。

この小委員会では、今後ますます需要拡大が期待されるという観点から、この制度の導入に伴う運賃制度、配達可能区域、配達日数等の基本的サービス内容の明示、苦情・事故等の処理窓口整備体制確立等を内容とし、消費者保護を主眼とする国内航空宅配運送モデル約款を作成しました。

一方、運輸省では「利用運送事業者による宅配便制度研究会（座長、加藤俊平・東京理科大学教授、委員8名）」で運送約款をとりまとめ、業者の約款が、これと基本的に同じであれば認可するとされました。

また、「運賃料金制度研究小委員会」を設置し、「国内航空宅配便事業」制度の導入に伴い、新規需要の増大を促すため、現国内航空貨物運賃制度の見直しを行いました。

その結果、割引率の拡大、割引時間帯の延長、また、地帯別定額運賃設定上ネックとなる幹線・ローカル線の格差は正等について、航空会社に対し申入れを行いました。

その後、運輸省は利用運送事業者による宅配便（おまかせ宅配便）制度について検討を行いまし

た。

また、国内部会の運送委員会でも、利用運送事業者による宅配便制度（おまかせ宅配便）について、

①宅配便サービス制度の基本的あり方

②宅配便サービスの運賃、料金制度

③宅配便サービスの約款

などの検討を行いました。

運輸省は1995年（平7）4月に、利用運送事業者による国内の宅配便制度を創設することとし、宅配便事業に係る利用運送事業関係の細部の事務処理について定め、適用すると通知しています。

「おまかせ宅配便サービス」とは、利用運送事業者によって行われる、重量30kg以下の1口1個の貨物を、国内の戸口から戸口まで輸送するサービスで、特別の名称を付したものです。

このようにして、1995年（平7）6月に、運輸業界初のおまかせ宅配便が運輸省に届出され、発足しました。

国内利用航空の幅運賃

1995年（平7）9月に経済対策において、国内航空における幅運賃制の導入が決まりました。

それに関して、運賃の上限となる標準原価の算出方法、下限の幅等が、同年12月に物価問題に関する関係閣僚会議の了承を得て、新制度の運用方針が定められるとともに、標準原価を算定し新制度が実施されることになりました。

これを受けて航空会社は、貨物新運賃に関する一般運賃の報告及び割引運賃を、それぞれ運輸省に届け出て、1996年（平8）6月、幅運賃が設定されました。これに合わせて国内利用航空運賃にも幅運賃制度が導入されました。

羽田空港沖合の展開

JAFでは、羽田沖合展開事業に関する諸問題についての研究・検討を行うため、国内部会に「空港ターミナル委員会」を設置して対処してきました。

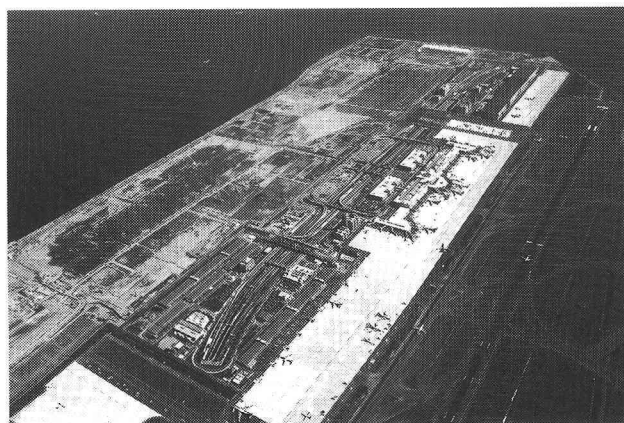
その経緯は、次のとおりです。

- (1) 貨物ターミナルの配置に関し、ターミナル地域整備基本計画等に基づき、コンテナ化の促進による貨物処理能力の向上と安全作業の推進を前提として、より経済的・合理的なハンドリングシステムを構築するための研究を行いました。

併せて、各種車両のスムーズな走行を確保するため、公道及び構内道路との区別の明示、道路幅の確保、通行帯の整理、事故防止と効率的



羽田空港の貨物施設内部



羽田空港の全景

な荷役車両等の運行について研究を行いました。

カーゴ上屋は、1993年（平5）9月27日に供用開始され、77スパンが羽田空港貨物代理店の上屋として使用されました。

- (2) 1993年（平5）から1994年（平6）にかけて、次のような活動を行いました。

- ①東京国際空港航空貨物ターミナル協議会に参画し、空港内の諸問題について協議研究しました。
- ②1995年（平7）、羽田新空港ターミナル開設後の利用状況についてアンケートを行い、その内容をまとめて、より効率的利用の参考に供しました。

国内危険物取扱の適正化

国内部会では、教育実行委員会が中心となり、1993年（平5）に航空危険物取扱教育訓練の制度化について検討を始め、危険物取扱教育訓練用マニュアルの研究及び作成を行いました。

これをもとに、新入社員を対象とした「国内航空貨物基礎講習会」のカリキュラムに、危険物取扱訓練を組み入れました。

1994年（平6）、航空会社・代理店運送定例会で、航空会社より危険物の混載貨物への混入防止に対する問題提起があり、その対処方法等検討を進めました。

1996年（平8）開催の国内航空貨物基礎講習会で、危険物輸送について、初めて外部講師による実態に即した講義を実施しました。

1997年（平9）4月には、国内貨物代理店を対象に「危険物取扱注意強化月間」として、航空3社とともに、特に「無申告危険物根絶キャンペーン」を展開し、危険物の適正な輸送の重要性について、

- ①集荷担当者（ドライバー）が集荷の際に行うこと

- ②営業所、ターミナルなどで貨物の搬入・搬出時、コンテナ積載時に行うこと
 - ③危険物の出荷があった場合について
 - ④自社陸送部門、関連陸送事業者との連携について
 - ⑤航空会社が行うこと
 - ⑥危険物の混入が発見された場合について
- などの実施項目を取り決め、危険物の適正な取扱及び混載貨物への無申告危険物の混入根絶についての協力をお願いしました。

この「危険物取扱注意強化月間」は、これ以降2月・9月の年2回実施し、航空会社からの調査結果は、航空会社・代理店運送定例会で随時報告され、代理店各社への注意喚起等を実施しています。

また、2000年（平12）には「無申告危険物撲滅キャンペーン」の実施にあたり、国内部会会員各社に対して以下の方策を講ずるようアピールしています。



- ①危険物運送対応マニュアルの策定
- ②主要拠点に「危険物運送対応責任者」を配置し、関係者への指導業務を行わせること
- ③「危険物運送対応責任者」は、当協会主催の「国内航空貨物危険物取扱講習」を受講すること
- ④主要拠点における危険物運送対応が適切に行われているか、反復して監察を行うなど、危険物運送対応従事者全員に徹底を図ること
- ⑤地上宅配事業者から貨物を受託する際は、貨物の品名の正しい申告を徹底させること。また、コンテナ詰めに関与するなどの具体的方策を早急に検討すること。

一方、2000年（平12）6月に「日本路線トラック連盟」と「(社) 全日本トラック協会」宛て文書で、地上運送受託貨物を航空貨物に振り替える場合に、留意すべき事項等について協力を要請しました。

また、「空の安全はあなたの申告に守られています」というポスターとチラシを作成し、一般顧客、地上宅配事業関係者、会員各社などに配布して、無申告危険物撲滅のための注意喚起を行っています。

今後、国内部会では国際貨物に準じた危険品取扱資格者の養成を視野に入れて、マニュアルの改訂や講習内容を検討していくことにしています。

国内航空貨物の共同集配事業

1991年3月の運輸省の「国内利用航空運送事業研究会」の中で、国内利用航空運送事業者の中には、全国的な利用航空路線網の少ない事業者があり、末端の広大な集配地域を円滑に行うため、空港からの集配ネットワークを有しない場合は、中小利用航空運送事業者が中心となった共同組合や共同集配方式等により集配ネットワークを確保することが可能になると報告書がとりまとめられ

ています。

この報告を踏まえ、中小フォワーダーが結束して、航空宅配便の全国ネットワークの充実と各フォワーダーのコストの低減を図り、良質なサービスを維持するという目的から、1992年（平4）5月に資本金3,900万円、参加26社により航空貨物共同配送㈱が設立されました。

これにより、従来各社が独自で空港まで貨物を引取りに行き、それぞれの集配網での荷物の配送を行っていたものが、共同配送網を利用することにより、空港での交通量の削減や空港内の混雑緩和、自社で集配が不可能であった地域等への集配が可能となるなど、中小フォワーダーにとっては画期的な状況となりました。

当初は、羽田空港、千歳空港を起点とした配送を行い、輸送範囲は関東一円、北海道全域を対象としていましたが、その後、営業区域を大阪地区など全国に拡大しています。

また、JAFAでは1998年度（平10）（社）全日本トラック協会の受託業務として「最近の国内航空貨物輸送の変化に対応したトラック輸送による集配事業等のあり方に関する調査」についてヒヤリング及びアンケート調査を実施しました。

なお、その調査報告書の中でも、国内航空貨物の共同化についての必要性、共同化に関する問題点、集配に関する問題点、情報化に関する問題点、更には、情報システム化の促進、共同化の促進、品目や貨物のサイズ別に分類した輸送の推進など、今後の国内航空貨物集配業務のあり方について触れられています。

国内航空コンテナ（ULD）の有効活用への取り組み

国内部会では、1994年（平6）に運送委員会が中心となり、航空会社と共同で代理店運送定例会を開催し、航空会社・代理店が連携して、空港

間及び空港外での安定的、かつ、効率的な国内航空コンテナ（ULD）の運用・管理の実現に向けた取組みを始めました。

検討内容としては、

- ①貸し出し・返却手続の整理及び統一化
- ②航空会社／代理店一斉のインベントリーチェックの実施
- ③その他ULD運用形態などに関する事項として、共有化を進める等を挙げています。

1995年（平7）には、（財）利用運送振興会より「航空コンテナ（ULD）の効率的運用に関する調査」についての調査依頼がありました。

1996年（平8）からは、航空会社・代理店運送定例会を、相互の品質向上と諸問題の解決を図るため、年2回の開催を毎月1回開催することとし、ULDの貸出・返却管理体制の充実、共有化、品質管理・貸借時の検証体制の確立を検討しました。

1997年（平9）1月、航空会社からの要望で、国内線用航空コンテナ在庫調査を実施しました。これ以降毎年1回在庫調査を実施し、航空会社に報告しています。

また、これに併せて、ULDの効率的有効活用という観点から、共有化についての調査・研究を更に推進し、代理店側としての共有化を航空会社へ提起していますが、形態の違い、航空機の搭載容量の違いなどさまざまな問題があり、共有化の実現には、まだ相当の時間が必要となるでしょう。

国内部会としては、今後も代理店で保管中のULDの在庫調査を行いながら、共有化推進を航空会社に要請していきたいと考えています。

ULD—Unit Load Devices

国際宅配便関係

仕分基準解消前後の国際宅配便事業

成田空港開港当初からの貨物処理体制である成田・原木の仕分基準が存在するなかで、国際宅配便SP貨物については、1991年（平3）4月から一部限定条件付で成田通関が認められてきました。（別掲一関税局・税関への諸要望 参照）

また、仕分基準の解消に伴って成田地区取扱貨物量の増加が見込まれることから、国際宅配便部会では、新たなルール・秩序作りを目的として、1994年（平6）に「仕分基準解消小委員会」を設置し、対応にあたることになりました。

同委員会の方針は、

- ① 仕分基準解消対策という大枠の中での国際宅配便としての位置づけ、スペックの明確化
 - ② 航空会社、上屋会社との認識・スペック等の調整
 - ③ 税関との通関システムの検討
 - ④ 上屋料金問題
- の4点でした。

1996年（平8）3月31日に成田・原木の仕分基準が解消され、国際宅配便の通関は、原則として成田空港で行うことになりましたが、既に原木地区の投資を済ませた会社も多く、以後は各社独自で対応することとなりました。

また、仕分基準解消に伴い、成田空港周辺及び空港内の道路、駐車場の混雑に拍車がかかり、その緩和に努めることとなりましたが、これは、その後の共同シャトル便の実現に結びつくことになりました。

海外国際宅配便制度の調査・研究

国際宅配便輸送サービスにおいては、迅速性が重要であるため、日本と海外の諸制度に関する比較研究の必要がありました。

1. 通関制度については、まず1991年（平3）、日本の輸入通関制度と輸入事情の調査・研究を行った後、翌1992年（平4）には会員各社の海外ネットワークを通じて各国におけるクーリエ、SP貨物の通関制度に関するアンケートを行いました。

1994年（平6）には、主要10カ国、12都市の通関制度に関するアンケート調査を取りまとめ、これらを参考資料として大蔵省関税局へ提出しました。

1995年（平7）年には通関・運送合同委員会において、これら資料をベースに、次のような検討を行いました。

- ① 輸出入貨物マニフェスト通関
- ② 通関書類の保存期間・ペーパーレス化
- ③ 申告書類の電子化・申告項目の削減
- ④ 臨時開庁料金の必要性の有無
- ⑤ OBC貨物の旅具通関

2. 海外での国際宅配便の性格・位置付けが変わりつつあることを受け、1996年（平8）には、各国のAir Expressの実態を把握し、取扱貨物の大型化、規制緩和の方向性、名称の変更事例（Air Express）等について、主に米国を中心に研究を進めました。

なお、同年、（財）利用運送振興会からの受託事業としての「米国のエア・フレイト・フォワード エア・エクスプレス・オペレーター インテグレーターの現状」に関して、日米の集

