

第5回 航空物流に関する懇談会

日時 平成21年6月18日(木)14:00～16:00

場所 国土交通省 高層棟地下1階 第2会議室A・B

1. 開会

2. 平成21年度我が国航空物流のグランドデザインの実現に向けた主な取り組み（アクションプラン）について

事務局及び担当主体より資料2、3、4を用いて説明

3. 討議

座長： 只今、事務局並びに各担当主体から説明されました、今年度のアクションプランにつきまして委員の皆様方からご意見を頂戴いたしたいと考えております。9つのプランの、このところについて発言をしてみたいということで、用意をされている方もあろうかと思えます。順番に手を挙げていただければ、大変ありがたいと思えます。最初の5つは、やはり現在の国際空運物流の動向というものが、少し元気がないという状況のもとで、実証プランを展開するとか、アクションを起こすということで、大変な面があろうかと思うのですけれども、これはいずれも将来に備えてのものでございますので、宜しくお願ひしたいと思えます。それから関連アクションということでのe-freightへの取組です。これは我が国の国際交渉力にも関わるものかもしれませんが、大きな資源の節約にも繋がります。また次世代型航空コンテナの試行的導入のためのアクションプランというのは静脈の方の物流にも関わると思いますか、資源を節約してコストを下げようということです。さらに8番目のアクションプランであるナレッジ・マネジメントの推進は、我が国の航空業界並びに航空行政のレベルだと思いますか、これを外から見えるようにしようということでございまして、大変大切なプランであると考えております。最後の9番目のプランは地方の空港の活性化を図るプロジェクトを募集するということでございます。

以上の9つのアクションプランでございますが、いかがでしょうか。

A委員： 事務局が説明した航空物流イノベーションの精神の中に、荷主ニーズに答えるため、コストやリードタイム、輸送品質等の面における航空輸送のさらなる高付加価値化が求められていて、ここにすべて集約されています。アクションプランにありましたように、本当にどれをとってもこの3つに該当します。

一つ一つにコメントしていくと長くなってしまうので避けますが、確かに次世代コンテナを作ったら、環境にもいいですし、品質、コスト、すべていいと思うのです。ただ、実際に私どもも既にリターナブルコンテナという形で使っているのですけれども、運用がやはり大変というか、手間がかかります。容器免税とか諸々ありますし、これを使うことによって、確かに効果は出ているのですが、もっと国全体で取り組んでこれが使えるような形になると、本当に世界に誇れる輸送ができるのではないかと感じています。

それ以外のものではe-freightも、何人も抱えてインボイスパッキングリストを日々作っておりますけれども、このあたりももっと簡素化されると、企業としては非常にやり易くなりますので、一つ一つをぜひ結果を出していきたいというように感じています。

B委員： いろいろな取り組みをご紹介いただきまして、大変勉強になったのですけれども、その中で、私も関係のあるところに絞ってコメントさせていただきます。まずNo.4の関西国際空港の国際物流ハブ機能の強化ということで、Sea&Air輸送の最適モデル確立という取り組みがございます。私どももご他聞に漏れず、航空輸送貨物が大変減っております、さらに景気が厳しいということで、いろいろなコスト削減の要求が強がございます。従いまして、航空輸送を昔のようにどんどん活用していくというよりは、むしろ航空輸送から海上の方へできるだけシフトして、コストを削減していきたいというニーズが強くなってきております。しかしながら、リードタイムの面で、どうしても海上輸送では間に合わないというケースがございますので、こうしたSea&Airのような中間的な輸送モードをもう少し便利に活用できると、我々としても非常にありがたい。現在ではこのSea&Airをあまり我々も活用できておりませんので、今後、関西空港会社さんと一緒に、このあたりの所を研究して実現に結びつけられたらいいなというように思っております。

それともう一点、e-freight のお話、恥ずかしながら始めてこの取り組みを聞いたのですが、非常に興味深く聞いておりました。こうした電子化によって、例えば、我々三国間取引もたくさんやっております、日本が一旦、間に入って、積み地から書類を取り寄せて、日本でまた作り直して、最終のお客様に送るところを全部紙でやっておりますと、非常に時間がかかったり、ロスが多く発生致します。そうしたところをこういった方法で、効率化できるのであれば、貨物の到着と書類の到着が、同時にできて、現地側でのスムーズなデリバリーにつながるのかなというふうに感じた次第です。

