

2014 年度

貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会

報 告 書

2015 年 3 月 4 日

一 般 財 団 法 人 関 西 空 港 調 査 会

目 次

はじめに

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る」研究会について

第 1 部 関空の貨物事業の現状と課題整理

ページ

第 1 章 関空の貨物事業の現状

1.1 関空の貨物事業の現状	1-1
1.1.1 関空国際貨物地区の概要	1-1
1.1.2 国内・国際線ネットワークの現状	1-2
1.1.3 国内・国際航空貨物量、貿易額の現状	1-4
1.1.4 関空及び国際貨物地区へのアクセスの現状	1-9
1.1.5 集貨・創貨・通貨に向けた取り組みの現状	1-13
1.2 貨物事業者からの意見・要望	1-17
1.2.1 国際貨物地区内の施設利用上の意見・要望	1-17
1.2.2 国際貨物地区外の施設利用上の意見・要望	1-21
1.2.3 その他意見・要望	1-25

第 2 章 課題と今後の検討

2.1 関空の貨物事業の課題	2-1
2.1.1 集貨の観点からみた課題	2-1
2.1.2 創貨の観点からみた課題	2-3
2.2 課題のまとめ	2-4
2.3 今後の検討	2-5
2.3.1 集貨に向けた検討	2-5
2.3.2 創貨に向けた検討	2-7

第2部 資料編

ページ

資料① アンケート調査

- 1. アンケートの概要 資①-1
- 2. 事業者から寄せられた回答結果の整理 資①-5

資料② ヒアリング調査

- 1. ヒアリング実施企業 資②-1
- 2. ヒアリング調査の概要（施設利用上の問題点・要望） 資②-2

資料③ 研究会議事録

- 2014年度研究会メンバーリスト 資③-1
- 第1回研究会議事録 資③-2
- 第2回研究会議事録 資③-19
- 第3回研究会議事録 資③-41

はじめに

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る」研究会について

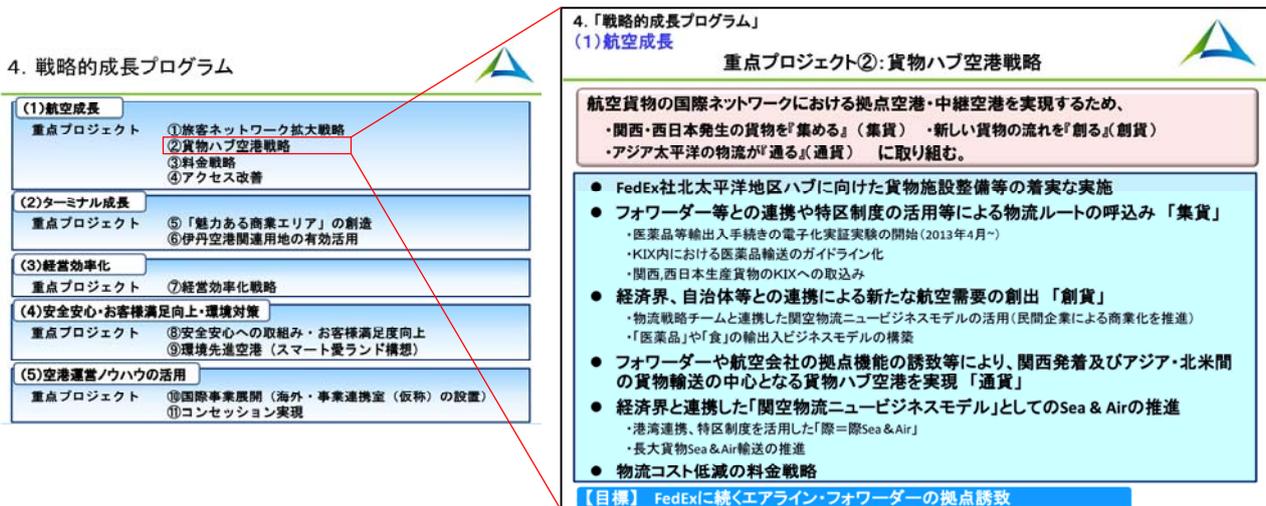
1 研究会の目的

新関空会社中期経営計画（2012年10月作成）では、関空の発展の原動力はLCCの拡大と貨物ハブ空港とされている。LCCは、現在第3ターミナルの建設が進められ、近い将来には第4ターミナルの建設が検討されている。

一方、貨物ハブ空港としては、2014年4月からFedExの北太平洋地区拠点化が実現したが、中期経営計画では貨物取扱空港世界ランキングベスト20位内を目指して、貨物取り扱い年間約80万トンを100万トン超へと目標を設定されている。

そこで、本研究会では、関空の貨物取扱状況及び貨物施設等の現状を正確に把握し、問題点及び課題の整理を行い、中期経営計画の実現に向けて貨物事業者の積極的な提案を基に対応方策を3ヵ年かけて調査研究し、新関空会社、最終年度は新関空会社を引き継ぐコンセッションネアに提言することを目的とする。

なお、研究会開催に先立ち、関空の全貨物事業者へのアンケート及び20数社へのヒアリングを実施した。その結果、各事業者から従業員の職場環境について強い改善要望があった。関空で活動する事業所を活性化させる観点も重要であると考え、本報告書では、従業員の働きやすい職場環境の実現に向けた各種要望もとりまとめた。今後の関空の運営に際して、参考にいただければ幸いである。



資料：「戦略的成長プログラム」新関西国際空港株式会社中期経営計画（2012年10月）より抜粋

図 関西国際空港の中期経営計画における貨物ハブ空港戦略

2 研究会での検討内容

研究会での検討内容を以下に示す。

表 研究会での検討内容

検討時期	検討内容	研究会
第1年度 (2014年度)	<p>関空貨物事業者へのアンケート調査及びヒアリング調査の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関空の貨物事業者約 80 社にアンケート調査を実施 ・ 関空の貨物事業者から約 20 社にヒアリング調査を実施 <p>関空 1 期島にある貨物施設の現状把握と課題整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関空貨物事業者のアンケート調査結果、及び、ヒアリング調査結果から、現状把握と課題整理を行う。 	<p>4 回開催 (10 月 28 日、 11 月 18 日、 12 月 11 日、 2 月 26 日)</p>
第2年度 (2015年度)	<p>貨物ハブ空港としての将来規模の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航空貨物の将来動向検討（航空貨物の増加が見込める品目、国内大都市間の即日配達の普及、海外翌日配達の普及等） ・ 国際/国内貨物の一体的運用の検討（関空では国際/国内の貨物施設が離れており、国内貨物の取り扱いが減少している） ・ 既存の貨物施設の改善点や新たな貨物施設の規模等について検討 	未定
第3年度 (2016年度)	<p>関空 1 期島貨物ヤード及び 2 期島展開用地の活用方策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第 1 年度、第 2 年度の検討を踏まえて、既存の貨物施設及び 2 期島における貨物施設の検討 ・ 貨物施設を 2 期島で拡張する場合の新たな貨物施設案の検討 ・ 1 期島貨物施設の有効活用の検討 	未定

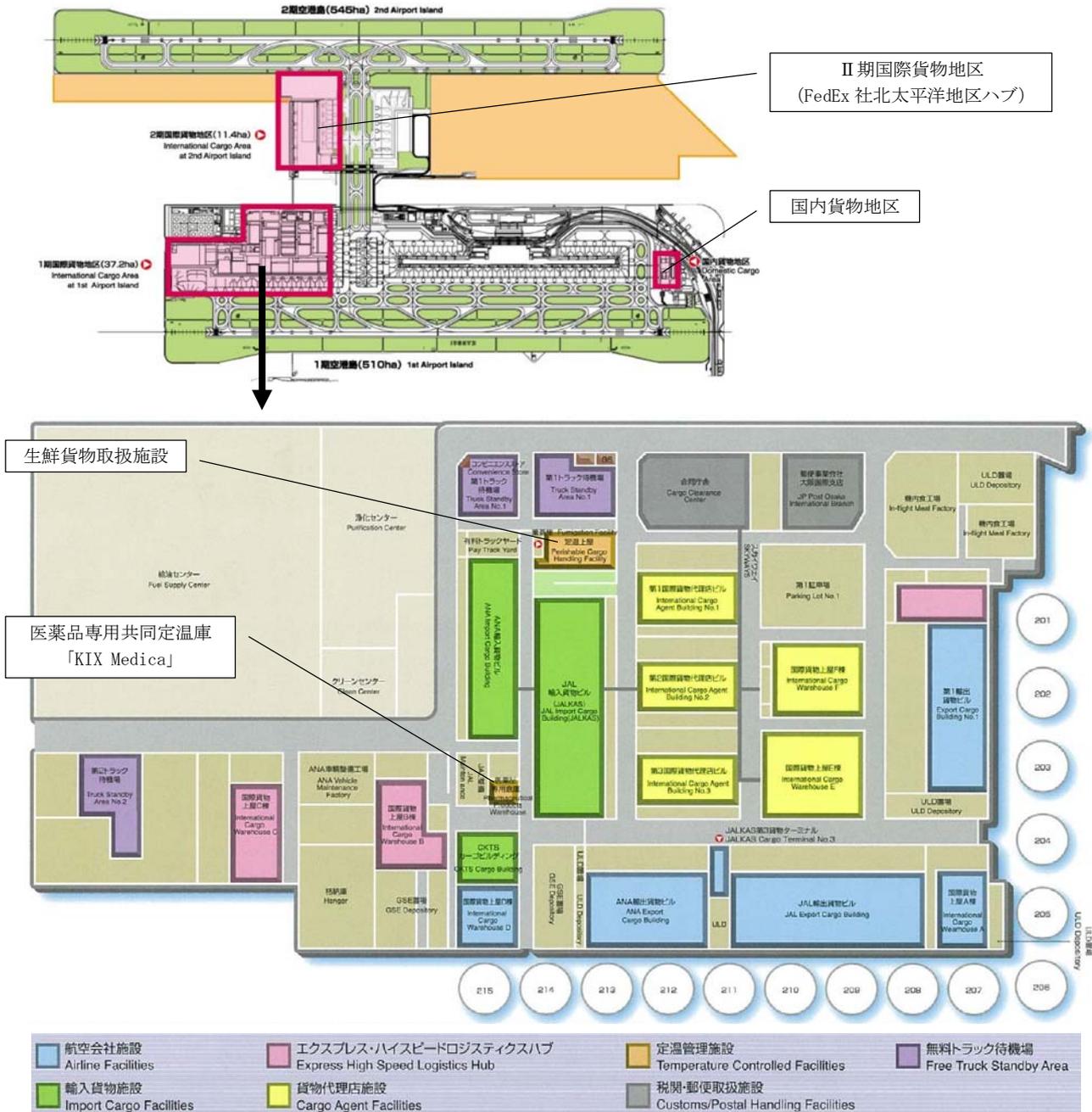
注) 第 2 年度以降の検討内容は状況に応じて変更の可能性あり

第1章 関空の貨物事業の現状

1.1 関空の貨物事業の現状

1.1.1 関空国際貨物地区の概要

関西国際空港では、サプライチェーンマネジメント進展に伴うリードタイムの短縮、貨物取扱品質の向上、物流コストの削減を図るため、航空機に近く、貨物移動の少ない空港内に国際貨物地区（I期国際貨物地区面積：37.2ha）が整備されている。



資料： 関西国際空港ホームページ

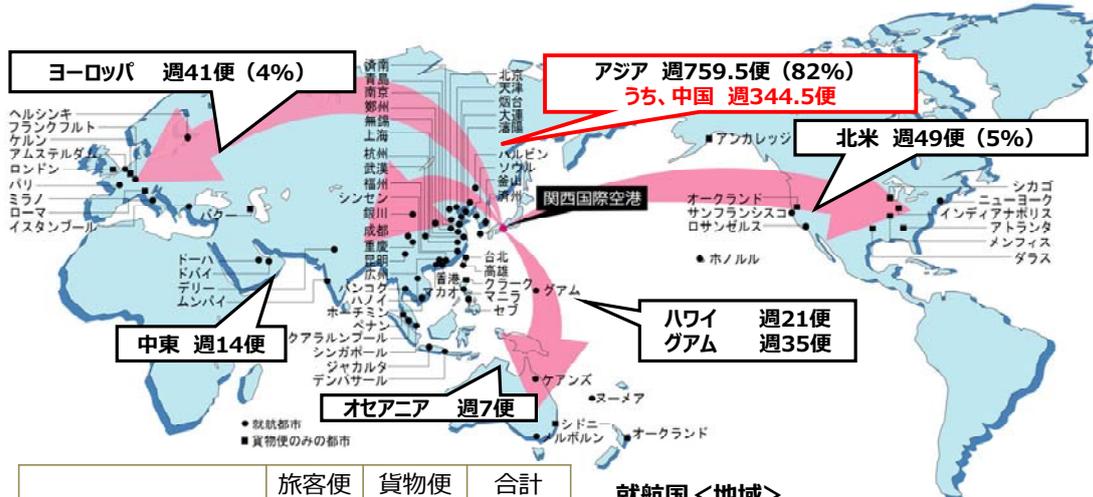
図 I 期国際貨物地区

1.1.2 国内・国際線ネットワークの現状

(1) 国際線ネットワークの現状

関西国際空港の国際線ネットワークの就航都市数は70都市であり、就航便数(2014年冬)は、夏・冬通して開港以来最高の926.5便/週となっている。

2014年11月の成田空港の週発便数は1,922便/週であり、関空の2倍以上となっている。近畿圏貨物が成田空港へ流出している欧米路線(関空の貨物事業者へのアンケート及びヒアリングで把握)に着目すると、北米については327便/週と関空の6倍超、欧州については134便/週と関空の3倍超の差がある。



