

ヒアリング・アンケート結果の概要について

2020年12月16日

株式会社日通総合研究所

1. 関係者の情報共有が必要となる被災状況の目安

【主な意見】

(フォワードナー)

- 成田国際空港の機能が1日でも停止し、復旧時期が不明確であれば代替空港の使用を検討する。
- BCPにおいて、平時の使用している空港の停止時間見通しが48時間を超えた場合に使用する代替空港を定めている。
- 成田国際空港の停止期間が3日程度なら、代替空港の使用を開始する。
- 成田国際空港の停止期間が7日程度なら、代替空港の使用を開始する。
- 代替空港を利用するか否かは、貨物の緊急度や、顧客、発地側の判断による。

【論点】

- 成田国際空港における貨物の取扱いの可否を規定すると思われる次の①～④のいずれかが1日でも機能停止した場合に情報共有を開始することとしてはどうか。
 - ①基本施設(滑走路等) ②貨物ターミナル
 - ③空港への接続道路(含む構内道路) ④空港周辺の幹線道路

2. 情報共有の内容①

【主な意見】

(フォワーダー)

- 貨物地区における航空会社、上屋会社の被害状況を俯瞰的に一括して把握できる専用HPの開設をお願いしたい。
- 通勤影響などのファシリティ情報を空港会社より提供してほしい。
- 代替空港における臨時便の予定等のフライトプラン情報の入手が困難だった。
- 空港会社のHPでは旅客便の情報のみ掲載されているため、貨物便の情報も掲載してほしい。
- 関空被災時の代替空港では、航空上屋における貨物溢れ、スペース不足、搬出入の遅れ、上屋周辺の混雑等が大きな問題となったため、航空上屋に関する情報(混雑状況等)を提供してほしい。
- 上屋の貨物処理状況が何%処理を終えているのか情報共有するようにしてほしい。
- 関空被災時には、荷主から詳細な情報提供を求められ、その対応が負担となった。
- 専用HPに荷主も閲覧できるパブリックインフォメーションのページを別途開設するとよいのではないか。
- 荷主は結局、フォワーダーから情報を直接取ろうとするので、専用HPの必要性は低い
- 混雑時には混乱を回避するために極力荷主に連絡お願いすることもあるが、いつ何時にどれだけ入れるよという情報まで入れてくれる荷主は稀。
- 被災空港だけでなく、代替空港の混雑状況についても、リアルタイムで荷主と情報共有すべき。

2. 情報共有の内容②

【主な意見】

（空港会社）

- 航空会社からの提供が必要な情報は、運航情報である。
- 上屋会社から提供が必要な情報は被害状況、混雑状況、今後の見通し。
- フォワーダーから被災状況、貨物の取扱い状況を提供してほしい。
- 上屋会社から被害状況、混雑状況を情報提供してほしい。

（航空会社）

- 災害時に必要な情報としては、空港の被害状況・復旧見通しが挙げられる。
- 航空上屋の貨物取扱機能の被害状況については、リアルタイムで刻々と変わっていく情報を正確に発信することが困難であることが難しい。

2. 情報共有の内容③

【主な意見】

(上屋会社)

- 航空上屋の貨物処理能力に関する情報として、ULDの解体に必要な日数、ULDの組立に必要な日数等が提供可能と考えられる。
- 隣の代替空港が受託停止し、その貨物が入ってきた状況が非常に厳しかった。空いている空港に自動的に貨物が流れる、押し出される形となり、その辺りの連携や情報共有の仕方に問題があった。
- 航空会社からの情報で到着ULD枚数は把握できていたものの、ULD解体後の貨物を蔵置するにあたり、貨物の大きさや貨物形態(段ボールなのか木箱なのか)などの詳細な情報(貨物量)が把握できなかった。
- 輸入について、巨大貨物や個数口貨物など、蔵置エリアを圧迫する貨物の搬出日をフォワーダーに確認がとれないまま、蔵置されていた。
- 航空上屋の貨物処理能力について、「平時の～%」という指標が用いられることが多いが、それが実際の業務にどの程度役立つかが疑問である。

【論点】

- 情報共有の内容を次の12項目としてはどうか。

- ① 運航情報
- ② 上屋の稼働状況
- ③ 貨物の搬入可能時間
- ④ 上屋の復旧見込み
- ⑤ 周辺道路の混雑状況
- ⑥ 空港構内の道路の混雑状況
- ⑦ 空港の被災状況
- ⑧ 空港機能の復旧見込み
- ⑨ 空港アクセスの被害状況
- ⑩ 空港アクセスの復旧見込み
- ⑪ フォワーダー上屋の混雑状況
- ⑫ フォワーダー上屋への貨物持ち込み予定

3. 情報共有に用いる媒体

【主な意見】

(フォワーダー)

- 専用HPは、災害時に確認するための時間が取れないおそれがある。
- 専用HPは、最新の情報が掲載されているかが不安である。
- 専用HPと既存HP(国土交通省HP等)を並行して確認することで、情報の提供ソースの分散による混乱の発生が危惧される。
- 専用HPについては、アクセスの集中による接続の不具合が発生しないようにしてほしい。
- 過去の災害時に、LINEが有効であった。

(航空会社)

- メーリングリストの方が即効性があるのではないか。
- 専用HPとメーリングリストを組み合わせるのがよいのではないか。

【論点】

- 情報共有の手段については、各事業者の貨物情報をエクセルに集約し、電子メールで共有することとしてはどうか。
- 各空港で専用HP等がある場合には、情報共有手段として、将来的にはこの活用を検討することとしてはどうか。

4. 情報共有のタイミング

【主な意見】

(フォワーダー)

- 専用HPは、3時間おきに更新してほしい
- 専用HPは、最新の情報が掲載されているかが不安である。
- 特にキャリアの欠航情報等は前倒しで情報提供してもらいたい。(成田の台風被害の際に貨物をキャリアへ搬入した後に欠航が伝えられた事例があった。)

【論点】

- 情報共有のタイミングが多いほど、情報のリアルタイム性が担保されるが、情報提供者の負担は大きくなる(本調査のヒアリング・アンケートでも、「専用HP」については、その情報のリアルタイム性を懸念する意見等が示されている)
- 情報共有のタイミングについては、情報提供者の負担が過度にならないよう留意しつつも、その頻度を可能な限り高くすることが求められる。
- 電子メールの配信頻度を1日3回(例:8時、13時、18時)にすることとしてはどうか。

5. 情報の共有範囲

【主な意見】

(空港会社)

- 災害時には、おのずと空港会社に各社の情報が集まってくるが、それをどう展開していけばよいのかの決まりができていない。各社として自社の情報をどこまで開示しても良いと思っているかの判断が困難。空港会社としていただいた情報をそのまますべてフォワーダーや上屋にお伝えするわけにもいかないのが、悩ましいところである。
- 何をどこまで情報共有できるかが現時点では明確になっていないので、情報共有体制というよりも、個別に状況をみながら対応していくという現状。一斉に情報を出すとなると、それをどこまで伝えてよいかは各社との調整が必要であり、まだそこまで対応できていない。

【論点】

- 各社から災害時に提供される情報のうち、個社の被害状況など、その提供範囲を限定する必要がある情報を明確にすることとしてはどうか。