配及び通関の制度等についてアンケート調査を実施しました。

SP—Small Package

OBC—On Board Courier

郵政事業（EMS）との比較

民間企業である国際宅配便部会会員各社が提供する輸送サービスに対し、官である郵政事業がこれに類似した輸送サービス（EMS）を提供し始めたため、これらの事業は、事実上競合状態となっています。

国際宅配便部会では、この課題の検討について継続的に取り組んでいます。

両者間の相違点は、①通関制度の相違（申告納税と賦課課税）②全国に細かい集配ネットワークを持つ郵政事業③官民のコスト構造の差などです。

通関制度については、1994年（平6）に国際宅配便の通関制度を、EMSと同様にすることに焦点を当て、通関当局に要望しました。

また、最近では、総務省（旧郵政省）が郵政事業の公社化を検討するのに伴い設けられた「郵政事業の公社化に関する研究会」傘下の「郵便民間参入政策ワーキンググループ」において、国際宅配便部会の意見を述べましたが、今後も、この問題について注目していく必要があります。

EMS—Express Mail Service

社会悪防止キャンペーン

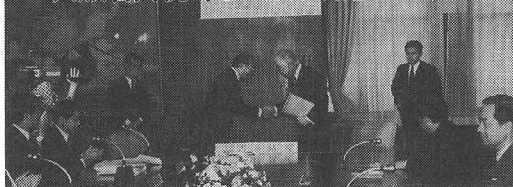
近年、麻薬・覚せい剤等不正薬物の青少年への浸透や、一般市民を巻き込んだ拳銃犯罪の頻発が社会問題化していますが、これら社会悪物品の殆どが海外から密輸されていることから、その供給を阻止することが不可欠であり、徹底した水際取締りが求められています。

これら物品は、国際航空貨物輸送を利用して密輸されている可能性があることから、税関当局とJAFAが協力して、その防止に努めるため、1992年（平4）6月にJAFAと関税局との間で「麻薬密輸防止に係る覚書」を交換しました。

この協力関係を強化するため、麻薬及び銃砲の密輸防止をテーマとして、第1回「社会悪防止キャンペーン」を2000年（平12）2月8日から3月31日まで実施しました。このキャンペーンでは、税関及び地方部会の協力を得て、成田空港における講演会の開催、JAFA作成のステッカー「麻薬、拳銃 JAFAは社会悪を見逃しません」「目を見張れ、空のボーダー、悪は通さず」や、関税局・税関作成のポスター等で社会悪防止に対する認識



麻薬密輸防止に関する覚書を交換 大蔵省関税局との協力強化へ向けて



去る6月10日、大蔵省関税局の吉田道弘局長と当協会の藤川清澄会長との間で、麻薬密輸防止に関する覚書およびガイドラインの調印式が行われた。

これは世界各国において麻薬問題が深刻化している状況にかんがみ、昨年7月のロンドン・サミット経済宣言において、関税協力理事会（Customs Co-operation Council、略称CCC）に対し、「人と物の合法的な移動を妨害することなく麻薬の不法な移送を取り締まる法執行機関の能力の

支援を行う等、協力活動を促進するための指導、助言を行い、業界側は、税関側の麻薬問題に対する認識の向上、税関機等の運用手段および施設等が麻薬密輸に有効でないようにするための防止措置の充実、麻薬密輸に関連すると思われる不審な貨物等を発見した場合の税関への通報等に努める等である。

また、ガイドラインの発行に当たり、明確にかつ密やかに連絡、問い合わせ等のできる連絡先（担当者名、連絡場



社会悪防止キャンペーン 「麻薬を探す麻薬探知犬」

を高める活動を行いました。

また、期間中、不審な貨物に関する情報提供について税関に協力しました。

更に、同年10月に第2回「社会悪防止キャンペーン」を実施し、麻薬・銃砲に加え、ワシントン条約違反物品、不正商品・商標権の侵害物品問題も、そのテーマとして取り上げました。同時に、関西空港においては、税関等の協力による講演会・麻薬探知犬のデモンストレーションを行いました。

本年10月には、第3回目のキャンペーンを、国際宅配便部会・国際部会・通関部会の3部会が協力して実施し、名古屋空港において、講演会及び麻薬探知犬のデモンストレーションを開催しました。

国際宅配便集配車両の違法駐車対策

1991年（平3）1月1日の道路交通法の改正に伴い、駐車違反車両については、運転者本人だけでなく、事業者にも責任が発生することになりました。

そこで国際宅配便部会運送委員会では、次の各種活動を展開しました。

- ① 道路交通法の改正内容を国際宅配便会員に配布
- ② 各車両に「集配中」の表示を行うよう指導
- ③ 悪質な違法駐車をなくすための働きかけ
- ④ 顧客へ駐車場確保をお願いする啓蒙活動
- ⑤ 警察庁交通局交通指導課に講師を要請し、改正法についての説明会を開催

翌年（平4）には、顧客への啓蒙活動として「集配への協力」要請文書を各事業者を通じて顧客へ配布しました。

また、警察庁による「駐車対策の現状」について説明会を再度開催し、各社2名の車両運行実務担当者が参加して、その徹底を図りました。

国際宅配便の共同シャトル便の運行

1991年（平3）運輸省から効率的な集配事業、労働力の確保、排気ガス低減等地球環境保護等を目的として、共同配送の促進が示され、検討を開始しました。国際宅配便部会では、1996年（平8）成田・原木の仕分基準解消により、成田周辺・空港内の道路・駐車場の混雑に拍車がかかり、また、都内～成田空港間高速道路の慢性的混雑もあり、この解消のため、共同シャトル便の運行開始に向け、本格的な準備に入りました。1998年（平10）、会員各社に共同シャトル便の相互利用の可能性を調査するため、「都内～成田間共同シャトル便運行のためのアンケート調査」を実施しました。この調査結果を受け、同年12月から会員2社（DHL、郵船）が試験運行を開始しました。

他方、シャトル便の空きスペースの有効活用のため、成田地区連絡網を整備し、貨物量の一時的な増加時に、各社互いのシャトル便の空きスペースを融通し合うこととしました。試験運行の良好な結果を受け、2000年（平12）10月、新たに2社（日新、エアボーン）も加わり、計4社に拡大しました。その後も拡大に向け、調整が進められています。

保安対策・危機管理

航空保安対策

1992年（平4）に航空機爆破等の不法な行為を未然に防止するため、運輸送航空局により基準が示され、関係者に対し協力を要請されました。

これは、リスクの程度により、フェーズⅠ（警戒）、フェーズⅡ（厳戒）、フェーズE（非常）に分類され、公的機関の指示に基づき対応されるものです。

JAFAでは、1992年（平4）5月に「航空貨物保安対策マニュアル」を策定しましたが、1997年（平9）の基準改正に伴い、マニュアルの改訂を行うとともに、会員に対して保安対策の一層の徹底を図っています。

阪神大震災救援物資輸送への協力

1995年（平7）1月17日に発生した兵庫県南部地震は、関西地区の航空貨物にも深刻な影響をもたらしました。

JAFAでは、会長を本部長とする「兵庫県南部地震災害輸送本部」を設置し、緊急物資、援助物

資の輸送に関する関係地方部会との連絡調整に当る一方、関係官庁、公共機関との緊密な協力、情報伝達に努めました。

同年3月末現在の輸入救援物資輸送に従事した会員会社手配のトラック台数は125台、取扱数量は1,000トンに及びました。

同年7月18日には、この大震災に係る救援物資輸送に多大な貢献をしたとして、運輸大臣から表彰されました。

防災危機管理対策

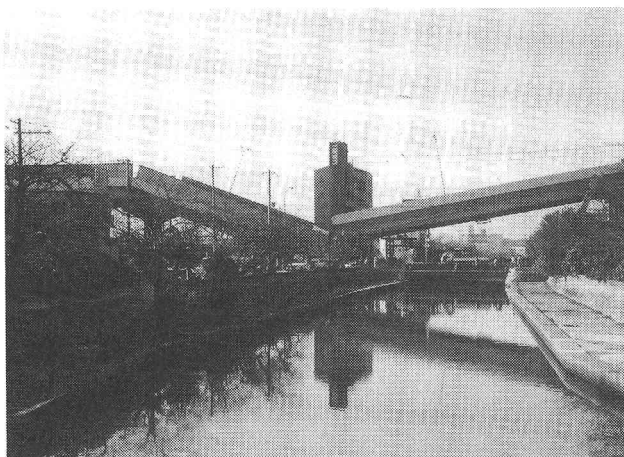
1995年（平7）1月の兵庫県南部地震の経験に鑑み、同年9月にJAFAとしての防災、災害時の対策と危機管理体制について研究するため、総合部会に「防災、危機管理特別委員会」を設置し、1996年（平8）3月に「JAFA防災危機管理対策骨子」（震災編）を策定し、会員に配付しました。

また、総合部会総務財務委員会において、1999年（平11）3月に「JAFA海外危機管理規程」を策定し、引き続いて会員各社の海外展開実態調査に基づく「JAFA海外拠点名簿」の作成に着手し、2001年（平13）3月までにTC-1、2、3の各名簿を完成し、会員に配付しました。

有珠山噴火災害支援

2000年（平12）3月に発生した北海道有珠山の噴火による災害は、地元だけでなく北海道全体の経済に大きな停滞をもたらしましたが、JAFAは、国内部会を中心として被災者支援キャンペーン「ガンバル フンバル 北海道」を展開しました。

具体的には、航空輸送ならではの特長を活かし、



阪神大震災

北海道産品の産直便購入を呼びかけるとともに、同年6月14日開催の協会の年次総会・懇談会の場を利用して、産直便の購入受付と募金活動を実施するなどにより、来賓各位を含め参加者の皆さんから、約300万円の道産品を購入していただくとともに、630,370円の義援金を頂戴し、その義義援金を6月20日に日赤北海道支部へ届けました。これに対し北海道庁から謝意の表明を受けました。



教育関係

国際教育研修

1. 新入社員講習

IAFA時代、航空会社と共催で国際貨物関係の新入社員講習が行われていましたが、JAFAに受け継がれてからは、国際部会教育実行委員会を中心とする単独催行へと移行し、1992年度（平4）に第1回が行われ、以降毎年定期的に開催することで、これからの国際航空貨物業界を担う新入社員のレベルアップに貢献してきました。

当初、東京、大阪、名古屋の3地域であった開催地も、回を追うごとに増えていき、現在は、福岡、広島、仙台、沖縄を加えた7地域に及んでいます。

講習用の教材として、IAFA時代に日本航空

（株）から「国際貨物運送状と国際貨物運賃」を購入していましたが、1996年（平8）、JAFAにて「国際航空貨物マニュアル」「社員講習会テキスト」を作成し、その後改訂を重ね、現在も使用しています。また、従来から講習会の使用を始め広く愛用されていた「エアフレイトフォワードの専門用語集」も、改訂を重ねて内容を拡充し、有用な教材として使用されています。

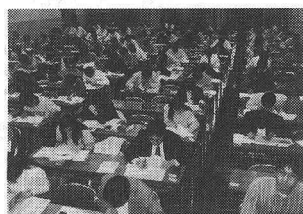
更に、IAFA時代より、視覚教材としてスライドを使用していましたが、内容を再検討し、1994年（平6）、教育用ビデオとして「国際航空貨物の流れとフォワードの業務」を制作しました。輸出、輸入それぞれ約30分の内容で、複合輸送、国際宅配便事業を新たに盛り込んでいます。2000年（平12）には改訂版も作成し、教育用として、会員各社の間でも幅広く活用されています。

また、最近では、特に航空輸送における危険物の取扱が重視されていることから、2000年（平12）5月に荷主・顧客を対象とした「国際航空危険物基礎講習会」を東京と大阪で開催し、関係者の啓蒙を行っています。



運輸大臣認定「国際航空貨物取扱士」

平成5年度1回目の認定試験実施



平成5年度1回目の認定試験が4月17日（土）東京、大阪、名古屋の3会場で実施された。名古屋会場での試験実施は初めてであり、今後も名古屋地方支部の協力を得て行う予定。

基礎コース、上級コース、危険物コース全体で1,109名が登録し、基礎コース621名、上級コース205名、危険物コース140名の合計966名が9割に受験した。

平成5年度2回目の認定試験は10月を予定している。

国家認定試験となったことで、更に有効な事業のレベルアップにつながるものと期待される。

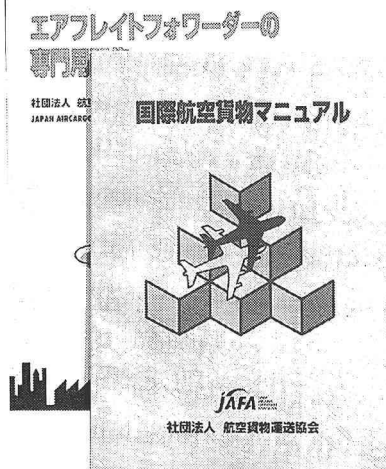
平成5年度「新入社員講習会」始まる

平成5年度1回新入社員講習会スケジュール

1. 日時 ① 第1回 5月17日（月）～19日（水） 168名
② 第2回 5月24日（月）～26日（水） 123名
③ 第3回 6月 2日（水）～ 4日（金） 150名
2. 会場 ① 第1回～2回
スクエアE 3階ホール
東京都豊島区西池袋5-17-14 パナソニックビル
TEL 03-3988-8749
② 第3回
横浜会場 2階大会議室
東京都千代田区神田渡路町2-9
TEL 03-3255-1211（代）



