

第4回 航空物流に関する懇談会

日時 平成21年3月17日(火)10:00~12:00

場所 国土交通省 3号館 11階特別会議室

1. 開会

2. 第4回懇談会の進め方について

事務局より資料1を用いて説明

3. 我が国航空物流のグランドデザイン（案）について

事務局より資料2を用いて説明

A委員：国際航空貨物を担当しております航空輸送事業者としてコメントさせていただきます。昨今の経済の大きな落ち込みの背景に、世界をリードする自動車あるいはハイテク産業の消費の落ち込みということがございますが、我が国の航空産業は、欧米に比べ、これらの分野への依存度が高いため、特にアジア太平洋を行き来する航空輸送量がほかの地域に比べて大きく落ち込んでいるという認識をしております。IATAの統計によると、ここ12月、1月の貨物量は世界的に2~3割ほど落ち込んでいるのですが、日本は5割の減少になっており、以上のようなことを非常に痛感しております。一方で、あらためて日本の産業が世界の最先端を行っていたのだということ、また、その産業の高付加価値品を我々が運んでいたのだなということを確認いたしました。

そのような意味では、我々が国際航空貨物事業者として今後生き残っていくためには、我々の一番の強みであるスピードに磨きをかけていくしかないと思っております。

この資料の中にもございますように、我々がフォワードさんあるいは行政の方と今後取り組んでいく中で、スピードの面では輸出入にかかわる諸手続の簡素化、臨時便・不定期便等の手続の簡素化などといったことも、今後進めていきたいですし、行政の方にも進めていただきたいと思います。

また、我々航空会社、フォワーダー業界、荷主の皆様の中でも、まだまだドキュメンテーションが多すぎるというのが現状です。今後、ペーパーレスあるいはペーパーフリーなど、いわゆるe化を進めることはスピードアップにつながる上に、地球環境の観点からも、進めていく必要があると感じております。

さらに、アメリカを中心に世界規模でセキュリティのルールが非常に厳しくなっておりますが、セキュリティのチェックや機器の導入に費用や時間がかかるということになると、航空貨物業界にとっても大きな問題なので、官民合わせてこの点に対する取り組みも強化していく必要があると感じております。

3月の頭にIATAの貨物部会があり、その中で今申し上げたようなセキュリティの問題、e化の問題についてかなり議論がされました。まだ正式に日本ではアナウンスをしておりますが、e化、すなわち旅客で言うところのeチケットで、「Eフレート」と称するものですが、これがシンガポールや韓国などの空港では既に進められております。日本は上から第3番目のグループで、e化が遅れております。この夏にはe化に向けたテストが行われるということになっておりますが、フォワーダーさん、荷主さん、国土交通省、経済産業省、財務省等、多面的な協力を得ながら進めさせていただきたいと思っております。

この資料には、非常にたくさんの取り組む課題を書き添えていただき、私共としてはこれを、Plan・Do・Checkという形でしっかりとフォローし、しっかりと実施していくということが大事であるということについては全く同感です。ただ、当初の我々の共通認識は、日本の国際空港が、仁川やシンガポールなどのアジアのいわゆる拠点空港に後れを取っており、これをどのような形でリカバーしていくのかということであったと思っております。したがって、幾つものワーキンググループがございますが、その中で、空港あるいは我々航空会社、フォワーダーを含めた国際競争力をどういう形で高めていくのかといった点について、メリハリをつけて進めていくことも必要ではないかなという感じがいたします。

座長：現在の経済変化の中で、将来を見据え、本研究会、懇談会の検討課題をあらためて確認していただきました。また、最後に主張されたあたりは非常に重要なことかと思っておりますが、今後いろいろなワーキンググループなど新しい委員会のシステムを活用し、そのあたりを検討していかなければいけないと考えております。

B委員：我々はこの基本骨格の中で最初に言われております「アジアの成長と活力の取り

込み」については、今後アジア・トゥ・アジア、アジア域内の物流の取り込みと
いうことをビジネスとして進めていこうと考えております。その意味では、基本
指針①にこのようなことを入れていただき、さらに中長期目標で、「我が国航空
物流産業の国際競争力の強化」が必要だというようなことを書いていただき、大
変ありがたいと思っております。