C委員： 我々の方は、扱い品目のメインは海外から日本へ持ってくる調達の航空輸送がメインになっておまして、いまそういう観点からしますとやはり大消費地である東京に持ってくるという環境においては、やはり成田空港と羽田空港の活用といいですか、どういう形で今後進んでいくのかというのが一番興味があります。先ほど説明いただいたプロジェクトの方の地図もそうですけれども、我々、羽田空港近くの平和島の東京団地倉庫に倉庫を持っております。そこにワインであるとか、ウイスキーであるとか、原材料等を保管してそこから関東地区、あるいは地方へというような形になっておりますので、特に今日も成田空港と羽田空港の連携という話は説明いただいたのですけれども、もう少し具体的に、今日航空会社さんいらっしゃいますけれども、今後どうなるのか、例えば民間の羽田空港には、アジア - アジアの便が入ってきて、成田空港には、欧米の便が入ってくるとか、そういうようなものがもう少し見えてくれば、我々としても扱いの品物によって、関東地区の調達したものをどう配送していくかという、できるだけ国内物流を安くできる体制をとれるかなということで、ここのところに非常に興味があるということです。

それからもう一つは、先の方もおっしゃっていましたが e-freight です。これは海上の方も NACCS 等で、通関等データで、特に AEO の関係で、我々は特例の荷主、輸入者になっておまして、書類等ある程度きっちり揃えば、事前通関等、物がきたらすぐ通関させていただいて、納税もすぐ、というような IT 化の形で、非常にスムーズに事前の申請で、できるということになれば、時間の急ぐ場合には、このような体制がとれば非常に素晴らしいと考えております。特に国際空港の競合相手である韓国やシンガポールでは既に先行されているというような内容が、

ここに書いてあるようなことを見ますと、そういった形が、これからの成田あるいは関西空港の国際ハブを狙うところとしては、体制として必要なのではないかというようなことです。

D 委員： 総論の話と各論の話があります。全体的な話としては、現在、航空貨物が非常に減っていることに応じて、キャリアさんが減便とかで便数が減っています。我々の貨物が減っているものの、総論としてこのように便数が減ってくるのは荷主とすればやはり困るわけで、そういう意味では、No.1、No.2、No.3のように全体として筋肉質で強い体制になって、国際競争力を強化するための活動は、順次詰めていかなければいけないと思っていますし、また実際具体的なプランになってきて、このへんは心強いと思っています。

各論として、No.6 と No.7 についてコメントさせていただきますと、やはり我々も e-freight については非常に興味があります。弊社内では、今ペーパーレスという仕組みを作っておりまして、インボイス、パッキングリストという書類を、以前は海外の販社に送っていたものを電子帳票保存法にのっとりまして電子化して、何百万枚という紙を節約しております。その中で、B/L についてはフォワーダーさんから送っていただいたものを PDF に読み込んで、それを電子化してファイルしている形をとっていますので、その部分まで電子化されてファイリングされる仕組みになると、大幅な効率化が見込まれます。このテーマについては、今後の動きを期待して見ていきたいと思っております。

次世代コンテナに関しましては、やはり我々荷主は貨物をドアツードアで、コンテナに入れて運びたいと思っています。ただ日本では、ULD を持ってきますと、その運賃や、誰が運ぶのかという問題がありますし、メインパレットのような大きいものですと、実際持ってこられないとか、いろいろ問題があります。それが、このように折りたたみ式で、且つ、大きさも適当なものが、一般的なものとして流通して、安価に使えるということになりますと、貨物の事故とか荷痛みが防げ、非常に便利になると思いますので、この普及についても非常に期待しております。

E 委員： 私の方からは、2 点お話したい。No.3、羽田と成田、羽田に今度新しい滑走路ができて本格的に国際空港化すると、ここで先ほども各委員からお話があったように、やはり東京を中心とした大消費地向けの航空貨物、付加価値の高いもの、生鮮が圧倒的に多くて、夜間に、羽田に到着できるようになりますと、もの

