



第 3 回 国際物流懇談会 議事要旨

1. 日 時 平成 24 年 2 月 23 日 (木) 午後 2 時 00 分～午後 4 時 10 分
2. 場 所 東京税関 税関会議室
3. テーマ 【航空物流・空港関係】首都圏 2 空港(成田・羽田)体制に対する期待・可能性 等
4. 議事概要
 - (1) 関係民間事業者より、首都圏空港の利用の現状や課題等について意見聴取を行い、それぞれ配布資料に沿って説明があった。主な説明の概要は次のとおり。
 - ① 日本貨物航空株式会社「国際航空貨物輸送における現状と課題」(資料 1)
 - ・ 日本の航空貨物全般を取り巻く状況は、リーマンショックによる経済的大損失からの回復途上であり、当面、日本発着貨物の大幅な増加は期待できない。一方、アジア発の貨物量は増加傾向にあることから、トランジット貨物の取り込みが課題であり、そのためには、低コストで効率的に貨物を処理できる空港体制の構築が重要である。
 - ・ このような状況の中、昨年 5 月に成田空港域内の北部貨物地区に分散していた輸出入施設の南部貨物地区への集約を行い、定時率の確保や運航効率の向上などに努めている。さらに、高コストの空港域内と低コストの空港域外を使い分けるなど、徹底した費用の削減に努めていく。
 - ・ 羽田で貨物定期便を就航させようとしても、現行の発着が可能な時間帯(23:00～6:00)では、往復便の設定が不可能であり、羽田を利用するメリットはない。また、需要の中心は既に成田にあり、羽田への進出は二重投資となり現状の選択肢にはない。
 - ・ 航空輸送に関わる書類の電子化への取組みとして、e-AWB(航空運送状の電子化)に取り組んでいる。
 - ② ルネサスエレクトロニクス株式会社「ルネサスエレクトロニクス輸出入・物流について」(資料 2)
 - ・ 国内外に多数の工場があり、クイック・レスポンス、すなわち、地域ごとの異なる需要やニーズに応え迅速に貨物を届けるため、工場に一番近い空港を利用している。特に、成田・羽田は主に利用する空港である。
 - ・ 成田をメイン、羽田はサブとして位置付けている。羽田は貨物定期便が未就航であること、フォワーダー等の物流施設も既に成田に投資されていることなどが大きな理由である。ただし、国内地方空港から羽田へ空輸し、成田へ陸送のうえ輸出する場合や緊急貨物への対応などでは羽田を利用している。
 - ・ 羽田の路線の拡大、貨物定期便の就航、成田・羽田の連携したダイヤ設定のほか、安価で多頻度に転送できる共同輸配送・シャトル便等のネットワークの構築など、首都圏 2 空港が「一つの空港」のように運用されることが望ましい。
 - ・ AEO 相互承認が一層拡大されることにより、輸入国での通関の簡素化を期待している。

(2) 主な意見等の概要は次のとおり。

【首都圏2空港に関する意見・認識】

- ・ リーマンショック以降、荷主側によるコスト軽減、環境への配慮、サプライチェーンの確実化（即時性よりも定時性を重視）等が重視され、海上輸送へのシフトを含め、航空需要・輸送の見直しが相当進んでいる状況の中、航空輸送は限られた荷主・貨物が限定的に利用する輸送モードに変わってきている。
- ・ 成田がハブ空港として機能しており、競争力も羽田よりも高いとすれば、その部分は首都圏空港の長所として成田の競争力を高め、新興国の勢いを日本に取り込んでいく形が望ましい。
- ・ 今後、首都圏空港の発着枠は、基本的に貨物に関してビジネスモデルに繰り入れていないLCCに奪われていく構図が考えられる。航空貨物の供給体制への影響が懸念されることから、旅客とセットで考える必要がある。
- ・ 羽田の限られた就航路線や成田の24時間化が困難な状況を踏まえると、キャリアは他のレガシーキャリアやLCCとのBSA^(※)を含めた相互協力を拡大していくことにより、トランジット貨物の取り込みや低コスト化が実現され、競争力を増していくことができるのではないか。

※ BSA（ブロック・スペース・アグリーメント）：スペースの交換・融通

- ・ 旅客の場合は基本的に同一運賃のもと、ニーズに応じ選択され、一定の競争原理を伴いながら両空港の役割分担ができています。一方、貨物の場合、両空港のコスト負担に大きな差がある。今後、羽田の路線が拡大し増便されていく中で、利用してもらうためのサービスをいかに提供していくかがポイントである。
- ・ フォワーダーの利益収入源となる混載貨物は、集約効果が重要で、成田と羽田の分散となると選択が難しく、どちらかの空港に集中した方がよい。結局、より投資し拠点化したところでオペレーションしたほうがコスト安であるという仕組みで動いている。荷主からフォワーダーへの要求はリードタイムとコストである。
- ・ 同一都市に複数空港があるソウル（仁川・金浦）、上海（浦東・虹橋）、台湾（桃園・松山）などでは、政策的に大きな空港へ集荷しハブ化する動きがある。他方、2つの空港が並び立つような世界的に見ても特異稀な日本の首都圏空港（成田・羽田）を活用していくためには、一体的に運用していくことが望まれる。
- ・ 成田・羽田は、棲み分けがなされた上で一体的に運用していくべきではないか。一朝一夕にはいかならないと思うが、将来に向けてうまく棲み分けができるように知恵を出し、少しずつ環境を整備していくことが必要である。
- ・ 羽田を含めた国管理空港の民営化に向けた動きもある。直ぐには難しいと思うが、空港の運営そのものまで含めた一体化が本当は望まれているのではないか。
- ・ 羽田は港湾に近接しており、この点諸外国の状況と決定的に違う。例えば、アジア等からの海貨コンテナをそのまま航空機に積み込むといったSea&Air輸送の可能性があれば、羽田に貨物を持つてくる一つの要因になるかもしれない。
- ・ 施設の二重投資を回避するアイデアとして、羽田周辺を考えた場合、大井の海貨倉庫群を活用することも考えられる。

【税関に関する意見・認識】

- ・ 輸出入手続に関連する膨大な保管書類の電子化については、ペーパーレス化・保管コスト等低減の観点からも是非、柔軟な対応をお願いしたい。
- ・ 成田・羽田を一体的に運用していくのであれば、東京税関の成田・羽田を一つの官署とすることにより、手続きの簡素化に繋がる。民間側の施設や運営の一体化、民間企業を統合するよりは現実性があると思う。
- ・ AEO を取得すれば航空 5 官署申告選択制が活用でき、実質的に官署の一体化と同様のメリットを享受できることはわかるが、できるだけ多くの利用者が活用できるような形で利便性を高める検討は引き続き行っていただきたい。

(注)本懇談会は、税関行政上の課題等に係る今後具体的に検討を要する事項について、各委員と率直な意見交換を行うものであることから、議事録に代えて議事要旨を作成・公開することにした。