

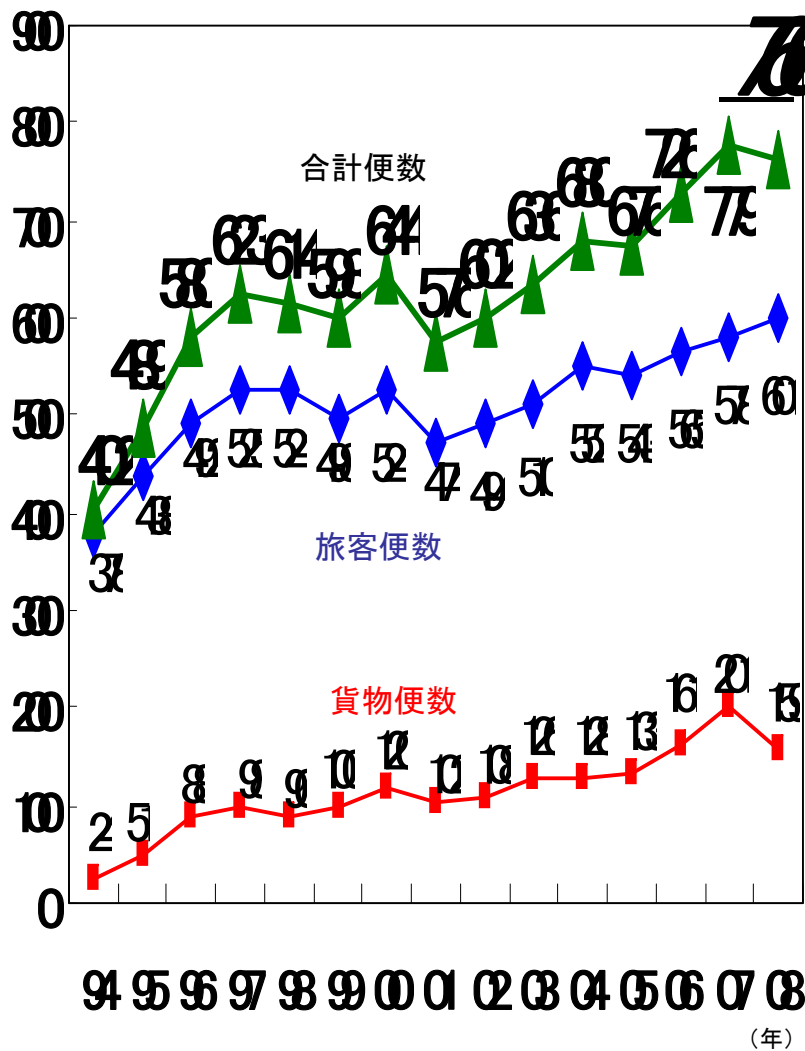
《海港と空港の連携》

平成20年度
関西国際空港における
航空物流機能強化の取り組み

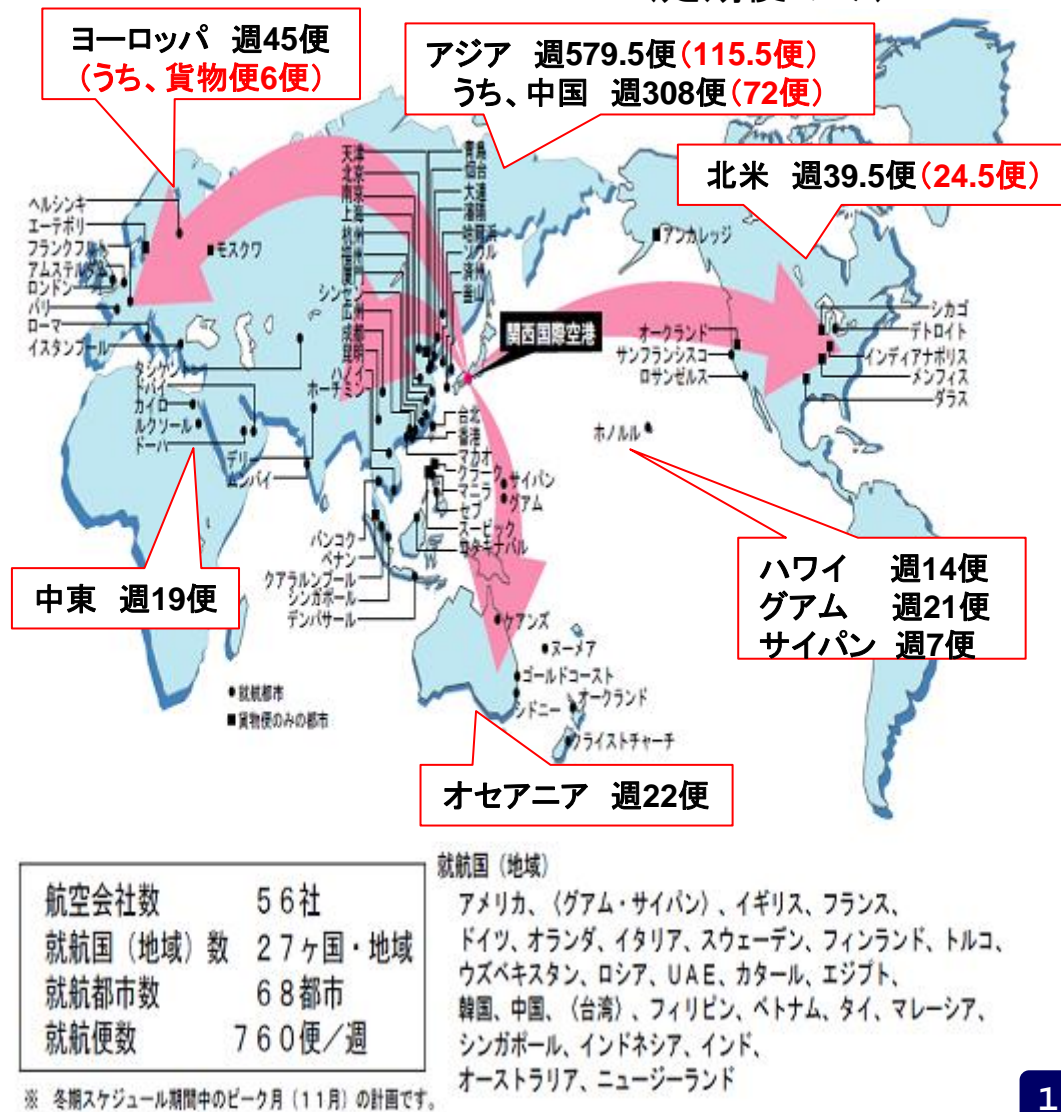
戦略的な国際航空ネットワークの形成

関空の国際線便数・ネットワーク(2008年冬期スケジュール)

○国際線冬期スケジュール就航便数の推移
(定期便のみ)
(便/週)