凄くメリットがあります。その場合、先ほども出ていましたように航空路線で地域別に規制が設けられると、成田に持ってきてたい、羽田に持ってきてたいと思っても、その国からフライトの目的地がどちらかにしかない、もしくはフライトがあっても夜間到着便はないという時に、この2空港を実質一つの空港のように扱う。どういふことかと申し上げますと、船の世界では、船社の都合で本船を東京・横浜どちらかに寄港しても、船社さんは、プレイスオブデリバリーを東京揚げの横浜CY渡し、もしくは横浜揚げの東京CY渡し、どちらでも同一運賃で荷主の好きな方を選ぶことができるわけです。航空もそういう発想で、成田と羽田の間の例えば保税のシャトルトラック便を税関の許可をいただいて、これは航空会社さんがおやりになるのが良いのか、フォワーダーさんがおやりになるのが良いのか、いろいろあると思うのですが、そういったシステムで、どちらの空港向けであっても、貨物はどちらの場所でも引き渡せると、実質一体運営ができるとなれば出発地のお客様にとって、もしくはレシーバーにとってこれほどメリットがあるものはない。もちろん検疫や通関等、いろいろな問題があるのですが、少なくとも船の場合は、こういったコンテナの保税転送というのは、荷主が行うより船社によるものが非常に簡便にできるようになっております。そういう形をぜひ考えていただけると、メリットが出るのではないかと考えています。

それから2番目は地方空港の活性化、これも難しい問題があるのですが、ここに港湾局の方がいらしたら怒られるかもしれませんが、港は、もはや東京であっても横浜であっても、名古屋も大阪もまったく世界から見たらローカルポートなのです。アジアではシンガポール、上海、香港、韓国、ここがメインポートとなって、日本は世界の荷動きのなかではフィーダーポート扱いになっている。空港も然りなのです。日本の空港がいわゆるハブ空港として機能するということはもはや私は間に合わないと思っている。ただし一つ利点があるのは、大消費地である、購買力がある日本という経済力のある国で、自国による輸出入については大いに発展性もありますし、利便性もある。これを活かす方法をどう考えるか。それをやらないと、羽田や成田、関西、中部と同じように地方もやろうとしたら、港の二の舞になって、それこそ赤字の積み上げになってしまう恐れがあるという危惧をしておりますので、そのあたりはぜひそういった日本の実情に合わせた視点というか開発をされた方がいいのではと考えております。

座長： どうもありがとうございました。基本的に日本の優位性というものを活かさないといけないわけで、E 委員がおっしゃいましたように、その中で、何に集中するかが課題ですね。

いま荷主の皆様からいろいろお話を伺った中で、やはり e-freight と次世代コンテナにつきまして、共通して興味があって、これを推進していくということについてのお話が出ております。そこで e-freight につきまして IATA の方でご説明いただけますでしょうか。

F オブザーバー：答えになるかどうかちょっとわからないのですが、現実的には先ほど K 委員からご説明がありましたように、日本におきましても、来月 7 月 8 日に「Go Live」と申しまして、実際の貨物で、マスターエアウェイビル、コマーシャルインボイス、パッキングリスト等、今現在は貨物と一緒に飛行機に搭載され、運搬されている書類を使わず、代わりに全ての情報を電子情報によって発地から着地に送信して貨物を動かしましょうという e-freight プロジェクトがいよいよ始まります。

この Go Live に向けて、まさに今週の火曜日から資料 4 の 15 ページに書いてあります、Wet Run と呼ばれる現物の貨物でのトライアルが始まっております。6 月 16 日から 10 日間ほどの間で、実質 11 社の航空会社、8 社のフォワーダーさんの参加による組み合わせのトレードレーンで、おおそマスターB/L にして 40 件ぐらいの貨物が、既に書類がないという想定のもと運送されます。ただし、今回は最悪のケースに備えて必要書類は全部パウチにシールした状態で一緒に運送されます。

我々の当面の目標には、対象となる書類の数を増やすということと、当座は成田空港を対象としておりますが、来年以降関西空港やセントレア等の対象空港の数を増やしていくこと、それから参加して下さるエアライン、フォワーダーさんの数を増やしていくということが挙げられます。

実際に 7 月 8 日に Go Live となりますと、日本は、既にこの 5 月にカットオーバーしたマレーシアに続き世界の中では 21 番目の e-freight がスタートした国ということになります。しかしながら、これらの国々で大多数の貨物が e-freight 貨物として動いているかと申しますと、残念ながらそういったこともありません。e-freight が当たり前であるというような環境を出来るだけ短いスパンで実現を