（新入社員講習会）会場



2. DIPLOMA

1977年（昭52）、IATAとFIATAは、航空貨物業界に従事する者の教育並びに資質向上のため、IATA/FIATA貨物専門教育認定（DIPLOMA）試験制度（IATA/FIATA International Cargo Agents Training Programme）を導入しました。DIPLOMAには、基礎、上級、危険物の3つのコースが設けられています。

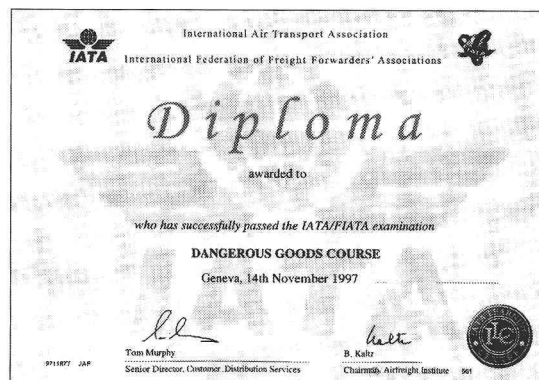
日本では、IAFAが日本航空（株）と共同で、1979年（昭54）10月に第1回DIPLOMA試験を実施したのが始まりで、1983年（昭58）からは、IAFAが主体となって行ってきました。1990年（平2）10月からは、基礎コースの採点をIAFAが行うことが認められました。また、JAFAでは受験者の増加に備え、1992年（平4）に、これまでの経験を活かして「運営マニュアル」を作成し、同年10月の第27回から、このマニュアルによる運営を実施しており、1995年（平7）11月には、IATAからTraining Centerとして公認されました。

DIPLOMA試験は、現在年3回（4月、6月、10月）実施されており（6月は危険物コースのみ）、2001年（平13）4月時点で、既に44回（基礎コース）を数えています。当初、東京、大阪から始めた試験及び事前講習会も、現在では名古屋、福岡、広島を含む各都市で実施されるようになり、

DIPLOMAホルダーの確保に対応しています。

2000年（平13年）現在の各コース別合格者数は次のとおりです。

基礎コース	： 7,521名
上級コース	： 2,638名
危険物コース	： 2,237名



国内教育研修

1. 基礎講習

国内部会では、教育実行委員会が中心となり1992年（平4）9月、第1回国内航空貨物基礎講習会を開催したのが始まりで、その後「教育用国



IATA FIATAディプロマ授与式
1987年（昭62）2月 航空会館

平成10年度

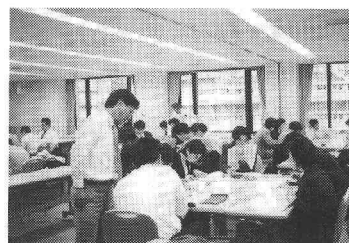
国内航空貨物基礎講習会（東京地区）

5月25日、26日に開催

国内部会・教育実行委員会では毎年基礎講習会を開催していますが、今年も東京地区講習会を5月25日、26日に開催しました。参加会員会社数は12社、受講者数は59名でした。平成4年からスタートし、昨年度の受講生総数は沖縄、福岡、大阪、東京の4地区で936名となっています。

教育実行委員会は日本通運が委員16会社で、国際運輸、西武運輸、第一貨物、トナリ運輸、日本運輸、丸通の計7社で構成しており、各委員がそれぞれ2日間の講義項目を分担しています。講義内容は次の通りですが、特色は講目によって受講生をグループ分けし、グループごとに練習問題（事例研究）を解き、代表者が答を発表するというスタイルです。グループで討論している間に同業他社（競合相手）とのコミュニケーションが生まれ、現場では味わえない和気藹々とした雰囲気を醸し出しています。最終日にアンケートをお願いしていますが、何作か紹介すると次の通りです。

- ① 現場作業にとっても役立つ内容であった。会社に戻ったら危険物に対する注意を職場に伝えるつもりである。
- ② 多くの疑問のもと運送業務が行われているのが分かった。また、約款があることでトラブルも減ると思った。
- ③ これだけの決まり事「約款」があるからこそ、荷主との信頼関係が築けるのかと思った。
- ④ 普段の仕事ではコンピューター入力なので計算する必要がなくて、初めにあった計算実演ができて、勉強し直すこ



講義内容	
第1日	1. 国内貨物・利用航空運送業務の概況
	2. 国内航空貨物／危険物輸送
	3. 約款の解説と事例研究 (1) 利用航空運送約款 (2) 航空宅配運送約款 ★事例研究・グループ討議
第2日	1. 損害保険業務の解説
	2. ビデオ（国内航空貨物の流れとフォワーダー業務／輸入）
	3. 運賃・送料金の計算実務 ★事例研究・グループ討議

内航空貨物業務マニュアル」の教材を作成し、1995年（平7）に作成した研修用ビデオも活用して、以降毎年全国数ヶ所で新入社員を対象に開催しています。

1996年（平8）には、基礎講習会プログラムの内容を検討し、混載業者の業務、より実態に即した危険物輸送、おまかせ宅配便などについて、追加・改訂を行いました。また、2001年（平13）研修用ビデオの改訂も行いました。

教育実行委員会では、近年会員各社の新入社員採用数の減少に伴って、基礎講習会受講者の人数も減少している現状に鑑み、基礎講習会の開催時期、開催地区の集約などを検討しています。

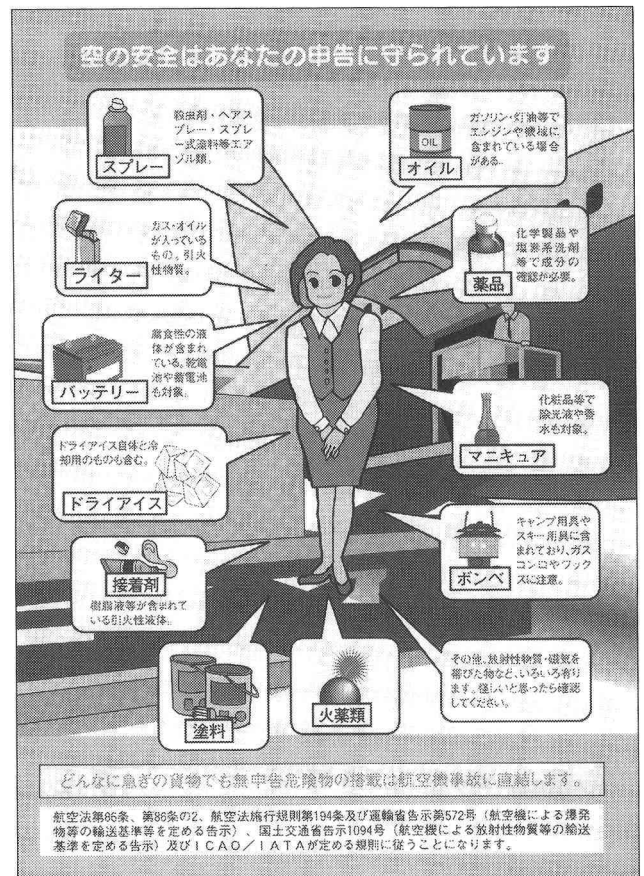
2. 危険物取扱講習

1993年（平5）には、航空危険物取扱教育訓練の制度化の検討を始め、教育訓練用マニュアルの研究及び作成を行いました。

更に危険物に対する知識の向上と、危険物取扱の適正化を図ることを目的とし、2000年（平12）2月には、運輸省及び航空会社の協力を得て、危険物の定義、輸送可能な危険物、申告方法、取扱方法、事故事例等のテキストを作成し、国内航空貨物危険物取扱講習会を東京で開催しました。

この受講生の多くが講習の意義を評価していることから、同年9月以降札幌、仙台、名古屋、大阪、福岡でも開催しています。

危険物取扱講習会には、管理・監督者はじめ、実際に危険物取扱業務に従事している者が多数受講しています。



通関関係

関税局・税関への諸要望

JAFaは、発足以来顧客ニーズに対応するため、迅速通関と事務処理の簡素化・合理化の観点から、通関手続き及び提出書類に関する改善などを国際宅配便部会、国際部会及び通関部会において検討した上、要望書、諸会議での意見交換などを通じて、関税局・税関当局へ要望してきています。

その結果、今日まで数々の通関に関する改善措置が講じられてきました。

なお、当初は、国際宅配便部会及び国際部会が中心となって検討してきましたが、通関に関する問題が両部会にまたがること等から、1999年（平11）に通関部会を設置し、以後通関に関する問題は、通関部会で調査・研究してきています。

現在までの関税局・税関当局に対する要望事項等は、次のとおりです。

1. 成田空港で積卸しされるSP貨物は、原木で通関されていましたが、成田での通関を要望してきたところ、1991年（平3）4月から、一部限定されたSP貨物（複合一貫輸送契約、重量制限）について空港での通関が認められました。

2. 主として空港における迅速通関と業務効率上の観点から、改善策を要望してきたところ、マニフェスト通関等、次の施策が実施されています。

- ① 輸入貨物の「予備審査制」における提出書類の簡素化・対象貨物の拡大—1994年（平6）実施
- ② 少額貨物の無条件免税額（1万円以下）の

輸入貨物に係るマニフェスト等による一括輸入申告—1996年（平8）トライアル実施

- ③ 航空貨物に係る「到着即時輸入許可制度」の導入—1996年（平8）実施
- ④ 20万円以下の輸出貨物に係るマニフェスト等による一括輸出申告—1997年（平9）トライアル実施

3. 1997年（平9）には、次の要望を行っています。

- ① 輸入通関における少額貨物の無条件免税額を1万円以下から3万円以下に引上げ（関税定率法第14条18号）
- ② 臨時開庁—申請当たりの件数の増加
- ③ NACCS口座を24時間及び365日稼働
- ④ 通関関係書類の電磁的書類による保存
- ⑤ 輸入通関における少額貨物のターミナルにおける旅具通関
- ⑥ 輸入ドキュメント通関に関してマニフェスト提出の省略
- ⑦ 輸入通関における少額貨物に係わる適用除外物品の撤廃

4. 1998年（平10）9月に開催された「税関手続きに関する関税率審議会企画部会懇談会」においてヒアリングが行われ、この場で「航空貨物輸送の現状」と、次の「要望事項」について発表しました。

- ① 空港周辺地区における保税蔵置場の弾力的許可
- ② 関的チェックと税的チェックの分離及び輸入許可後の納税手続き—2001年（平13）簡易申告制度の導入
- ③ 国際宅配便に関して

- a 輸出通関における少額貨物（20万円以下）の許可制から届出制への変更
- b 輸入通関における少額貨物の無条件免税額を3万円以下に引き上げ
- c 臨時開庁1申請あたりの件数増加—1999年（平11）6月実施

5. 1999年（平11）9月には、2001年（平13）にAir-NACCS更改及び通関業務簡素化のための法制度に係る要望事項を提出しました。

(1) 次期航空システム更改に関する要望事項

- ① 銀行との24時間オンライン化
- ② 延納制度の機能改善
- ③ 別送品・船用品申告などマニュアル申告のシステム化
- ④ 訂正業務の簡素化
- ⑤ 臨時開庁承認申請の自動化
- ⑥ 輸出入マニフェスト通関のEDI化—2001年（平13）10月実施
- ⑦ 保税運送後の到着即時輸入申告
- ⑧ エラーメッセージの表示

(2) 法制上の要望事項

- ① 輸出通関の予備審査制度—2001年（H13）10月実施
- ② 輸入ドキュメント通関に関してマニフェスト提出の省略
- ③ 少額輸出入通関の通関書類提出の省略
- ④ 記録文書その他の文書の対象品目拡大

6. 2001年（平13）3月には、税関手続きの更なる簡素化、効率化のため、「通関業務改善のための要望書」を提出しました。

- ① 同一税関管内における申告官署の自由化
- ② 24時間事務処理体制が設置されている官署の24時間開庁化及び手数料予納方式の改善
- ③ NACCSと銀行のオンライン、リアルタイ

ム接続の早期実現

- ④ ACCT以外の保税蔵置場へ保税運送後の到着即時輸入申告
- ⑤ 輸出入少額貨物で簡易扱い（区分1）の申告書及び添付書類の提出省略
- ⑥ 輸入通関における少額貨物の無条件免税額を3万円以下に引き上げ

ACCT—Air Cargo City Terminal

通関情報処理システム（NACCS）

1. NACCSの稼働

1977年（昭52）5月に成立した「航空運送貨物の税関手続の特例等に関する法律」に基き、航空貨物に係る税関手続やその他の業務を、電子情報処理システムを使用して、迅速、的確に処理するため、同年10月に「航空貨物通関情報処理センター」が設立されました。

翌年（昭53）8月、まず、輸入航空貨物について、一連の税関手続及び関連の民間業務を処理するため成田空港と原木地区で稼働開始し、1980年（昭55）11月に伊丹空港へ対象地域が拡大されました。

1985年（昭60）1月には、輸出業務も取り入れられ輸出入統合システムとして稼働開始しました。他方、1991年（平3）3月には、海上貨物も対象にすることを前提として「電子情報処理組織による税関手続きの特例等に関する法律」に改正され、同年7月、同法を受けて「航空貨物情報処理センター」が「通関情報処理センター」に改称されるとともに、システムの名称もNippon Automated Cargo Clearance System（NACCS）と改称されました。また、同年10月には、海上貨物の通関業務システムも稼働をしました。