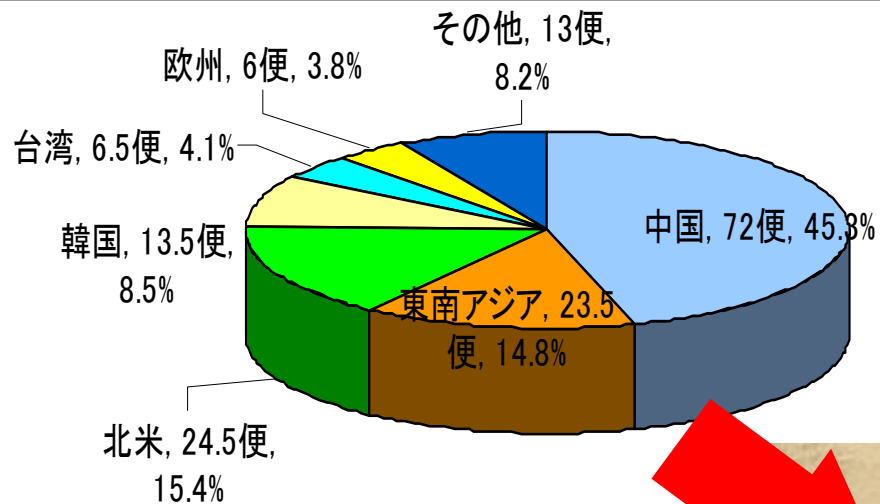
○国際線就航状況<2008年冬期スケジュール>
(定期便のみ)



戦略的な国際航空ネットワークの形成

関空の国際貨物便就航先(2008年冬期スケジュール)

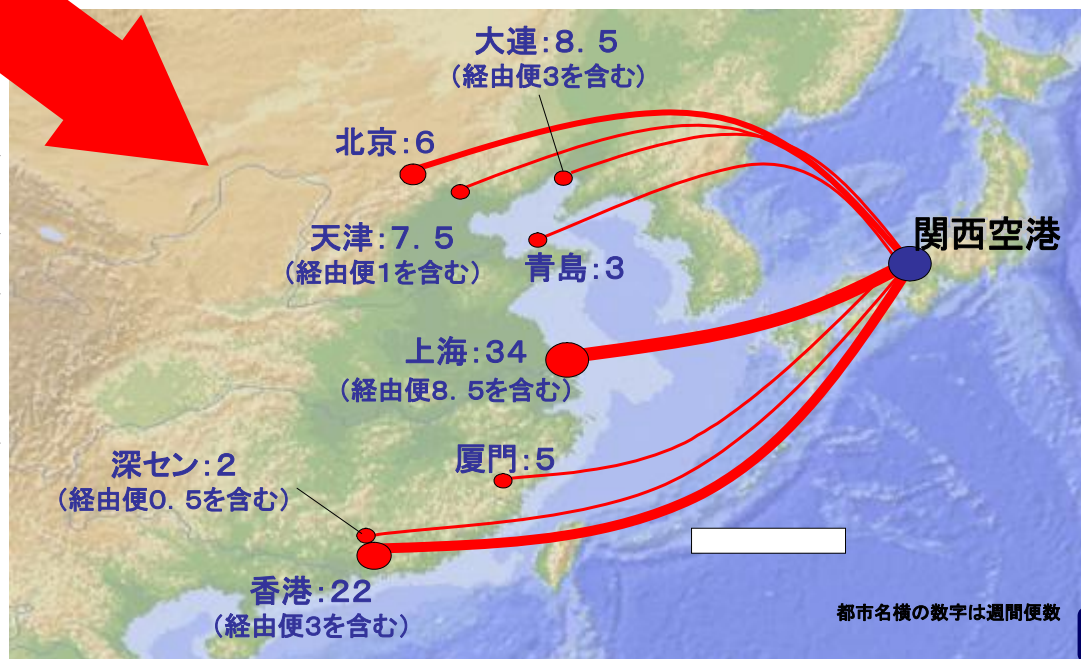
◆関空の中国線は成田と同等の**日本最大級**のネットワーク。関空はアジアのゲートウェイに。



高密度な中国貨物便 週72便 (貨物便全体の45.3%)

