

関係者へのヒアリング結果

【ヒアリングのまとめ】

	空港会社	航空会社	上屋会社	フォワーダー・インテグレーター
①平成30年台風21号で関西国際空港被災時の対応				
1) 関西国際空港側（被災空港側）および成田国際空港等（応援空港側）それぞれについて、どのように対応したか。	<p>【被災空港側】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇当初は安全確保と飲み物、食物の支給 ◇貨物地区の状況は報道の状況とは異なる（一部の建物が壊れていた） ◇ごみ、がれきの捨て場、処分場所の確保 ◇被災物、流された物は勝手に動かさない、輸入貨物は税関の立会が必要（一方で荷主は被災貨物よりも次の貨物優先） ◇被災貨物を荷主が引き取らない限り島内処理が原則 ◇島外に用地の確保は困難 <p>【応援空港側】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇全社の情報共有の場では本音が聞けないので航空会社、上屋会社と個別にヒアリングを実施 ◇航空会社、上屋会社間の調整に関しては営業上の問題で情報共有に限界あり ◇置き場所の確保、上屋の空きスペースの分配の検討・確保（臨時置場も確保） ◇保税蔵置場について税関への事情説明 	<p>【被災空港側】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇従業員の安全確保、食料の確保等 ◇停電、浸水等の被害状況の確認 <p>【応援空港側】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇輸入貨物は、中部、成田に振り分け、関西にトラック保税転送又は成田で輸入通関 ◇輸出貨物は、中部、成田に転送（個別に陸送費用を支払う） ◇フォワーダーや海外航空会社への受託制限などの情報発信 ◇関西からの転送貨物で成田がパンク ◇輸入貨物の引き取りができずパンク ◇特殊貨物の受入制限 ◇エンバーゴの実施 ◇補航便の運行（旅客のみ） 	<p>【被災空港側】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇従業員の安全確保 ◇直後は被害状況が確認できなかった ◇他空港の混乱が激しくなり人員を派遣 ◇一般貨物を段階的に再開 ◇上屋内の貨物は全損で空港外倉庫を借りて転送 ◇復旧のポイントは計量器であった（通常は新規設置後に数か月かかる） ◇資機材の借り受け <p>【応援空港側】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇上屋の確保 ◇輸入貨物が増加しスポット周り、各施設の空きスペースに貨物を置かざるを得なくなった ◇民借用地を一定期間借り上げ（東京航空局が柔軟に対応） ◇他空港からのエアラインのロードフィーダーの受入れを停止 ◇羽田が受託制限を最後に実施（緊急貨物以外） ◇輸入貨物は関西着を成田・羽田から中部に転送 ◇成田から関西に転送する輸入貨物が大量に留まった ◇輸入貨物の引き取りのトラックがないのでパンク ◇輸出貨物は混乱はなかった ◇資機材は輸出部門から輸入部門が借りて対応 ◇人員の確保 ◇関空からの貨物の流れに関する正確な情報が把握できなかった 	<ul style="list-style-type: none"> ◇成田・間空間の貨物の移動は自社内の意思決定で対応できた <p>【被災空港側】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇地上集配業務の停止 ◇上屋で被災した貨物は取り扱えなくなった（廃棄や保険手続） ◇輸出貨物については近隣で保管スペースを確保 ◇輸出貨物は他倉庫から移送、他空港から輸出 ◇貨物ターミナルが正常にもとった段階では、輸入貨物は通関が切られたら取りに行く <p>【応援空港側】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇代替空港へ機能移転 ◇上屋や空港外の蔵置場所の確保（輸出貨物） ◇輸入貨物は滞留 ◇通関業務に精通した職員の確保 ◇応援従業員の宿泊施設の確保と空港までの輸送