年	月	システム	対象拡大地域
1978(昭53)	8	開始	成田空港、原木
1980(昭55)	11		伊丹空港
1985(昭60)	1	航空更改 (輸出開始)	成田空港、 原木、東京、 伊丹空港、大阪
1991(平3)	10	海上開始	東京港、横浜港、 川崎港
1992(平4)	10		神戸港、大阪港、 堺港、名古屋港
1993(平5)	2	航空更改Ⅱ	羽田空港、横浜 名古屋空港、 名古屋中、神戸
	8		大阪南港航空貨物 ターミナル
	10		清水港、四日市港
1994(平6)	9		関空
1995(平7)	2		福岡空港 関門港、博多港、 千葉港、木更津港
	10		仙台空港、広島 空港、広島、京都、 小松空港、浜松
1996(平8)	10		宇都宮、つくば、 姫路、諏訪、沼津、 新千歳空港 宇都宮、姫路港、 東播磨港、水島港、 和歌山港、諏訪、 沼津、徳山港、 鹿児島、苫小牧港、 那覇
1997(平9)	10		前橋、鹿島港、 塩釜港、松山、 伏木、焼津港、 長崎港
1999(平11)	10	海上更改	
2001(平13)	10	航空更改Ⅲ	前橋、滋賀、福井

 は海上貨物対象地域

2. JAF Aの要望等

NACCSは、従来、8年ごとにシステムが見直されています。2001年（平13）の更改に際し、JAF Aでは国際部会・国際宅配便部会の合同委員会を設け、1998年（平10）1月に、この委員会でとりまとめた要望書（国際部会32件、国際宅配便部会20件）をNACCSセンターへ提出しました。

Air-NACCSに関する公式な検討の場としては、情報処理運営協議会（NACCSセンター理事長の諮問に応じ審議する組織）があり、その傘下に航空・上屋、通関等専門部会を設置して、具体的検討が行われてきました。JAF Aとしては、要望書に基づき、NACCSセンターとの調整を進めると同時に、検討の進展に合わせ、数度にわたり会員会社に対し、検討状況の説明会を開催しました。稼動直前には、円滑な移行のために説明会を開催し、会員各社への諸準備策の周知徹底を図り、2001年（平13）10月1日より稼動開始となりました。なお、1999年（平11）11月の通関部会設置以降NACCS業務に関しては、同部会情報委員会が担当しています。

調査研究事業

受託調査研究事業

JAF Aでは、フォワーダー業務の振興・円滑な普及に寄与するため、各種の調査・研究を行っています。

JAF A自身の費用により実施するもののほか、日本財団、(財)利用運送振興会、(社)日本トラック協会からの受託により調査・研究を行い、これらの成果は、会員各社に配付しています。

なお、受託調査研究事業の一覧表は巻末資料編に掲載。



近畿圏における航空貨物の動向に関する調査委員会
1996年(平8)2月 大阪

輸出入貨物の流動調査

近年、製品輸入比率の上昇にみられるように、日本の貿易構造が大きく変化していることや、各企業がコスト削減策の一環として、ジャスト・イン・タイム輸送に努めていることなどを背景に、輸出入貨物の物流に対する関心が高まっています。

このような状況の下で、財務省関税局では、行

政需要を的確に把握し、効率的な行政を行うための基礎資料とするとともに、物流に対する情報提供を行うことを目的として、1992年(平4)から毎年輸出入貨物の物流動向調査を実施しています。

この調査は、特定の期間(7日間)において、輸出入申告のあった貨物を対象に実施するもので、輸出貨物については、どのような貨物が、どこの都道府県で生産され、その貨物が、どの空港を経由してどの国や地域に輸出されたのか、また輸入貨物については、どのような貨物が、どこの国や地域からどの空港を経由して輸入され、その貨物がどこの都道府県で消費されるかといった点について、輸出入貨物の動向を把握することができるものです。

また、この調査は、金額ベースと重量ベースの両方で集計しているため、さまざまな目的に応じて利用できるものです。

JAF Aでは、この調査に全面的に協力しています。

広報宣伝活動及び外部機関との交流

広報宣伝活動

JAF A加盟会員各社、航空貨物輸送関連業界、利用者等に対する広報・宣伝活動として、協会幹部と航空記者クラブとの懇談会のほか、総合部会広報宣伝委員会を中心に、機関誌「JAF Aニュース」の発行、JAF Aホームページの整備運営、記者発表などを実施しています。

1. 機関誌「JAF Aニュース」

1991年（平3）7月の創刊以降、A4版12ページを標準とする構成で年間4回発行、現在は第41号、発行部数2,000部を数え、会員のみならず関係官公庁、業界関係先などにも配布されています。記事としては、通常総会等協会の主な行事や活動の報告、業界における主な出来事や主要関連法令・規則改正等の紹介と解説のほか、協会役員等による寄稿「小読」や会員各社海外店の寄稿による「海外空港紹介」、会員各社の紹介、地方部会の活動紹介などを掲載しています。「JAF Aニュース」に掲載された記事の見出しは、JAF Aのホームページに掲載されています。

2. JAF Aホームページ

JAF Aのホームページは、JAF Aが1996年（平8）11月に（社）日本物流団体連合会、（社）全日本トラック協会等物流関係の8団体と共同でホームページ「物流タウン」をスタートした時に、そのサブページとして開設されました。その後1999年（平11）にJAF A独自のドメイン名（<http://www.jafa.or.jp/>）によるホームページに変更され、現在に至っています。一方、社会全般における情報化、IT化の目覚ましい発展に伴い、会

員各社においても電子化が急速に普及してきたことから、2000年（平12）に、航空貨物業界のPRと会員・一般に対する情報開示を促進するとともに、情報提供サービスを一層充実・向上させ、会員、協会事務局双方の事務の効率化を図るため、JAF Aホームページを全面的に改訂することが決定されました。会員各社にアンケート調査を行って改訂内容を決め、広報宣伝委員会を中心に改訂作業をすすめ、2001年（平13）10月にホームページをリニューアルしました。

改訂されたホームページの主な特徴としては、



発行されたJAF Aニュース第1号～第41号



JAF Aホームページ

- ①会員用と一般用のメニューの二本立てとし、
- ②一般用に「危険物の航空輸送」や「航空貨物の梱包」など、荷主の航空貨物に対する認識の促進に役立つ記事を掲載した、
- ③会員用に、協会事務局からの一般事務連絡のほか、関係省庁からの通達・連絡事項、関係法令などの解説も掲載したことなどが挙げられます。

JAF AとICAJの情報交換、共同研究

JAF Aと国際航空貨物販売協議会（ICAJ）は、国際航空貨物輸送における共通の課題に関しフリーに話し合うため、1998年（平10）3月の第一回会議を皮切りに情報交換会を発足させました。この情報交換会は、各部会に跨る案件が多いことから、JAF Aとしては総合部会を窓口として対応することとなり、CARGO2000、CCS、モントリオール第4議定書（MP4）、バーコードラベル等双方に関係する幅広い問題について意見交換を行ってきています。

1999年（平11）9月の意見交換会では、航空貨物業界に共通する実務上の問題として、「脆弱な梱包」と「危険物取扱」が取り上げられ、同年11月に、これらの喫緊の課題に取り組むため「共同研究会」を設置し（2000年（平12）10月より各々の専門部会設置）、協力して改善に取り組むこととなりました。

具体的活動として、

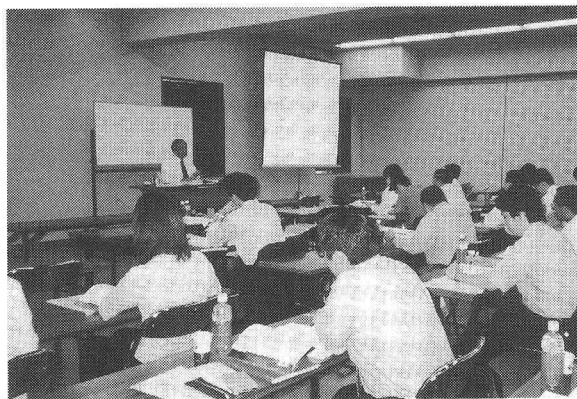
- ①2000年（平12）6月、脆弱な梱包及び危険物取扱改善の手引きとして「航空貨物の梱包についての御願い—適切な梱包をご理解頂くために—」と「航空貨物としての危険物輸送について—安全な輸送のために—」の二つのパンフレットを作成し、JAF A/ICAJ双方の会員及びJAF A会員を通じて荷主顧客へ配布しました。
- ②「脆弱梱包改善」、「危険物取扱改善」両専門部

会では、数回にわたり、JAF A会員事業所及び主要空港における「梱包」、「危険物取扱」のモニターを、全国レベルで実施して実態を把握するとともに、モニター結果の集計・分析結果をJAF A会員にフィードバックし、改善活動を継続しています。

- ③「危険物取扱改善」専門部会では、荷主顧客を対象として、危険物輸送における荷主責任を理解していただくことを主目的とした「基礎講習会」、日常業務において危険物取扱に対する知識向上を図るための「実務講習会」を東京、大阪、名古屋で開催し、荷主への啓蒙活動を継続しています。
- ④「脆弱梱包改善」専門部会では、2001年（平13）8月、梱包に関するパンフレットを更に分かり易くするための改正を行い、JAF A/ICAJ双方の会員及び顧客荷主へ配布するとともに、ICAJ会員航空会社が、空港現場へ視察に訪れる顧客荷主を対象に、貨物の積付け・搭載の手



「航空貨物の適切な梱包」と「航空危険物輸送」のパンフレット



航空危険物取扱実務講習会（大阪開催）

順に加え、貨物のダメージ防止や輸送中の荷崩れ防止のための適切な梱包について、説明する等の活動を継続することになっています。

ICAJ—Interline Cargo Sales Association of Japan

JAJAとICAJの賀詞交歓会

総合部会の活動方針の1つである「関係業界団体との交流促進」の一環として、1997年（平9）1月、JAJA会員各社の営業担当部門と航空会社との営業担当部門の第1回「賀詞交歓会」がホテルニューオータニで開催され、約350名が参加しました。

第1回目が大変好評であったことから、以後賀詞交歓会は恒例となり、第2回からは、会場がロイヤルパークホテルに変更されましたが、JAJA

とICAJの会員各社のトップ、営業関係者、プレス関係者等毎年約400名が参加し、新春のお互いの挨拶のみならず、参加者全員の交流などの場として、お互いに有意義な会として定着しています。



JAJA—ICAJ 第4回新年賀詞交歓会

総勢404名

恒例となっている国際航空貨物運送協会（JAJA）とインターライン・カーゴセールス・アソシエーション・オブ・ジャパン（ICAJ）共催の第4回賀詞交歓会が平成12年1月13日（木）正午から、東京都中央区日本橋にあるロイヤルパークホテルで開催され、JAJA会員219名、ICAJ会員157名、業界関係者6名、政界関係者は22名の総勢404名

が出席しました。
JAJAの副会長・岡田孝一氏の挨拶、ICAJの吉野昌会長・岡田孝一の乾杯音頭の後、約2時間にわたって和やかな雰囲気の中で行われました。
また、大阪および名古屋地区においてもそれぞれ1月7日（金）に賀詞交歓会が開催されました。



表彰・叙勲

空の日と大臣表彰

我が国の航空活動は、1910年（明43）に東京代々木練兵場において徳川・日野両大尉が初飛行に成功したことに始まります。

それから30年目に当る1940年（昭15）に航空思想の普及を図るため、9月20日を「航空日」とすることが定められました。

戦後の航空活動禁止時代を経て、1952年（昭27）に我が国の航空活動は再開され、1992年（平4）には再開40周年を迎えました。

これを機会に「航空日」を「空の日」と呼び改め、併せて「空の旬間」を設け、全国各地の空港等で、空に親しんでもらうための各種行事が行われています。

また、空の日には、航空事業に功績のあった人々が、運輸大臣から表彰され、これまで、JAF関係者としては、次の方々がその栄に浴しました。

1992年（平4）

鈴木 健吾 元副会長

〈元（株）東京エアーカーゴ・コンソリデーターズ代表取締役社長〉

1993年（平5）

木村 紀明 元理事

〈元川崎航空サービス（株）代表取締役会長〉

1994年（平6）

松島 芳郎 元理事

〈元エアポーンエクスプレス（株）代表取締役社長〉

1995年（平7）

三上 一夫 元副会長

〈元阪急国内空輸（株）代表取締役社長〉

1996年（平8）

白石 昭 元副会長

〈元郵船航空サービス（株）代表取締役社長〉

1999年（平11）

後藤 隆 元会長

〈元日本通運（株）代表取締役副社長〉

2000年（平12）

塚田 時胖 前会長

〈前日本通運（株）代表取締役副社長〉

叙勲

1993年（平10）秋の叙勲で、協会関係者として、次の方が叙勲されました。

勲3等瑞宝章

細川 清澄 元JAF会長

〈元日本通運（株）代表取締役副社長〉

航空貨物業界の発展に寄与した功績

黄綬褒章

野上 義夫 JAF副会長

〈西日本鉄道（株）専務取締役〉

東京通関業会副会長として、業界活動を通じて社会に貢献した功績

地方部会の活動

地方部会の活動

JAF Aの地方部会には、北海道、仙台、新東京国際空港、横浜、名古屋、大阪、京都、神戸、広島、九州の10国際地方部会と、北海道、仙台、新潟、名古屋、大阪、広島、四国、九州、沖縄の9国内地方部会があります。

