

資料8

交通政策審議会第3回航空分科会資料



2006年11月29日

ギャラクシーエアラインズ株式会社

1 会社概要

商号：ギャラクシーエアラインズ株式会社

設立：平成17(2005)年5月17日

資本金：50億円

所在地：東京都大田区羽田空港3-2-6 アークビル4階

代表取締役：若佐 照夫

2 株主構成

株主企業（全11社）	
SGホールディングス株式会社【佐川急便株式会社】	55.0%
三井物産株式会社	15.0%
株式会社 日本航空インターナショナル	10.0%
住友商事株式会社	7.5%
海外新聞普及株式会社	5.0%
三井住友海上火災保険株式会社	5.0%
佐川印刷株式会社	2.1%
株式会社 あんしん	0.22%
九州航空株式会社	0.06%
インターナショナルエクスプレス株式会社	0.06%
合資会社 琉球通運航空	0.06%

3 事業概要

事業目的

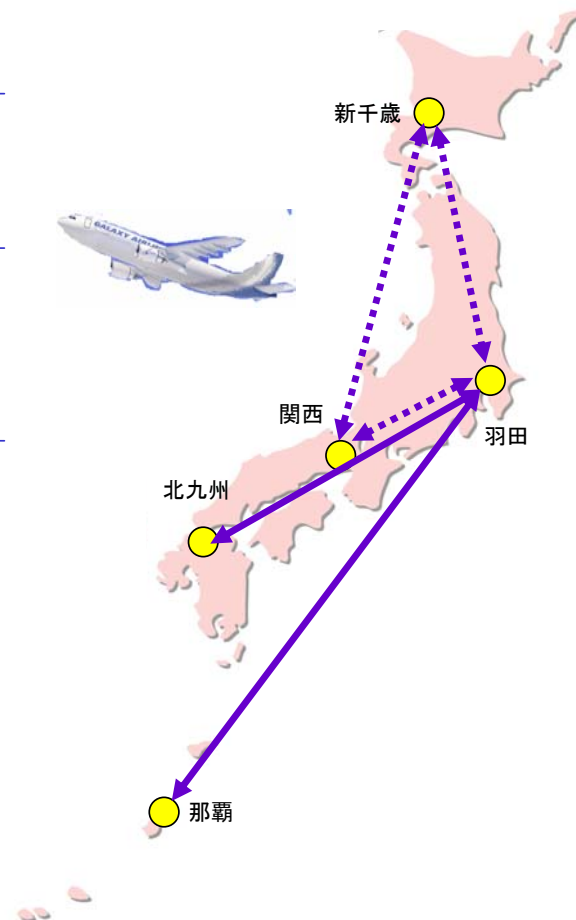
定期航空運送事業（貨物専用機による航空運送事業）

路線便数計画（1号機）

- ①羽田⇄新北九州 週6便
- ②羽田⇄那覇 週6便

沿革

- 2005年05月17日 会社設立
- 2006年02月28日 国土交通省航空局へ
航空運送事業の許可申請
- 2006年04月30日 1号機受領（エアバスA300B4-622R）
- 2006年09月01日 事業許可取得
- 2006年10月31日 1号機就航
- 2006年12月 2号機領収（エアバスA300F4-622R）
- 2007年04月 路線拡張（予定）



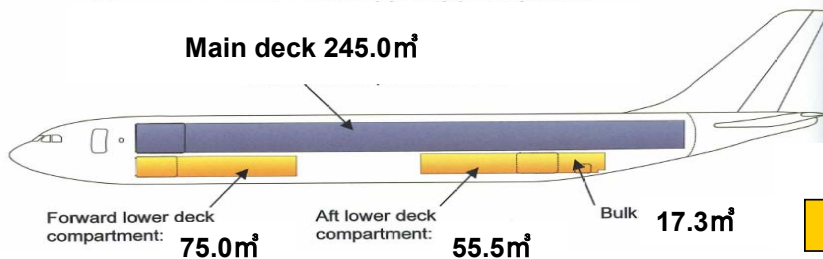
4 使用機材

航空機型式
エアバス・インダストリー式 A300B4-622R

国籍及び登録記号
JA01GX

航空機の概要

全長	53.85 m
全幅	44.84 m
全高	16.52 m (尾翼最高部までの高さ)
巡航速度	840 km/h (マッハ 0.78)
航続距離	4,200 km
最大離陸重量	153.0 tons
最大貨物重量	47.0 tons (コンテナ自重含む)