この中長期目標①「我が国航空物流産業の国際競争力の強化」という点につ
いて、21 ページに記載されておりますが、まさにその具体化が重要です。例えば、
公租公課を含め、我が国の航空産業を始めとする物流業の競争力を上げ、インセ
ンティブを上げていくことが、結局は我が国の物流産業の振興に寄与するのであ
り、そのような意味では政策目的に合致をするのだろうと思っております。これ
をさらに来年度以降、どういう形で具体化をしていくのかということに対して、
我々も当然参加もさせていただきたいし、期待して見守っていきたいと思ってお
ります。

C委員：今、アジアの成長ということがございましたので、それに引き続いて、一つ申し
述べたいと思います。今回取りまとめていただきました「我が国航空物流のグラ
ンドデザイン」というものは非常によくできていると思いますが、我が国の航空
物流という観点でとらえられているので、今ありましたように、アジアの成長を
いかに日本に取り込んでくるかという方向性から、インフラやシステムの改良と
いったような点が議論されてきたのだと思います。

その点については、ここでしっかりとまとめていただいたのでよろしいと思
いますが、今後どのように対応していくかという意味では、むしろアジアに取りに
いくという考え方が非常に大事ではないかと思っております。日本に限定せず、む
しろアジアを広域的な自分の土俵とできるような枠組みとし、その中で対抗して
いけるようなことを考えていくことが必要なのではないかと。従いまして、ただ単
にアジアの成長を自分のところに取り込むということではなく、アジアの成長に
向かってどのように土台を作っていくかというところをもう少しこれからの議論
の中で考えていただけると、非常にありがたいと思っております。

また、もう1点だけ申し上げますと、中長期目標⑥に「航空貨物輸送機材の高
度化」とあり、いろいろな次世代のコンテナの開発ということが記述されてお
ります。今、実際空港の上屋に行きますと、貨物のハンドリングは、30年、40年前

の扱い方と何ら変わっていないというのが現状です。航空機そのものが高度化し、物流システムが高度化したにもかかわらず、実際のハンドリングは前近代的な形で行われているのです。このあたりの仕組みをもう少し効率化することによって、コスト競争力も出てきますので、このような観点で何かできないのかと感じています。

座長：アジアは、これから日本にとって、経済が回復するプロセスで支えてくれるであろう拠点になると思うので、そのような意味から、アジアに対して積極的に取り組んでいく必要があるかと思います。プロセスについては、お知恵を拝借しながら検討を進めておられると思います。今後ともどうぞよろしくお願ひしたいと思います。

D委員：今回のこのグランドデザインを拝見させていただきましたが、基本骨格として四つの項目が整理されており、その後、相当細部にわたって様々な角度から分析・検討され、アクションプランを取りまとめられたということで、大いに評価しております。

とりわけ私共フォワードナーにとっては、この基本指針②「航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進」については、我々が生き延びていくためにぜひとも実現していただきたい部分なので、この辺を前向きに取り組んでいただきたいと思っております。

また、最後の「おわりに」に示されておりますコメントは、まさしく的を射たコメントであり、今回このような形で航空物流に関する方向性が示されたということは大変よかったのではないかと思っております。

E委員：本日この案を拝見・拝読いたしまして、非常に心強く感じております。既に皆様方がおっしゃられているとおり、私共も日本とアジア地域を分けて考えることは既に難しく、同一の地域として考えるべしという判断に立ち、東京に一極集中させておりました戦略部門を、一昨年来上海へ、今春には香港へ部分的に移管し、次にシンガポールあたりへ移転を考えております。これによって、社内の情報の流れを管理し、その迅速化をはかるとともに、荷主企業をはじめとする地域の航空貨物輸送に対するニーズの把握に努めているところです。

その意味で、日本の空港が、特に北米向けのトランスパシフィックのゲートウェイとして機能していくべきというのが、私共の考えであり、商品の設定に当た

っても、それに沿った商品開発あるいは企画を進めているところです。民間の事業者といたしまして、できることを進めつつ、これまで以上に関係各省庁のご支援・ご指導をいただきながら、一体となって進めていくことが最も重要ではないかと感じております。