していくということが、我々IATA がいま目指していることになります。

その実現には、シッパーの方々、フォワーダーの方々、航空会社の方々、それから局の方々も含めた官民一体になった協力が必要であり、それなくしては、簡単に進まないプロジェクトであるということは間違いありませんので、今後とも皆様のご協力を仰いでいきたいと思っております。

座長： どうもありがとうございました。では、引き続きご意見を頂きたいと思います。
e-freight につきましてはコメントが出ましたので、それプラスアルファでまた次世代コンテナについても発言していただいても結構ですが、よろしくお願いいたします。

G委員： e-freight のところに関しまして若干のコメントを差し上げます。私どもも今週 Wet Run の方に参画させていただいております、いままさにシカゴ向けに飛び立とうとしているところでございます。数々の荷主様からご指摘がありましたように、パッセンジャーで言えば一系統というイメージでほぼ完結できるのですが、やはり貨物というものには、K委員の方から説明がありましたように、インボイス等々30種類にも及ぶ付属書類があり、今まではハードで動いていたものを、荷主様とフォワーダーだけの中に落とし込むのか、というような問題も出て参りますので、これからいろいろ協議をさせていただいて、ベストな方法を模索したいと考えております。

それから物流イノベーションのところ、コンテナについても皆様コメントがございましたけれども、この小型コンテナというのはアジアの強化、日本のハブ機能の強化ということで、非常に画期的なもので、我々も期待が大きいところなのですが、もう一方で例えば関西空港、中部空港等々、Sea & Air というようなモーダルシフト、このあたりについても強化ということが語られておりますし、これを実施されようとなさっています。我々としましても、当然そこに期待が大きいわけですが、現状を見てみますと、小型コンテナというよりも、例えば航空会社の 96 インチのパレットが海上コンテナの中にそのまま出入りできるという状況はございませんし、88 インチのパレットは物理的に対応できると思いますが、デッドスペースが多くなる為、効率的ではございません。モーダルシフトの中で、フォワーダーで一番のコストの原因になっているのは、詰め替え作業でございます。小型コンテナの成功のあとに、ここのところのパススルーが非常に

効率的に行われることが、モーダルシフトへの対応を円滑にし、非常に効率よくスペースを活用できることとなります。このようなことを、日本を発信基地として、世界標準を作れるようなところまで話し込みが実施できるといいなということを考えております。

座長： どうもありがとうございました。コンテナについては、やはり海・空の連続性を実現するにはということでございますので、局を超えた問題になるかもしれませんが、ぜひそのあたりのポイント、どこがキーかというところを押さえながら進めていく必要があるというように考えます。

H委員： e-freight の件につきましては、いまG委員の方からコメントございましたので、私の方からは、航空フォワードーにとって最も現実性があるといえますか、ここに書いてございますNo.3の「成田・羽田空港間における効率的な貨物輸送体制の構築」というところで、若干コメントさせていただきたいと思います。

先程、E委員の方からもご指摘されましたように、海上貨物に比べますと、相当混乱した状況が予想されるわけでして、何とか、共同輸配送の事業化というのは、ぜひとも実現させていただきたいと思っているところでございますけれども、このプランを読んでいますと、計画は今年度中に計画して、その後実証運行に3年かかるというようなことで、実現するとしても平成25年度というようなことで、一方、羽田の供用が平成22年の後半になるわけですが、それを考えますともう少しスピード感を持って検討していただかないと、早晩我々の業界にとっても独自で何かを考えないといけないというような状況になるかと思っておりますので、ひとつよろしくお願ひしたいという点でございます。

それからNo.4、No.5でのトラックの共同輸配送について、関西空港・セントレアでも取り上げていただいているわけでございますけれども、過去にTACT - 成田、それから南港 - 関空と一度はこういった共同の輸送体制があったわけですが、結果的には長続きしなかったということで、この点の苦い経験をよく検討していただいて、もう少し身のある共同輸送体制というのを作り上げていただきたいと思います。