各地方部会は、本部で決めた教育研修計画や全国的キャンペーン、各種推進運動等を地方の立場でそれぞれ実施するとともに、地方空港の貨物施設の整備や運用への取組、貨物取扱方法など地方独自の問題について、空港整備主体、航空会社その他の関係機関と折衝したり、地方部会会員各社の意見を関係先に具申、要望するのが主な活動となっています。

1994年（平6）から、年1回地方部会事務局会議が本部で開催され、各地の活動状況が報告され、地方同士お互いの問題点の解決方策の模索をしたり、また、本部からは協会全体の動きについて説明を行い、相互の連絡を緊密に保っています。また、主要空港に係る地方部会の活動は、次の通りです。

1. 新東京国際空港（成田）

成田空港における輸入貨物の円滑な物流を確保するための方策については、成田空港通関貨物急増対策協議会で検討してきましたが（前述 成田・原木の仕分基準の項を参照）、仕分基準解消後は、当初の輸入貨物のみならず輸出貨物に関しても、1999年（平11）より、成田通関シフトが顕著になってきたため、輸出入貨物の諸問題等について、総合的な検討を行う必要が生じてきました。

この見地から、成田貨物地区のより効率的な運用を図るため、直面する諸問題の検討及び中長期的な視野に立脚した対策をも協議・検討することを目的として、上記協議会は発展的に解散され、2001年（平13）2月に、新たに成田空港貨物対策協議会（通称「成貨協」）を設立し、新東京国際空港国際地方部会（通称 成田地方部会）部会長がその会長に選出されました。（構成員は、JAF A成田地方部会、成田通関協議会、上屋会社3社、CTOC、成田保税会 オブザーバーとして東京税関、新東京国際空港公団）

成貨協の中に、輸出・輸入両対策委員会を設置



社会悪防止キャンペーン（名古屋）



混雑する成田空港貨物地区

し、貨物増加に対する貨物施設の狭隘化、空港公団による貨物施設整備計画などに関して、現業に密着した見地から討議・検討を行い、2001年（平13）8月に「成田空港の航空貨物に関する問題点等の中間取りまとめ」を公表しました。また、これに基づき、関係機関、関係業界等に対応策検討の協力要請文書を提出しました。

2. 関西国際空港

1994年（平6）に関西国際空港が開港してから7年が経過し、その間、輸出入貨物とも順調に伸長してきました。関空貨物地区の運用に係る諸問題、現状の評価及び中長期的な運用について討議検討する場として、「KIX航空貨物連絡会」（構成員は、JAFA大阪国際地方部会、AOC/CSC、関空保税会、関空通関協議会、関西空港（株）、オブザーバー 大阪税関）が2000年（平12）8月に設立され、意見交換を行い運用の改善を図られています。

更に、最近の国内外の新たな空港整備に直面し、関西空港を競争力のある国際ハブ空港として発展させているため、関空の利便性向上への方策並びに現状の改善点を討議する場として、「関西国際空港利用促進懇談会」（構成員は、JAFA大阪国際地方部会、航空会社、関西経済連合会、関西国際空港（株）、大阪商工会議所等）が設立され、



関西国際空港

第1回会議が2001年（平13）に開催されました。

3. 中部国際空港

名古屋国際地方部会は、中部国際空港の開港後の航空物流対策に関する研究及び対外折衝を主とする活動を続けました。同空港の建設は、平成8年の第7次空港五箇年整備計画の閣議決定以降本格化し、これに呼応して、中部国際空港（株）、愛知県、経済団体等による各種の調査・研究活動が活発化しましたが、地方部会からは、中部国際空港貨物ターミナル地区検討委員会（平成10年12月～11年6月）、エアロ・ロジステイクス研究会（同10年6月～11年9月）等に代表者が参画し積極的な提言等を行いました。

また、中部国際空港（株）は2001年（平13）9月に「貨物ターミナル地区基本計画」の策定作業（策定期限：平成13年度末）に着手し、現在、地方部会代表者を含む検討会を設置し鋭意検討を行っています。

なお、2001年（平13）4月には、（財）中部空港調査会主催の「21世紀の中部圏における航空物流のあり方を考える」と題する航空物流シンポジウムが開催され、地方部会長がパネリストとして参画しました。



JAFANA設立前

JAFANA年表

各協会の動き			業界等の動き	
年	月日		月日	
1953 (S28)			1.2	IATA代理店契約の統一化
1955 (S30)	6.1	国内航空混載サービス開始		
1958 (S33)	2.1 12.20	ニューヨーク向け混載サービス開始 欧州向け混載サービス開始		
1960 (S35)			6.1	航空法改正（利用航空運送事業免許制）
1961 (S36)	8.16 12.4	日本IATA代理店協会が日本IATA旅客代理店協会と日本IATA貨物代理店協会の2つに分離、新発足 航空貨物混載業者として、国際線8社に免許		
1962 (S37)	6.21 9.18	国際利用航空運送事業者懇談会（ICC）発足 航空貨物混載業者として、国内線10社に免許		
1963 (S38)	1.17 7.1	日本国際利用航空運送事業者協会（IACA）設立 日本国内利用航空運送事業者協会（利航協）設立	10.9	国際空港上屋株式会社（IACT、当時の社名藤井空港サービス株式会社）設立
1965 (S40)			4.26	東京税関各方面上屋通関を品川本関に集約
1966 (S41)			7.5 7.30	新東京国際空港の位置、成田三里塚に決定 新東京国際空港公団発足
1967 (S42)			9.1	通関業法施行
1968 (S43)	2.1	日本IATA貨物代理店協会とIACAが合併し、日本国際航空貨物輸送業者協会（IAFA）設立	11.20	新空港貨物通関研究会発足
1969 (S44)			10.-	日本発着貨物にBUC（Bulk Unitization Charge）制度導入

各協会の動き			業界等の動き	
年	月日		月日	
1970 (S45)			9.-	IATA、レディフォーキャレッジ制度導入
1971 (S46)	4.19	IAFA、FIATAの正会員になる	8.- 10.1	日本円、変動相場制に移行 航空貨物地上運送料金認可制になる
1972 (S47)	5.1	貨物取扱料金項目の体系呼称の統一化	3.15 5.15	東京エアーカーゴ・シティ・ターミナル(株) (TACT) 設立 沖縄復帰
1973 (S48)			1.1 11.10	IATA登録コンテナの規格統一 羽田輸入貨物急増、大混乱 TACTへの輸入貨物搬入開始
1974 (S49)	6.15	IAFA新入社員講習会開催 (第1回130名)	2.1 4.1 5.- 12.-	国際貨物運賃決済にCBS (Cargo Billing System) 導入 東京税関、原木 (TACT) に東京航空 貨物出張所開設、輸入通関業務開始 日本荷主協会発足 日本発着貨物にカレンシー・サーチャ ージ導入
1975 (S50)			5.20 12.1	国際航空運送秩序確立委員会設置 (重量チェック始まる) 大阪エアーカーゴ・ターミナル(株) (OACT) 設立
1976 (S51)	10.-	国内航空貨物関連事業者協議会 (航貨協) 設立	4.-	NACCS開発推進協議会開催 (第1回)
1977 (S52)			7.1 10.1	「航空運送貨物の税関手続の特例に関 する法律」(特例法) 施行 航空貨物通関情報処理センター設立 (NACCS)
1978 (S53)			3.17	成田・原木の仕分基準の設定

		各協会の動き	業界等の動き	
年	月日		月日	
			4.-	IATA AWBプレパレーション・チャージ実施
			5.20	新東京国際空港開港
			5.21	東京航空貨物出張所にて輸出通関業務開始
			8.1	Air-NACCS原木、成田で輸入業務システム稼働
			10.-	神戸航空貨物ターミナルサービス(株)設立
1979 (S54)	10.20	IATA/FIATA 第1回ディプロマ試験実施	11.-	CBSからCASS (Cargo Accounting Settlement System) に移行
1980 (S55)			1.21	カレンシー・サーチャージ廃止
			1.21	通関業務料金に少額貨物簡易通関扱料金を新たに導入
			2.27	航空貨物手続簡易化連絡協議会発足
1981 (S56)			4.27	NACCS輸出航空貨物電算化研究会発足
			6.-	国内利用航空運送約款改定(振替輸送認められる)
1982 (S57)			1.-	NACCS輸出システム開発推進協議会発足
	7.26	国際混載貨物着払運賃取扱料設定		
1983 (S58)	10.8	IATA/FIATA貨物専門教育(基礎認定試験)開始	10.1	IATA航空会社ユニバーサルAWB使用開始
	11.9	IAFA、SPS特別委員会設置		
1984 (S59)	4.14	ディプロマ試験(上級コース)開始	5.8	IATA、BUCを廃止しUIP (Unit Incentive Plan) 導入を決議
			9.15	IATA通貨規則変更(現地通貨建)
			10.1	国際商工会議所信用状統一規則改訂の発効
	10.14	FIATA世界大会、東京で開催(IAFAホスト役)	10.1	関西国際空港(株)設立

各協会の動き			業界等の動き	
年	月日		月日	
	10.20	ディプロマ試験（危険物コース）開始	11.25	アジア・太平洋地域航空貨物協会連合会（FAPPA）設立準備会議（ソウル）
1985 (S60)	5.31	AWB作成手数料HAWBへの適用開始	1.28	NACCS輸出業務システム稼動 （原木、成田、伊丹等）
			3.-	FAPAA設立（香港）
			10.7	FIATA設立60周年記念世界大会 （ウィーン）
			11.9	FAPAA第1回総会（シンガポール） （JAFA会長、FAPAA会長に就任）
1986 (S61)	4.14	IAFA、フォワーダー・チャーター特別 委員会設置	7.15	札幌国際エアーカーゴ・ターミナル(株) （SIACT）設立
	8.27	日本国際宅配便協会（IAA）設立	10.24	運輸省、コ・ローディング認可方針決定
1987 (S62)	12.24	IAFA、FIATA FBLを印刷開始し、会員 に頒布		
1988 (S63)			4.1	太平洋線BUC廃止、UDC導入
			5.26	「新東京国際空港航空貨物研究会」発足 （成田・原木狭隘化対策）
			9.22	物流業界規制緩和に関する運輸省基本 方針発表
1989 (H 1)			3.1	関西航空貨物ターミナル(株)（KACTAS） 設立
			4.1	消費税導入
			4.21	横浜航空貨物ターミナル(株)（YAT）設立
			6.1	福岡エアーカーゴ・ターミナル(株) 設立
			6.13	宇都宮国際貨物ターミナル(株)（UICT） 設立
1990 (H 2)	3.5	IAFA事務所小舟町伊場仙ビルより新川 STビルに移転		

各協会の動き			業界等の動き	
年	月日		月日	
	8.22	IAFA、利航協、IAAの合併による社団法人化推進方針決定	5.-	航空貨物共同上屋連絡協議会発足
	10.23	ディプロマ試験（基礎コース）教育実行委員会で採点実施	12.1	物流2法（貨物運送取扱事業法、貨物自動車運送事業法）施行
			12.1	標準国際利用航空運送約款が官報に告示される
1991 (H 3)	2.25	IAFA解散総会	1.11	日本ユニバーサル航空(株)(JUST)設立
	2.27	利航協解散総会		
	3.11	IAA解散総会		
	3.27	(社) 航空貨物運送協会設立発起人会		

JAFA設立後

JAFAの動き			業界等の動き	
年	月日		月日	
1991 (H 3)	4.1	航空貨物運送協会設立総会 (113社加盟)	4.1	輸入スモール・パッケージの成田通関 開始
			4.1	貨物搬入前の予備申告制度の導入
			4.12	第2種利用航空運送事業（利用の利用） 許可第1号
			5.-	NACCS航空システム更改推進協議会 発足
	6.1	（社団法人）航空貨物運送協会 設立許可		
	6.12	社団法人設立披露パーティ （日本海運倶楽部）		
	6.26	物流団体連合会（物流連）に加盟		
	7.-	機関紙「JAFAニュース」創刊		
			9.-	物流団体連合会、社団法人化
			10.-	JUST羽田－札幌線貨物便就航
1992 (H 4)			10.4	FIATA世界大会（シンガポール） （JAFA会長、FIATA副会長に就任）
			12.-	運輸省、業界初の国内航空宅配便事業 を認可
	3.-	国際混載運賃に幅運賃制度導入	2.-	IATA、日本発に幅運賃（ゾーン運賃） 制度導入を決定
	4.18	JAFA事務所STビルより日本橋大伝馬 町ポプラビルへ移転	4.28	神戸航空貨物ターミナル(株) (KACT) 設立
	5.-	航空保安対策マニュアル作成		
	5.11	国際新入社員教育（第1回）実施	5.7	つくば国際貨物ターミナル(株) (TICT) 設立
	5.18	政策委員会を新設		
	5.22	航空貨物共同配送(株)設立		
	5.25	平成4年度通常総会（九段会館）		
	6.10	JAFA/大蔵省関税局間で「麻薬密輸防 止に係る覚書」交換		
	9.-	国内航空貨物基礎講習会（第1回）実施	9.1	YAT山下埠頭ターミナルビル竣工
			9.20	空の日（民間航空再開40周年）
			9.-	JUST羽田－札幌線貨物便運休決定