欧州向けに関しましても、飛行時間は約 10 時間強ですが、工場から実際に荷受人に至るまで、48 時間ほどは必要です。その意味で、先ほど A 委員がおっしゃいましたとおり、ドキュメンテーションの一層の簡素化が、さらなるスピードアップにつながり、ひいては航空貨物に対する需要を一層喚起することにつながると考えております。このあたりへのご理解と動きを期待させていただきたいと思えます。

座長：アジアを拠点とすべしという意見が非常に強く出されておりましたが、今後、アジアが先進国のレベルに発展するというのは、アジアが持っている確実な目標であり、当然我々の進んできたところをたどってくるのだから、量的にも質的にもどのような発展をしていくかというところが予測しやすいと思えます。

それに対して、アメリカ経済がどのように立ち直ってくるのかというところですが、ただ単に過去のような量的な回復で経済が復興するというわけにはいかないだろうと思います。新しいアメリカ経済の姿というものをある程度見ながら、それに対応する対策が必要になると思われます。恐らくもっとレベルの高いロジスティクスあるいは SCM を求めてくると思うので、そのあたりに乗り遅れない、先取りするような対応策が必要だろうと思います。

そのような意味から、アジアのお話とアメリカのお話の二つの話をされたのだろうと思いますが、アジアも当然ではありますが、アメリカにつきましてはさらなる進展をこの懇談会を通じて突き詰めていく必要があると考えております。

F 委員：昨年 10 月あたりからブレーキを踏み始め、いまだにブレーキがかかったままという状況で、私共もエアの出荷が 5 割、6 割落ちています。ただ、先ほど委員の方々からも出たように、いつまでもこのような状況ではないと思います。ブレーキを踏んだままでは倒れてしまいますので、徐々にブレーキを放していく、緩めていくような方向で動き始めています。それが 100% 戻るかどうかは別にして、5 割、6 割程度は戻ってくるのではないかと期待を持っております。

1 年間続けてきたこのグランドデザインを考える懇談会で出された問題意識、

視座、基本指針をこの期間の中でいかに解決していくかということが重要だと思えますが、皆様が言われているように、やっとスタートラインに立ったということで、荷主の立場としても非常にありがたく思います。この時期に日本の空の様々な部分を是非強くしていただければと期待しますし、我々も努力していきたいと思っております。

座長：ただ今ご指摘がございましたように、当懇談会は、将来航空物流がこのまま力強く伸びていくのではないかとこの時期をとらえて設定されたと思えます。しかしながら、このような状況を経験することになり、最初にも強調いたしましたし、今、F委員もお話しになりましたように、むしろよかったのではないかと感じております。すなわち、従来やってきた流れの中で、思い付くことを行うよりも、むしろ、いろいろな反省を込め、さらに新しい第一歩をどう踏み出すべきか、ということを検討する懇談会という性格がもっとはっきりしたのではないのでしょうか。

恐らくこういう時期に新しい懇談会を設定するというのは非常に難しかったであろうと思うので、そのような意味では、航空局の大英断で、いい時期に設定されたと思えます。その結果、大きな環境変化に対応できるよう、今後どう進むべきか、ということについての産業界のコンセンサスが得られたということは、非常に大きなサポートではないかと思えます。そのような意味で非常に期待をいたしております。

G委員：私は集中契約を担当しており、この1月から各フォワーダーさんと運賃交渉をしましてまいりましたが、フォワーダーさんから、来期は大変競争力のある運賃を出していただき、とても感謝しております。ただ、コスト削減ということで、フォワーダーさんは血のにじむような努力をされておられると思えますし、同じようにエアライン各社、空港会社もコスト削減に努力しておられると思えます。グラウンドデザインを実現していく上で、荷主にとってコスト面でメリットがあればいろいろなことが進んでいくと思うのですが、コスト高になるとよい取り組みがなかなか前に進まないのではないかと思います。従いまして、民間の事業者の自助努力でコストを削減するというのももちろん当然なのですが、例えば空港の離発着料などいろいろな点で国のご支援を頂ける部分もあるのではないかと考えております。

また、関西の荷主という立場で申し上げますと、中長期目標⑨に「関西国際空

港の国際物流ハブ機能の強化」ということを盛り込んでいただき、大変ありがたいと感じております。ただ、現実には非常に荷動きが悪くなっており、関西空港発着の便が減っております。その結果、成田に便が集中し、それによって首都圏の空港が混雑するという影響が出ているのではないかと思います。