座長： どうもありがとうございました。少しスピードアップをして、体制を整えてほしい、それと過去の経験をそこに活かしてほしいということでございます。

I委員： 我が国の航空物流のグランドデザインの実現に向けて、こういう形で、毎年ア

クションプランを立てて、PDCAのサイクルで回していくというのは大いに結構なことだと思いますし、これによって、物流機能の改善なり、拡充が進むということについては、非常に賛同できるところでありますし、我々エアラインとしても努力をしていきたいと思っています。特に荷主の皆様方から期待されるのは、貨物専用機の路線ネットワークの拡充ということだと思っていますし、我社としても努力をしていきたいと思っています。ただ、ご存知のように現状の状況を見ますと、非常に燃料も高く、それから貨物自体の流動もあまり期待できない。航空会社の努力だけでは貨物専用機の運航を維持・拡充するのはなかなか厳しい状況になっているということも、ご理解いただける点であろうかと思います。従って、今回のアクションプランは大いに結構だと思いますが、やはり各物流に携わる個社の努力ではどうしてもできないようなコストの削減というのは、例えば空港使用料でありますとか、そういうものについては、国全体としての抜本的な施策といいますか、コスト削減に向けたサポートがぜひ必要ではないかというように感じております。

それから個別の項目でいきますと、No.9の「地方空港物流活性化支援事業の実施」という点であります。内容を見ますと全体的には、調査研究に対する一律的な支援といいますか、そういうところに軸足が置かれているような気がしますが、地方によっては、計画を実施段階に移行しつつある自治体もあります。例えば沖縄県が予定している那覇空港を利用した国際物流基地構想、これは沖縄県の物流構想に我々がご協力させていただくということで、現在進めているところでございますが、そういうところについては、かなり重点的に支援を実施していくとか、こういう取り組みが必要ではないかと思っています。

以上です。繰り返しになりますけれども、我々としてできることは、大いに汗をかき、努力をしていきたいと思っています。

Ｊ委員： 私どもも、先程お話がありました次世代コンテナですとか、それから物流プロセスの見直し、ここに非常に関心を寄せているところでございます。

私、成田の方で働いておりまして、航空貨物のハンドリングを見ているのですが、20年前、実際、私、貨物をハンドリングしていた立場なのですが、20年前と比べてハンドリングがほとんど変わっていないというのが現状でございます。非常に労働集約的で手間もかかっているというのが、今の航空貨物のハンド

リングではないかというように見ているところでございます。

一方、先ほど海上輸送コンテナの話がありましたが、私どもの親会社も船会社なので、海上輸送のコンテナのハンドリングを見ていると、人がほとんどかかっていない。非常に無人化されているという印象を受けていて、そこに差があるなというのを実感として感じるところでございます。

非常に厳しい状況でございまして、我々も自助努力ということでいろいろ効率化ですとか、そういうことを考えているのが現状でございます。まずは荷主様、フォワーダー様、お客様の声を聞きながらどういうサービスをしていくかという中で、物流プロセスの見直しですとか、次世代コンテナというような効率化の部分もそうですし、環境・セキュリティの問題からも注目されていくべきなのではないかということを感じております。ですので、この No.7 の次世代コンテナにしてもそうですし、No.1 の「成田国際空港における物流プロセス改善ガイドラインの策定」という中にも、やはり私どもとしては、この中に、例えばコンテナ化を一層推進していくためにどういう取り組みをしていったらよいのか、そういうことを具体的に考えていくべきか、というように思っております。

さらに No.3 の「成田・羽田空港間における効率的な貨物輸送体制の構築」におきましても、先程、E 委員からお話があったんですが、コンテナ化を前提とした場合に、どのようにこれを推進していくかということを前面に押し出して検討していくことも必要ではないかと考えております。

K 委員： I 委員からお話がありましたが、フレーターオペレーションをしている立場から一言。荷主様からは、供給便を減らされては困る、というお話があったんですが、需要が戻ってきて収支が合う状況であれば、我々としてもネットワークを充実させていくのですが、最近の状況では、供給を絞らざるをえないということについては、ご理解いただきたいと思います。ネットワーク、あるいは、必要なスペース等については、外航、本邦キャリアとの提携の中で、供給を確保して、皆様のニーズに答えていくよう努力をしております。