	旅客便	貨物便	合計
就航会社数	56	16	66
就航国(地域)数	21	18	24
就航都市数	54	40	70
就航便数(便/週)	777	149.5	926.5

※ピーク時(3月)計画。

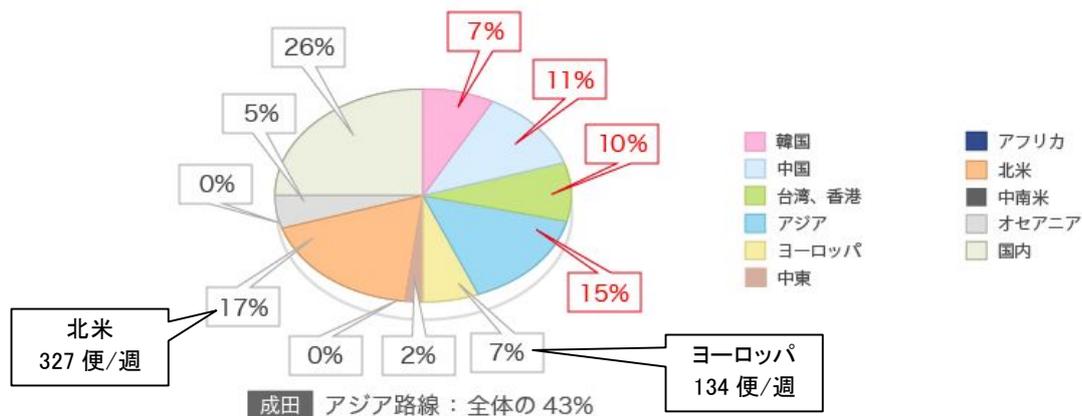
就航国<地域>

アメリカ、<グアム>、イギリス、ドイツ、オランダ、フランス、イタリア、フィンランド、アゼルバイジャン、トルコ、UAE、カタール、韓国、中国、<台湾>、フィリピン、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、インド、オーストラリア、ニュージーランド

資料：新関西国際空港株式会社資料

図 関西国際空港の国際線ネットワーク (2014年冬期)

週発便数(2014年11/10-11/16) 1,922便/週



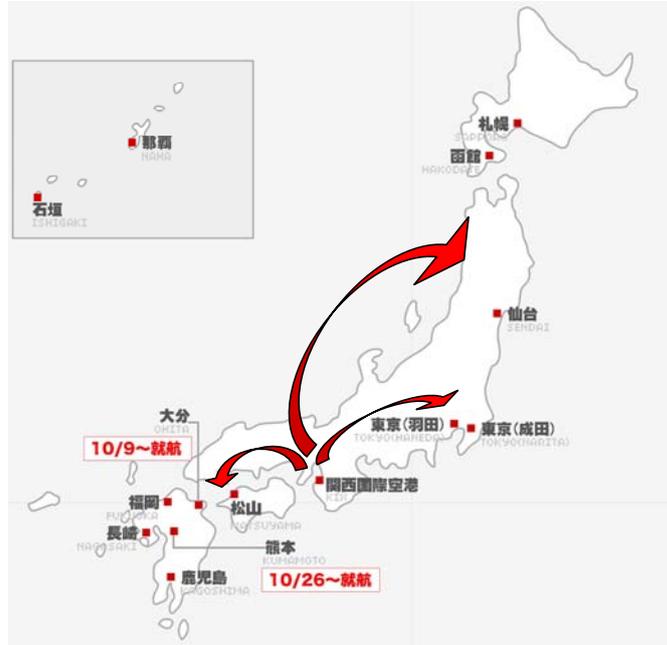
出典：Sabre社ADIの2014年11月10日～16日の間のスケジュールデータ

資料：成田国際空港株式会社資料

図 成田国際空港の国際線の週発便数(2014年11月)

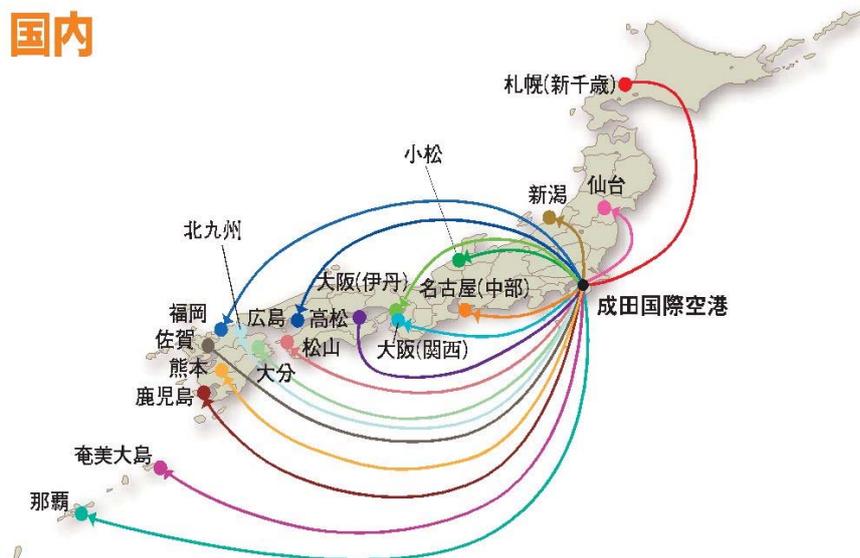
(2) 国内線ネットワークの現状

関西国際空港の国内線ネットワークの就航都市数（2015年1月）は13都市となっている。成田国際空港の国内線ネットワークの就航都市数（2014年10月）は関空よりも4都市多い17都市となっている。



資料：関西国際空港ホームページ

図 関西国際空港の国内線ネットワーク（2015年1月）



資料：成田国際空港株式会社資料

図 成田国際空港の国内線ネットワーク（2014年10月26日現在）

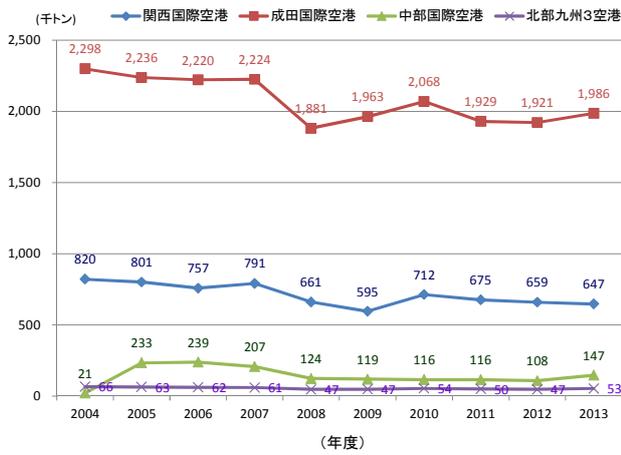
1.1.3 国内・国際航空貨物量、貿易額の現状

(1) 国際貨物取扱量・貿易額

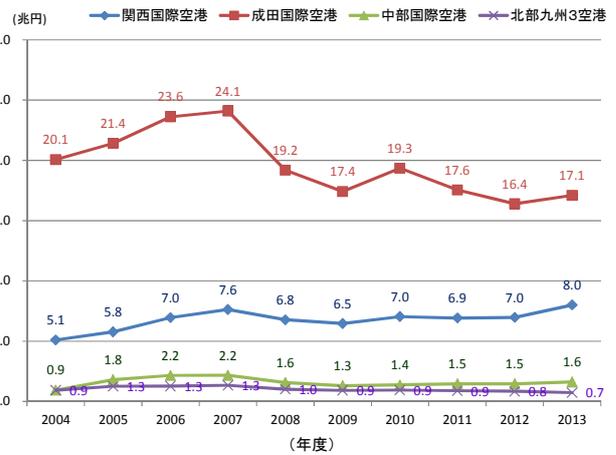
関西国際空港、成田国際空港、中部国際空港、北部九州3空港の国際貨物量は、過去10年間で緩やかに減少している。

関西国際空港の貿易額は2008年度、2009年度に減少がみられるものの、2004年度以降、増加傾向にある。その一方で、成田、中部、九州北部3空港の貿易額は、2007年度以降、減少傾向にある。

国際貨物量（輸出入計）



貿易額（輸出入計）



注) 北部九州3空港の貨物量・貿易額：福岡空港、北九州空港、佐賀空港の合計

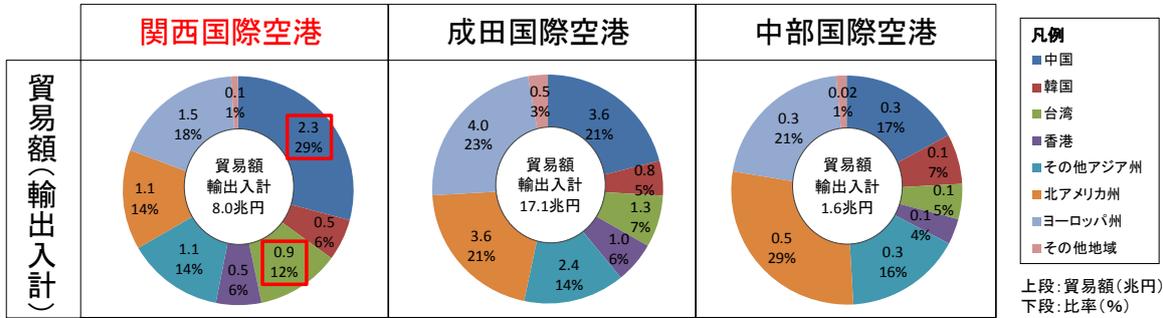
資料：財務省貿易統計

図 我が国の主要空港における国際貨物量・貿易額の推移

(2) 国際貨物取扱量・貿易額（2013年度の相手国・地域別貿易額）

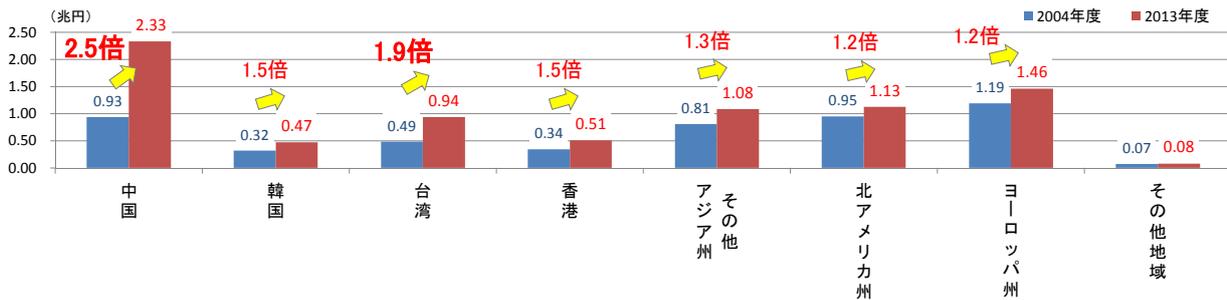
関空は成田や中部と比べて「中国」及び「台湾」の占める割合が高い。北アメリカ州、ヨーロッパ州の貿易額については、関空は成田の1/3であり、比率も小さい。