したがって、成田・羽田を一体で考えるというところも大事ですが、やはり関西も国際物流のハブにしていくということであれば、成田・中部・関西、この辺を一体で考えていただけると非常にありがたいと思っております。

最後にもう一つ、関西はどうしても荷動きが悪くなると、各社、東京に貨物を持っていけばいいのではないかとということで貨物が関東に流れる傾向にあります。我々も関西空港さんなどと時々意見交換をするのですが、何とかこの関西の地盤沈下を防いでいきたいと考えております。例えば読売ジャイアンツは後楽園をホームグラウンドにしており、阪神タイガースは甲子園をホームグラウンドにしています。航空会社さんも、JALさんは成田、ANAさんは関空というようにすみ分けしていただき、地元がそれを応援するというような形を取るのも面白いのではないかと思います。突拍子もない意見かもしれませんが、本当に国際物流ハブとして育てていこうと思うのであれば、官民一体の取り組みが必要だと思うので、そのためには地元の人たちから「ここを応援したい」と思わせることも非常に大事なのではないかなと感じている次第です。

座長：本拠地を移してほしいというアイデアでした。このようなアイデアが、何十年か先、あるいは何年か先には実現するという可能性もございます。また、将来を展望して、関西もあるのだという存在感を示し、いろいろな航空行政全体の中で、あるべき姿というものをさらに突き詰め、全体の空港の在り方をシステム化するというのを、ぜひ次の段階で検討を進めていただきたいと思います。

H委員：先ほどからお話が出ていますように、航空貨物が大体5割減少というのは、我々も同じような感覚だと思っております。今は生産調整を行っておりますので、なかなか非常に厳しい時代ですが、やはり、売れるもの、新しいものをどんどん開発し、景気が上向くときに備えていきたいと思っております。

我々荷主は、航空輸送は運賃が高いので、海上貨物と違う付加価値の高いものを運んでおります。よって航空輸送には、速くて、利便性がよく、なおかつ航空輸送の割にはコストが安いというようなところを求めています。今回、物流効

率化に向けた施策がたくさん提案されましたので、この辺を一つ一つ実現していただければいいと思います。特にペーパーハンドリング、現場作業については、改善する点はまだまだたくさんありますので、ぜひこれらのことを実現していただき、日本の航空輸送全体の競争力が上がるようにしていただければと思います。

私は、国土交通省の港湾関係の研究会にも参加していますが、コンテナ船についてはどんどん大きくなっており、コンテナ 8000 個積み、1 万個積みなどになってきております。この場合、日本の港に寄るか寄らないかということは大きな問題で、本船が日本に寄らなくなると荷主としても大変困るので、ぜひ本船には寄港してほしいと思っています。一方、飛行機については、少なくとも一機一機の問題であり、それぞれの飛行機が直接空港に来ればいいので、そのような意味では、海上輸送に比べればまだ有利ではないかと思っています。

私共は、首都圏の貨物は首都圏の空港、関西の貨物は関西の空港と、利便性の良い空港から直接、速く、安く出荷したいので、ぜひそのような方向で皆様と協力しながら進めていければと思います。

また、グリーン物流の観点につきましてもいろいろ記載していただきました。排出権取引がどうなるか分かりませんが、今後CO₂の問題というのは避けて通れない問題なので、この分野についても言及していただき、感謝しております。

座長：海の港と空港は少し違うと思いますが、国際物流という点ではやはり両方とも重要でありそのような中で、空港は、国際競争力という面から、他国に比べて遜色のないレベルをぜひ維持していただきたいという趣旨だと思います。海の場合はいろいろな考え方があろうかと思いますが、今おっしゃいましたように、非常に大きな船が入ってくるということになりますと、船自体効率的な運航をしなければいけません。その場合、寄港地を減らし、フィーダーで済ませてしまうというような流れになりつつあります。

そのような中で、日本の企業はアジア等に進出しておりますので、日本発着貨物が少ないということから、将来も大型のコンテナ船が日本に寄ってくれるかどうかというあたりに、非常に大きな危機感を抱いておられるかと思っています。しかし、空港はそこまで行かないだろうというのが今のお話ではございますが、しかし国際競争力という面からは間違いのない行政をお願いしたいと思います。