J A F A の 動 き			業 界 等 の 動 き	
年	月日		月日	
1993 (H 5)	1.-	標準国内航空宅配便約款設定		
	1.21	JAF A/業界紙記者懇談会(第1回)開催		
	1.27	国際航空貨物取扱士第1回認定書授与式(東京)(大阪1/29、名古屋2/2)		
	2.8	正副会長、地方部会長会議(第1回)	2.1	Air-NACCS更改
			2.-	りんくう国際物流(株)設立
	3.16	仕分基準対策委員会発足	4.1	信用状統一規則(UCP500)実施
			4.14	仙台エアーカーゴ・ターミナル(株)(SACT)設立
	5.1	国際航空混載貨物幅運賃発効		
	6.1	通関士国家試験講習会(第1回)実施		
	6.17	平成5年度通常総会(ロイヤルパークホテル)	7.20	南港航空貨物ターミナル(株)(NACT)設立
			9.1	輸出スモール・パッケージの成田通関開始
			9.25	FIATA世界大会(モントリオール)FIATA Diploma of Competence授与(日本から51名)
			9.27	広島新空港開港
			9.27	羽田空港新カーゴ上屋供用開始
	10.5	広島国際地方部会発足		
1994 (H 6)	2.24	地方部会事務局長会議(第1回)開催	3.10	北陸国際航空貨物ターミナル(株)設立
	6.9	平成6年度通常総会		
	8.23	ISO9000シリーズに関する説明会開催	9.4	関西国際空港開港
1995 (H 7)			1.17	阪神・淡路大地震発生
			2.28	成田空港貨物協議会(第1回)開催
			3.31	「規制緩和推進計画(3ヶ年計画)」閣議決定
			4.1	「おまかせ宅配便」制度創設

JAFAの動き			業界等の動き	
年	月日		月日	
	5.31	上海国際貨運代理店業務視察団受入れ		
	6.8	平成7年度通常総会	6.2	混載貨物取扱上の保安対策（IATA Reso.833a）発効
	7.18	阪神・淡路大震災に係る救援物資輸送協力に対し運輸大臣表彰		
	9.11	防災危機管理特別委員会設置	10.11	成田空港貨物協議会「仕分基準解消後の対応策」を承認
	11.21	カナダ、ウインポート・ロジスティックス社代表団受入れ	11.10	APEC大阪会議「税関・国際経済シンポジウム」にJAFA会長
	11.22	IATA、JAFA Training Centerを承認		パネリストとして参加
1996 (H 8)	3.11	「防災危機管理対策骨子」（震災編）作成	3.-	JUST休眠化決定
	6.1	国内利用航空運送事業者、幅運賃設定	3.31	成田・原木の仕分基準解消
	6.3	平成8年度通常総会	4.1	成田第4カーゴターミナル供用開始
	7.2	上海国際貨運代理店協会視察団との情報交換会	4.1	成田空港通関貨物急増対策協議会発足
	9.2	JAFA、東京商工会議所入会	4.25	Air-NACCS航空貨物の到着即時輸入通関の実施
	11.1 ～30	国内航空混載貨物の無申告危険物根絶キャンペーン	6.19	原木ターミナル共同防災管理協議会発足
	11.11	ニュートラルAWB導入対策委員会設置	9.11	IATAカーゴ・パートナーシップ・シンポジウム（パリ）、Cargo 2000 設立
	11.13	天津市国際貨運代理店協会視察団との情報交換会	11.1	輸入マニフェスト通関トライアル実施
1997 (H 9)	1.14	JAFA/ICAJ 賀詞交換会開催（第1回）		
	1.27	国内航空コンテナ（ULD）在庫調査実施（第1回）		
	4.-	国内貨物「危険物取扱注意喚起強化月間」実施		

JAFAの動き			業界等の動き	
年	月日		月日	
	6.5	平成9年度通常総会	6.4	「総合物流施策大綱」閣議決定 (航空利用運送業に係る貨物運送取扱 事業法の運用弾力化)
			7.1	バーコード印字と貨物ラベルのニュー トラル化開始
			9.1	Cargo 2000 JAPAN発足
			9.1	航空会社ニュートラルAWB導入
			10.15	輸出少額貨物のマニフェスト通関トラ イアルの実施
			11.26	21世紀の航空貨物研究会(エア・ フレイト21)(第1回)
	11.28	JAFA、東京税関長より感謝状授与 (第125回税関記念日)		
1998 (H10)	3.20	JAFA/ICAJ情報交換会開催(第1回)	3.10	羽田新国際貨物ターミナル竣工
	4.1	JAFAニュートラルAWB導入	5.1	中部国際空港(株)発足
	6.9	平成10年度通常総会	5.21	21世紀の航空貨物研究会、中間報告書 発表
	11.3	秋の叙勲(協会関係者受賞)	9.-	岡山空港貨物ターミナル竣工
	11.20	空港外施設対策委員会設置		
	12.-	国際宅配便の共同シャトル便運行 開始		
1999 (H11)	1.11	CCS 整備対策委員会設置		
	3.10	海外危機管理規程作成	5.10	太田国際貨物ターミナル(株)(OICT) 設立
	4.1	JAFAホームページ開設	5.20	福岡空港西側貨物ターミナル竣工
	6.11	平成11年度通常総会	7.1	カーゴ・コミュニティ・システム・ ジャパン(株)(CCSJ)設立
			9.-	Cargo 2000全体会議開催(パリ)
	11.1	通関部会設置		

JAFAの動き			業界等の動き	
年	月日		月日	
	11.11	「脆弱な梱包」及び「危険物取扱」改善に関するJAFA/ICAJ共同研究会発足		
2000 (H12)	2.8 ～3.31	社会悪（麻薬、銃砲等の密輸）防止キャンペーン（第1回）実施		
	2.-	会員対象「国内航空危険物取扱講習会」開催		
	2.-	MAWB/HAWBを一体化したバーコードラベル標準化ルール策定		
	3.17	国庫補助を受けてCCS整備	3.-	有珠山噴火
	5.18	JAFA/ICAJ共同研究会主催、顧客荷主対象「国際航空危険物基礎講習会」開催（東京5/18、大阪6/6、名古屋11/30）	5.26	MP4 国会で批准
	6.1 ～30	「ガンバル、フンバル北海道」支援キャンペーン実施	6.2	国際航空貨物協議会発足（第1回会議開催）
	6.14	平成12年度通常総会	8.-	KIX航空貨物連絡会発足
			9.18	MP4日本で発効
			10.16	「ITと国際物流に関する懇談会」開催
2001 (H13)			2.14	成田空港通関貨物急増対策協議会が成田空港貨物対策協議会（成貨協）に改組
	3.1	MP4発効に伴う「標準国際利用航空運送約款」の改定	3.1	関税法改正による簡易申告制度導入
			5.16	燃油サーチャージ導入
			5.21	国際航空貨物協議会、「成田空港における航空貨物の円滑な取扱に関する方策について」をとりまとめ、公表
	6.13	平成13年度通常総会 創立10周年記念講演会・懇談会開催	6.20	「ITと国際物流に関する懇談会」報告書とりまとめ、公表
	9.11	MP4発効に伴う「国際宅配便モデル運送約款」の改訂	8.-	成貨協「成田空港の航空貨物に関する問題点等の中間とりまとめ」公表
	10.1	ホームページ改訂	9.30	Air-NACCS更改
	11.19	空港施設問題対策委員会設置		

参考資料

会員一覧

2001年（平13）11月19日現在

正 会 員 121社 （国際部会79社 国内部会41社 国際宅配便部会23社）

会 員 名	国際	国内	宅配
アイシーエクスプレス(株)			○
愛知海運(株)	○		
アイ・ロジスティクス(株)	○		
旭川通運(株)		○	
伊藤勝(株)		○	
伊勢湾海運(株)	○		
イージーエルジャパン(株)	○		
インターナショナルエクスプレス(株)	○	○	
エアポーンエクスプレス(株)	○		○
(株)エアロ航空	○		
(株)エクスペダイターズジャパン	○		
エクセル・ジャパン(株)	○		
NECロジスティクス(株)	○		
エフ アンド エイチ エアエクスプレス(株)		○	
エメリーワールドワイドジャパン(株)	○		○
エモ・トランス・ジャパン(株)	○		
岡山県貨物運送(株)		○	
岡山通運(株)		○	
沖縄日通エアカーゴサービス(株)		○	
沖縄空輸		○	
(資)沖縄通関社		○	
海外新聞普及(株)			○
鹿児島海陸運送(株)		○	
上組航空サービス(株)	○		
川崎航空サービス(株)	○		
九州航空(株)		○	

会 員 名	国際	国内	宅配
九州産交運輸(株)		○	
キューネ・アンド・ナーゲル(株)	○		
(株)近鉄エクスプレス	○	○	○
ケイヒン航空(株)	○		○
(株)KSAインターナショナル	○		
(株)合通		○	
鴻池運輸(株)	○		
国際空輸(株)		○	
国際倉庫(株)	○		
札幌通運(株)		○	
相模運輸倉庫(株)	○		
佐川航空(株)		○	
佐川通関(株)	○		
山九(株)	○		
(株)ジェイティーピーカーゴ	○		
(株)ジェイ・エヌ・イー			○
ジオロジスティックス(株)	○		
澁澤倉庫(株)	○		
ジャスフォワードディングジャパン(株)	○		
(株)ジャパンシェンカー	○		○
商船三井ロジスティクス(株)	○		
スズヨフリッツロジスティックサービス(株)	○		
(株)住友倉庫	○		
スミトランス・ジャパン(株)	○		
西濃運輸(株)	○	○	○
西武運輸(株)	○	○	
仙台運送(株)		○	
(株)セントラルエクスプレス	○		
ソニーロジスティックス(株)	○		
(株)泰運商会	○		
第一貨物(株)		○	
大栄空輸(株)		○	

会 員 名	国際	国内	宅配
(株)辰巳商会	○		
ダンザス(株)	○		
中越運送(株)		○	
ティ エヌ ティエクスプレス(株)			○
ディー・エイチ・エルジャパン(株)	○		○
東急エアカーゴ(株)	○		○
東京エアーサービス(株)	○		
東京航空貨物(株)	○		
トナミ運輸(株)		○	
東陽倉庫(株)	○		
(株)東洋トランス	○		
内外日東(株)	○		
名瀬港運(株)		○	
(株)南海国際旅行	○		
新潟運輸(株)		○	
西日本鉄道(株)	○		○
西鉄運輸(株)		○	
日商岩井ロジスティクス(株)	○		
(株)日新	○		○
日本アイ・ピー・エムロジスティクス(株)	○		
日本空輸(株)		○	
日本クーリエサービス(株)			○
日本通運(株)	○	○	○
日本トランスシティ(株)	○		
ネットインターナショナル(株)	○		
ボックス グローバルジャパン(株)	○		○
初村第一倉庫(株)		○	
(株)阪急カーゴサービス		○	
(株)阪急交通社	○		○
阪神エアカーゴ(株)	○		
(株)バンテック	○		
(株)日立物流	○		

会 員 名	国際	国内	宅配
広島運輸(株)		○	
フェデラルエクスプレス ジャパン(株)			○
福山通運(株)	○		○
富士ゼロックス流通(株)	○		
(株)フジトランスコーポレーション	○		
芙蓉エアカーゴ(株)	○		
(株)プロコエアサービス			○
(株)ペガサスパーセルサービス			○
(株)ホンダエクスプレス	○		
松下物流(株)	○		
(株)丸運		○	
丸運国際フレート(株)	○		
丸全エーイーアイ(株)	○		
丸全昭和運輸(株)		○	
丸紅物流(株)	○		
三井倉庫(株)	○		
三菱電機ロジスティクス(株)	○		
三ツ輪運輸(株)		○	
宮崎中央運輸(株)		○	
名港海運(株)	○		
名鉄観光サービス(株)	○		
名鉄ゴールデン航空(株)	○	○	
(株)ヤマタネ	○		
ヤマト運輸(株)		○	
ヤマト・ユーピーエス・インターナショナル・エアーカーゴ(株)	○		
郵船航空サービス(株)	○	○	○
ユーフレイトジャパン(株)	○		
ユナイテッド航空貨物(株)	○		
ユニトランス(株)	○		
(資)琉球通運航空		○	
(株)ワールド クウリヤー			○

(準会員) 27社	(賛助会員) 25社
伊予鉄道(株)	エアーニッポン(株)
エムオーエアロジスティックス(株)	(学)森谷学園トラベルジャーナル旅行専門学校
北見通運(株)	関西航空貨物ターミナルサービス(株)
(株)近通	キャセイパシフィック航空会社
西肥名鉄運輸(株)	国際空港上屋(株)
島鉄観光(株)	全日本空輸(株)
センコー(株)	つくば国際貨物ターミナル(株)
高松商運(株)	東京エアカーゴ・シティ・ターミナル(株)
中国ターミナルサービス(株)	日航関西エアカーゴ・システム(株)
鶴丸ロジックス(株)	日本アジア航空(株)
東京エアカーゴ・シティ・ターミナル(株)	(社)日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会
トランスアトランチックジャパン(株)	日本エアコミューター(株)
永井(株)	(株)日本エアシステム
長崎運送(株)	日本貨物航空(株)
名古屋メッセンジャー(株)	(財)日本関税協会
西日本航空(株)	日本航空(株)
日新エアカーゴ(株)	日本トランスオーシャン航空(株)
(株)日本カーゴエクスプレス	ノースウエスト航空会社
野崎運輸(株)	福岡エアカーゴターミナル(株)
ハブネット(株)	ブリティッシュ・エアウェイズ ピー エル シー
日ノ丸西濃運輸(株)	北陸国際航空貨物ターミナル(株)
平野運送(株)	(株)マウンハーフジャパン
ふじ札幌航空(株)	ユナイテッド航空会社
フライングフィッシュサービス(株)	ユナイテッド・パーセル・サービス・日本支社
(株)プロフィットエアーシステムズ	横浜航空貨物ターミナル(株)
山田海陸航空(株)	
レシャコ ジャパン(株)	