2) その際、どのような情報・判断等が必要となり、それをどこからどのように入手したか。また、どのような商慣行や行政手続きが影響したか。	<ul style="list-style-type: none"> ◇連絡橋に関する情報が錯綜 ◇保険サーベイの超法規的な対処 	<ul style="list-style-type: none"> ◇貨物地区周辺の被災状況、アクセス等の情報が必要だが入手できず ◇逼迫判断は、輸入貨物は上屋会社、輸出貨物はキャリアが判断 ◇税関の柔軟な対応 ◇2国間協定で発着枠が決まっている中では、臨時便就航・便数増減は可能だが新規路線就航は困難 	<ul style="list-style-type: none"> ◇再開条件や復旧状況は空港会社から入手、運航状況は空港会社から ◇予約、取引情報等は端末で把握 ◇増床した部分の蔵置手続で税関に配慮していただいた ◇フォワーダーとの情報交換（特に輸入貨物の追跡情報の問い合わせ）は混乱した ◇島外に保税貨物の倉庫を確保した際には税関から特別許可 ◇エアラインに受託制限を要請 ◇関空の会社からメールで把握 ◇スペース確保のために空港会社と調整 	<ul style="list-style-type: none"> ◇被災情報はテレビと監視カメラ、現場とのメール、電話 ◇飛行機の離発着情報が必要だが、その情報共有が困難であった ◇保税輸送の一時停止は個社の判断による（行政が一律に禁止するものではない） ◇連絡橋の通行制限があったので警察や物流産業室などからも情報提供
②平成30年台風21号対応時の教訓				
1) 応援空港側での空港上屋機能の低下（ビルドアップの遅れ、荷受け待ち渋滞の発生、保管場所の不足等）を回避するために、どのような対応をとったか。また、各関係者はどのような対応をとるべきだったか。	<ul style="list-style-type: none"> ◇被災を想定したバックアップの場所確保は重要だが空き上屋の確保は現実的でない ◇ULDを島外に持っていき輸入貨物をブレイクダウンできるとよい（理想論であるが） ◇空港会社による空港間調整は難しい ◇優先貨物の割当てができるルールがあると良い 	<ul style="list-style-type: none"> ◇輸入貨物の早期引き取り、輸出貨物は就航可能なスペースのタイムリーな情報提供が必要 ◇ハイリフトローダー移動には各県からの許可が必要（国交省の調整で早期に実現） 	<ul style="list-style-type: none"> ◇迅速な受託制限措置をとっていただければ良かった ◇貨物の搭載抑制で対応することが必要 ◇福岡、千歳空港も活用すればバッファとなる ◇取扱量増加以外に、特殊貨物の取扱いでも負荷がある ◇貨物用計量器の耐災害が重要だが地震の時の保護は難しい ◇浸水対策の実施（嵩上げ、止水シート等） ◇増床した場合のフォークリフトの確保 ◇時間差対応は難しい ◇旅客と貨物の情報が錯綜し、荷主、フォワーダーも貨物輸送可能と誤解 ◇着陸抑制は上屋の立場では困難 	<ul style="list-style-type: none"> ◇バッファ倉庫で一時保管することで空港流入をコントロール ◇フォワーダーとしてはNACCS登録と通関許可が下りれば対応できる ◇急な荷物の増加に、処理に時間がかかり税関も対応ができなかった ◇関空の混載貨物を成田に持って行く際のトラックの積み込み方に注意 ◇他社との協業は有効だが営業の信頼性、倉庫のセキュリティなどが問題 ◇上屋スペースの貸し借りや搬入の共同化は非現実的

	空港会社	航空会社	上屋会社	フォワーダー・インテグレーター
2) その際、どのような情報・判断等が必要となり、それをどこからどのように入手したか。また、どのような商慣行や行政手続きが影響したか。	<ul style="list-style-type: none"> ◇貨物について他社との情報共有ができていないが、緊急事態にあわせて出せる情報を整理することが必要 ◇一般論としては情報共有を進めるべきだが、自社情報を他社に知られることに大きな課題がある ◇緊急事態に該当するかのスイッチは国に決めてほしいが基準がない 	<ul style="list-style-type: none"> ◇航空会社同士での協力（実施はできなかったが必要） 	<ul style="list-style-type: none"> ◇災害時対応の発動は空港設置管理者が望ましい ◇相互に情報入手できる体制の構築は必要（特に上屋会社の情報共有） ◇各社のデータ送信などの制限等の仕様が異なる 	<ul style="list-style-type: none"> ◇輸入貨物の搬入予定情報はキャリアから上屋会社へ伝えられるとスムーズ ◇引き取り予定時間を通してもらうことで待ち時間削減に有効 ◇非常時の情報共有は平常時の営業活動とは別対応として重要である。出せない情報まで出してもらう必要はない。 ◇非常時は荷主とも対等な立場（状況により断る） ◇統一した情報を発信することで、空港被災時にどうするかを荷主にも選択してもらう
③主要空港被災（閉鎖・障害発生）時の代替輸送の考え方				