次に、羽田の国際化の件につきましてですが、どこに飛ぶのかわからないというご意見があったんですが、航空会社としては、1 年程度前には、羽田発着の旅客便、あるいは貨物便の事業計画の概略を策定していくことになろうかと思えます。その前に国土交通省の方で進めていただいている航空交渉を踏まえて、我々

本邦キャリアがどういう路線を飛ばすか、という順番でございますので、秋以降、事業計画をオープンにしていきたいと考えております。

それから成田・羽田間の輸送について、何人かのご意見をいただいております。成田・羽田の一体運営ということは当然でございますが、それは、日本に入ってくる、あるいは日本から出ていくという貨物についてのみならず、トランジットする貨物も横持ちの対象でございますので、それをどういう形で、発地で仕分けをするかということについては、今後フォワーダーさん、荷主さんの方と協議をしていく必要がある、というように考えております。

先ほどH委員から実証運行が3年後というようにご理解されているようですが、私の認識では、来年スタートした時から具体的なトライアルを開始するという事でよろしいですね。

政策統括官付参事官(複合物流): 役所側で窓口を担当しております、政策統括官付参事官でございます。協議会の関係者の皆様方からお聞きしているスケジュール感というか、組み立てをご紹介したいと思います。この協議会の方では、年内を目途に事業可能性について、これまでどちらかという定性的な議論をしているものですから、そこを少しデータも扱いながら事業化の可能性の検証をしていきたいということです。その後速やかにその検証結果を踏まえて、事業化に向けて関係者間で合意形成に向けた調整が図られ、更に来年秋の羽田の国際化に合わせまして、事実上の事業化といった枠組みを取られるとのことでもあります。これに対しまして、国としては、実証運行という形でご支援申し上げるという方向で、今調整を進めさせていただいております。H委員の方からちょっと遅いのではないかなというお話がありましたけれども、このようにご理解いただければよろしいかと思います。

L委員: 特に資料2で全体の話を書いて頂いているので、それと、資料の4、5を見比べていまして一つ思いましたのは、こういう今の状況ですから、もともとこれだけ少なくなっていることが、それをもってグリーン物流の推進になっているという、非常に厳しい見方もあるわけです。しかしそれ以上に、今回の様々な取り組みは、将来的にまた物流が増えてきたときにも、それなりに効率化が進んでいて、グリーン物流に資するような、そういうものも散りばめられているような気がします。ですから資料2や4を使って、ランドデザインに基づくアクションプランをこ

れだけ積極的に進めていくのだ、ということをアピールする際には、ぜひこのグリーン物流の推進についても検討されているのだと、分かるようにしておくのが良いのかな、という気がしました。

No.1 から No.9 は大変結構なのですけれども、概ねグリーン物流に該当していると思いますが、ざっと見た感じだと、どこで受けているのかというのが、横串と縦串みたいな関係がありまして、関西空港とか中部空港をどうするかという長期目標と、対応するアクションプラン、これはもう明快なのですが、今申し上げたようないくつか、セキュリティの強化もそうかもしれませんが、そのあたりが滲み出るように書いて頂く方が、より迫力のあるアクションプランになるのではないかと思います。

あとはもう一点だけ、それぞれの施策については、とにかくこれだけ多くの関係の方々が集まって、今年度から進めようとしていることですから、それ自体は大変素晴らしいことであろうと理解しております。No.9 についてだけコメントさせて頂きますと、これは航空局さんの方がやっておられるということで、これも大変結構な取り組みだと思います。協議会がある中で、ぜひ物流活性化についても協議会を中心に検討してもらおうということで作られたのだと思います。ちょっと気になるのは、マスタープラン型というものを非常に短期に作らせるというのだけでも、マスタープランという長期のデザインというか、将来像を考えていかなければいけないし、物流だけで考えるものではなく、空港全体で考えないといけないという側面もありまして、あまり性急にそういうものを作らせるというのもどうかと。多分これは戦略プランとか、言葉遣いはいろいろあるでしょう。マスタープランという言葉はどうもピンとこないところもありまして、物流に特化した、どう活性化するかというプランを作らせるのだということでしょうから、誤解がないようにして頂いて、それでぜひそういうものを作ったら、今度は次の年は実験をやりますというのなら、それもやらせてあげるぐらいの、極めて限られた財源の中ではありますけれども、自立的にこういうことについて取り組む気がある空港については、ぜひ、継続的に支えてあげるようにして頂けると良いと思います。