- ・ 就航会社数11社
- ・ 就航都市数8都市
- ・ 週間便数72便

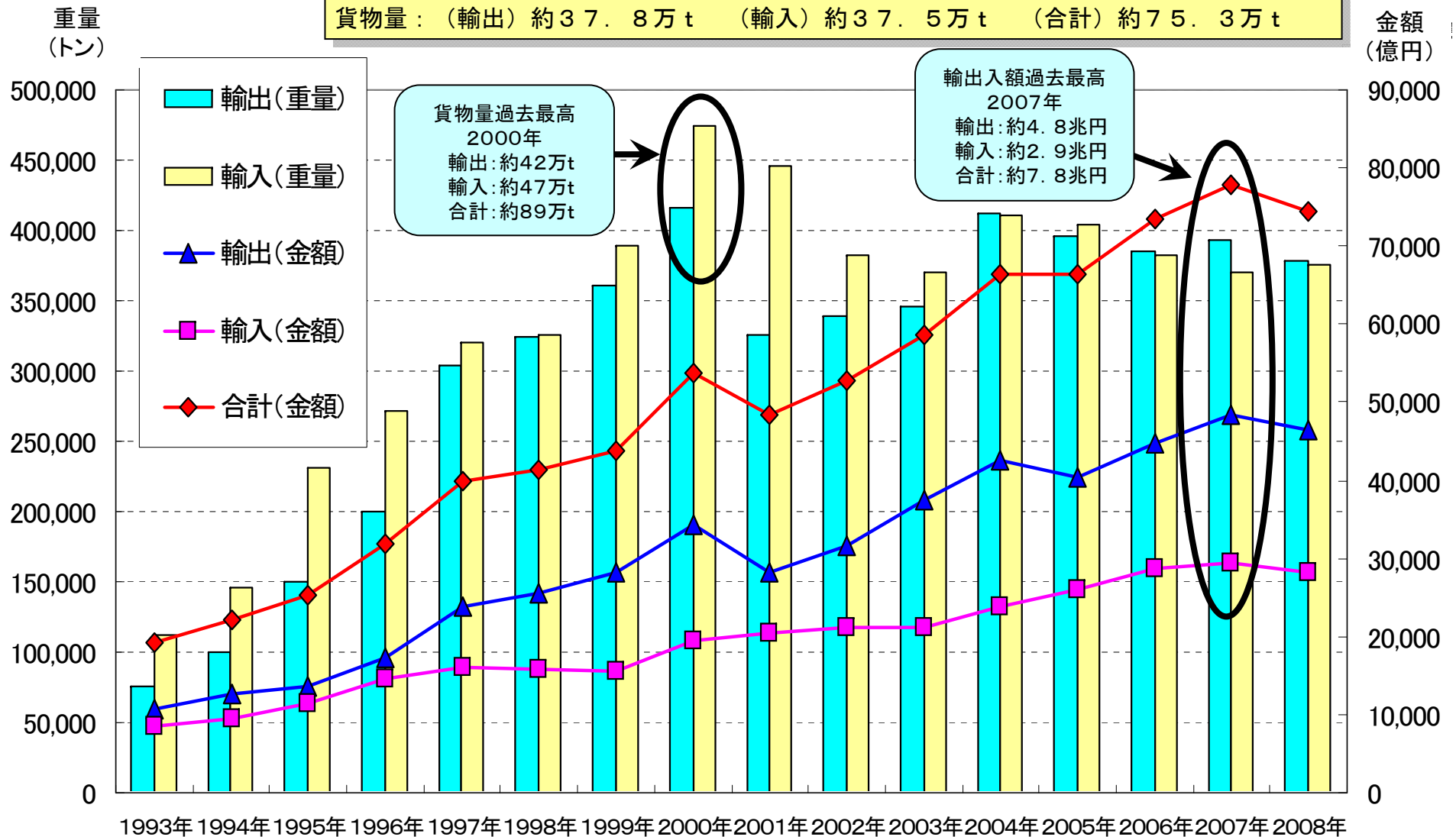
方面	中国	韓国	北米	韓国	台湾	欧州	その他	計
ON	97	295	30	13	85	65	165	201
OV	72	235	245	135	65	6	13	139
ON&OV	▲250	▲60	▲55	05	▲20	▲05	▲35	▲420



関空の国際貨物動向

2008年実績

貿易額：（輸出）約4.6兆円 （輸入）約2.8兆円 （合計）約7.4兆円
 貨物量：（輸出）約37.8万t （輸入）約37.5万t （合計）約75.3万t



出典：税関発表統計より作成

戦略的な国際航空ネットワークの形成

輸出入制度の簡素化・迅速化

貿易手続改革プログラム(2008年4月1日施行)により、航空物流は更に便利に使いやすく

2008年度関税改正に反映された「貿易手続改革プログラム」

○臨時開庁手数料の廃止と臨時開庁申請手続の簡素化(関空においては手続き不要)

<これまで>



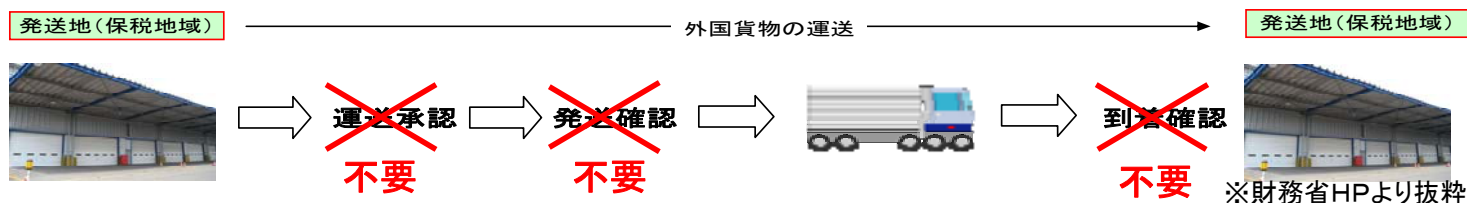
<2008年度～>



○AEO運送者制度の導入(保税運送に係る特例)