歴代役員

	1991 (平3)	1992 (平4)	1993 (平5)	1994 (平6)	1995 (平7)	1996 (平8)	1997 (平9)	1998 (平10)	1999 (平11)	2000 (平12)	2001 (平13)
会 長		日通 細川 清澄			日通 小西 昌樹			日通 後藤 隆		日通 塚田 時胖	日通 浅田 元紀
副 会 長 総合部会長		TAC 鈴木 健吾				近鉄 雲川 俊夫			郵船 高橋 宏		郵船 田中 道生
副 会 長 国際部会長				郵船 白石 昭					近鉄 雲川 俊夫		近鉄 辻本 博圭
副 会 長 国内部会長		国際空輸 古林 登 (監事へ)			阪急国内 三上 一夫				阪急国内 吉田 克明		阪急カーゴ 今井 迪
副 会 長 国際宅配便部会長			DHL 百瀬 進一					DHL 安藤 光郎			OCS 小栗 敬太郎
副 会 長 通関部会長										西鉄 野上 義夫	
理 事 長			日野西光温					豊島 達			
常 務 理 事				坂本 健二				友利 文男	中山 義隆		三橋 英夫
理 事 エアポーシ					松島 芳郎						村串 和安
理 事 商船三井 (エムオーエア)	大石 舜				時枝 旭				萩原 典		
理 事 OCS			矢野 清			東山 晃之			四十物文夫		(副会長へ)
理 事 川崎		木村 紀明					角谷 勉			森 光雄	
理 事 近鉄		雲川 俊夫		(副会長へ)							
理 事 西濃					田口 義嘉壽						
理 事 西武		永井 博						白井 欣也			
理 事 TNT					渡辺 泰徳						
理 事 東急							高田 治				
理 事 東京航空貨物 (TAC)				鈴木 健吾							

	1991 (平3)	1992 (平4)	1993 (平5)	1994 (平6)	1995 (平7)	1996 (平8)	1997 (平9)	1998 (平10)	1999 (平11)	2000 (平12)	2001 (平13)
理事 西鉄	大屋 麗之介					野上 義夫				(副会長へ)	
理事 日新		筒井 俊治						筒井 博			
理事 日通	渋谷 亀雄		小西 昌樹 (日本クーリエへ)								
理事 日本クーリエ					後藤 隆		塚田 時胖		浅田 元紀		入江 通
理事 阪急	吉田 茂夫		近藤 一郎		森 惣一	吉田 克明		今井 迪		棚橋 克郎	
理事 MSAS	板倉 寿保										
理事 丸全AEI				平野 収三					園田 祚久		
理事 名鉄		片山 桂一						川田 忠			
理事 ヤマト		都築 幹彦				宮内 宏二			有富 慶二		
理事 UAC	大倉 貢	岩見 辰彦	寺田 厚					原 錫次郎			
理事 ベガサス							早馬 敏秀				
理事 阪神エアカーゴ (阪神)								海部 洋三		直井 光	
監事 エメリー	斉藤 豊					飯嶋 昇					
監事 阪急国内		三上 一夫		(副会長へ)							
監事 阪神		鶴飼 寿				海部 洋三		(理事へ)			
監事 国際空輸						古林 登				門脇 辰夫	
監事									山崎 哲男		

受託調査研究事業一覧

1991年（平3）以降、当協会が実施してきた受託調査、研究事業は、次のとおりです。

年 度	受 託 事 業	委 託 団 体
1991（平3）	・ 国際利用運送事業における利用者サービス方策の改善調査	（財）小運送協会
1992（平4）	・ 国際航空貨物需要動向調査 ・ 航空貨物保安管理研修 ・ 効率的航空貨物集配システムの在り方に関する調査（国内）	（財）運輸経済研究センター （財）日本船舶振興会 （社）全日本トラック協会
1993（平5）	・ 航空貨物保安管理研修 ・ 効率的な国際航空貨物集配システムの在り方に関する調査	（財）日本船舶振興会 （社）全日本トラック協会
1994（平6）	・ 研修ビデオの制作（国際航空貨物の流れとフォワーダーの業務） ・ 近畿圏における航空貨物輸送の動向に関する調査（国際）	（財）日本船舶振興会 （社）全日本トラック協会
1995（平7）	・ 研修ビデオの制作（国内航空貨物の流れとフォワーダーの業務） ・ 近畿圏における航空貨物輸送の動向に関する調査 ・ 航空コンテナ（ULD）の効率的運用に関する調査	（財）日本財団 （社）全日本トラック協会 （財）利用運送振興会
1996（平8）	・ 研修ビデオの制作（危険物の取扱） ・ 米国のエア・フレイト・フォワーダー、エア・エクスプレス・オペレーター、インテグレーターの現状 ・ 新東京国際空港に係る仕分基準解消後の航空貨物輸送の実態調査	（財）日本財団 （財）利用運送振興会 （社）全日本トラック協会
1997（平9）	・ 危険物（国内航空貨物）取扱マニュアルの作成 ・ 物流子会社による輸出入航空貨物の集配業務に関する調査（国際） ・ 21世紀の航空貨物（エア・フレイト21）研究（航空会社と航空フォワーダーのパートナーシップの構築） ・ 航空保安対策マニュアルの改訂	（財）日本財団 （社）全日本トラック協会 （財）利用運送振興会 （財）利用運送振興会
1998（平10）	・ 最近の国内航空輸送の変化に対応したトラックによる集配事業等のあり方に関する調査 ・ 航空貨物輸送業（国際、国内）の現況説明のためのホームページの作成	（社）全日本トラック協会 （財）利用運送振興会
1999（平11）	・ 航空貨物輸送における土日祭日のトラックによる共同集配の可能性に関する調査	（社）全日本トラック協会
2000（平12）	・ 航空貨物輸送における危険物の取扱いに関する調査	（社）全日本トラック協会
2001（平13）	・ 各種物流業界におけるIT活用状況についての調査	（社）全日本トラック協会

統計

1. 国際航空輸出直送貨物取扱実績

年 (1月～12月)		一 般				チ ャ ー タ ー				直 送 貨 物 合 計			
		件 数	前年比 (%)	重 量 (トン)	前年比 (%)	件 数	前年比 (%)	重 量 (トン)	前年比 (%)	件数合計	前年比 (%)	重量合計 (トン)	前年比 (%)
1973	昭 48	562,716	-	76,069	-	0	-	0	-	562,716	-	76,069	-
1974	49	580,462	103.2	78,768	103.5	0	-	0	-	580,462	103.2	78,768	103.5
1975	50	613,738	105.7	88,765	112.7	0	-	0	-	613,738	105.7	88,765	112.7
1976	51	686,832	111.9	116,999	131.8	0	-	0	-	686,832	111.9	116,999	131.8
1977	52	730,958	106.4	108,802	93.0	0	-	0	-	730,958	106.4	108,802	93.0
1978	53	752,106	102.9	113,052	103.9	0	-	0	-	752,106	102.9	113,052	103.9
1979	54	796,928	106.0	121,067	107.1	0	-	0	-	796,928	106.0	121,067	107.1
1980	55	886,295	111.2	148,598	122.7	129	-	3,918	-	886,424	111.2	152,516	126.0
1981	56	874,622	98.7	138,789	93.4	107	82.9	3,477	88.7	874,729	98.7	142,266	93.3
1982	57	849,414	97.1	122,786	88.5	100	93.5	2,873	82.6	849,514	97.1	125,659	88.3
1983	58	817,656	96.3	122,159	99.5	93	93.0	3,203	111.5	817,749	96.3	125,362	99.8
1984	59	797,941	97.6	125,170	102.5	48	51.6	2,318	72.4	797,989	97.6	127,488	101.7
1985	60	752,524	94.3	121,115	96.8	41	85.4	3,201	138.1	752,565	94.3	124,316	97.5
1986	61	672,338	89.3	107,704	88.9	53	129.3	2,521	78.8	672,391	89.3	110,225	88.7
1987	62	596,972	88.8	92,326	85.7	38	71.7	1,831	72.6	597,010	88.8	94,157	85.4
1988	63	570,786	95.6	96,010	104.0	11	28.9	746	40.7	570,797	95.6	96,756	102.8
1989	平 元	575,579	100.8	98,706	102.8	0	0.0	0	0.0	575,579	100.8	98,706	102.0
1990	2	599,692	104.2	113,439	114.9	0	-	0	-	599,692	104.2	113,439	114.9
1991	3	588,697	98.2	110,366	97.3	7	-	79	-	588,704	98.2	110,445	97.4
1992	4	568,848	96.6	96,975	87.9	2	28.6	181	229.1	568,850	96.6	97,156	88.0
1993	5	531,376	93.4	82,609	85.2	1	50.0	40	22.1	531,377	93.4	82,649	85.1
1994	6	523,810	98.6	82,979	100.4	0	0.0	0	0.0	523,810	98.6	82,979	100.4
1995	7	526,830	100.6	88,541	106.7	0	-	0	-	526,830	100.6	88,541	106.7
1996	8	526,168	99.9	98,713	111.5	0	-	0	-	526,168	99.9	98,713	111.5
1997	9	529,112	100.6	110,936	112.4	0	-	0	-	529,112	100.6	110,936	112.4
1998	10	465,609	88.0	92,831	83.7	0	-	0	-	465,609	88.0	92,831	83.7
1999	11	460,092	98.8	90,099	97.1	7	-	651	-	460,099	98.8	90,750	97.8
2000	12	428,769	93.2	88,247	97.9	10	142.9	746	114.6	428,779	93.2	88,993	98.1

資料：J A F A

2. 国際航空輸出混載貨物取扱実績 (1)

年 (1月～12月)		T C - 1				T C - 2			
		件 数	前年比 (%)	重 量 (トン)	前年比 (%)	件 数	前年比 (%)	重 量 (トン)	前年比 (%)
1969	昭 44	-	-	8,695	137.5	-	-	1,844	133.6
1970	45	-	-	9,974	114.7	-	-	2,084	113.0
1971	46	-	-	16,296	163.4	-	-	2,590	124.3
1972	47	-	-	16,313	100.1	-	-	3,013	116.3
1973	48	-	-	15,742	96.5	-	-	3,926	130.3
1974	49	-	-	14,796	94.0	-	-	4,833	123.1
1975	50	-	-	17,250	116.6	-	-	5,207	107.7
1976	51	-	-	26,406	153.1	-	-	6,765	129.9
1977	52	247,834	-	26,182	99.2	134,430	-	8,238	121.8
1978	53	248,881	100.4	28,113	107.4	133,573	99.4	9,032	109.6
1979	54	263,510	105.9	31,737	112.9	155,616	116.5	12,868	142.5
1980	55	309,028	117.3	41,723	131.5	195,858	125.9	23,866	185.5
1981	56	350,075	113.3	49,157	117.8	226,126	115.5	26,085	109.3
1982	57	396,614	113.3	54,151	110.2	263,505	116.5	29,696	113.8
1983	58	468,480	118.1	92,358	170.6	307,446	116.7	41,266	139.0
1984	59	554,994	118.5	123,284	133.5	360,240	117.2	52,348	126.9
1985	60	618,693	111.5	120,424	97.7	404,571	112.3	57,948	110.7
1986	61	620,703	100.3	117,682	97.7	450,004	111.2	66,832	115.3
1987	62	651,259	104.9	131,808	112.0	514,238	114.3	87,669	131.2
1988	63	668,903	102.7	139,646	105.9	581,970	113.2	111,220	126.9
1989	平 元	711,363	106.3	155,180	111.1	605,356	104.0	112,342	101.0
1990	2	730,279	102.7	164,952	106.3	664,443	109.8	133,925	119.2
1991	3	729,865	99.9	156,818	95.1	673,322	101.3	132,924	99.3
1992	4	677,162	92.8	136,342	86.9	624,839	92.8	110,951	83.5
1993	5	662,770	97.9	142,568	104.6	589,704	94.4	105,303	94.9
1994	6	681,512	102.8	161,886	113.6	595,131	100.9	117,638	111.7
1995	7	685,754	100.6	178,627	110.3	608,509	102.2	151,422	128.7
1996	8	710,126	103.6	195,953	109.7	626,097	102.9	154,532	102.1
1997	9	924,951	130.3	252,028	128.6	710,593	113.5	216,669	140.2
1998	10	955,002	103.2	265,322	105.3	731,910	103.0	240,496	111.0
1999	11	944,655	98.9	295,680	111.4	732,494	100.1	243,779	101.4
2000	12	1,015,591	107.5	313,960	106.2	751,806	102.6	252,706	103.7

資料：J A F A

2. 国際航空輸出混載貨物取扱実績 (2)