< 貨物室容積 >	
メイン貨物室	245.0㎡
下部前方貨物室	75.0㎡
下部後方貨物室	55.5㎡
バルク室容積	17.3㎡
合計	392. 8㎡

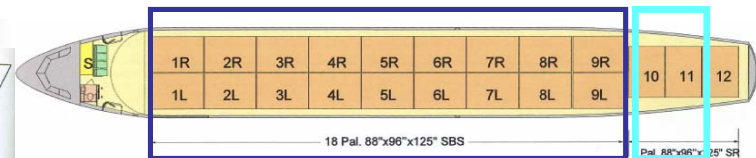


Main deck

メインデッキ用 AAX コンテナ
18台搭載

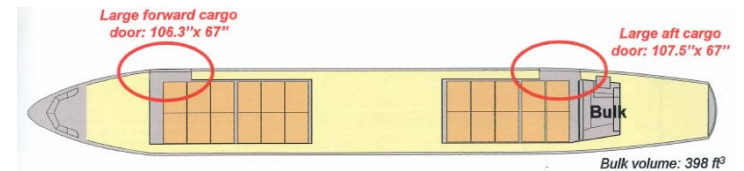


メインデッキ用 LD9 保冷コンテナ
2台搭載



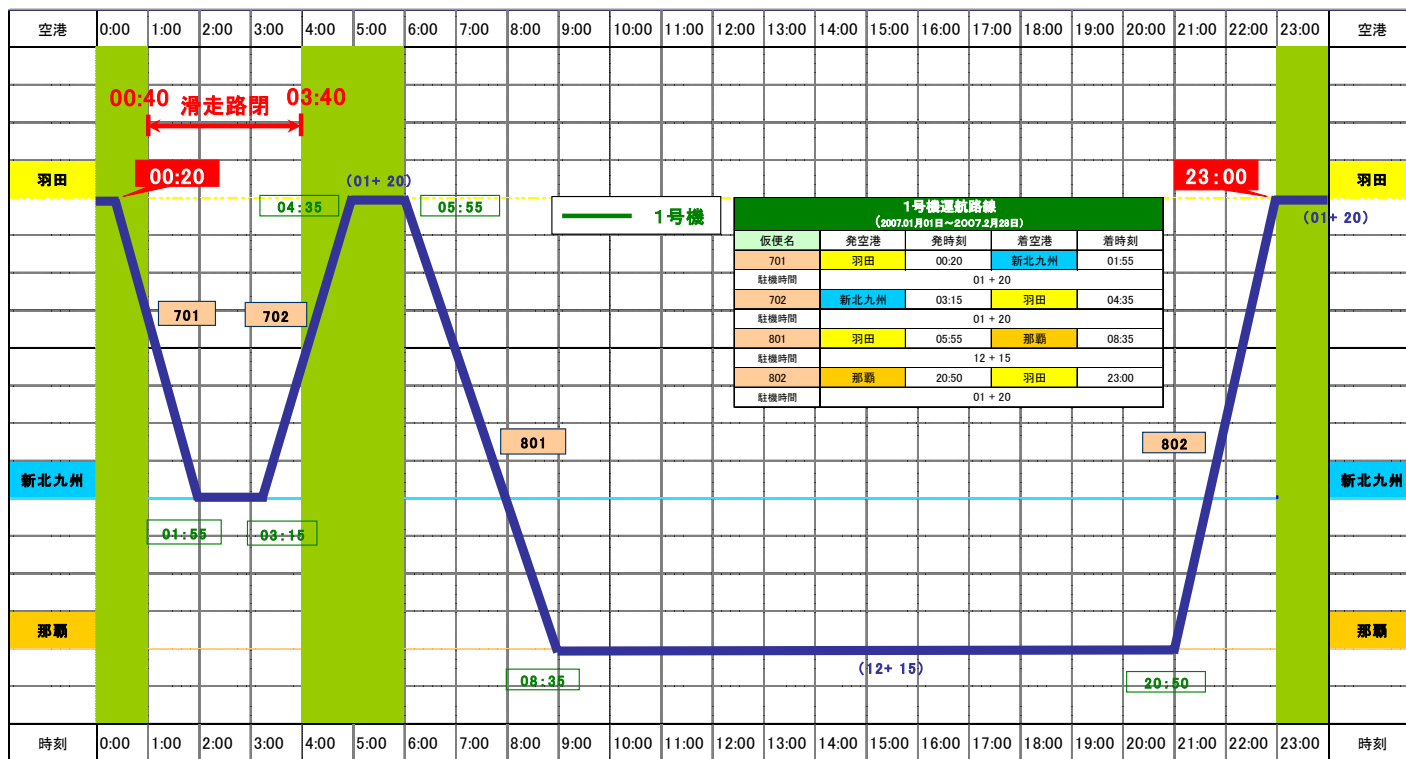
Lower deck

ローアーデッキ用 LD3 コンテナ
22台搭載



5 運航ダイヤ (1号機)