AEO (Authorized Economic Operators) 運送者

=コンプライアンスに優れた航空会社やフォワーダーには保税運送承認が不要に



24時間空港活用への取り組み

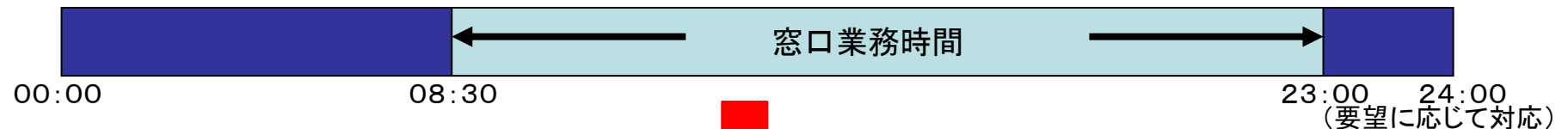
○対応の背景

- ➔ ボジョレーヌーボーは、例年11月第2木曜日(*)にフランスからの輸送が解禁され、一斉に全世界に輸出。
 - ➔ 我が国においても11月第3木曜日の解禁日に備え、輸送解禁後の数日間に集中して輸入。
 - ➔ 輸入業者側からは「24時間空港を活用した輸送計画のニーズはあるものの、様々な事態を想定し、各種窓口業務時間内の便設定とならざるを得ない。」との声あり。
- *2008年は急遽解禁日が1週間前倒しされたものの、輸入業者の輸送計画の大半が確定した後であったため、輸送動向に大きな変更なし。

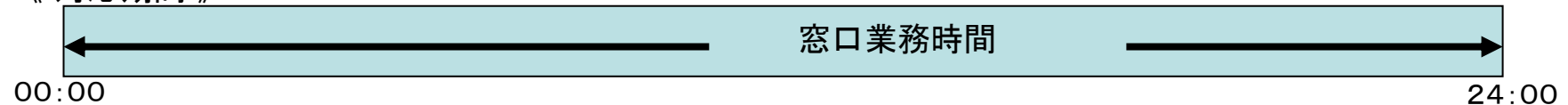
○24時間対応の概要

- ➔ 例年、ボジョレーヌーボー輸送は解禁日の約1週間前頃から到着便が集中するため、平成20年11月13日(木)23:00～平成20年11月20日(木)08:30間、関西空港検疫所食品監視課が執務時間外対応を実施。

《 通常 》



《 対応期間 》

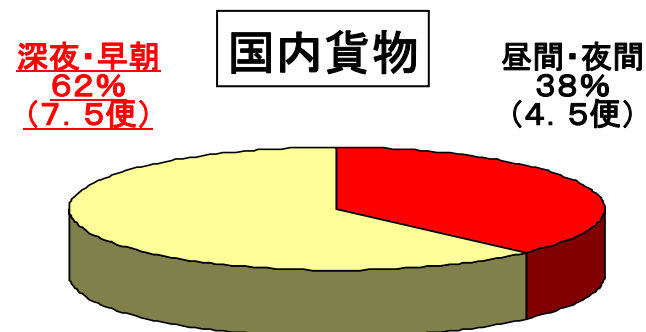
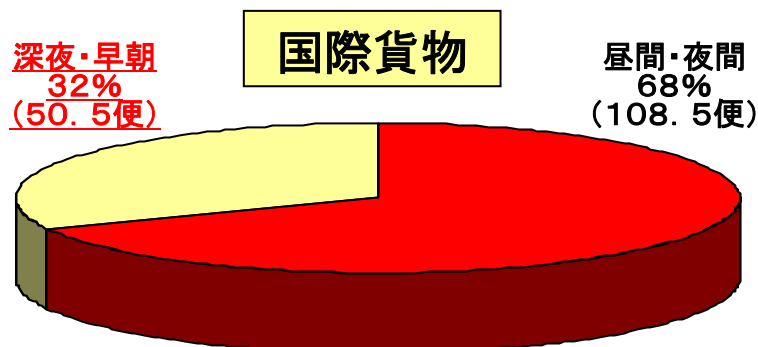
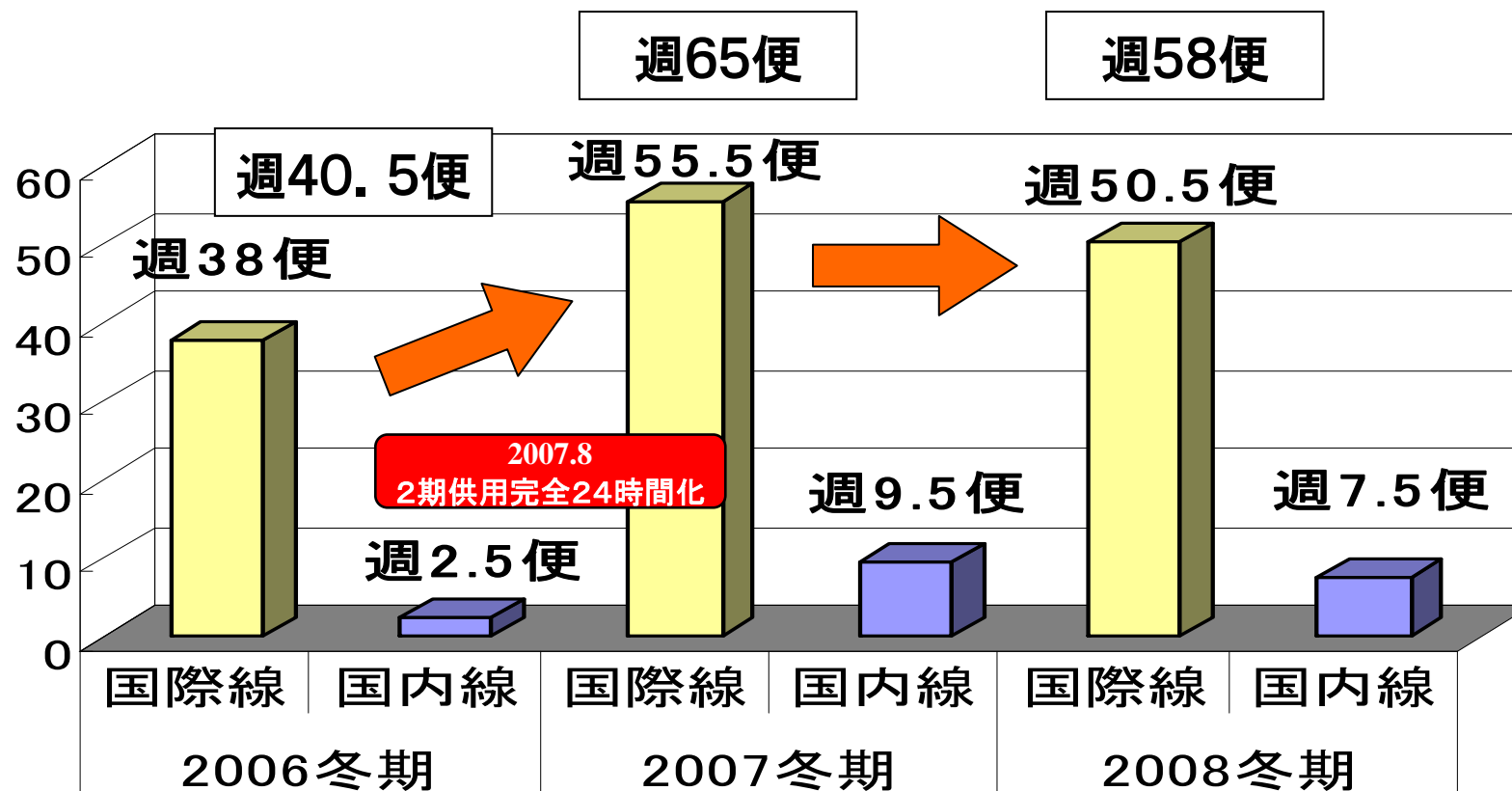


