

空港に関する基本方針について(物流業界)

1. 空港を利用するに際し重視するポイントについて

道路網を中心とした交通アクセスの利便性が高いこと。
生産地ならびに消費地へのアクセスがよいこと。
国際線の本数、キャパシティが充実している。
貨物取扱地区でのハンドリングがスムーズである。
全ての空港料金についてコスト競争力があること。
24時間運用、FTZなどによる利便性が高いこと。

2. セキュリティ/セイフティ確保のあり方について

主要諸外国のセキュリティ基準との共通化を図る。
国内の空港ごとにセキュリティの仕組みが異なることを避ける。
地方空港の貨物ターミナルにおけるセキュリティレベルが、国の定める保安基準を達成できるよう、自治体等にも支援を望む。

3. 地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取り組みについて

利便性向上がそのまま利用促進にも繋がるため、充実した交通網が求められる。
空港内就労者の通勤交通をも含めた、深夜および早朝業務に柔軟に対応する環境整備が必要である。

4 . 近接空港（成田と羽田、関空と伊丹と神戸）間の役割分担その他連携の確保について

2010年以降の成田・羽田両展開においてはオペレーションがいかに出来るかが課題である。
物流施設や車両運行の効率性が阻害されコスト高となる可能性がある。
時間とコストのかかる、成田・羽田間の運送などは極力避けるべき。
今後羽田に乗り入れる航空会社の動向を速やかに把握したい。
神戸に国際線乗り入れの話があるようだが、関空との関係において貨物事業者の立場からは混乱する。
貨物事業者としては、近接空港で機能が分散するのは好ましくない。
機能、役割の分担を行う場合、空港間の連携は不可欠。
成田・羽田間の運送に関しては、制度面・財政面での支援が強く望まれる。

5 . 空港と連携した物流強化に向けた取り組みについて

旅客優先の考え方ではなく、貨物分野にも目を向けた施策が求められる。
フォワーダーの上屋も含めて、必要な貨物施設は空港内に設営できるようにすべき。
羽田の展開については、隣接地の活用や第3ゾーンなど跡地を含めての検討を考えるべき。
羽田では国際化に向けた準備が進められているが、貨物地区拡張の余地は乏しく、空港内外での施設展開計画の策定が急務。
空港活性化に向けて費用面等での優遇措置に期待。
空港整備、就航航空便の動向等は、早期の情報開示が望まれる。

6 . 物流がグローバル化するなか、日本の空港の競争力強化に向けた取り組みについて

空港内貨物地区の整備および高機能化が必要。
貨物地区への交通アクセスや国際線から国内線への経路が至便であることが重要。
産業誘致や国際競争力という観点からも、空港内貨物施設について、安価な賃借料水準の設定が望ましい。

7. 空港の整備、高質化、安全対策等に対する要望について

安全性追求のための改善。
セキュリティ設備の自動化。
貨客一体の空港整備。
深夜便の発着が可能な体制。

8. その他

(1) Sea & Air 輸送に対する需要

Sea & Air 輸送に対する需要は、全般的に日本発は減少傾向。
日本発の Sea & Air 輸送のニーズが期待できる仕向地は、北米西海岸経由中南米向け、アジア・中近東経由
アフリカ、中央アジア向けなど。
日本を中継基地とした Sea & Air、Air & Air のニーズは高まる可能性があり、中継に必要な環境整備が求められる。

(2) 国内深夜貨物便に対する需要

貨物の需要はあるがキャリアとしての採算は困難な模様。
就航路線の拡大が実現すれば利用を検討。

以上