関空の相手国・地域貿易額（輸出入計）の変化をみると、10年間で各国・地域において増加が見られ、特に「中国」及び「台湾」の伸びが著しい。



資料：財務省貿易統計

図 我が国の主要3空港における相手国・地域別貿易額（2013年度）



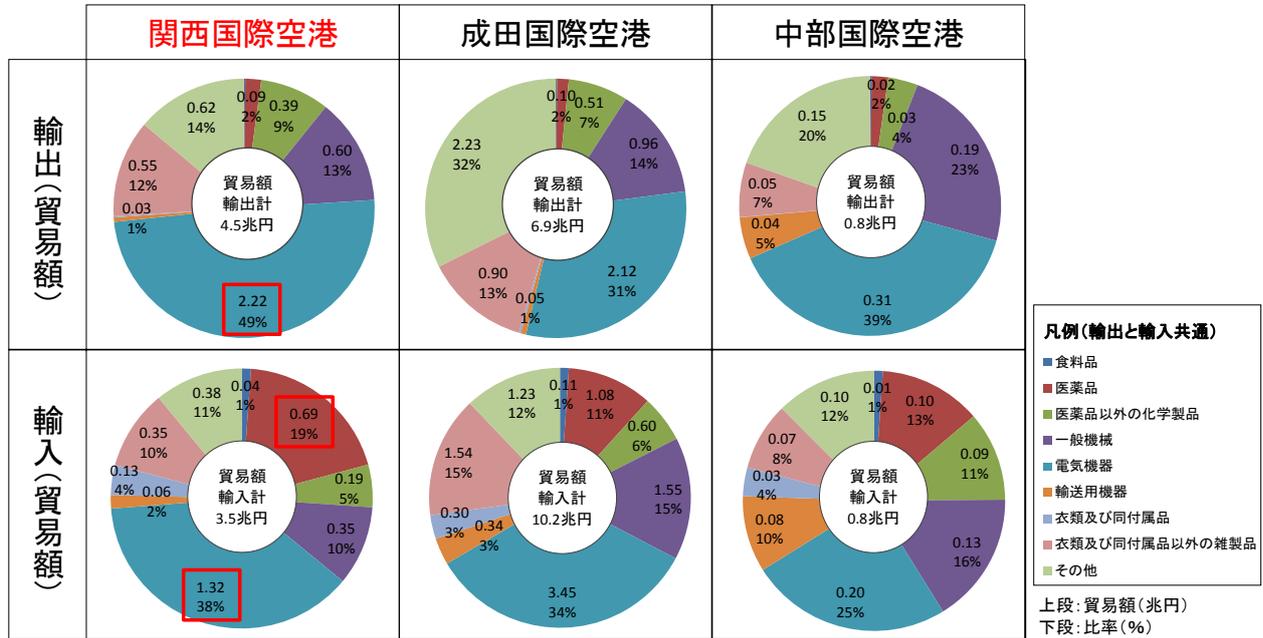
資料：財務省貿易統計

図 関西国際空港の相手国・地域貿易額（輸出入計）の変化（2004年度 → 2013年度）

(3) 国際貨物取扱量・貿易額（2013年度の品目別貿易額）

輸出について、関空は成田や中部と比べて「電気機械」の占める割合が高く、貿易額の約半数を占める。

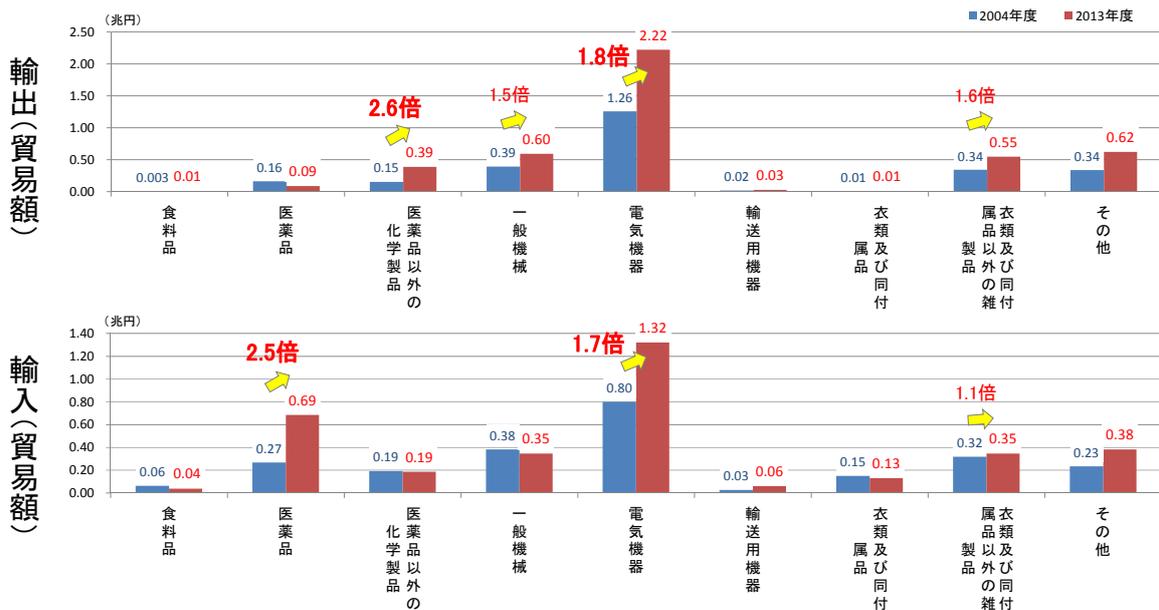
輸入について、関空は成田や中部と比べて「医薬品」「電気機械」の占める割合が高い。



資料：財務省貿易統計

図 我が国の主要3空港における品目別貿易額（2013年度）

関空の品目別貿易額の変化をみると、輸出については「医薬品以外の化学製品」及び「電気機器」の貿易額の伸びが著しい。輸入については「医薬品」及び「電気機械」の貿易額の伸びが著しい。



資料：財務省貿易統計

図 関西国際空港の品目別貿易額の変化（2004年度 → 2013年度）

(4) 国内貨物取扱量（国内空港間の貨物流動）

関空、成田、中部は、那覇空港間の貨物輸送が主となっており、北部九州3空港（福岡・北九州・佐賀）は、羽田空港間の貨物輸送が主となっている。

国内空港間の貨物流動については、羽田空港発着貨物量が最も多く、特に羽田－新千歳間、羽田－福岡間、羽田－那覇間の貨物量多い。

全日空（ANA Cargo）は沖縄貨物ハブを事業戦略とし、アジア圏への貨物を那覇に集約している。このANA Cargoの戦略に対して、関空はどのように対応していくかということが大きな課題となっている。

表 我が国の主要空港間の貨物流動量（2013年）

		単位:トン										
着空港 発空港	新千歳	成田	羽田	中部	伊丹	関空	福岡	北九州	佐賀	那覇	その他	合計
新千歳		106	93,868	2,956	5,280	2,892	4,287	0	0	23	1,145	110,557
成田	115		0	4,435	1,058	1	129	0	0	6,388	4	12,130
羽田	87,472	0		13	44,447	4,264	69,043	5,623	6,102	74,626	46,237	337,828
中部	3,347	1,067	64		0	0	1,694	0	0	10,424	1,280	17,875
伊丹	4,650	1,782	36,867	0		0	1,750	0	0	10,357	3,418	58,823
関空	3,008	27	5,752	0	0		288	0	0	15,007	281	24,362
福岡	4,921	72	84,082	1,214	2,319	12		0	0	13,217	486	106,323
北九州	0	0	6,218	0	0	0	0		0	0	0	6,218
佐賀	0	0	763	0	0	939	0	0		0	0	1,702
那覇	96	6,249	54,060	4,965	8,098	13,666	7,703	0	0		16,026	110,863
その他	2,086	31	101,372	1,525	7,512	144	577	0	0	21,521	—	137,522
合計	105,694	9,333	383,046	15,107	68,715	21,919	85,470	5,623	6,102	151,564	71,632	924,204

■: 5,000~10,000トン
■: 10,000トン以上

資料：航空輸送統計調査 年報



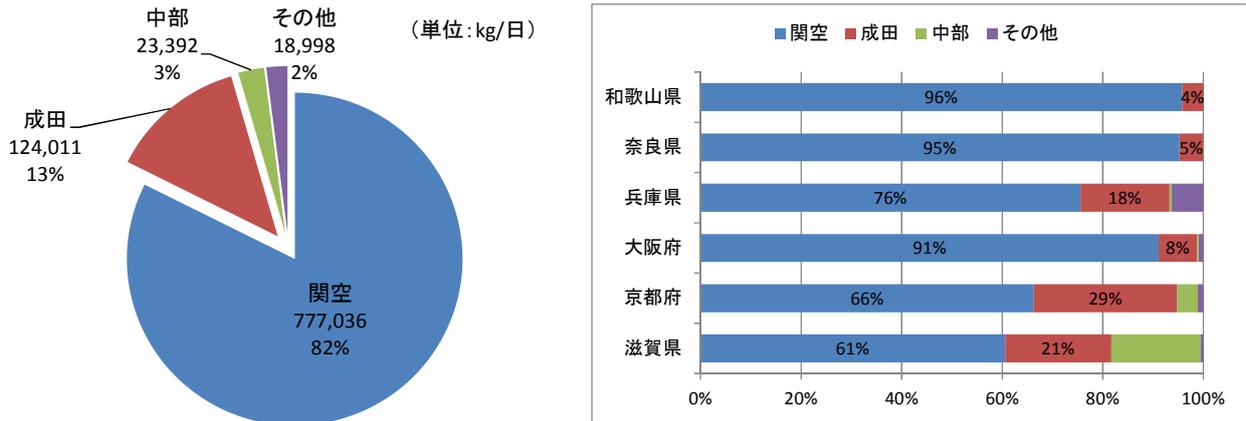
資料：株式会社 ANA Cargo 資料

図 ANA Cargoの沖縄貨物ハブ～概要～

(5) 関西発着輸出入貨物の利用空港

関西（大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県）発着の貨物の18%が関空以外の空港（主に成田空港）を利用して輸出入されている。

関空の貨物事業者へのアンケート及びヒアリングより、欧米向け貨物は便数の多い成田空港まで陸送されているとの結果を得ており、「国土交通省 H25 年度国際航空貨物動態調査」からもその傾向が確認できる。欧米便数の拡大による関空の利用拡大・陸上輸送コストの縮小が今後の課題である。



注) 本調査は、航空貨物代理店および利用航空運送事業者（混載業者）が、航空運送状を発行した輸出航空貨物および税関に対して輸入申告をした輸入航空貨物を対象とし、H25年（2013年）10月23日（水）の1日間を調査対象日としている。

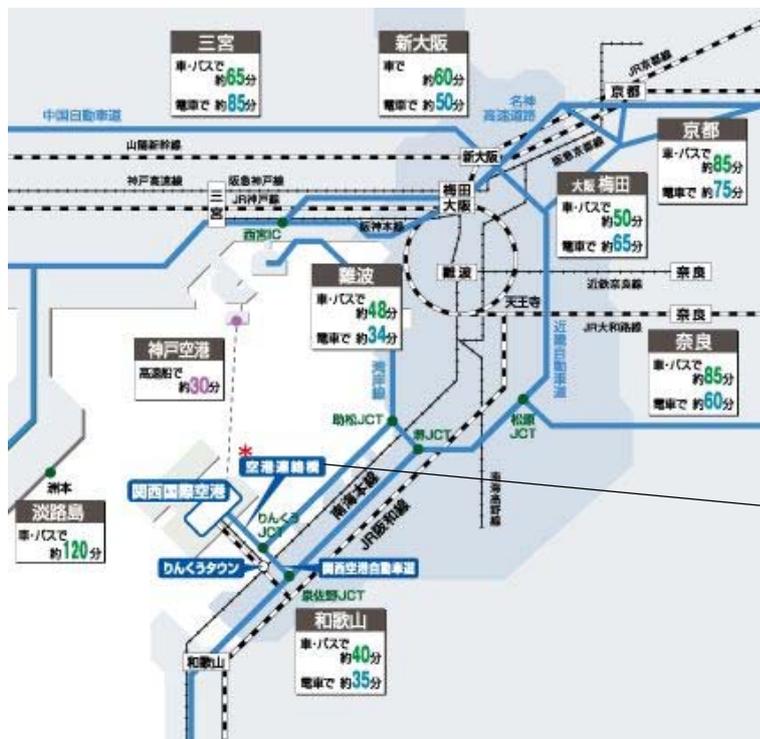
資料：国土交通省 H25 年度国際航空貨物動態調査

図 関西発着輸出入貨物の利用空港別貨物量

1.1.4 関空及び国際貨物地区へのアクセスの現状

大阪の市街地から関西国際空港までは約 50km であり、自動車、鉄道及び高速船によりアクセスすることができる。

国際貨物地区従業員については、関空までは鉄道が主流であり、24 時間勤務対応の場合は自動車が用いられている。



空港連絡橋の往復通行料金（2015 年 1 月現在）

（りんくう JCT－関西国際空港）

車種	通常料金
軽自動車	720 円
普通車	920 円
中型車	1,130 円
大型車	1,440 円
特大車	2,360 円

※泉佐野市による「空港連絡橋利用税（1 往復につき 100 円）」を含む。

資料： 関西国際空港ホームページ

図 関西国際空港周辺の交通網・空港連絡橋の通行料金

関西国際空港から大阪都市部へは JR、南海電鉄ともに 1 時間に 3～6 本運行しており、最終電車時刻は 23 時 40 分頃となっている。

関西国際空港を拠点とする LCC (Low Cost Carrier) の就航に伴い、関西国際空港から大阪都市部への早朝・深夜時間帯のリムジンバスが運行している。それにより、関西国際空港から大阪都市部へは鉄道よりも利用時間が拡大しているものの、深夜時間帯に働く貨物地区従業員にとっては利用できないのが現状である。