○24時間対応の成果

- ➔ 2008年のボジョレーヌーボーの輸入量は前年比で約20%減少し、関空のボジョレー輸送特別便も大幅に減少。
- ➔ そうした中でもボジョレー輸送特別便の深夜早朝便の割合は昨年の21%から29%に上昇。
- ➔ 輸入業者からは、今回の対応は、関空の24時間運用を前提とした便の購入・輸送計画が策定でき大変有効との評価をいただいている。

深夜便を誘致し活用することによるリードタイムの短縮

関空の国際線便数・ネットワーク(2008年冬期スケジュール)



関空深夜貨物便を活用した農水産物物流ネットワークの確立に向けた検討

関空深夜貨物便を活用した農水産物物流ネットワーク確立検討会議の設置(H20.6.26)

趣 旨 : 輸出量の拡大が見込まれる中国をはじめとするアジア地域への近畿産農水産物の輸出促進に向けて、関西国際空港の深夜貨物便の活用による物流効率化を図る。

参加者 : 近畿運輸局(事務局)、大阪航空局、近畿農政局、大阪税関、神戸植物防疫所、関西経済連合会、関西国際空港(株)、大阪府、和歌山県等

調査検討テーマ : 近畿圏における農水産物の輸出実態調査、関空深夜貨物便を活用した国際物流効率化モデル事業の実施
関空を活用した農水産物物流ネットワークの確立方策など

国際物流効率化モデル事業

関空深夜貨物便を活用することにより、近畿産農水産物輸出における

①物流の効率化 ②リードタイムの短縮 ③品質保持を図る

1. 和歌山産桃の輸出モデル

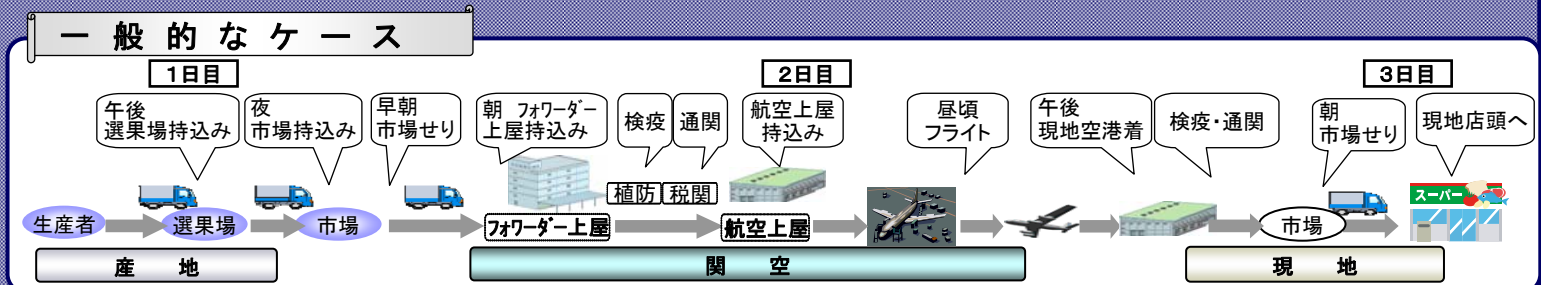
品 目 川中島白桃
数 量 各5ケース(20kg)
輸出日時 ①8月8日(金) 午前3時5分関空発
②8月19日(火) 午前3時関空発
輸出先 ①台湾 ②香港