那覇空港の話が出ましたけれども、那覇みたいなところはまさにこういうプランを作る、丁度良い時期ですよ。構想段階も終わって、将来構想ができあがっ

て、空港本体としても出来ているし、それを今度はどう利活用していくかというのは、物流の非常に重要な観点でありますので、そういう気がしました。

余計なことを最後に申し上げましたが、いずれにしてもこの No.9 についても重要なことだと思いますので、重要な空港も一杯ありますから全部に行き渡らないとは思いますが、ぜひ、展開して頂きたいと思います。

大臣官房審議官：時間があるようでございますので、私、先程 K 委員がお話されました、航空交渉をやっている者でございます。せっかく物流関係の方がお集まりでございますので、2010 年の進捗状況について、私の頭の中にあるものでご説明させていただきますので、やや雑駁になりますがご説明を申し上げたいと存じます。

ご案内の様に 2010 年の春に成田が 2 万回増枠をする、それから羽田の国際線につきましては、昼の時間帯は 3 万回、昼の時間帯というのは基本的に 6 時から 23 時までとお考え頂きたいと思いますが、昼の時間帯は 3 万回、逆も、成田が現在閉じております時間帯につきまして、同じく 3 万回が国際線の定期便として使われるということとなっております。成田の方につきましては、現在、既にかなり便数がございまして、需要の高いところにつきまして、さらに便数を増やすといったこと、あるいは新たなネットワークと致しまして、中近東のカタール、アブダビ、ドバイであるとか、あるいはストックホルムであるとか、新たな路線展開が考えられるということで、昨日もまた引き続きイタリアなどともやっておりますけれども、そういった作業を進めております。

皆様方のご関心は特に羽田がどういったように使われるかということでございますが、そちらの方を詳しくご説明申し上げます。羽田の昼につきましては、これは既に閣議決定をされておりました、基本的には羽田の、都心から近いという利点を活用するということで、いわゆる近距離路線の旅客便ということになっております。基本的に、1 日 40 便ということでございますが、この 40 便につきましては一番遠い所が香港ということになっておりました、既に決まったところが、現在既に飛んでおります金浦及び虹橋へのチャーター便を含めた数字ということでお聞き頂きたいと思いますが、韓国に 6 便でございます。これは同じ数が日本側からも飛びますので、相手の国だけに与えた数字とお考えください。同じ数が日本からも飛びますので、実数と致しましては 12 便ということになりますけれども、韓国に 6、それから香港に 2 ということになっております。あと可能

性がありますのは台湾と中国本土でございますが、台湾は現在外交関係がございませんので民間の機関を通じてやっておりますが、新聞報道などによりますと 4 便ということになっております。残っている数字を数えますと中国は 8 便ということになりまして、これはぜひとも私共としては北京と、それから上海の虹橋に 4 便ずつ飛ばしたいということで、中国と厳しい戦いを今やっている最中でございます。これで基本的に羽田の昼は埋まります。繰り返しになりますが、これは基本的には旅客便でございますので、貨物につきましてはベリーの方で対応して頂くということになっております。

一方、深夜早朝についてでございますが、これも同じく 20 便といったような規模になるだろうと考えております。外国会社に 20 便、日本の会社に 20 便ということでございます。韓国それから香港、タイ、シンガポール、マレーシア、こういったところがアジアの国でございます。これに中国も可能性が出てくるだろうと思っておりますが、まだこれは現在交渉中でございますので、セットできておりません。ヨーロッパはフランス、これはパリでございますが、それからイギリスのロンドン、アムステルダムそれからドイツはフランクフルトであるとか、ライプツィヒであるとか、そういった主要な空港が対象になっておりますが、ドイツも入っております。それからカナダも対象となっております。あとの大きいところと致しましては、アメリカと中国がまだセットできておりません。基本的にはこういったところも原則としては旅客便が念頭に置かれているわけでございますが、特にシンガポールとドイツにつきましては、日本の会社も非常に要望があるものでございますので、貨物便も運航できるようにという枠組みをしております。貨物の場合には、いわゆる直行便ということではなくて、いずれかの地点との三角運航などができるように、ということで相手国とも話し合いを進めております。これは貨物便の特徴を踏まえて、そういった運航をしないとなかなか羽田であっても飛びにくいだろうということで、今までこうしたところにつきましては、シンガポールとドイツにつきましては、そういった様な運航ができるような枠組みを考えておるところでございます。あと残っております、中国・アメリカでございますが、中国はぜひともこれは我が方にも要望がございますので、貨物便についても飛べるような枠組みに致したいということで頑張ろうと思っております。アメリカについてはやや複雑な交渉となっております、先行きがちょっ

