

# 国内定期航空便の利用促進「モーダルミックス」について



～「物流の2024年問題」への対応 および  
航空輸送の利点を活かした商圈拡大による地域活性へ向けて～

2024年9月26日

# 1. 定期航空協会概要

**目的** 航空運送事業に関する諸般の調査、研究等を行い、我が国航空運送事業の健全な発展を促進する

## 役員

|       |        |                         |
|-------|--------|-------------------------|
| 会 長   | 鳥取 三津子 | 日本航空(株) 代表取締役社長執行役員     |
| 理 事   | 井上 慎一  | 全日本空輸(株) 代表取締役社長        |
| 理 事 長 | 大塚 洋   |                         |
| 監 事   | 本間 啓之  | 日本貨物航空(株) 代表取締役社長       |
|       | 前澤 豊   | アイベックスエアラインズ(株) 代表取締役社長 |

## 会員企業

19社(2024年8月時点)

|                                                                                                                    |                                                                                                                  |                                                                                                                       |                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>JAL<br>日本航空株式会社               | <br>ANA<br>ANAホールディングス株式会社     | <br>ANA<br>全日本空輸株式会社                | <br>NCA<br>日本貨物航空株式会社            |
| <br>JAL<br>日本トランスオーシャン航空株式会社    | <br>JAL<br>日本エアコミューター株式会社     | <br>AIR DO<br>株式会社AIRDO            | <br>ANA<br>株式会社エアージャパン          |
| <br>Solaseed Air<br>株式会社ソラシドエア  | <br>STARFLYER<br>株式会社スターフライヤー | <br>ANA<br>ANAウイングス株式会社            | <br>JAL<br>株式会社ジェイエア            |
| <br>SKY<br>スカイマーク株式会社           | <br>FDA<br>株式会社フジドリームエアラインズ   | <br>SPRING JAPAN<br>スプリング・ジャパン株式会社 | <br>peach<br>Peach Aviation株式会社 |
| <br>Jetstar<br>ジェットスター・ジャパン株式会社 | <br>IBEX<br>アイベックスエアラインズ株式会社  | <br>ZIPAIR<br>株式会社ZIPAIR Tokyo     |                                                                                                                     |

## 主な活動

- 航空運送事業に関する調査、研究
- 政府、国会、政党等に対する陳情、要望
- 航空利用者等への広報活動
- 法務関係諸問題に関する事項
- その他本会の目的を達成するために必要な事項

## 国内航空貨物運送事業者

現在、国内航空貨物運送を行っている会員企業は14社



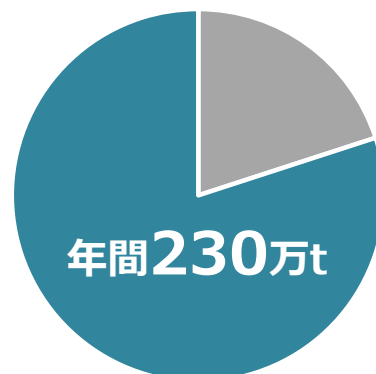
## 2. 「物流の2024年問題」における航空の代替輸送ポテンシャル

- ✓ 現在、物流業界では担い手不足や、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題がある中、トラック運転手の時間外労働について、令和6年4月より年間960時間の上限規制（休日労働含まない）および拘束時間等の強化により、何らかの対策を講じなければ物流全体が停滞してしまう懸念がございます。（物流の2024年問題）
- ✓ 鉄道・船の活用検討と併せて、航空輸送も含めた多様な輸送モードを活用して適正化を図るモーダルミックスの観点から、国内定期便を活用した代替輸送ポテンシャルを秘めております。

- ① 国内航空の貨物スペース利用率は平均 2~3 割程度であり、**年間 230 万トン相当の輸送余力**の活用が可能。一定の受入環境が整っている主要幹線（羽田⇔新千歳/伊丹/福岡）空港間についても平均利用率は3~4割程度に留まっており、**1日あたり10tトラック換算 約450台分**（長距離トラックドライバーの稼働を2名とすると、**1日あたり約900人分**）に相当する代替輸送ポテンシャルを有する。
- ② 受入環境の整備が必要となるが、ローカル路線も活用することで、さらに輸送力の活用余地はある。

国内定期便 貨物スペース利用率

■ 平均利用率 ■ 空きスペース比率



10t トラック換算 輸送余力（主要幹線のみ）



### 3. 「スピード輸送」「長距離輸送」による利便性向上・商圈拡大

- ✓ 航空へシフトすることで、トラック輸送と比較して「スピード輸送」「長距離輸送」による利便性向上も期待されます。
- ✓ 航空輸送により、その地域でしか流通していなかった食材（地産のいちご・いちじく）や、傷みの早い果実・水産物などの商圈が拡大し、地域経済への貢献も期待できます。また、国際線ネットワークと組み合わせることで、海外への輸出にも対応可能であり、生鮮品等の新たな市場開拓の機会創出にもつながります。

**事例：** 鮮度と品質にこだわった全国各地の生鮮品やスイーツ等が航空便で函館空港に集結！！



#### <概要>

2024年6月、JALとANAは、「鮮度」「品質」にこだわり、航空便で函館空港に集結させて販売する物産展において日本全国の野菜・果物やスイーツ等の23品の輸送に協力。

今年で3回目の開催であり、地域経済の発展に貢献。



- ✓ 今後も需要増が見込まれる高付加価値貨物（半導体・機械機器・医薬品）についても、温度管理やスピードが求められるため、航空輸送が担える領域となります。

## 4. 課題・移行支援について

### ① 値差に着目した移行支援

- ✓ 「スピード輸送」「長距離輸送」ができる一方、航空貨物輸送は、**トラック輸送と比べて輸送コストが高く、運賃も高い**ことから、潜在的な利用者から積極的に選択されにくい課題があります。物流の2024年問題へ対応する代替輸送への移行を推進するためには、**値差に着目した移行支援（補助\*）**ならびに**認知・普及に向けた取組み**が必要であると考えます。\*荷主向け支援（エアライン／フォワーダーを介した支援でも有効）

### ② 空港における受入環境整備への支援

- ✓ 空港によっては、これまでの取扱い量との関連で航空貨物の受入環境が十分整っていないことも課題です。移行を促進していくためには、貨物代理店等に対して、**受け入れ環境整備等\***への支援についてご検討をお願いします。  
\*特に地方路線の活用を促すうえでは必須
- ✓ 合わせて、航空会社が保有する貨物コンテナ不足も懸念されます。**コンテナ増量**のための補助や、その**メンテナンス、保管施設の整備費用**等への支援についてご検討をお願いします。

### ③ 環境負荷に対するイメージ改善等

- ✓ **航空輸送が「環境に悪い」という利用者のイメージ払拭**も課題です。**定期便の空きスペースを活用する（CO2排出量がほぼ増えない）**という観点や、移行によって**トラック輸送にかかるCO2排出削減**できる点を、政策意義と合わせてPRいただくことも重要です。
- ✓ また、荷主のサプライチェーン全体でのScope3排出量が増えてしまう点は、今後移行を阻害する課題となる可能性があり、留意が必要だと考えます。

航空輸送も含めたモーダルミックスの推進による、「物流の2024年問題」への対応 および 航空輸送の利点を活かした 商圏拡大による地域活性について、政府戦略として積極的支援をお願いします。