2. 大阪産ぶどうの輸出モデル

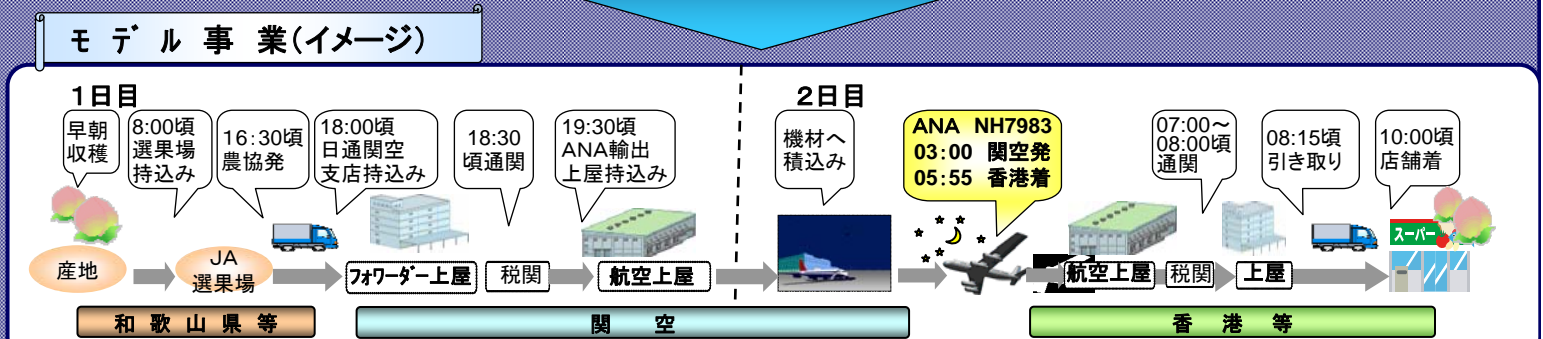
品 目 巨峰
数 量 4ケース(12kg)
輸出日時 8月9日(土) 午前3時関空発
輸出先 香港

3. 奈良産柿の輸出モデル

品 目 富有柿
数 量 20ケース(80kg)
輸出日時 12月9日(火) 午後11時15分関空発
輸出先 シンガポール



関空深夜貨物便を活用

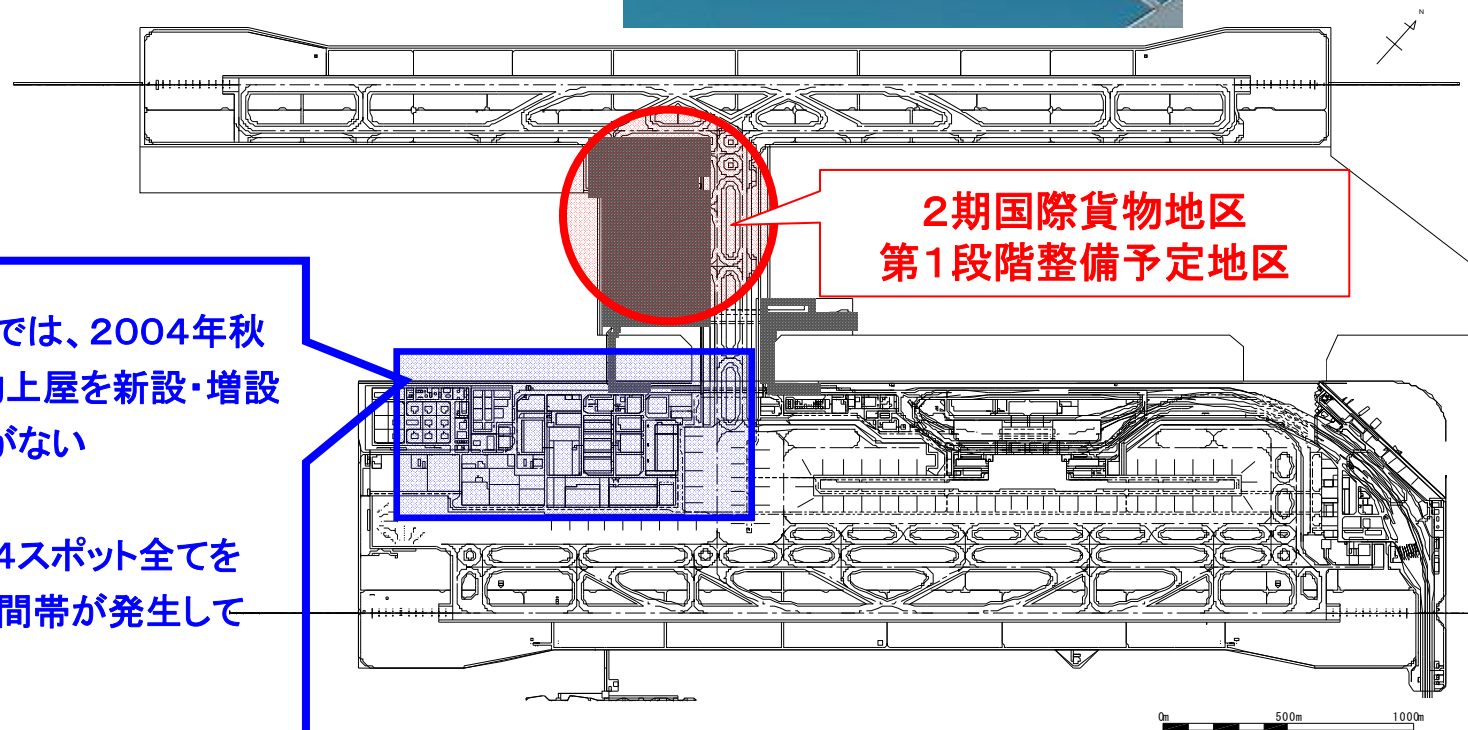


荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの柔軟な対応

関空の2期貨物施設整備状況

2期島貨物施設整備予算 35.5億円

整備内容 貨物エプロン5スポット
道路・トラックヤード等
一期貨物地区との連絡道路



1期国際貨物地区では、2004年秋以降、10棟の貨物上屋を新設・増設し、既に拡張余地がない

エプロンも、既存14スポット全てを同時に利用する時間帯が発生しており、既に狭隘化

Sea&Air(シー・アンド・エア)輸送の推進

荷主の多様化・高度化する物流ニーズ、燃油価格高騰によるコスト増大等に対応するとともに、我が国空港・港湾の国際物流ハブ機能の強化を図るため、海上と航空の連携によるSea&Air(シー・アンド・エア)輸送を推進する。