I 委員：項目が盛りだくさんで、これを実現していくのは大変だと思いますが、先ほどど

なたかがおっしゃったように、今まで航空といえば、いわゆる旅客に焦点が当たっており、貨物は地味な世界でした。我々商社の場合、貨物が中心なのですが、なかなか脚光を浴びていなかった航空物流という分野に、焦点を当てたプランを作っていくということに非常に喜んでおります。

今いろいろな話を聞かせていただいて、三つほど申し上げたいと思います。先ほどE委員がおっしゃっていた、欧米の長距離については、船はどんなに速くても3週間、およそ1カ月かかるという概念があります。これに対して飛行機の場合は、ニューヨーク、ロンドン、パリ、いずれも12時間前後、と勝ち目がないほどに速いのです。したがって、船で間に合わない人は、基本的にはエアしかないということになります。アジアの場合、船で1週間かかる所もあれば、中国、台湾、韓国のように、フェリーを使えば2日かからないところもあります。航空機ですと3時間前後ということになりますが、急ぐ貨物の場合、いわゆる選びようのない地域（欧米）と複数の輸送手段が存在する地域（アジア）があり、それによって総合的な政策が変わってきます。

もう一つは、自分の国で使う商品と、トランジット貨物では、やはり航空政策は違ってきます。今や昔のように、急ぐものは飛行機、急がないものは船ということではなく、それぞれのメーカーさんの生産計画や商品に合わせて、航空輸送か否かが決まることも多く、それに合わせてフォワーダーの皆様がいろいろな商品を作り、我々がその中から選んでいくということになっております。ただいくら工夫を凝らした商品を作っても、先ほどH委員がおっしゃったように、輸送そのものは航空機に託します。

このアクションプランの主な部分は、まずその点から始まっており、その航空機の発着する設備、その貨物の集め方、配り方、当該外国貨物に対する輸出・輸入の通関、その他検疫、様々な手続などという流れになっているかをつかむことが重要です。どれが一つでも時間や手間がかると、全体としてうまくいかない。航空機はきちんと整備されていますから、12時間かかるところが20時間かかるとか、船のように悪天候で進まないなどということはございません。航空機の場合、悪天候のだと飛びませんが、天候が回復すればすぐ運行再開し、時間のコントロールという面においてはあまり心配ございません。そのように見ていきますと、残ってくるのは、ここに出てくる様々な周辺要素です。我々も含めて地道に

一つ一つ解決していくことが重要なのではないかなという気がしております。

書類等の手続は、海上貨物でも徐々に簡素化されており、税関もAEO制度が始まるなど、様々な取り組みを進めているところです。これは航空も同じ状況で、恐らく1～2年すればさらに改善され、今ここでプランを立てている事柄と結び付き、数年以内には相当速い時間で手続ができるようになると期待しております。

最後に、以前も申し上げたのですが、速いスピードというのはもちろん大事です。1時間でも30分でも短くするというのは大事なのですが、それだけでは不十分です。例えば夕方に着く飛行機が2～3時間早く到着したからといって、顧客にとって何かメリットがあるのかということです。夕方に到着し、通関許可得て翌朝一番に届けるというのが時間のロスがないパターンです。特別な事情がない限りは朝一番にお客様へのお届けが通常です。無理して少々早めてもあまり意味がないということになります。もちろん離発着時間制限や枠の問題がありますので、コントロールは難しいのですが、ユーザーのニーズに合わせた輸送プランを視野に入れていかないと、自己満足の解決だけで終わってしまい、せっかくいろいろなことがセーブできても、実際の商売に結び付かないということになりかねません。改善プランを進めるに当たっては、常にエンドユーザーの視点、ニーズをつかみながら、優先順位を設けて進めていけば、盛りだくさんな内容でも効果的に行うことができるのではないかと考えております。

座長：航空物流というものがもう特殊なものではなく、非常に日常化してきている中で、海運との区別、海運に対する特長というものはもちろんあるわけですが、そのようなことを踏まえ、日々の様々なプロセスをいかに簡素化していくかという点については、最終的にユーザーが何を考えているかというところを押さえた上で、優先順位を付けて実行していただきたいという期待を述べておられます。どうもありがとうございました。