と見えないのですが、全力を挙げて羽田から飛べるように頑張るということやっておるところでございます。

座長： 詳しい現状をご説明頂きまして、どうもありがとうございました。よろしゅうございますでしょうか。丁度、予定の時間になりました。誠にありがとうございました。

色々、なお、ご意見もあろうかと思うのですが、以上のいろいろな立場からのご意見を踏まえまして、航空局次長から全体についてのコメントを頂けましたら有難いのですが、よろしくお願い致します。

航空局次長： 航空局次長でございます。局長が所用でどうしても出席できませんで、誠に申し訳ございません。また本日、委員の皆様方には、長時間に渡りまして非常に貴重なご意見、活発なご議論を頂きまして、誠にありがとうございます。

現在の航空貨物の状況、冒頭でお話ございましたけれども、非常に今の景気の状態の中で大変厳しい状況であるということでございますけれども、昨日たまたま政府の月例経済報告が出ておりますが、それによりますと、一応底を打ったという表現がされておりますけれども、輸出あるいは生産などについては上向きの兆しがあるということで、これから期待したいところでございますけれども、ただ全体のレベル自体はまだ去年の秋に比べると7割程度ということでございます。またまだレベルは低いということで、本格的な回復がいつ頃になるかということは非常にまだ見通しが立たない状況でございますけれども、航空の世界で申しますと、今審議官から詳しくご説明申し上げましたように、来年の成田・羽田の大きな拡張というのがございまして、そういう意味で大きな景気の波、それからまた一方でそういったインフラ整備というようなことが絡み合って、非常に大きな転換期といえますか、私共行政にとっても当然でございますけれども、こういった物流に携わっている皆様方にとっても非常に重要な時期なのではないかと思っております。

その中で今こういったグランドデザインに基づきましたアクションプランということで、様々な検討を私共も続けていかなければいけないと思っておりますけれども、今ご議論の中でございました通り、やはりスピード感をもって進めていくということが非常に重要なことだと思いますので、役所の仕事はややもすると、その辺の時間の感覚がないということをよく言われますので、それは十分注意し

ていけないといけない。また、L 委員からもありましたように、選択と集中とい
いますか、総花的にやるのではなくて、物事を重点化して、特に力を入れるべき
所に集中してやっていくということは、十分気を付けてやっていきたいと思うわ
けでございます。

また、グリーン物流の話、その他いろいろ、本日頂きましたご議論を十分に踏
まえて、今後も皆様方と検討をさらに深めていきたいと思っております。また年
度末に報告がなされると思っておりますが、私共も当然、できるだけ努力をし
て参りたいと思っておりますが、委員の皆様方にも引き続きぜひ、ご協力頂きた
いということで、私の挨拶と致します。どうもありがとうございました。

座長： どうもありがとうございました。いろいろな現在の状況等も詳しくご説明頂
きました。

感想と致しましては、よく企業の物流戦略としてロジスティクスからサプライ
チェーンへ物流段階を上げるということで、二つの段階が並べて説明されますが、
私は日本の国全体のロジスティクス力を向上させると言う視点が重要と思いま
した。航空物流の懇談会を通じ、そしていろいろなアクションプランを通じて、つ
まり関係する皆様がその必要性を共有しているという意味で、e-freight もコン
テナも全て日本全体の国としてのロジスティクス力というのを上げるように働き
ます。それをベースにして国家の交渉力を活かして、海外諸国とのサプライチェ
ーンの構築に臨むというように繋がっていけば良いなと考えている次第でござい
ます。

大雑把なまとめで恐縮でございますが、活発な議論が出ましたので、そうとし
かまとめようが無くて申し訳ございません。どうぞ、年度末のまとめの報告が素
晴しい報告でございますように、アクションプランの実行をよろしくお願い致し
たいと思います。本日はどうもありがとうございました。