Sea&Air(シー・アンド・エア)輸送の位置づけ

Sea&Air(シー・アンド・エア)輸送は、海上輸送と航空輸送の中間的なニーズに対応する「第3の輸送モード」として位置づけられる。

	海上輸送	航空輸送	Sea&Air輸送
コスト	安い	高い	中間
リードタイム	長い	短い	中間

Sea&Air(シー・アンド・エア)輸送を巡る世界的な環境変化

- **燃油高騰**に伴う航空輸送から海上輸送へのシフト
- 仁川、ドバイ、シンガポール等、**国際ハブ港湾機能**と**国際ハブ空港機能**を兼ね備えた物流拠点の台頭
- **中国発航空スペースの恒常的な逼迫**による直航ルートから第三国経由ルートへのシフト
- アジアから中南米等**長距離市場**へのアクセス需要への高まり

Sea&Air(シー・アンド・エア)輸送の再評価の動き

Sea&Air(シー・アンド・エア)輸送の主な実施事例

海外では、主にアジア(生産地)から海上輸送により近隣の国際中継拠点を經由して航空輸送により欧米(消費地)へ運ぶ、国際トランジット型のSea&Air(シー・アンド・エア)輸送が実施されている。

日本で実施されているSea&Air(シー・アンド・エア)輸送は、主に特殊貨物の海上輸送又はトラック貨物のフェリー輸送と航空輸送の組み合わせによる、内陸トランジット型である。

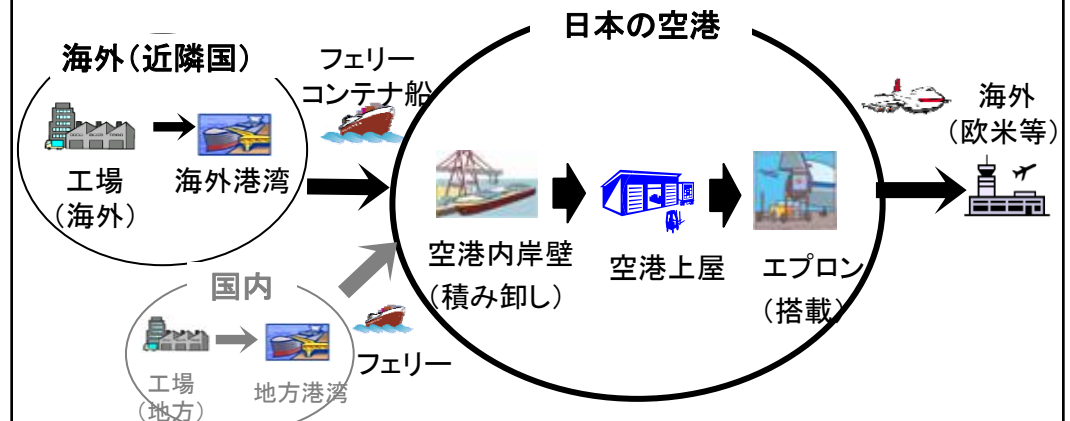
中国→(Sea)→海外経由地→(Air)→欧米
例: 中国(青島等華北地域)→仁川→欧米

日本→(Sea)→海外経由地→(Air)→欧州・南米等
例: 神戸港→ロサンゼルス→欧州
神戸港→ドバイ→欧州
名古屋港→ロサンゼルス→(陸送)→マイアミ→南米

日本→(Sea)→日本国内経由地→(Air)→欧州・北米等
例: 名古屋港→中部国際空港→アメリカ
大分港→阪神港/関西国際空港→欧州

Sea&Air(シー・アンド・エア)輸送によるアジア貨物の取り込み

今後急速な増大が見込まれるアジア貨物需要の取り込み方策として、我が国空港・港湾において、国際トランジット型のSea&Air(シー・アンド・エア)輸送を推進する。



Sea&Air(シー・アンド・エア)実証実験

我が国における国際トランジット型Sea&Air(シー・アンド・エア)輸送の導入可能性を検討するため、アジア(中国)発～阪神港・関西国際空港経由～欧米向けSea&Air輸送の実証実験を実施。

実験概要

実験期間: 2008年12月～2009年2月(期間中2～3回程度実施予定)
 対象貨物・仕向地: ソニー中国工場で製造される電子製品(欧米向け)
 輸送量: 1回当たり20フィートコンテナ1本程度(4～5トン程度)
 輸送ルート: 輸送スケジュール(例)参照(通常、上海より欧米へ航空直行便で輸送している貨物を阪神港・関西国際空港経由のSea&Airで輸送)

※対象貨物、仕出地、仕向地の詳細は現在検討中(複数のパターンを検討)