J委員：1年間ワーキングチームと両方参加させていただき、ありがとうございました。勉強になりました。まず今まで航空の中でもマイナーであった航空貨物、物流の中でもマイナーであった航空貨物がこうして一つのものになったという意義は非常に大きいと思っております。

また、従来、口頭で言われていたことをこのように文章にしたということも非常に大きいことだと思います。

もう一つは、荷主さんがコストに非常に敏感であり、逆に言うと、フレキシブルな分野だということだと思いののですが、それはすなわち発展可能性がある分野だということもあらためて感じました。

さらに、この中で、政府のすることと民間のすることがはっきり整理されたと強く感じました。

Kオブザーバー：グランドデザイン案につきましては、大変よくまとめていただき、ありがとうございます。ここにも記載のとおり、成田空港は空港の機能拡大に向け、平行滑走路の北伸事業ということで、来年の3月には2500m化により発着回数が現行の20万回から2万回増加して22万回になります。ただ、22万回にとどまらず、さらなる空港容量の拡大に向けて現在検討を始めているところでございます。

ただ、先ほども出ているとおり、現状の貨物取扱量はかなり厳しい状況です。また、貨物便の発着回数も前年に比べだいぶ減少してございます。成田・羽田を機能的・一体的に活用するための羽田・成田ワーキングチームというのは順調に進んでいるのですが、今回このアクションプランを作っていただきましたので、その具体化をなるべく早急に検討し、実施していただきたいと思っております。成田空港といたしましても、このプランに沿った形で施設展開等を考えていきたいと思っております。

Lオブザーバー：この会に参加させていただき、いろいろ勉強になり、さらに頑張らなければという気概に燃えております。

申し上げたいことは3点ございます。まず、アクションプランにありますSea & Airの輸送について、今年度は一緒に参加させていただき、いろいろ工夫ができるこれからの分野だということがとてもよく分かりました。ぜひこれを続けていただきたいと思っております。特にこの辺については、アジアの他空港の動きも意識してやっていく必要があると思っております。例えば青島や天津などから欧米向けのSea & Airは、仁川経由の方が便利です。ところが、上海およびその周辺の場合、関空から欧米へのSea & Airが便利だということが分かりました。また、そのさらに南の方のアモイや広州の場合、台湾の空港が便利だということです。したがって、いかに上海およびその周辺の貨物を上海に集め、関空経由でSea & Airで運ぶかというのが大変大きな課題であり、チャンスであるなということを感じたところです。関空の場合、完全24時間ですし、Sea & Air用の施設なども整備してい

きたいと思っておりますので、ぜひご利用いただければなと思っております。

2点目ですが、首都圏空港拡大後の混雑に対する対策や効率的な輸送に関する対策が色々載せられており、議論もされておりますが、首都圏空港の課題を、もちろん首都圏の中だけで解決するのが一番だとは思っておりますが、完全24時間空港である関空も、首都圏の補完的な役割を担えるのではないかと思っております。首都圏以外の空港も利用して解決していただくという観点もぜひ組み入れていただきたいと思います。

先日、金子国土交通大臣も、関空に低コスト国際物流基地を整備するというご発言をされましたが、そのようなことが実現されますと、関空のアジアに対する競争力はますます高まってくるわけです。そのような意味で、当面は貨物がないとかいう話になりますが、必ずまた増えてくるので、首都圏の混雑対策を首都圏の空港だけで解決するという発想だけではなくて、首都圏の補完機能を持っている空港と連携していただければと強く思います。

そのような意味で、首都圏空港関係のワーキンググループなどにも、参加させていただくようなことがあれば、今後、私たちのアイデアも出していけると思っておりますので、ご考慮のほど、お願いしたいと思います。

3番目は、まさにトランスパシフィックの話ですが、やはりアジアからアメリカへの貨物の大きな流れが当然あるわけなので、その中で日本の空港に寄ることが素晴らしいことなのだ、得をするのだというような感覚を海外に向けて発信していくことも必要ではないでしょうか。せっかくこのようなものが取りまとまったわけですから、それを発信していかなければならないと思います。すなわち、日本パッシングになる前に、日本にワンタッチさせていくような戦略で物事を考えていくということです。そこに成田・中部・関空を位置付けていただき、日本を通過していた海外の目が、日本を通過しないと損をしてしまうというようなことになれば、航空物流の流れをスムーズにし、かつ、日本の空港の地位が高まるということにもつながると期待しております。