JR (関西空港駅発 大阪方面)

時	分			
5	50			
6	26	30	47	
7	8	20	27	42
8	4	11	37	46
9	6	16	31	46
10	16	18	32	49
11	16	20	32	50
12	2	16	20	32
13	2	16	20	32
14	2	16	20	32
15	2	16	20	32
16	2	16	18	30
17	0	10	16	33
18	10	16	34	46
19	10	16	34	46
20	16	20	32	46
21	18	24	32	56
22	11	16	31	52
23	9	32	42	

南海電鉄 (関西空港駅発 なんば方面)

南海線 関西空港駅 なんば方面時刻表						26.10.18
平日(月・金)						
5	45					
6	14	33	37	59	59	
7	11	24	47	59		
8	1	28	27	59	43	
9	5	14	27	59	44	
10	5	12	26	59	39	
11	5	10	26	59	39	
12	5	9	26	59	39	
13	5	9	26	59	39	
14	5	9	26	59	39	
15	5	9	26	59	39	
16	5	9	26	59	39	
17	5	13	23	59	39	
18	5	14	18	59	44	
19	5	14	21	59	43	
20	5	14	26	59	43	
21	5	14	28	59	44	
22	5	13	26	59	41	
23	5	28	40			
24						

JR・南海電鉄の大阪都市部への運賃 (2015年1月現在)

	乗車券	特別料金
JR(関西国際空港-天王寺)	1,060 円	650 円
南海電鉄(関西国際空港-なんば)	920 円	510 円

資料：JR おでかけネット・南海電鉄ホームページ

図 関西空港駅発の鉄道時刻表

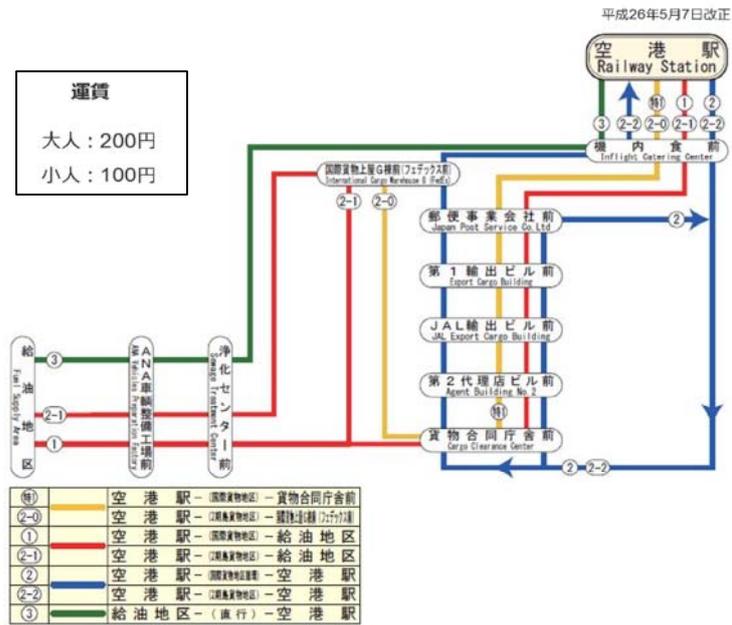
表 リムジンバスの運行の拡大 (関西空港から南海なんば駅行きの例)

関西空港 第2ターミナル (発) Kansai Airport Terminal 2	関西空港 第1ターミナル (発) Kansai Airport Terminal 1	南海なんば駅 (着) Nankai Namba Sta.
0:15	0:30	1:24

- 運賃: 南海なんば～関西国際空港間・・・大人1,550円/小児780円
- 所要時間: 約60分
- 運行会社: 関西空港交通

資料：関西空港交通ホームページ

鉄道駅から国際貨物地区内へは、バス（片道 200 円）又は徒歩（約 20 分）、自転車（折りたたみのみ許可）である。



資料：南海バスホームページ

図 空港駅から I 期国際貨物地区（給油地区バス停）間の路線図



図 空港駅から I 期国際貨物地区（機内食前バス停）へのアクセス

貨物事業者へのアンケートやヒアリングでは、国際貨物地区での従業員募集に対して応募者が減少しているとのことであった。

国際貨物地区内の従業員は正社員以外に非正規雇用としてアルバイト、派遣会社職員も雇用されている。非正規雇用の場合は交通費の支給は時間給に含まれており別途支給はされていないのが現状である。島内のバスの無料化、あるいは値下げの要望が多数寄せられた。

関空までの鉄道運賃も鉄道会社は空港連絡橋鉄道使用料を徴収されているため通常運賃より割高に設定されている。JRは4両編成に短くしたが、近年、旅客の大幅な増加で通勤時も満員状態となり、車両増加の希望が寄せられている。

従業員の通勤時間短縮のため、りんくうタウン駅又は南海泉佐野駅、JR日根野駅から国際貨物地区への通勤時間帯の直通バスの運行要望も寄せられている。

空港連絡橋の道路部分は道路保有機構に譲渡され、西日本高速道路（株）が管理運営している。西日本高速道路全般に適用されている通勤割引（午前9時まで）を、24時間稼働している関空島の従業員の通勤用自動車には空港連絡橋24時間通勤割引を適用できるようにして欲しいとの要望が寄せられている。

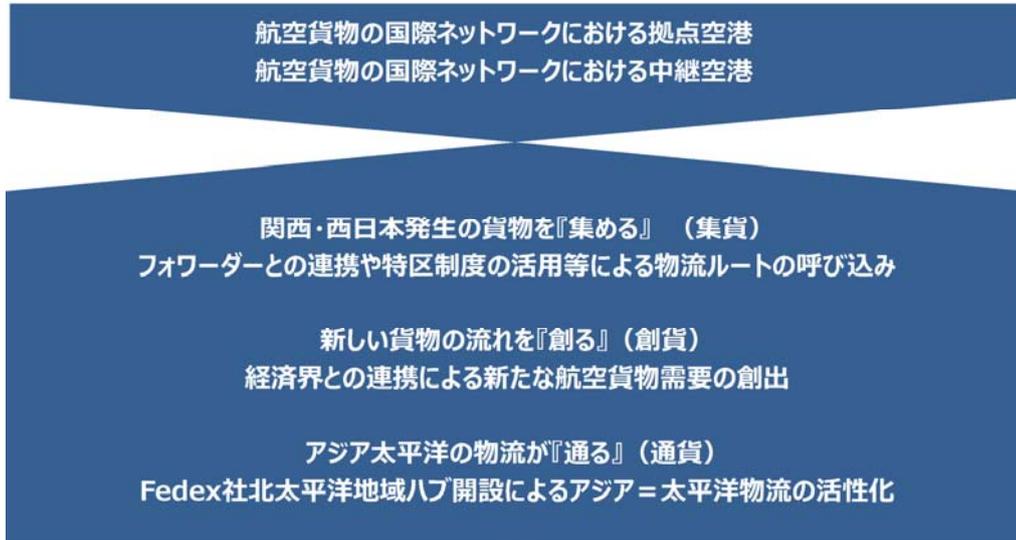
航空貨物トラックは1日に何度も往復する場合もあり、関空を利用する航空貨物の価格競争力を強化していくためにもトラックの空港連絡橋往復割引制度を検討して頂きたいとの要望もある。

今後、これらの要望について鉄道事業者、バス事業者、西日本高速道路（株）と検討していただくことも必要ではないかと考える。

1.1.5 集貨・創貨・通貨に向けた取り組みの現状

(1) 戦略的成長プログラムで掲げられている「集貨」「創貨」「通貨」の考え方

関空では航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港・中継空港を実現するため、関西・西日本発生の貨物を『集める』（集貨）、新しい貨物の流れを『創る』（創貨）、アジア太平洋の物流が『通る』（通貨）に向けた取組が行われている。

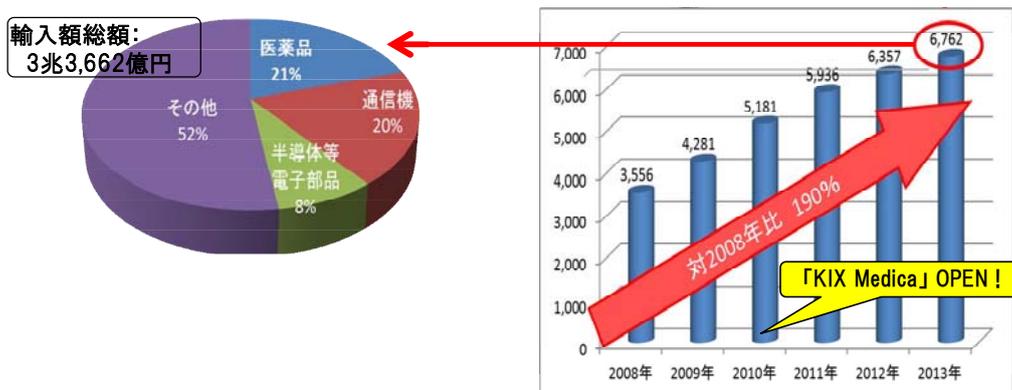


資料：新関西国際空港株式会社資料

図 「集貨」「創貨」「通貨」の考え方

(2) 「集貨」「創貨」への取り組み

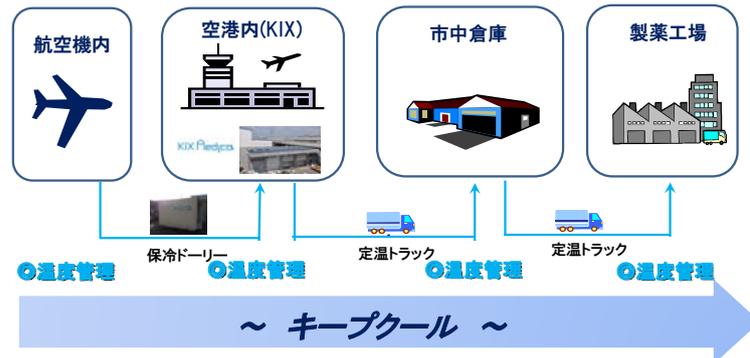
医薬品の集貨・創貨への取り組みとして、2010年に日本の空港初となる医薬品専用共同定温庫「KIX Medica」を開設した。2013年に関空における医薬品の輸入額は6,762億円であり、輸入額全体の21%を占めている。



資料：新関西国際空港株式会社資料

図 関空の医薬品の輸入額と輸入額全体に占めるシェア

「KIX Medica」開設により、航空機内から工場まで一貫したクールチェーンが可能となった。



資料： 新関西国際空港株式会社資料

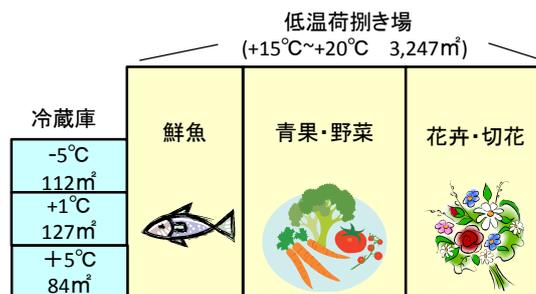
図 医薬品輸送の高品質化（クールチェーンの確立）



資料： 新関西国際空港株式会社資料

図 関空周辺のクールチェーンエリア

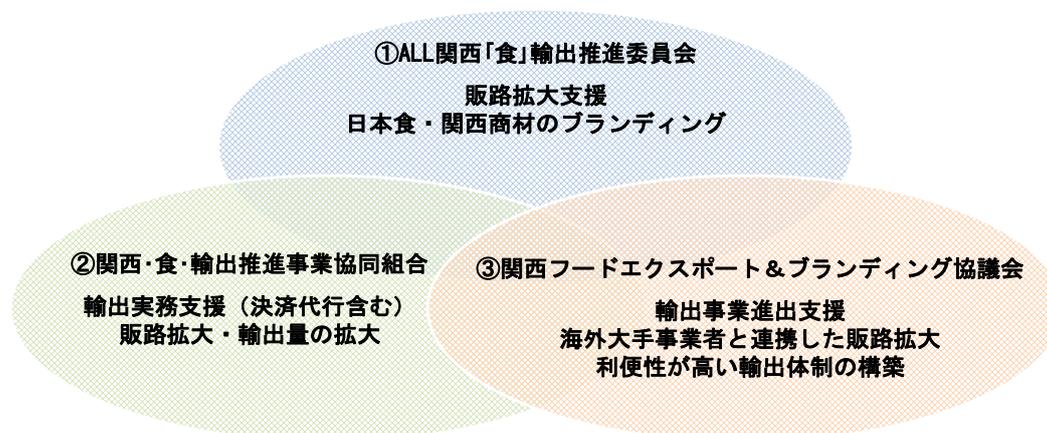
生鮮貨物の取扱拡大にむけて、日本の空港の中で最大規模の低温施設を関空内に設置した。低温荷捌き場は、エリア分けし、繊細な対応が必要とされる生鮮貨物を取り扱われている。



