

北米向け貨物便ネットワーク強化 ～物流モデル事業実施

国際物流戦略チーム(本部長：下妻関経連会長)では、関西国際空港(関空)における航空貨物便ネットワーク強化や国際物流効率化に取り組んでいる。2007年度、関経連が中心となり、航空会社やフォワーダーの協力を得て、北米方面をターゲットに関空の航空貨物便ネットワーク強化に寄与する国際物流効率化モデル事業を実施し、モデル事業と連携した物流効率化効果を確認する調査を行った。関経連では、モデル事業で確認された効果を生かし、北米向け貨物便ネットワークのさらなる強化に取り組むことにしている。

モデル事業の背景と目的

北米方面については、関西・西日本の輸出航空貨物の3割以上が成田空港を経由していることから、関空の貨物便ネットワークを強化することにより、物流面での関空利用を促進する必要がある。現状、関西・西日本から成田空港へは、主にトラックで貨物を輸送している。

この背景には、航空会社の視点としては、関空の着陸料をはじめとした施設使用料が高く、トラックで横持ち輸送してもコストが割安になるということがある。また、フォワーダー会社の視点としては、成田空港発の方が航空運賃は安い。トラックで横持ちし、国内輸送コストが増加しても、トータルコストが安くつくということがある。

一方、成田空港は北米向けの便数が多く、スペースを安定的に確保できる。外国の航空会社の参入もあり、運賃競争が激しい状況にある。こうしたことで、成田空港へより貨物が集まるといふ循環構造にある。一方、関空は、「便数が少ないから貨物が集まらない」、「貨物が集まらないから便数が減る」、というジレンマ、いわば悪循環にある。関空発

の運航便数の拡大により利用促進をはかり、悪循環から脱することが必要である。

こうしたことから、国際物流戦略チームでは、2007年度のモデル事業として、北米向けの貨物便運航便数の拡充により、関西・西日本の貨物の関空利用をはかることに取り組んだ。

北米向け貨物便運航便数の拡充については、2007年11月5日から日本貨物航空・日本航空インターナショナル・全日本空輸の本邦3社の協力を得て実現した。

この運航開始にあわせ、関経連では、モデル事業便の利用促進を荷主企業にプロモーションするとともに、日本貨物航空のロサンゼルス便を対象に2007年11月から2008年3月までの期間で貨物流動調査やヒアリング調査などを行った。

モデル事業便の概要と利用実績 (日本貨物航空ロサンゼルス便)

日本貨物航空によるモデル事業便は、中国(上海、北京)から関空へ立ち寄るルートをとっていた。関空に到着したときには、中国で貨物を積載した状況となっていた。

今回、日本貨物航空で使用された機材はB747-400Fで、満載の状態ですら約100トン積載することが可能

である。利用実績をみると、概ね7割を超える実搭載量であった便が多かった。また、利用実績を曜日で見ると、水曜日と土曜日の便で関空での積載率が30%～40%程度となっている。特に、土曜日の便は、関西を中心に半導体、液晶、自動車部品といった荷主の新規需要を掘り起こした。しかし、月曜日の便の関空での積載はほとんどなかった。航空会社の方で、月曜日の朝では国内貨物の需要が非常に少なくなることを留意

＜北米向けモデル事業の対象貨物便＞

(1)日本貨物航空(機材B747)

曜日	関空発	ロサンゼルス着(現地時間)
月曜	09:00	02:20
水曜	09:50	03:10
土曜	08:45	02:05

(2)日本航空インターナショナル(機材B747)

曜日	関空発	ロサンゼルス着(現地時間)
日曜	08:20	01:20

(3)全日本空輸(機材B767)

曜日	関空発	シカゴ着(現地時間)
月曜	10:00	09:40
火曜	22:15	21:25
木曜	22:15	21:25
土曜	21:35	20:45



モデル事業便では大型貨物も輸送(ヘリコプターの機体も輸送された)

し、中国積みの貨物量を増やしていたことによる。

モデル事業の効果 (日本貨物航空ロサンゼルス便)