そのような中で、関空に関心を持ってきている外国の航空会社さんも多くなってまいりました。日本の航空会社さんにもさらに、また引き続き関心を持っていただければと思っておりますが、そのような意味では、外資系の企業の方がこのような懇談会には入っておられないということがありますので、今後、外国の

エアラインやインテグレーターなどにも参加していただき、日本の課題をどう見ているかという意見を伺うというのもぜひ検討いただけたらいいのではないかなと思います。

また、荷主さんやフォワーダーさんのお話を聞いていても、関空に対する期待もあると強く思いましたので、さらに頑張ってもらいます。どうぞご愛顧のほどよろしくお祈りいたします。

Mオブザーバー：グランドデザインの中で、特に中長期目標において、首都圏、関西、中部、地方と、それぞれの空港がそれぞれ持つ役割を追求する、すなわち部分最適を目指せば、日本全体の競争力、全体最適になるかどうかというところがはっきり書かれておりませんので、我々は部分最適、地方最適を目指して頑張るしかないところもございます。ただ、全体像を見たときに、一方で空港間の熾烈な競争が起こっており、航空貨物においては規模の経済が働きますし、製造業のコスト削減の非常に大きなプレッシャーがございますので、どうしても現状においては成田・首都圏集中という状況が続いているため、大変苦戦をしているというのが地方の、あるいは中部の実態です。

このような中で、もちろん中部は製造業の急速な落ち込みによって、荷量、それから便数ともに大きく落ち込んでおり、大変苦しい状況ですが、やはりこのままでは航空ネットワークそのものも大きく棄損してしまうし、いつまでも製造業がこのままであるわけではなく、回復期を迎えたときに物流上の大きな障害になるという危機感が非常に高まっております。中部の強みは結束力で、これまでもいろいろなキャンペーンを通じて結束力を図ってきましたが、カーゴについても「フライ・セントレア・カーゴ・キャンペーン」ということで、大手荷主さんを中心に140社が結集し、中部を何とかしようという動きをしております。

このような強い熱意を受け、昨年の秋にはJALさんがシカゴへ、この3月末にはNCAさんがアムステルダムへと、厳しい状況の中で就航を決断してくださいました。このように地域で支えていくという形ができつつあるというのが現状です。

中期的にはこのグランドデザインの中で描かれているような、空港を核とした物流拠点の形成や、関西空港さんでトライアルを行ったSea&Airにもぜひトライしていきたいと考えております。

さらに、いつまでも地域の部分最適だけではいけないので、全体最適の中で、何が国のためにとっていいのか、国としての競争力を高めることができるのかというところを考えながら進んでまいりたいと思いますので、よろしくご指導をお願いしたいと思います。

座長：中部地域は経済構造として製造業の占める割合が非常に大きいという事実がございますので、逆に回復期には大きく回復すると思うのですが、今おっしゃいましたように、それまでいかにインフラを維持していくかなど、いろいろご苦労があるかと思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

Nオブザーバー：今回のアクションプランを拝見し、来年の10月末の開業に向けて、急ピッチで今準備作業を進めている中で、私共に与えられた役割・期待・使命を再認識させていただきました。

まず、この中長期目標①で「我が国航空物流産業の国際競争力の強化」といった部分において、正しい環境認識を再度持てたと思っております。

さらに、私共は、施設の設置、共同上屋の事業など、ターミナルの実際の運営も併せて行います。さらに、トラックの最適な動線を確保するという点で、トラック誘導システムの導入も計画をいたしております。そのような意味においては、ターミナル全体の最適化といった視点を踏まえつつ、今回の中長期目標に盛り込まれております「オペレーションの共同化・集約化」、「ICT（情報通信技術）を活用したイノベーション」、さらに「首都圏空港の物流機能拡充」として首都圏全体の物流機能の最大化・24時間化を目指すという方向性が明確にされており、このような点が、我々の果たさなければいけない役割であり、期待されている点だということを明確に示唆していただいていると考えております。あと1年7カ月で開業を迎えますが、情報システムの要件定義が大きな山を越えるなど、私共が果たさなければいけない機能を実現していく上での準備活動がより詳細になっておりますので、このタイミングで今回このようなグランドデザインを明確にお示しいただいたことは、私共の今後の準備活動の中に大きな助けと、それから方向性をお示しいただいたと認識をしております。