資料： 新関西国際空港株式会社資料

図 空港内低温施設（生鮮上屋）の見取図（航空集配サービス施設）

輸出促進に向けて、官民一体で組織されている「ALL 関西『食』輸出推進委員会」、委員会が支援する実働組織の「関西・食・輸出推進事業協同組合」、民主体で新たな輸出マーケットの創造する「関西フードエクスポート&ブランディング協議会」がある。これらを共同で実施することによりオール関西での「食」輸出促進、地域経済の活性化が図られている。



資料：新関西国際空港株式会社資料

図 官民一体 オール関西での「食」輸出促進

輸出促進の取り組みとして、日本貿易振興機構（ジェトロ）、ALL 関西「食」輸出推進委員会と連携した、FS 調査、展示会への出展、伊勢丹 KLCC 店及び勘八レストランでのフェアを経て、継続取引を獲得した例がある。

<p>①日本貿易振興機構(ジェトロ)、ALL関西「食」輸出委員会と連携したFS調査</p> <p>2013年3月16日~20日 ・小売り、外食、卸とのミーティングを含めた商流の調査 ・物流事業者とのミーティングによる物流調査</p>			
<p>②マレーシア最大級「食」の見本市FOOD AND HOTEL SHOW MALAYSIA 2013 への出展</p> <p>2013年9月17日~20日@クアラルンプール コンベンションセンター ・日本パビリオンに組合員7社にて参加 ・現地バイヤー40社と商談</p>			
<p>③ALL関西フェスティバルinクアラルンプール(物産観光展)の開催</p> <p>第1回 2月14日~26日@伊勢丹KLCC店 第2回 9月19日~10月1日@ " " 好評のため第2回も伊勢丹側から依頼 加えて、来年2月の伊勢丹@シンガポール でも実施依頼</p>		<p>ALL関西フェアinマレーシアの開催</p>  	
<p>調査⇒見本市出展⇒マーケティング(物産展)⇒営業活動により継続取引を獲得</p>			

資料：新関西国際空港株式会社資料

図 輸出促進の取り組み例

(3) 「通貨」貨物ハブへの取り組み

FedEx が 2014 年 4 月 1 日に新たな北太平洋地区ハブを関西空港にオープンした。それにより、中継貨物の取扱量が拡大している。

延床面積（上屋（庇下等を除く）・オフィス）：約25,000㎡

貨物仕分け能力：毎時9,000個

可能駐機数：最大7機

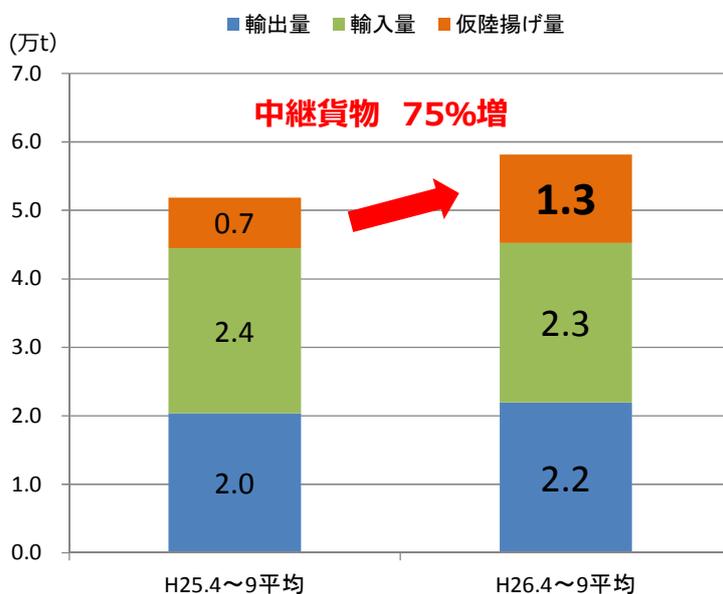
オペレーション体制：24時間

業務内容：通関業務、ランプオペレーション、仕分け・積み替え業務



資料：新関西国際空港株式会社資料

図 FedEx の北太平洋地区ハブの概要



資料：新関西国際空港株式会社資料

図 関空の国際貨物取扱量（月間平均）

1.2 貨物事業者からの意見・要望

1.2.1 国際貨物地区内の施設利用上の意見・要望

(1) 国際貨物地区内の施設利用上の意見

関空貨物事業者へのアンケート及びヒアリング結果及び研究会での議論の内容より、国際貨物地区における施設利用上の意見を以下に示す。

表 国際貨物地区内の施設利用上の意見 (1/2)

項目	意見
利用コスト	<ul style="list-style-type: none">・賃料や管理費が高額のためスペース拡張の断念やりんくうタウンへの移転を考える。・光熱費、上下水道コストが非常に高額である。
貨物取扱施設・道路	<ul style="list-style-type: none">・倉庫及び荷捌きスペースが不足している中、さらにX線検査装置等の設置によりスペースが逼迫している。荷捌きスペースが足りないということは、取扱貨物量を増やすことができず、単価(円/kg)が下がらない。・動線が狭く、GSE(航空機地上支援車両)、フォークリフト、島内バスが同じ道路を利用しており輻輳している。・自転車置き場が少なく、規制が厳しい。
職場環境としての魅力	<ul style="list-style-type: none">・現状の食堂やコンビニ施設数では利用者が殺到し、休憩時間を十分に確保できない。・輸入の通関が遅れると電車が無くなり、帰宅する手段や安価に利用できる宿泊施設が無い。・銀行や郵便振替機能がないため業務をする上で不便である。・女性が働きやすい環境が整っていない。(旧式のトイレ、託児所・保育所がない等)・飲食店スペース(ミツヤ)にはキッチンやホールがそのまま残っているため活用したいが、コストの面から新規参入企業が誘致できない。
施設のメンテナンス	<ul style="list-style-type: none">・横断歩道・路面標識の塗装や道路アスファルト部分の補修が進まない。・マンホール周囲の沈下が部分的にみられ、排水溝にゴミが堆積し、機能不全に陥っている。・通信施設更新等で業者に発注する際、島外の業者に依頼する場合は手続きが非常に複雑である。島内の関空関連会社の見積もりを比べても約3~4倍島内業者が高い。・空調や電気等の施設点検回数が単発的で非常に多く、作業に影響する。・雨漏りが生じた際の対応や、電話工事の対応が遅い。

表 国際貨物地区内の施設利用上の意見 (2/2)

箇所	意見
①代理店ビル	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターが無いため貨物の搬入が困難である。 タバコの分煙対策や空調が不十分である。 無料 WiFi の導入等、通信環境の整備が不十分である。
②スカイウェイ	<ul style="list-style-type: none"> 風雨除けが設置されたが、現状でも強風雨時には傘をさして渡る必要がある。
③駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の料金が高く負担となっている。
④上屋	<ul style="list-style-type: none"> 新規の輸出上屋を確保するため第1輸出ビルのフェデックス跡地の一部を利用したいが、賃料が高額のため利用を断念している。



図 国際貨物地区内の施設利用上の意見 (指摘箇所)

(2) 国際貨物地区内の施設利用上の要望

国際貨物地区における施設利用上の要望を以下に示す。

表 国際貨物地区内の施設利用上の要望

項目	要望
利用コスト	<ul style="list-style-type: none">・相場に見合った施設賃料設定を検討いただきたい。・家賃を取るのではなくて売上利益から折半する方法を採用すべきである。・現在高額に設定している不動産価格（家賃管理費等）を損切りして、運用の効率化を図るべきである。・関空は旅客輸送や非航空事業で稼ぎ、航空貨物関連事業者の利便性向上に還元していただきたい。
貨物取扱施設	<ul style="list-style-type: none">・上屋スペースの賃借において、1 スパンのみの賃借に限定せず、1/2～1/3 スパンでの賃借や、リフト付の倉庫スペースや、何社か共同で上屋を借りる等、選択肢を多く用意することで利用者にとって借りやすくなる。・共同上屋全体を金網で囲い、一括して警備を行う体制を整備してほしい。・荷主の立場に立ち、新関空会社主導で CKTS の KIX メディカ（医薬品専用共同定温庫）を JAL や ANA 等キャセイパシフィック以外を利用して直接搬入できるよう検討する必要がある。・医薬品のクールチェーン輸送が完全に実現するように空港内のハンドリングのあり方を見直す必要がある。・鉄道を延伸することにより、貨物地区まで繋げることができ、貨物集約に有利となる。また今後、長距離のトラックドライバーが不足し、空港間輸送のトラックのオペレーションが非常に困難となることが予想されることから、貨物地区まで鉄道で貨物を運べるようなインフラの整備も必要である。・船積みのための港の整備を進め、関空での取り扱いが可能となればと考える。・欧州の企業を中心にグリーン物流のための取り組みがなされている。今後、グリーン物流を実行し、アピールすることでフォワーダーや航空会社の誘致活動の一助になるのではと考える。
職場環境	<ul style="list-style-type: none">・商業・宿泊施設の充実を望む。（ex. 食堂・コンビニ・休憩場所の充実、シャワー付き簡易宿泊施設、銀行の設置、旅客ターミナルにおける託児所・保育所の設置）新関空会社が独自に運営すればよいのでは。・タバコ分煙対策や空調、トイレ等の施設の改善（ex. 廊下タイルの補修、トイレに警報器・スプリンクラー、ウォシュレット設置、エレベーターの設置、冷暖房設備の改善）が必要である。・貨物地区内において無料 WiFi が利用できるよう通信環境の改善を望む。

施設の
メンテナンス

- ・1日にまとめて点検を行う等、配慮してほしい。
- ・迅速な修繕対応を望む。

■参考 関西国際空港・成田空港周辺の地価公示

貨物取扱事業者が立地するりんくうタウンの地価は成田空港周辺と比べて3倍の価格（2014年1月1日時点）となっている。（関空貨物地区内の地価公示は調査対象外のため比較不可）

りんくうタウンの地価公示



成田空港周辺の地価公示



資料：国土交通省地価公示調査

図 関西国際空港・成田空港周辺の地価公示

1.2.2 国際貨物地区外の施設利用上の意見・要望

(1) 国際貨物地区外の施設利用上の意見

関空貨物事業者へのアンケート及びヒアリング結果、研究会での議論の内容より、関空島内の国際貨物地区以外のエリアにおける意見を以下に示す。

表 国際貨物地区外の意見

箇所	意見
①	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物地区の入り口ゲートの待ち時間が長く、15～20分程待たされることがある。（関空は個人の認証カードを通過の度に保安員に示す形式） ・自転車や単車でゲートを通過できない。
②	<ul style="list-style-type: none"> ・ホテルが1軒のみで宿泊費約1～2万円であることも負担となっている。
③	<ul style="list-style-type: none"> ・関空は通勤時間が長く、交通費（鉄道料金、島内バス料金）が高い。 ・関空連絡橋の貨物トラックの値下げ、自動車通勤割引を24時間空港に即して実施してほしい。 ・自転車や単車、歩行者が通行できない。
④	<ul style="list-style-type: none"> ・関空行きのJR電車が4両編成となり、通勤時非常に混雑する。