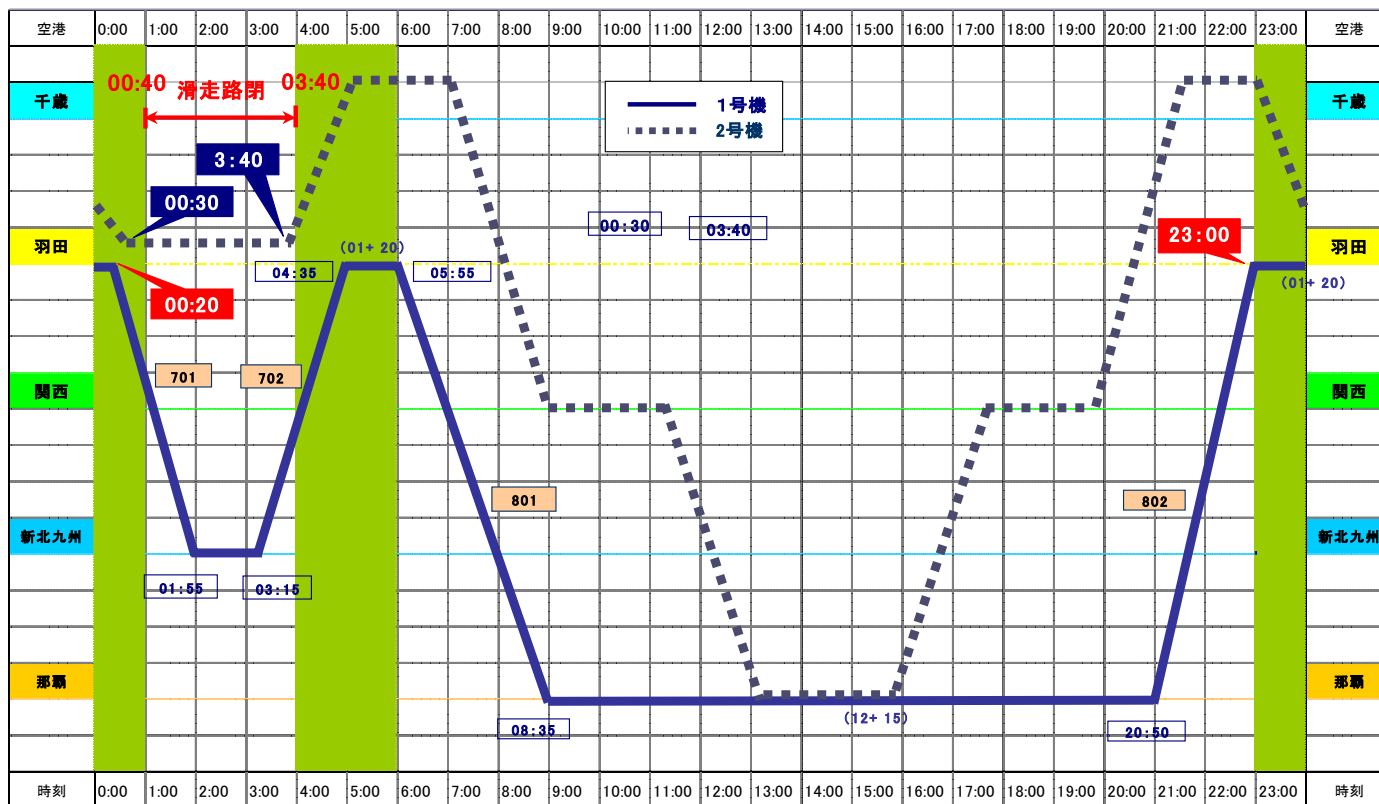
ギャラクシーエアラインズ (平成19年1月~2月運航ダイヤ)



 貨物専用便の羽田空港利用可能時間帯

6 運航ダイヤ (1・2号機)

ギャラクシーエアラインズ (平成19年1月～2月運航ダイヤ)