検証内容

想定される主な課題

定時性・速達性

行政手続の手間

輸送・コンテナ積み替えに伴うダメージ

主な検証事項

輸送スケジュールと実際の輸送時間との乖離を確認

Sea&Air輸送により増加する手続(手間)を確認

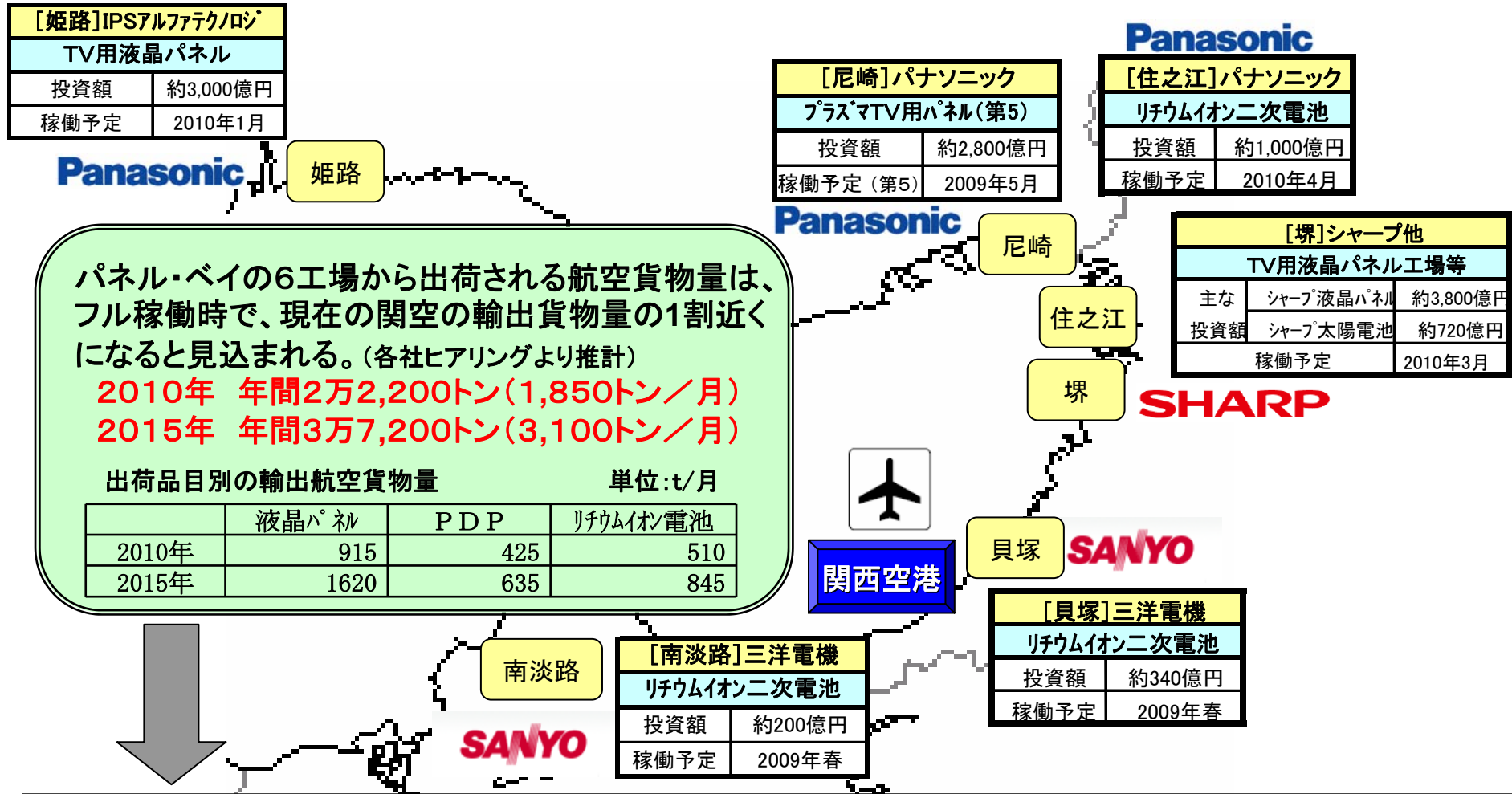
輸送時、又は荷役時に生じる貨物へ振動、衝撃を確認

輸送スケジュール(例)

ソニー 中国工場	上海港	阪神港(大阪港) 本船 CY	関西国際空港 A/L上屋	アムステルダム	ソニー オランダ倉庫			
1日目(木) →	3日目(土)	5日目(月)	5日目(月) → 7日目(水) → 8日目(木)	8日目(木)	8日目(木)			
12:00 出発	14:00 出港 (予定)	12:00 入港 (予定)	14:00 蔵置 引渡 陸揚	18:00 搬入 荷卸し 貨物仕立	23:00 搬出 搭載	1:10 出発 (予定)	05:10 到着 (予定)	15:00 配送 (予定)
	海上輸送 (コンテナ船)	トラック輸送	トラック輸送	航空輸送	トラック輸送			

大阪湾パネル・ベイの航空貨物需要調査(関西経済連合会による調査推計)

- 大阪湾ベイエリアには、液晶パネルやプラズマディスプレイパネル、太陽電池、リチウムイオン電池の一大生産拠点の建設が進んでいる。2009年から2010年春までに完成が予定されている。
- パネルベイからの出荷貨物は75%以上が輸出向け。海上輸送が多いが、航空輸送も相当規模になる。



パネル・ベイの6工場から出荷される航空貨物量は、フル稼働時で、現在の関西の輸出貨物量の1割近くになると見込まれる。(各社ヒアリングより推計)

2010年 年間2万2,200トン(1,850トン/月)
2015年 年間3万7,200トン(3,100トン/月)

出荷品目別の輸出航空貨物量 単位:t/月

	液晶パネル	PDP	リチウムイオン電池
2010年	915	425	510
2015年	1620	635	845

フル稼働のパネルベイの貨物需要には、週20便強の貨物便の増便が必要(B767、30トン搭載で換算)。関西国際空港発着の貨物便のニーズが高まることは確実！