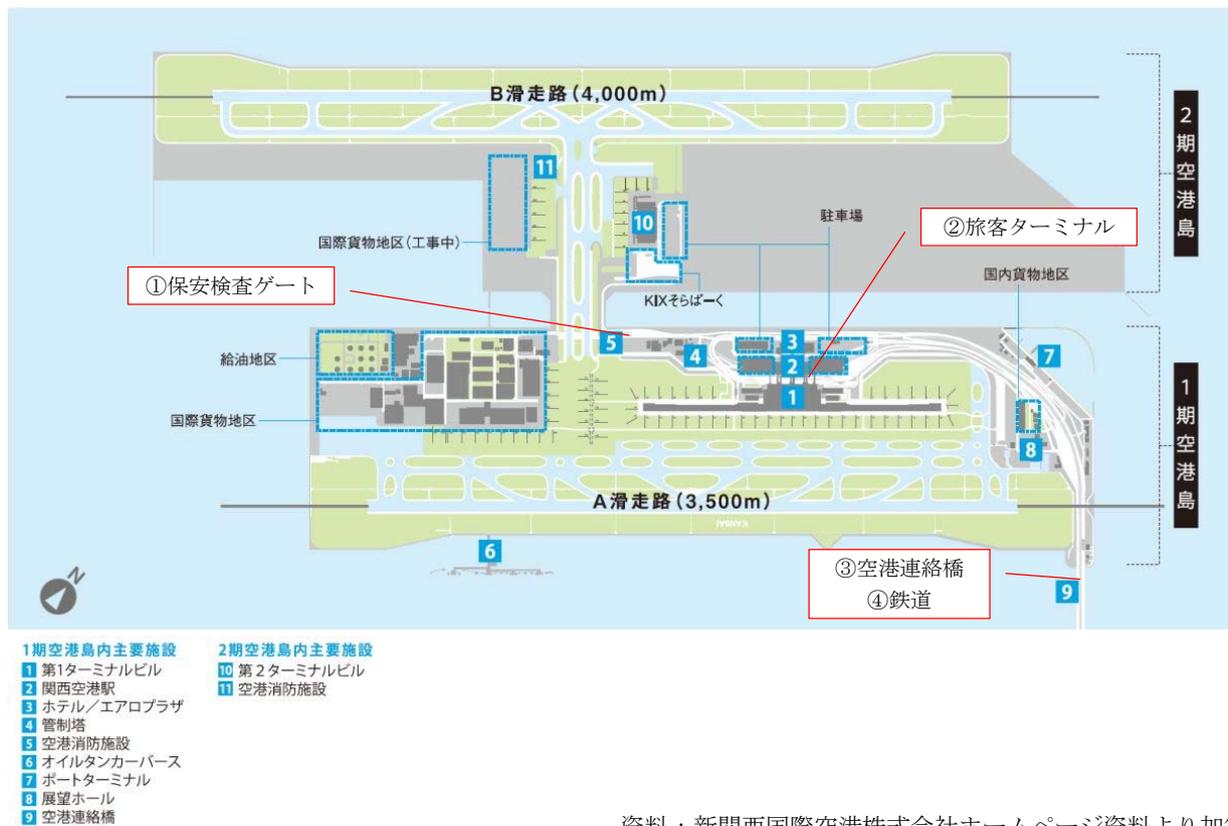


図 国際貨物地区外の施設利用上の意見（指摘箇所）

(2) 国際貨物地区外の施設利用上の要望

関空島内の国際貨物地区以外のエリアにおける要望を以下に示す。

表 国際貨物地区外の施設利用上の要望

項目	要望
保安検査ゲート	<ul style="list-style-type: none">・渋滞改善に向けた施策（ex. IT を導入し、登録している車両については、高速道路の ETC のように自動かつスムーズに通過、事前にインターネット申請・許可を受け付ける）が必要である。・自転車や単車が通行できるようにすれば、従業員の確保に寄与するのではないか。
旅客ターミナル 周辺	<ul style="list-style-type: none">・簡易宿泊施設、託児所・保育所、スポーツジムの等の施設充実を図り、貨物地区で働く 4,000 人の従業員の利便性を向上させてほしい。
空港連絡橋	<ul style="list-style-type: none">・通行料の引き下げが課題である。物流事業者に対して貨物地区ゲートを通過すればペイバックする仕組み等は検討できないか。・自転車や単車、歩行者が通行できるようにすれば、従業員の確保に寄与するのではないか。
鉄道	<ul style="list-style-type: none">・JR の 8 両編成化、本数の増加による通勤環境の改善を望む。
貨物地区と旅客 ターミナル間の アクセス	<ul style="list-style-type: none">・バス料金 200 円を無料化すれば旅客ターミナルのコンビニや飲食店が利用でき、飲食店の売上増や、施設の利用促進に繋がり、様々な関係者にとって大きなメリットが生じる。

■参考 成田空港・羽田空港における保育所の概要

<成田空港における保育所の概要>

NAA保育ルーム たんぽぽ 概要

1. 名称 NAA保育ルーム たんぽぽ (成田空港内保育施設)
2. 開設年月日 平成16年4月1日
3. 所在地 千葉県成田市古込字古込1-1
(成田空港内第2立体駐車場ビル南棟1F)
4. 施設の概要 地下2階(鉄筋コンクリート造)地上4階(鉄骨コンクリート造)建の1階部分
使用面積 348.27㎡+ウッドデッキ+園庭
- | | |
|-------------|--------|
| 乳児室 | 44.7㎡ |
| ほふく室 | 56.1㎡ |
| クラスルーム | 30.5㎡ |
| 遊戯室・ダイニング | 94.9㎡ |
| トイレ・ユーティリティ | 26.2㎡ |
| キッチン | 23.5㎡ |
| ペアレンツラウンジ | 28.3㎡ |
| 安静室 | 14.3㎡ |
| 更衣室・倉庫 | 21.95㎡ |
| バギー置き場 | 4.8㎡ |
| その他 | 3.02㎡ |
| ウッドデッキ | 61.21㎡ |
| 園庭 | 245.7㎡ |
5. 保育定員 46名 <年齢構成により若干異なります>
*月極保育を中心としています。
*定員に余裕のある場合には一時保育(予約制)をお受けします。
6. 対象年齢 未就学児
7. スタッフ 施設長:1名 保育スタッフ:7名 栄養士:1名
*すべての時間帯において、職員配置基準を満たす保育従事者が保育を行います。
8. その他 NAA保育ルームたんぽぽは、成田国際空港株式会社の助成により運営しています。



NAA保育ルーム たんぽぽ 規約

第1条 (開園日・開園時間)

1. 開園日 365日
2. 開園時間 8:00~20:00
延長保育 7:00~ 8:00
20:00~21:00

第2条 (入園基準)

成田空港内従業員の未就学児を対象とします。

資料: NAA 保育ルーム資料より抜粋・加筆

<羽田空港における保育所の概要>

名称

羽田空港アンジュ保育園（東京都認証保育所）

所在地

〒144-0041

東京都大田区羽田空港3-3-2 第一旅客ターミナルビル北ウイング3F

羽田空港郵便局 私書箱126号

TEL(03)5756-7311

fax(03)5756-0184

施設

広さ/716.86㎡

設備/エントランスホール、事務室、園長室、乳児室、保育室2、睡眠室、調乳室、一時預かり保育室、インナーガーデン、ランチルーム、厨房、屋外遊戯場

対象年齢・定員

生後57日から未就学児のお子様/75名

0歳—15名、1歳—12名、2歳—12名、

3歳—15名、4歳—11名、5歳—10名

スタッフ

園長：1名

保育士：12名

非常勤保育スタッフ：15名

栄養士：1名

調理師：2名



資料：羽田空港アンジュ保育園ホームページ

1.2.3 その他意見・要望

関空の利便性向上・活性化に向けて、アンケート及びヒアリング、研究会で出された意見や要望を以下に示す。

表 その他意見・要望

項目	意見・要望
人材の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・関空は通勤時間が長く、交通費（鉄道料金、島内バス料金）が高いため、経験豊富でスキルの高い人材が集まりにくい。
路線就航	<ul style="list-style-type: none"> ・欧米便が少ないため成田空港を利用している。成田空港まで陸送することによりリードタイムが1日余分に要し、陸送コストも負担となっている。米国、欧州直行便の増便を望む。 ・さらに利用しやすい空港とするためには、地方からの貨物も航空機で集約できる国内路線の更なる発達が望ましい。 ・着陸料の値下げをお願いしたい。着陸料の値下げは就航路線の増加に繋がる。
II期島の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・II期島に約180haの大規模展開用地が存在する。国際宅配物流拠点あるいは、グローバルなメーカーのパーツディストリビューションセンター、フェデックスに次ぐエアライン上屋等の利用が期待される。
貨物量増大	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物量増加に向けては大阪府や兵庫県において製造業企業の誘致が必要である。 ・島内において、例えば医療機器、半導体製造装置や、航空機のメンテナンス等の取扱が考えられる。
BCP	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災発生時に、関空は成田をバックアップする空港として重要な役割を果たした。首都経済圏をバックアップする空港としての機能を強化する観点からも関空の将来像を検討してはどうか。
検査・検疫	<ul style="list-style-type: none"> ・検査・検疫関係で迅速な対応をしていただけるよう、体制の確立をお願いしたい。 ・物流事業者の立場に立ち、検査が名実ともに24時間体制となることを求める。 (深夜4時間、土曜日は多量の貨物を持ってこないと言われることがある)
従来型制度からの脱却	<ul style="list-style-type: none"> ・例えば関空の一角に外国エリアを設けて各国の税関職員を常駐させる。そして彼らが、輸出通関を終えた直後に輸入通関を行えるようになると、待機時間が短縮できる。反対に、関空の税関職員が相手国の空港に出向き、相手空港から関空への貨物を現地の空港にて輸入手続きを行うことができれば、関空到着後の待ち時間が短縮され効率的である。役所の人々もグローバル化を図り、空港の活性化を貨物事業者とともに進めていければと考える。 ・新関西国際空港株式会社は、貨物事業者から施設使用料のみ徴収して運営する形をとるのではなく、貨物量と連動した利用料金を設定する等の商品開発を進めてほしい。