また、私共だけではなし得ない部分につきましては、業界の皆様、官庁の皆様のご支援、ご協力の中で、私共の果たすべき役割というものが充足されるのではないかなというところもあらためて感じた次第でございます。

4. 平成 20 年度の主な取り組み（報告）について

事務局より資料 3 を用いて説明

座長：ただ今ご報告いただきましたように、様々なワーキングチームを事務局がおまとめになり、検討を進めておられます。かなり画期的な道筋が付けられているのではないかなと考えております。

5. 平成 21 年度以降の検討・推進体制（案）について

事務局より資料 4 を用いて説明

座長：来年度は、P D C A サイクルの中に、懇談会、各種分科会、ワーキンググループを位置付け、この懇談会でご指摘いただきましたいろいろなアクションプランをいかに肉付けしていくかを検討し、課題に取り組んでいくかということです。しっかりした体制が出来上がっておりますし、既にそのような形で動いている部分もございますので、大いに期待いたしたいと思えます。

6. 閉会

航空局次長：昨年 4 月から 4 回にわたり、この懇談会あるいはワーキングチームでさまざまなご意見・ご議論をいただきまして、このグランドデザインが策定できましたこと、心から感謝を申し上げたいと思えます。座長をはじめ委員の皆様方に本当に長期間にわたり時間を費やし、議論を深めていただいたこと、本当に感謝を申し上げる次第でございます。

この航空物流の分野において、このような形で荷主の方々、航空会社、フォロワーの皆様、空港の管理者という関係の方々一堂に集まり、総合的な議論ができたということは非常に画期的なことであり、また意義があったと思っております。私共の行政の立場におきましても、今後ここで出ましたご議論を生かした施策を展開してまいりたいと思っております。

最近の航空貨物をめぐる情勢につきましては、先ほど来ご議論がありますよう

に、昨年比でも半減と、非常に厳しい状況ですが、これを前向きにとらえ、委員の皆様方からもご議論がありますように、新しい航空物流体系の構築という中で、ピンチをチャンスとしてとらえて取り組んでいきたいと思っております。特に来年は、成田の2本目の滑走路の2500m化、また羽田の4本目の滑走路完成と国際定期便の就航という、航空の分野におきましては大きなエポックになる年ですので、こういったことも考えながら、私共としてもしっかり取り組んでいきたいと思っております。

特に、ご議論がありますように、航空物流におきましても、やはりアジアの中での我が国の航空物流ということ意識し、その効率化、コストの問題など、私共行政としましても、より一層力を入れて取り組んでまいりたいと思っておりますので、引き続き委員の皆様方のご指導・ご鞭撻をお願いしたいと思います。本当に長い間のご議論、ありがとうございました。

座長：今、次長からお話もございましたように、航空業界は必ず経済の好転を背景に今後いい環境に向かっていくと思われれます。昨日、バーナンキ・アメリカFRB議長が、来年にはアメリカの景気は回復するとコメントしました。ただし、現在のアメリカの経済状況がいかに厳しいかという認識を反映した政策が取られるならば、という条件を付けております。つまり、今の経済の落ち込みがどのようなレベルのものであるかということについての共通認識がまだ議会等でなされていないので、しっかりした対応政策というものを打ち出せないでいるということの裏返し発言です。したがって、逆にしっかりとした政策が打ち出されるのではないかと考えております。放っておけばこのままずるずると恐らく4～5年は後退していただくという趣旨であろうと思うのですが、アメリカも本腰を入れてきているようなので、そのわずかな期間にも、この懇談会は非常に頭を冷やして考えることができる場ではないかと思っております。この懇談会での議論を今後の政策面で成果として生かしていただければと思います。

また来年は、最初のプラン作りと最後のチェックを行うという形になりますが、変わらぬご支援をお願いしたいと思います。