今回のモデル事業便のダイヤ設定(関空を午前に出発)では、成田へ転送という競合する他のルート利用に比べて、明確なリードタイム短縮効果を把握することはできなかったが、貨物流動調査や事後のヒアリング調査から以下のような効果が明らかになった。

モデル事業の効果は、①ゆとりある集荷時間を確保、②オーバーフロー時にも安定した輸送サービスを提供、という2点に大きくまとめられる。

モデル事業の効果①は、フォワーダーA社が2007年12月12日(水)の便を利用したケースからわかる。今回のモデル事業便で実際に行われな

ったが、フォワーダーからの提案として、モデル事業便を利用する上で、航空上屋への搬入時刻を23:00まで遅らすことができれば、メリットが大きかったといった指摘があった。これを行えば、荷主は12月11日の18:00までに関空のフォワーダー上屋へ持ち込めばよく、発荷主側の集荷段階で7時間の余裕(あるいはリードタイム短縮)が生まれる。これはモデル事業便ならではのメリットとなる。

モデル事業の効果②は、フォワーダーB社が2007年11月21日(水)の便を利用したケースからわかる。この21日の便の貨物は、荷主側の都合で物量が急増したものであり、通常ルートでの輸送ではオーバーフローしているという問題があった。B社は、通常のケースでは、日本貨物航空の成田便(9:50発)を使用しているが、21日は満杯状態で、さらに、日本航

空の成田便(9:00発、アンカレッジ接続)も満杯であった。モデル事業便がこの日になれば、米国到着を1日遅らざるを得なかったが、それが回避された。このように、モデル事業便は、突発した需要増に対応でき、リスクのある接続便でない直行便による安定した輸送というメリットがあると評価できる。

北米向けネットワーク強化に向けて

関経連では、モデル事業で確認された効果をふまえ、北米向け貨物便の便数増、ダイヤ改善(関空を夜間出発に)、仕向け地拡充を航空会社に求めているところである。北米向けネットワーク強化に向けて、荷主企業、フォワーダーのさらなるご理解、ご支援を今後ともお願いしたい。
(地域グループ 藤原幸則)

＜モデル事業の効果(モデル事業便の利用パターン)＞

①～ゆとりある集荷時間を確保～
(フォワーダーA社)

モデル事業便	モデル事業便を活用したパターン (フォワーダーA社)
12月11日(火)	荷主工場(荷主持込)
関空上屋(フォワーダー) 搬入 11:00 通関 12:00 搬出 15:00	荷主工場(荷主持込)
関空航空上屋 搬入 16:00	関空上屋(フォワーダー) 搬入 18:00 通関 19:00 搬出 22:00
関西空港 出発 9:50	関空航空上屋 搬入 23:00 関西空港 出発 9:50
現地時間への切り替え	
11日(火)	
12日(水)	
ロサンゼルス空港 到着 3:10 通関 14:00 受荷主着 13:00	ロサンゼルス空港 到着 3:10 通関 14:00 受荷主着 13:00

②～オーバーフロー時にも安定した輸送サービスを提供～
(フォワーダーB社)

モデル事業便	代替 (JAL便-アンカレッジ接続)
11月16日(金)	神戸市荷主工場集荷 16:00 保管倉庫 18:00
19日(月)	神戸市荷主工場集荷 16:00 保管倉庫 18:00
20日(火)	南港上屋(フォワーダー) 搬入 10:00 通関 11:00 搬出 15:00
21日(水)	南港上屋(フォワーダー) 搬入 10:00 通関 11:00 搬出 14:00
関空航空上屋 搬入 18:00 関西空港 出発 9:50	関空航空上屋 搬入 16:00 搬出 18:50 横持ち(エア)
現地時間への切り替え	
22日(木)	成田空港 到着 20:15 出発 9:00
21日(水)	代替便
ロサンゼルス空港 到着 3:10 引き取り 10:00 搬出 13:00 受荷主着 17:00	ロサンゼルス空港 到着 1:35 引き取り 10:00 搬出 13:00 受荷主着 17:00