第2章 課題と今後の検討

2.1 関空の貨物事業の課題

2.1.1 集貨の観点からみた課題

前章の現状分析を踏まえ、集貨の観点からみた課題として「貨物事業者の競争力強化」「24時間空港としての営業力強化」「輸送力・結節の強化」が挙げられる。

表 集貨の観点からみた課題（「貨物事業者の競争力強化」）

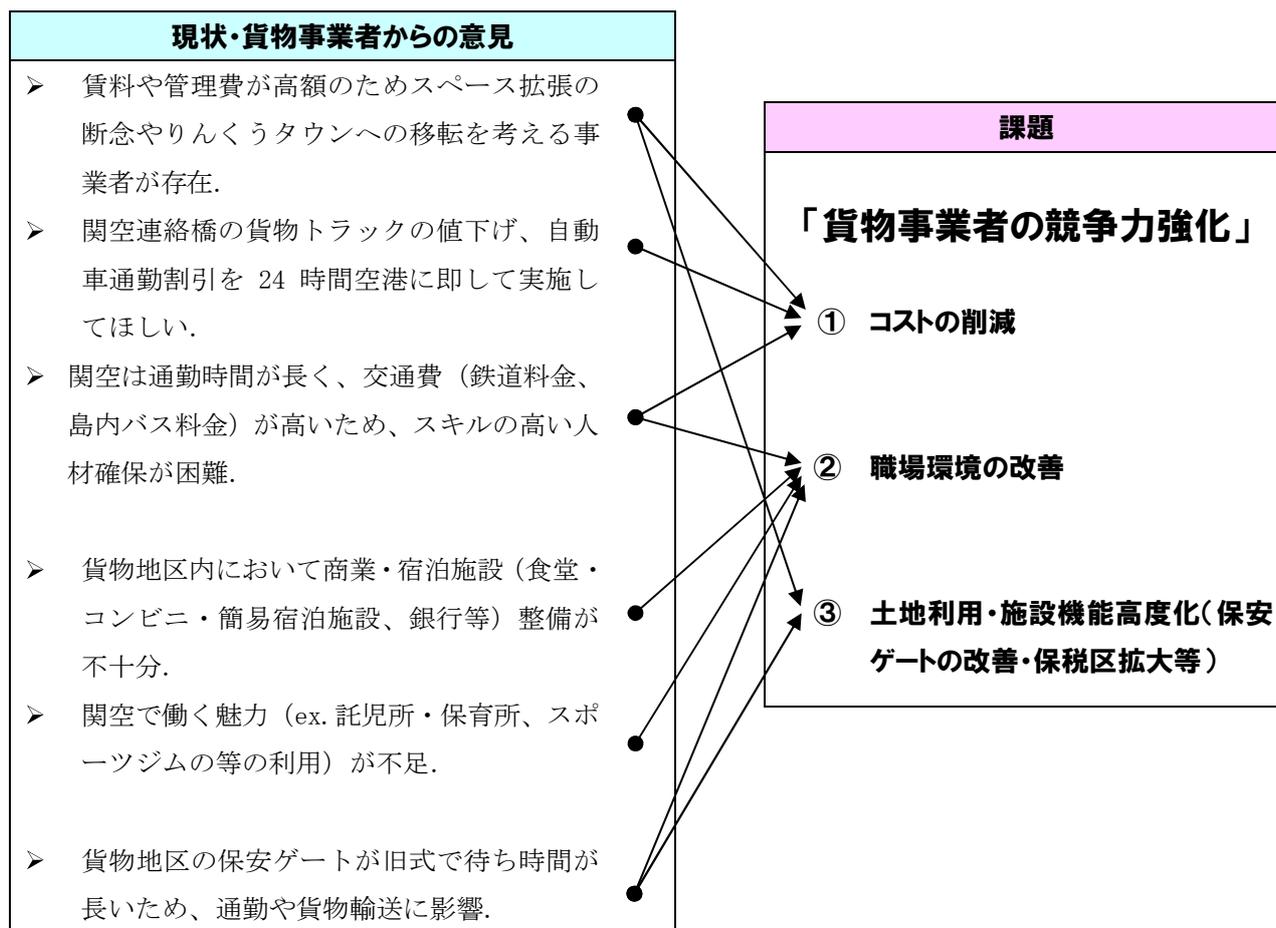


表 集貨の観点からみた課題（「24 時間空港としての営業力強化」）

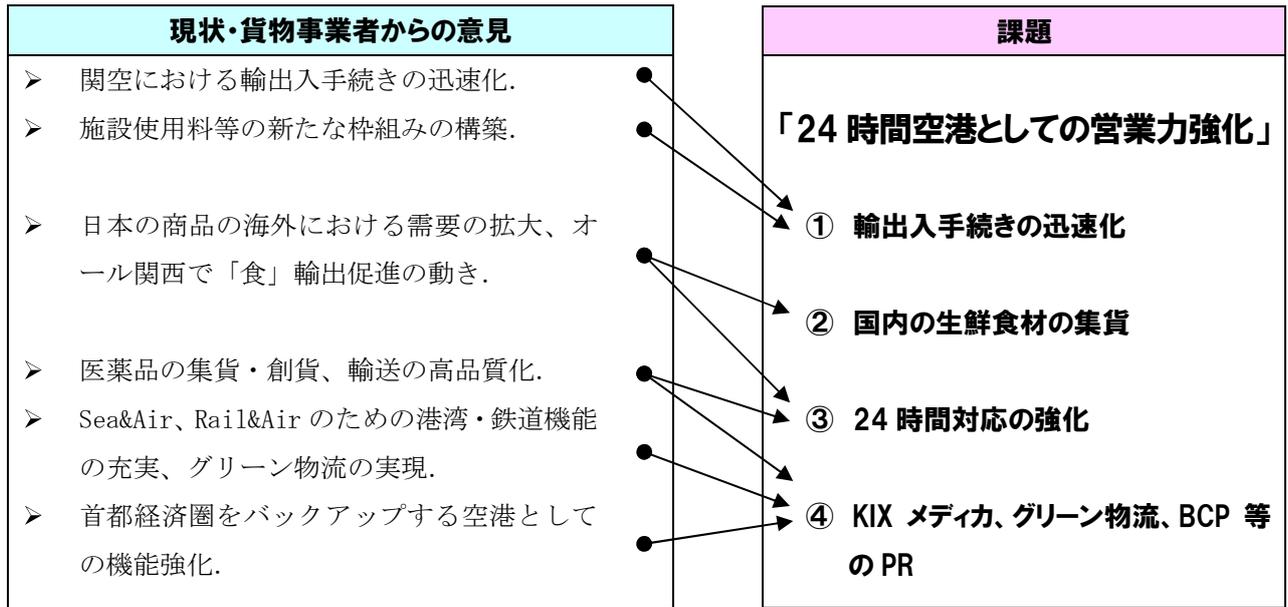
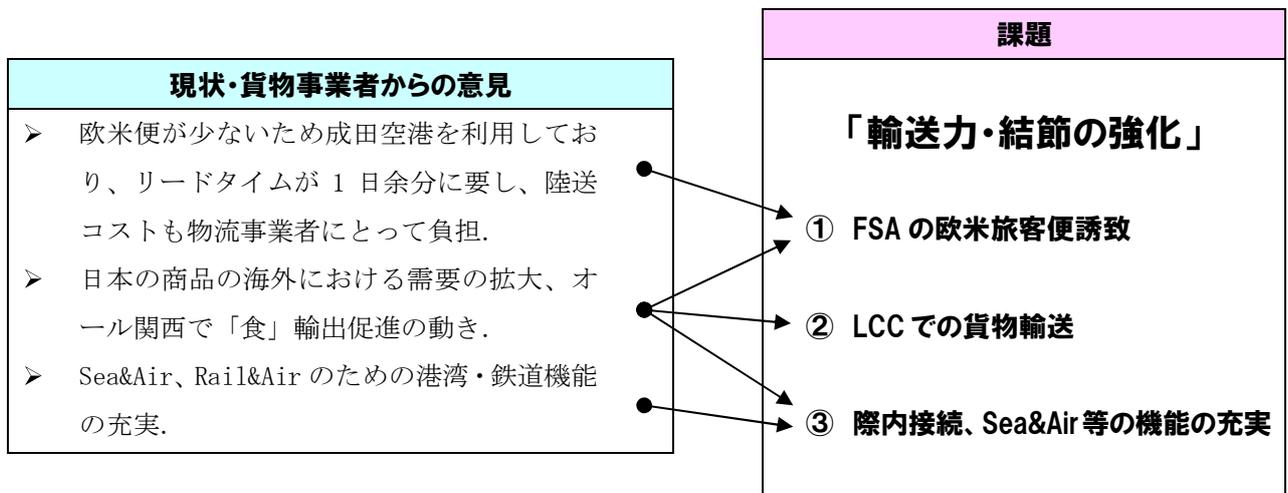


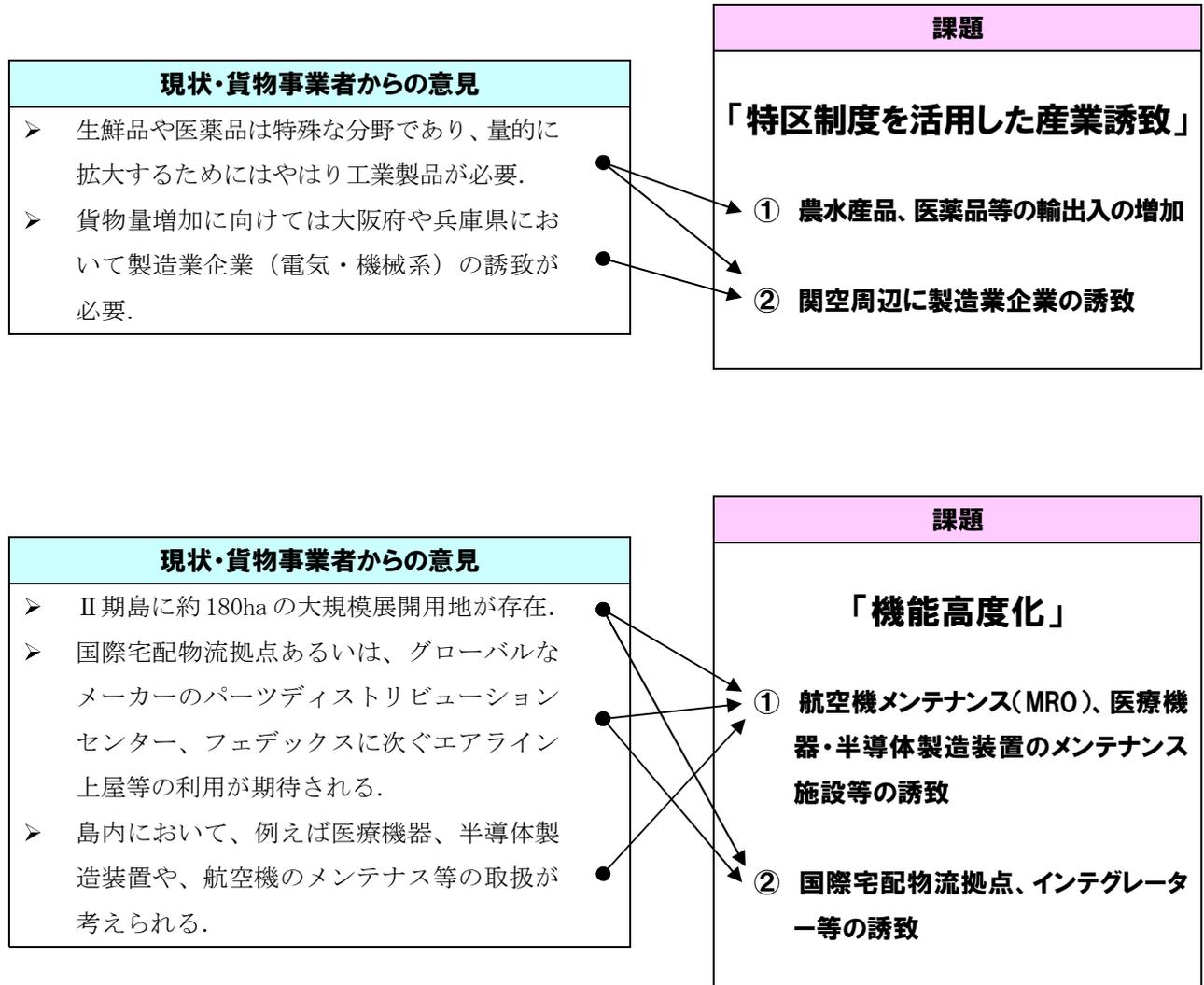
表 集貨の観点からみた課題（「輸送力・結節の強化」）



2.1.2 創貨の観点からみた課題

前章の現状分析を踏まえ、創貨の観点からみた課題として「特区制度を活用した産業誘致」「機能高度化」が挙げられる。

表 創貨の観点からみた課題



※MRO 【 Maintenance, Repair, Overhaul 】

整備・修理・重整備（分解点検）の略称で、航空機の整備・修理に関わる諸産業のことを指す。

2.2 課題のまとめ

関空の貨物事業に関する現状及び貨物事業者からの要望を踏まえた課題を以下に示す。

統計データ・新関西国際空港株式会社等の取り組みを踏まえた現状

【統計データを踏まえた現状】

- ・国際線ネットワークについて、**2014年冬の就航便数は夏・冬通して開港以来最高の926.5便**
- ・国際貨物について**重量ベースでは漸減傾向**である一方で、**価額ベースでは増加傾向**
- ・輸出は**半導体等の電気機械**、輸入は**医薬品・電気機械の完成品**が多い
- ・関西発着の貨物の**18%が関空以外の空港（主に成田）に流出**
- ・関空周辺（りんくうタウン）の**地価は成田空港周辺と比べて3倍の価格**（2014年1月1日時点）
- ・貨物地区の**賃料水準についても成田や羽田と比べて割高**

【新関西国際空港株式会社等の取り組みの現状】

- ・**医薬品**の集貨・創貨、輸送の高品質化（2010年に「**KIX Medica**」を開設）
- ・**官民一体** オール関西での「食」輸出促進
- ・**エアラインとの連携**（日本から香港へ最速輸送サービス **KIX PERISHABLE EXPRESS**）
- ・**空港内低温施設**（生鮮上屋）の設置
- ・FedExによる**北太平洋地区ハブ**の設置

集貨・
創貨

通貨

関空が検討すべき貨物事業の課題

<集貨の観点からみた課題>

貨物事業者の競争力強化

- ①コストの低減
- ②職場環境の改善
- ③土地利用・施設機能高度化（保安ゲートの改善・保税区拡大等）

24時間空港としての営業力強化

- ①輸出入手続きの迅速化
- ②国内の生鮮食材の集貨
- ③24時間対応の強化
- ④KIX メディカ、グリーン物流、BCP等のPR

輸送力・結節の強化

- ①FSAの欧米旅客便誘致
- ②LCCでの貨物輸送
- ③際内接続、Sea&Air等の機能の充実

<創貨の観点からみた課題>

特区制度を活用した産業誘致

- ①農水産品、医薬品等の輸出入の増加
- ②関空周辺に製造業企業の誘致

機能高度化（島内への誘致）

- ①航空機メンテナンス（MRO）、医療機器・半導体製造装置のメンテナンス施設等の誘致
- ②国際宅配物流拠点、インテグレーター等の誘致

関空を利用する貨物事業者からの意見・要望

【貨物事業者からの意見】

- 【コスト】
- ・賃料や管理費が高額のためスペース拡張の断念やりんくうタウンへの移転を考える。
 - ・関空連絡橋の貨物トラックの値下げ、自動車通勤割引を24時間空港に即して実施してほしい。
 - ・関空は通勤時間が長く、交通費（鉄道料金、島内バス料金）が高いため、スキルの高い人材が集まりにくい。
 - ・着陸料の値下げをお願いしたい。着陸料の値下げは就航路線の増加に繋がる。
- 【職場環境】
- ・商業・宿泊施設（食堂・コンビニ・簡易宿泊施設、銀行等）が充実していない。
 - ・託児所・保育所、スポーツジムの等の施設充実を図り、貨物地区で働く**4,000人の従業員の利便性を向上**させてほしい。
- 【施設の改善】
- ・貨物地区の保安ゲートの待ち時間が長い。（認証カードを通過の度に保安員に示す形式）
 - ・一時的な貨物の保管ができる**共同の倉庫及び荷捌きスペース**がほしい。
- 【路線就航】
- ・欧米便が不足。（成田空港を利用するとリードタイムが1日余分に要し、陸送コストも負担が大きい。）
 - ・地方からの貨物も航空機で集約できるように。
- 【貨物量増大】
- ・貨物量増加に向けては大阪府や兵庫県において**製造業企業（電気・機械系）の誘致**が必要。
 - ・島内において、例えば**医療機器**、半導体製造装置や、航空機の**メンテナンス**等の取扱が考えられる。
- 【従来型制度からの脱却】
- ・関空が選ばれるためには、**既存の考えから脱却した発想の転換**が必要。