貨物専用便の羽田空港利用可能時間帯

7 2005年度路線別貨物重量統計

順位	平成17年度	貨物トン数	前年比
1(1)	羽田-千歳	149,055	106.1
2(2)	羽田-福岡	130,613	102.5
3(3)	羽田-那覇	80,441	100.1
4(4)	羽田-大阪	60,855	113.1
5(7)	羽田-鹿児島	29,090	113.9
6(6)	福岡-那覇	25,683	97.9
7(9)	羽田-広島	19,915	93.6
8(10)	羽田-熊本	19,523	102.3
9(8)	大阪-那覇	19,017	87.1
10(5)	大阪-千歳	18,999	63.5
11(11)	大阪-福岡	15,856	94.7
12(12)	羽田-函館	15,019	97.1
13(13)	羽田-長崎	14,603	96.7
14(25)	関西-千歳	12,176	152.3
15(16)	羽田-関西	12,098	104.0
16(-)	中部-千歳	12,038	-
17(15)	羽田-大分	10,786	92.6
18(24)	関西-那覇	10,640	131.0
19(-)	中部-那覇	10,530	-
20(17)	羽田-宮崎	10,216	98.5
-	全国計	889,601	101.2

注) 順位の () 内は前年度順位

国内定期航空

	輸送実績	前年度比
トン数	889601	101.2
トンキロ	87736	100.9

単位：定期航空＝トン、万トンキロ

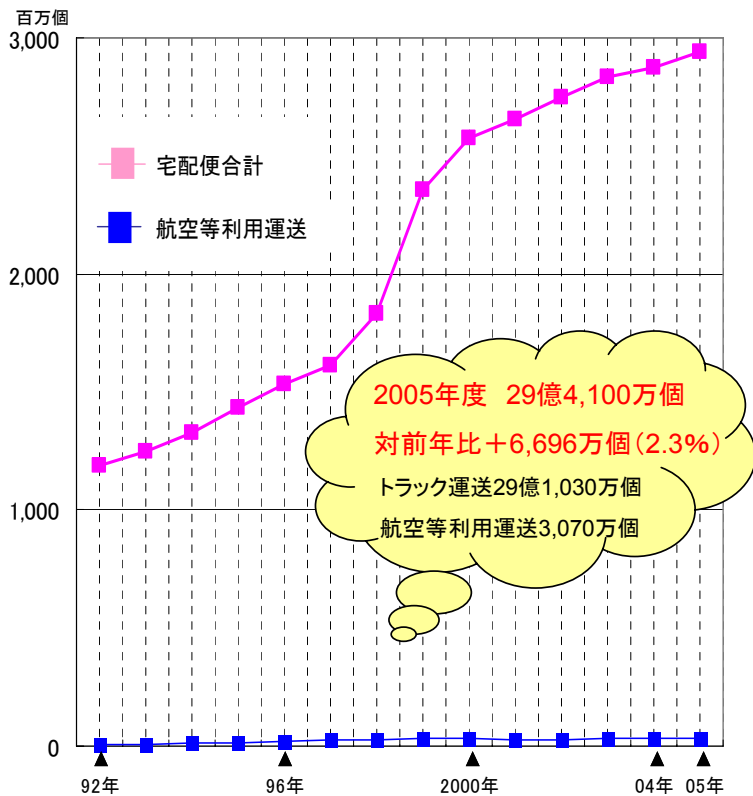
国内利用航空

	取扱実績	前年度比
受託件数	49,451	101.1
仕立件数	1,685	99
重量	739,891	102.3

利用航空＝千件、トン

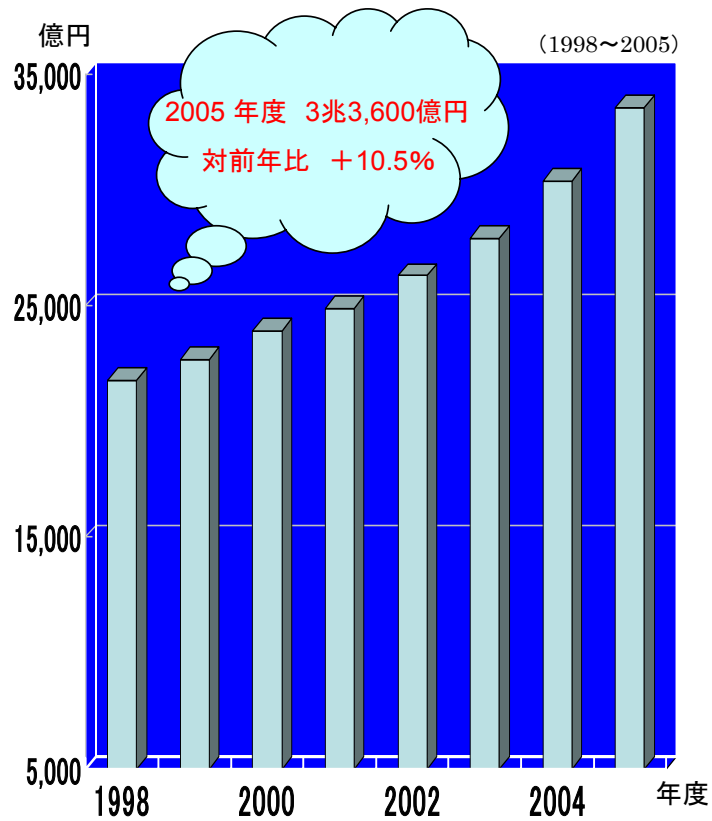
8 航空貨物の動向

宅配取扱個数等の推移



出典国土交通省 平成17年度宅配便等実績

通販売上高の推移



出典(社)日本通信販売協会統計情報



9 貨物到着実績日数(県×県)