1) 過去の大規模災害等への対応事例（被害状況および対応事例）	<ul style="list-style-type: none"> ◇東日本大震災時には受取人不明の輸入貨物が多数 ◇東日本大震災時アントノフを受け入れ、大型の物資を受け入れ・搬送した ◇令和元年東日本台風では空港外の上屋が機能停止になったときに空港内に暫定的に機能を移す議論があった 	<ul style="list-style-type: none"> ◇東日本大震災時の仙台空港 ◇台風の際に自社ビルで停電発生したが自家発電で対応 	<ul style="list-style-type: none"> ◇東日本大震災時に成田に着陸できずダイバートしたことがあった ◇阪神・淡路大震災では荷主・受取人不明等の問題で滞留、廃棄したものがある 	<ul style="list-style-type: none"> ◇東日本大震災時は管制がタワーから降りたため離着陸できず ◇東日本大震災時、集配拠点が被災、仕分けセンターも周辺が沈下のため建物の点検→翌週から対応可だが人命優先で輸送許可は出なかった
2) それぞれの対応をとった際、どのような情報・判断等が必要となり、それをどこからどのように入手したか。また、どのような商慣行や行政手続きが影響したか。	<ul style="list-style-type: none"> ◇災害時には成田と関西で情報交換できると良いが、それをどこにどこまでの情報を発信するかが課題 ◇救援物資の対応について各社と検討しているが文書締結には至っていない 			
3) その際の問題点				<ul style="list-style-type: none"> ◇羽田空港にはフレーターからのメインデッキローダーがないのではないかと
4) 主要空港被災（閉鎖・障害発生）時の代替輸送の考え方（他空港利用・転送の制約・留意点）	<ul style="list-style-type: none"> ◇成田が被災した場合は日本全国でストールする ◇平常時から空港会社間での貨物担当者会議を開催 ◇旅客では手の内を見せながら旅客サービスを提供しているが貨物はそうっていない ◇空港間の情報共有は可能、機材の融通はできる状況であれば調整 ◇緊急事態対応として、上屋とフォワーダーが一体となって業務を行える場所を提供したい ◇航空貨物の可視化が必要 ◇羽田と成田の一体的運用が理想的 ◇BCPには関空グループを越えた対処の記載はない ◇コロナ禍でもニーズを把握しリソースを配分 	<ul style="list-style-type: none"> ◇成田空港が被災した場合は対応が困難 ◇羽田や関西で代替する場合は機材の問題あり ◇貨物の取扱プロセスで、各社が必要な情報、発出可能な情報の整理が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ◇主要空港の規模により対応が異なる（羽田が被災の時は成田で対応可能、関西が被災した場合は成田がパンクする前に羽田も受託制限） ◇緊急避難的にフレーターが飛んできた場合の機材を空港として保有する ◇羽田で24時間対応するためには体制構築が課題 ◇スペースさえあればなんとか対応できるが現状は確保が困難 ◇人員の応援を受け入れる場合は保税教育、危険物教育が必要 ◇現在は成田空港が出している応援パスという制度があり、他空港からの受入れがしやすくなっている ◇貨物の搭載抑制が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ◇空港被災時のBCPの策定が有効 ◇関係倉庫会社と災害時の一時的な倉庫賃借・拡大 ◇各主体が情報を共有する仕組み（荷主にも回答可能となる） ◇貨物の取扱いの順番の可視化 ◇非常時を想定した主体間連携のシステム作り ◇物流を止めないことを重要視した平常時の制約の解除の検討 ◇パイロットがアメリカ人の場合CIQも関係するが、人員を絞っているため羽田、成田、関西以外では厳しいのではないかと ◇国際空港以外の空港での臨時通関の仕組みを整備しておく
④その他				
1) 要望・提案など	<ul style="list-style-type: none"> ◇本調査の委員会で分科会形式でテーマを掘り下げる ◇関係者が一堂に会する会議が重要である（リモートは本音の手前で終わってしまう） 	<ul style="list-style-type: none"> ◇被災時は、広報、情報発信の頻繁な提供が必要 ◇情報交換・共有は必要だが、細かな情報を共有するのは困難 ◇新型コロナウイルスの影響で現在も貨物量が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ◇即時対応できる情報共有の仕組み（メーリングリスト等）が必要 ◇中部空港ではフォワーダー、上屋、キャリア、トラ協、空港会社の定例会合が開催 	<ul style="list-style-type: none"> ◇緊急時のワンストップ手続を整備してほしい ◇リアルタイムで情報共有できる仕組み ◇人命を意識した従業員のための情報が必要 ◇成田空港に1セットしかないNACCSのバックアップ体制確保が必要 ◇飛行機の便数制約は慎重に検討してほしい ◇各社ではなく誰のためのBCP、災害対応なのかを考えることが重要 ◇新型コロナウイルスの影響で現在も成田の貨物量が多い（過去最高）