年 (1月～12月)		T C - 3				合 計			
		件 数	前年比 (%)	重 量 (トン)	前年比 (%)	件数合計	前年比 (%)	重量合計 (トン)	前年比 (%)
1969	昭 44	-	-	2,258	133.5	-	-	12,797	136.2
1970	45	-	-	2,579	114.2	-	-	14,637	114.4
1971	46	-	-	3,102	120.3	-	-	21,988	150.2
1972	47	-	-	2,970	95.7	-	-	22,296	101.4
1973	48	-	-	3,823	128.7	-	-	23,491	105.4
1974	49	-	-	4,103	107.3	-	-	23,732	101.0
1975	50	-	-	4,760	116.0	-	-	27,217	114.7
1976	51	-	-	6,852	143.9	-	-	40,023	147.1
1977	52	169,221	-	7,560	110.3	551,485	-	41,980	104.9
1978	53	183,442	108.4	9,912	131.1	565,896	102.6	47,057	112.1
1979	54	209,493	114.2	13,519	136.4	628,619	111.1	58,124	123.5
1980	55	259,831	124.0	19,106	141.3	764,717	121.7	84,695	145.7
1981	56	326,434	125.6	24,702	129.3	902,635	118.0	99,944	118.0
1982	57	387,118	118.6	29,576	119.7	1,047,237	116.0	113,423	113.5
1983	58	492,347	127.2	41,121	139.0	1,268,273	121.1	174,745	154.1
1984	59	580,516	117.9	57,348	139.5	1,495,750	117.9	232,980	133.3
1985	60	649,174	111.8	61,594	107.4	1,672,438	111.8	239,966	103.0
1986	61	712,551	109.8	73,254	118.9	1,783,258	106.6	257,768	107.4
1987	62	824,174	115.7	91,990	125.6	1,989,671	111.6	311,467	120.8
1988	63	978,441	118.7	118,359	128.7	2,229,314	112.0	369,225	118.5
1989	平 元	1,076,488	110.0	137,014	115.8	2,393,207	107.4	404,536	109.6
1990	2	1,257,066	116.8	169,111	123.4	2,651,788	110.8	467,988	115.7
1991	3	1,316,555	104.7	184,779	109.3	2,719,742	102.6	474,521	101.4
1992	4	1,255,806	95.4	166,011	89.8	2,557,807	94.0	413,304	87.1
1993	5	1,320,988	105.2	192,064	115.7	2,573,462	100.6	439,935	106.4
1994	6	1,514,080	114.6	245,361	127.7	2,790,723	108.4	524,885	119.3
1995	7	1,682,247	111.1	306,157	124.8	2,976,510	106.7	636,206	121.2
1996	8	1,812,390	107.7	333,462	108.9	3,148,613	105.8	683,947	107.5
1997	9	2,068,561	114.1	411,563	123.4	3,704,105	117.6	880,260	128.7
1998	10	1,900,094	91.9	360,878	87.7	3,587,006	96.8	866,696	98.5
1999	11	2,198,569	115.7	443,742	123.0	3,875,718	108.0	983,201	113.4
2000	12	2,361,689	107.4	522,531	117.8	4,129,086	106.5	1,089,197	110.8

資料：J A F A

3. 国際航空輸入貨物通関実績

通関場所		暦年 1～12月	1996年	1997年		1998年		1999年		2000年	
			(平 8)	(平 9)	前年比 (%)	(平 1 0)	前年比 (%)	(平 1 1)	前年比 (%)	(平 1 2)	前年比 (%)
東	成田	件数	545,544	707,692	129.7	831,111	117.4	1,010,139	121.5	1,177,440	116.6
		重量(トン)	352,093	387,206	110.0	418,779	108.2	493,390	117.8	575,734	116.7
日	原木	件数	1,212,979	1,045,931	86.2	848,360	81.1	792,095	93.4	748,434	94.5
		重量(トン)	316,064	254,627	80.6	186,453	73.2	180,931	97.0	184,085	101.7
	羽田	件数	39,079	33,296	85.2	28,444	85.4	26,073	91.7	24,733	94.9
		重量(トン)	16,221	14,209	87.6	11,534	81.2	11,654	101.0	11,410	97.9
本	Y A T	件数	15,514	17,474	112.6	15,611	89.3	14,557	93.2	13,266	91.1
		重量(トン)	4,218	4,148	98.3	3,457	83.3	3,488	100.9	3,546	101.7
	T I C T	件数	8,528	15,265	179.0	13,902	91.1	13,532	97.3	17,946	132.6
		重量(トン)	2,423	3,006	124.1	2,669	88.8	2,390	89.5	3,568	149.3
	その他	件数	30,442	22,329	73.3	15,867	71.1	16,504	104.0	16,952	102.7
		重量(トン)	6,661	4,661	70.0	4,709	101.0	5,236	111.2	6,189	118.2
	小計	件数	1,852,086	1,841,987	99.5	1,753,295	95.2	1,872,900	106.8	1,998,771	106.7
		重量(トン)	697,680	667,857	95.7	627,601	94.0	697,089	111.1	784,532	112.5
中 部	名古屋	件数	167,498	157,827	94.2	150,589	95.4	167,151	111.0	184,500	110.4
		重量(トン)	62,393	56,361	90.3	46,888	83.2	58,558	124.9	69,790	119.2
	その他	件数	11,141	13,119	117.8	12,358	94.2	12,545	101.5	12,528	99.9
		重量(トン)	2,559	3,335	130.3	2,931	87.9	3,853	131.5	3,566	92.6
	小計	件数	178,639	170,946	95.7	162,947	95.3	179,696	110.3	197,028	109.6
		重量(トン)	64,952	59,696	91.9	49,819	83.5	62,411	125.3	73,356	117.5
関 西	関西空港	件数	557,388	527,010	94.5	500,079	94.9	556,140	111.2	609,372	109.6
		重量(トン)	211,295	206,021	97.5	198,276	96.2	237,415	119.7	266,526	112.3
	K A C T	件数	47,022	41,733	88.8	35,552	85.2	36,474	102.6	36,519	100.1
		重量(トン)	9,018	8,064	89.4	6,657	82.6	6,902	103.7	7,262	105.2
	その他	件数	5,190	7,060	136.0	9,146	129.5	10,944	119.7	9,358	85.5
		重量(トン)	1,288	2,415	187.5	2,764	114.5	2,294	83.0	2,221	96.8
九 州	福岡	件数	56,762	56,950	100.3	53,727	94.3	60,130	111.9	69,987	116.4
		重量(トン)	25,152	25,023	99.5	21,880	87.4	24,545	112.2	28,529	116.2
	その他	件数	1,787	1,717	96.1	1,689	98.4	1,665	98.6	1,552	93.2
		重量(トン)	704	984	139.8	1,757	178.6	1,814	103.2	2,044	112.7
合 計	小計	件数	58,549	58,667	100.2	55,416	94.5	61,795	111.5	71,539	115.8
		重量(トン)	25,856	26,007	100.6	23,637	90.9	26,359	111.5	30,573	116.0
合 計		件数	2,698,874	2,647,403	98.1	2,516,435	95.1	2,717,949	108.0	2,922,587	107.5
		重量(トン)	1,010,089	970,060	96.0	908,754	93.7	1,032,470	113.6	1,164,470	112.8

注：件数は申告件数

資料：J A F A

4. 国内利用航空運送取扱実績

年度 (4～3月)		件数	前年比 (%)	重量 (トン)	前年比 (%)
1991	平 3	27,146,735	-	541,312	-
1992	平 4	28,885,003	106.4	543,916	100.5
1993	平 5	31,392,110	108.7	550,634	101.2
1994	平 6	33,023,137	105.2	589,820	107.1
1995	平 7	36,599,754	110.8	636,961	108.0
1996	平 8	39,514,454	108.0	678,531	106.5
1997	平 9	43,070,589	109.0	701,076	103.3
1998	平10	43,154,735	100.2	701,633	100.1
1999	平11	45,114,786	104.5	722,045	102.9
2000	平12	46,012,277	102.0	761,443	105.5

資料：J A F A

5. 国内航空宅配便取扱実績

年度 (4～3月)		個数	前年比 (%)
1992	平 4	5,667,035	-
1993	平 5	7,500,356	132.4
1994	平 6	9,669,250	128.9
1995	平 7	12,164,840	125.8
1996	平 8	15,548,689	127.8
1997	平 9	18,790,621	120.9
1998	平10	21,017,679	111.9
1999	平11	25,115,675	119.5
2000	平12	26,917,748	107.2

資料：J A F A

6. 日本出入航空貨物取扱実績

年度 (4月～3月)		輸出重量 (トン)	前年比 (%)	輸入重量 (トン)	前年比 (%)
1979	昭 54	178,264	-	180,628	-
1980	55	212,855	119.4%	177,883	98.5%
1981	56	217,677	102.3%	184,024	103.5%
1982	57	224,290	103.0%	174,313	94.7%
1983	58	292,374	130.4%	200,002	114.7%
1984	59	325,224	111.2%	235,937	118.0%
1985	60	337,324	103.7%	257,321	109.1%
1986	61	332,390	98.5%	347,869	135.2%
1987	62	388,566	116.9%	471,746	135.6%
1988	63	425,595	109.5%	590,553	125.2%
1989	平 元	468,194	110.0%	670,588	113.6%
1990	2	540,478	115.4%	655,215	97.7%
1991	3	513,496	95.0%	662,587	101.1%
1992	4	475,952	92.7%	661,178	99.8%
1993	5	496,973	104.4%	800,282	121.0%
1994	6	613,657	123.5%	987,283	123.4%
1995	7	684,359	111.5%	1,130,601	114.5%
1996	8	774,573	113.2%	1,107,891	98.0%
1997	9	931,502	120.3%	1,105,484	99.8%
1998	10	891,221	95.7%	1,041,878	94.2%
1999	11	1,031,827	115.8%	1,225,234	117.6%
2000	12	1,090,251	105.7%	1,373,860	112.1%

注：継ぎ越し貨物は含まない。

資料：国土交通省航空局航空事業課

7. 国際航空宅配便事業取扱実績

年度 (4～3月)		輸出											
		クーリエ				スモールパッケージ				合計			
		件数 (千件)	前年比 (%)	重量 (トン)	前年比 (%)	件数 (千件)	前年比 (%)	重量 (トン)	前年比 (%)	件数 (千件)	前年比 (%)	重量 (トン)	前年比 (%)
1991	平 3	8,073	-	6,634	-	1,324	-	8,605	-	9,397	-	15,239	-
1992	4	7,000	86.7	6,600	99.5	1,363	102.9	6,698	77.8	8,363	89.0	13,298	87.3
1993	5	6,990	99.9	6,619	100.3	1,367	100.3	7,317	109.2	8,357	99.9	13,936	104.8
1994	6	7,341	105.0	7,077	106.9	1,480	108.3	8,377	114.5	8,821	105.6	15,454	110.9
1995	7	6,926	94.3	7,119	100.6	1,383	93.4	7,853	93.7	8,314	94.3	14,972	96.9
1996	8	8,195	118.3	8,817	123.9	1,518	109.8	10,124	128.9	9,713	116.8	18,941	126.5
1997	9	8,319	101.5	9,091	103.1	1,574	103.7	12,313	121.6	9,893	101.9	21,404	113.0
1998	10	7,516	90.3	7,861	86.5	1,499	95.2	13,218	107.3	9,015	91.1	21,079	98.5
1999	11	5,799	77.2	7,632	97.1	2,881	192.2	12,320	93.2	8,680	96.3	19,952	94.7

年度 (4～3月)		輸入											
		クーリエ				スモールパッケージ				合計			
		件数 (千件)	前年比 (%)	重量 (トン)	前年比 (%)	件数 (千件)	前年比 (%)	重量 (トン)	前年比 (%)	件数 (千件)	前年比 (%)	重量 (トン)	前年比 (%)
1991	平 3	3,996	-	3,488	-	985	-	5,945	-	4,981	-	9,433	-
1992	4	4,219	105.6	3,648	104.6	941	95.5	5,728	96.3	5,160	103.6	9,376	99.4
1993	5	4,714	111.7	4,336	118.9	1,090	115.8	6,668	116.4	5,804	112.5	11,004	117.4
1994	6	5,252	111.4	5,267	121.5	1,504	138.0	11,370	170.5	6,756	116.4	16,637	151.2
1995	7	4,961	94.5	4,598	87.3	2,372	157.7	19,040	167.5	7,333	108.5	23,638	142.1
1996	8	5,781	116.5	4,558	99.1	2,457	103.6	21,262	111.7	8,238	112.3	25,820	109.2
1997	9	5,700	98.6	5,132	112.6	2,724	110.9	24,413	114.8	8,424	102.3	29,545	114.4
1998	10	5,467	95.9	6,640	129.4	3,109	114.1	25,427	104.2	8,576	101.8	32,067	108.5
1999	11	2,193	40.1	3,061	46.1	1,475	47.4	10,770	42.4	3,668	42.8	13,831	43.1

資料：国土交通省総合政策局複合貨物流通課

編 纂 10周年記念誌プロジェクトチーム

チームリーダー	豊島 達	JAFAL理事長
チームメンバー	飯田千秋	商船三井ロジスティックス
	曾根広則	郵船航空サービス
	大門啓員	近鉄エクスプレス
	星加俊史	日本通運
	松本卓也	阪急カーゴサービス
	柏原正道	DHLディー・エイチ・エル・ジャパン
	熊王秀介	エメリーワールドワイドジャパン
	三橋英夫	JAFAL常務理事
	荒巻英夫	同 事務局長
	植村文昭	同 事務局次長
	石田千昭	同 事務局次長

JAFAL 10年のあゆみ

発 行 日 平成13年12月10日
編集 発行 社団法人 航空貨物運送協会
JAPAN AIRCARGO FORWARDERS ASSOCIATION (JAFAL)
〒103-0011 東京都中央区日本橋大伝馬町6番5号
TEL (03)5695-8451 (代表)
FAX (03)5695-8455
<http://www.jafa.or.jp>

印 刷 所 株式会社 オーシャンコマース