1.5 2~2.5 3以上 ※ 定義: 0.5=当日 1=翌日AM 1.5=翌日PM 2=翌々日AM 2.5=翌々日PM 3=3日目AM 3.5=3日目PM 4=4日目AM 4.5=4日目PM 5=5日目以上

発	九州				中国				四国				北陸				関東				東北				北海道																										
	福岡	佐賀	熊本	大分	鹿児島	宮崎	沖縄	山口	徳島	香川	愛媛	高知	岡山	広島	鳥取	島根	石川	福井	長野	岐阜	静岡	愛知	三重	滋賀	京都	奈良	和歌山	山梨	長野	群馬	茨城	栃木	群馬	山梨	福島	青森	岩手	秋田	山形	福島	札幌	道南	道央	道北							
福岡	1	1	1	1	1	1	1	1.5	1.5	1.5	2	1.5	1.5	1	1	1.5	1.5	1.5	1.5	2	1.5	2	2	2	2	2	2	2	2.5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	3				
佐賀	1	1	1	1	1	1	2	1.5	1.5	1.5	2	1	1.5	1	1	1.5	1.5	1.5	1.5	2	1.5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3	2					
熊本	1	1	1.5	1	1	1	1	1.5	1.5	1.5	2	1.5	1.5	1	1	1.5	1.5	1.5	1.5	2	1.5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2						
大分	1	1	1	1	1	1	1	1.5	1.5	1.5	2	1.5	1.5	1.5	1	1	1.5	1.5	1.5	1.5	2	1.5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3	4					
鹿児島	1	1	1	1	1	1	1	1.5	1.5	1.5	2	1	1.5	1	1	1.5	1.5	1.5	1.5	2	1.5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3	4					
宮崎	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1.5	2	1	1.5	1	1	1.5	1.5	1.5	1.5	2	1.5	2	2	2	2	2	2	2	2.5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	3						
沖縄	3	3	4.5	3	3	3	3	4.5	4.5			3	3	3	4.5	3.5	3.5	4.5	5	3	5																														
徳島	1.5	1.5	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
香川	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
愛媛	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					
高知	1.5	1.5	1.5	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					
岡山	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2.5	2	2	2	1	1	1	1	1	1.5	1	2	1.5	1.5	1.5	2.5	1.5	2	2	2	2	2	2.5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2				
広島	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
鳥取	1	1	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
島根	1	1	1	1	1	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
石川	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
福井	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
長野	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
岐阜	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
静岡	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
愛知	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
三重	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
滋賀	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
京都	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
奈良	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
和歌山	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
山梨	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
長野	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
群馬	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
茨城	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
栃木	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
群馬	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
山梨	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
長野	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
群馬	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
茨城	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
栃木	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
群馬	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	2	2	1</																																											

10 国内航空貨物の現状分析と参入理由

- 航空の優位性がある長距離路線を中心に**貨物需要拡大** → 宅配貨物、ハイテク部品が主に増加
- 国内宅配便需要 約32億個（ゆうパックを含む）のうち、約2割が**翌日配達が出来ていない**
- 大型トラックの速度制限（スピードリミッター装着）
- 効率的機材運用の観点から、ローカル線及び初・終便の**機材小型化**が促進
 - 幹線における貨物輸送の有効時間帯（旅客初・終便）のスペース確保の限界
 - 羽田再拡張後に、各社旅客便の小型化傾向の進展予想（便当たりの貨物搭載能力低下）
- **24時間運用空港**の増加と貨物深夜便の登場



- 宅配便の差別化
 - **全国翌日配送の実現**
 - 航空貨物料金の低廉化
- 複合一貫輸送体制の確立

11 当社が抱える課題と要望

- 羽田の発着枠及び利用時間の拡大
- スポットの確保（上屋近辺）
- 貨物便就航に係る空港機能の拡充
（テザーリング、上屋・事務所、航空機用部品庫等展開スペースなど）
- 人材の確保・育成
- 空港ハンドリング機材や業務の共同化