【貨物事業者からの要望】

- 【コスト】
- ・相場に見合った**賃料設定**
 - ・貨物輸送コスト・通勤コスト・着陸料の低減
- 【職場環境】
- ・旅客事業者と同程度の**働きやすく魅力ある職場環境**の整備
- 【施設の改善】
- ・保安検査ゲート改善等の**インフラ改善**
 - ・II期島運用による増便を踏まえた**十分な貨物取扱スペース**の確保
 - ・Sea&Air、Rail&Airのための港湾施設等の充実
- 【路線就航】
- ・FSAの**欧米路線直行便**の増便
 - ・LCCを利用した**貨物輸送**
- 【貨物量増大】
- ・農水産品、医薬品等の輸出入の増加
 - ・関空周辺に**製造業企業**の誘致
 - ・航空機メンテナンス（MRO）、医療機器・半導体製造装置の**メンテナンス施設**等の誘致
- 【従来型制度からの脱却】
- ・関空における**輸出入手続きの迅速化**
 - ・施設使用料等の**新たな枠組の構築**

今後の検討課題

〔新関西空会社と航空会社、貨物事業者がwin-winとなる方策の検討〕



【発想転換の観点】

- ◇ 航空会社間の貨物トランジット
- ◇ 輸入国の通関手続きの事前教示制度
- ◇ 特区を活用した創貨（農水産品、医薬品等）の促進
- ◇ 特区を活用した企業（航空機メンテナンス（MRO）、医療機器・半導体製造装置のメンテナンス施設等）の誘致
- ◇ 新たな料金体系（港湾物流を参考に）

※MRO【Maintenance, Repair, Overhaul】

整備・修理・重整備（分解点検）の略称で、航空機の整備・修理に関わる諸産業のことを指す。

2.3 今後の検討

2.3.1 集貨に向けた検討

今後の集貨に向けた検討として、第2年度（2015年度）、及び第3年度（2016年度）の検討内容を以下に示す。（第2年度検討内容：赤字 第3年度検討内容：青字）

	課題	対応方針
貨物事業者の競争力強化	①コストの低減	・新関空会社と航空会社、貨物事業者が win-win となる方策の検討
	②職場環境の改善	・新関空会社と従業員が win-win となる方策の検討 (貨物地区内従業員の消費と連動した収益確保の検討、収益の一部をトイレ・空調等の施設更新に充てられる方策の検討)
	③土地利用・施設機能高度化(保安ゲートの改善、保税區拡大等)	・保安ゲートの改善の検討 ・航空貨物の将来動向検討 ・貨物施設の将来の必要規模についての検討 ・既存の貨物施設（Ⅰ期貨物地区、りんくう）及びⅡ期島における貨物施設の検討
24時間空港としての営業力強化	①輸出入手続きの迅速化	・輸入国の通関手続きの事前教示制度の検討 ・関空内における相手国の税関職員常駐・相手空港における関空税関職員出向による効果、実現可能性の検討
	②国内の生鮮食材の集貨	官民一体となったオール関西の取り組み ・官民一体で組織されている「ALL 関西『食』輸出推進委員会」、「関西・食・輸出推進事業協同組合」、「関西フードエクスポート&ブランディング協議会」を共同で実施することにより、更なる「食」輸出促進、地域経済の活性化を図る。
	③24時間対応の強化	・これらの取り組みを官民一体となったオール関西で世界の荷主等にPRする方策の検討
	④KIXメディカ、グリーン物流、BCP等のPR	

輸送力・結節 の強化	①FSA の欧米旅客便誘致	<ul style="list-style-type: none"> ・ FSA の欧米旅客便の誘致に向けたエアポートセールスのためのデータ分析（関西地区の航空貨物が成田・羽田空港へ流出しているが、欧米の国別貨物量の概数把握／関西地区の欧米向け旅客も成田・羽田空港へ流出しているが、欧米の国別旅客数の概数把握） ・ エアポートセールスの対象は、アジア系航空会社（タイ航空、キャセイパシフィック航空、マレーシア航空などを重点とし）、5,000 マイル以上の長距離路線、例えばアジアから関空をステップに北米への充実を図る方策を検討
	②LCC での貨物輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ LCC での貨物輸送が可能となる条件の検証
	③際内接続、Sea&Air 等の機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空貨物の輸送手段の検討（Sea&Air、Rail&Air による貨物需要の検討） ・ 港湾施設整備、鉄道の貨物地区への延伸に関する検討

2.3.2 創貨に向けた検討

今後の創貨に向けた検討として、第2年度（2015年度）、及び第3年度（2016年度）の検討内容を以下に示す。（第2年度検討内容：赤字 第3年度検討内容：青字）

課題		対応方針
特区制度を活用した産業誘致	①農水産品、医薬品等の輸出入の増加	官民一体となったオール関西の取り組み ・ TPPを睨んだ農水産物の輸出入促進、医薬品等輸出入の促進 ・ 新しい国家戦略特区の指定を受けた大阪府、京都府、兵庫県の3府県と共同で製造業企業の誘致促進 （中国に生産拠点を移した日本企業の「国内回帰」の動き。円安の加速や人件費や電気代の高騰で、中国での生産メリットが低下している。パナソニックやシャープ、キヤノン、ダイキン工業、TDKなどが海外生産する製品や部品の一部を国内に切り替える方針を打ち出している。）
	②関西周辺に製造業企業の誘致	
機能高度化（島内への誘致）	①航空機メンテナンス（MRO）、医療機器・半導体製造装置のメンテナンス施設等の誘致	・ 既存の貨物施設（Ⅰ期貨物地区、りんくう）及びⅡ期島における貨物施設の検討と合わせて、誘致すべき施設に関する検討
	②国際宅配物流拠点、インテグレーター等の誘致	

第2部 資料編 目次

	ページ
資料① アンケート調査	
1. アンケートの概要	資①-1
2. 事業者から寄せられた回答結果の整理	資①-5
資料② ヒアリング調査	
1. ヒアリング実施企業	資②-1
2. ヒアリング調査の概要（施設利用上の問題点・要望）	資②-2
資料③ 研究会議事録	
2014年度研究会メンバーリスト	資③-1
第1回研究会議事録	資③-2
第2回研究会議事録	資③-19
第3回研究会議事録	資③-41

資料① アンケート調査

【目次】

1. アンケートの概要

- 1.1 アンケートの目的
- 1.2 アンケート対象事業者
- 1.3 アンケートの質問内容

2. 事業者から寄せられた回答結果の整理

- 2.1 現状の関空利用に関する意見・要望の大別
- 2.2 現状の関空利用に関する意見・要望の整理・分析
 - ① グループA：新関空会社が主体的に対応すべき事案（中・長期的課題）
 - ② グループB：新関空会社が第3者に働きかけて対応すべき事案（中・長期的課題）
 - ③ グループC：新関空会社が主体的に対応すべき事案（短期的課題）
 - ④ グループD：新関空会社が第3者に働きかけて対応すべき事案（短期的課題）
- 2.3 関空内での業務の継続について
- 2.4 航空貨物の今後の見通しについて

1. アンケートの概要

1.1 アンケートの目的

今回、以下の内容を明らかにするため「関西国際空港の利用状況及び航空貨物の取扱状況に関するアンケート」を2014年7月に実施した。

- ① 現状、関西国際空港利用事業者が考える施設の問題点や要望、今後の貨物取扱見通しを把握する。
- ② ①を踏まえ、関西国際空港における年間約80万トンの貨物取扱量を約100万トン超へという計画を実現するための短期的・中長期的な課題検討の一材料とする。

1.2 アンケート対象事業者

アンケートは、関西国際空港を利用する貨物事業者79事業者（フォワーダー：46事業者、キャリア：8事業者、インテグレーター：3事業者、トラック輸送業：4事業者、倉庫業：4事業者、その他：14事業者）に送付し、58事業者から回答があった。

表 アンケート対象事業者（フォワーダー）

No.	契約地区	貨物事業者	No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	DSVエアシー(株)	25	第2	近畿通関(株)
2	第1	エクスペダイターズジャパン(株)	26	第2	ケイラインロジスティクス(株)
3	第1	インターナショナルエクスプレス(株)	27	第2	(株)KSAインターナショナル
4	第1	上組航空サービス(株)	28	第2	三井倉庫エクスプレス株式会社
5	第1	キューネ&ナーゲル(株)	29	第2	(株)住友倉庫
6	第1	(株)近鉄エクスプレス	30	第2	西濃シエンカー(株)
7	第1	ケイヒン航空(株)	31	第2	(株)辰巳商会
8	第1	コクサイエアロマリン(株)	32	第2	(株)日新
9	第1	シーバロジスティクスジャパン(株)	33	第2	(株)日立物流バンテックフォワーディング
10	第1	(株)UTI	34	第2	福山通運(株)
11	第1	澁澤倉庫(株)	35	第2	芙蓉エアカーゴ(株)
12	第1	ジャスフォワーディングジャパン(株)	36	第2	名鉄観光サービス(株)
13	第1	商船三井ロジスティクス(株)	37	第2	郵船ロジスティクス(株)
14	第1	セイノースーパーエクスプレス株式会社	38	第2	JPサンキュウグローバルロジスティクス(株)
15	第1	SBSグローバルネットワーク株式会社	39	第3	(株)南海エクスプレス
16	第1	東京航空貨物(株)	40	第3	郵船ロジテック(株)
17	第1	西日本鉄道(株)	41	生鮮	航空集配サービス(株)
18	第1	日通・パナソニックロジスティクス(株)	42	B棟	日本通運(株)大阪航空支店
19	第1	フジエアカーゴエクスプレス(株)	43	E棟	郵船ロジテック(株)
20	第1	三菱電機ロジスティクス(株)	44	F棟	(株)阪急阪神エクスプレス
21	第1	(株)ウイングエクスプレス	45	他	日航関西エアカーゴシステム(株)
22	第1	パナルピナ・ワールドトランスポートジャパン(株)	46	-	鴻池運輸(株)
23	第1	(株)アルファライン			
24	第1	(株)YDH・ジャパン			

注) 灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（10社）

表 アンケート対象事業者（キャリア）

No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	MAS CARGO(株)
2	第1	ユナイテッド航空貨物(株)
3	第一輸出	キャセイパシフィック航空会社
4	第一輸出	(株)大韓航空
5	第一輸出	デルタカーゴ
6	D棟	日本貨物航空(株)
7	他	(株)ANA Cargo
8	-	日本航空(株) JAL Cargo

注) 灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（4社）

表 アンケート対象事業者（インテグレーター）

No.	契約地区	貨物事業者
1	G棟	フェデラルエクスプレス
2	C棟	DHLジャパン(株)
3	他	UPSジャパン(株)

注) 灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（1社）

表 アンケート対象事業者（トラック輸送業）

No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	愛知陸運(株)
2	第1	エスロジスティクスシオノ(株)
3	第1	(株)GAC(旧グローリーエアカーゴ)
4	国内	山陽自動車運送(株)

注) 灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（2社）

表 アンケート対象事業者（倉庫業）

No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	エムオーエアロジスティクス(株)
2	第1	(株)カンロジ
3	第1	京神倉庫(株)
4	第1	ユニトランス(株)

表 アンケート対象事業者（その他）

No.	契約地区	貨物事業者	No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	(株)スコアジャパン	8	第3	ヤマトグローバルロジスティクス(株)
2	第1	ナカムラエアークスプレス(株)	9	第3	シノトランス(株)
3	第1	(株)関西インフライトケイタリング	10	第一輸出	CKTS(株)
4	第2	羽田ターミナルサービス(株)	11	第一輸出	スイスポートジャパン(株)
5	第2	SGHグローバル・ジャパン株式会社	12	他	(株)エアポートカーゴサービス
6	第2	(株)テクニカルノア	13	他	郵便事業会社 大阪国際支店
7	第2	ワコン(株)	14	国内	マルカメ梱包(株)

注) 灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（4社）

1.3 アンケートの質問内容

関西国際空港利用事業者が考える施設の問題点や要望、今後の貨物取扱見通しを把握するため、以下の内容をアンケートで質問した。

表 アンケートの質問内容

質問	記入依頼事項
<p>関西国際空港を利用する上での問題点について、該当する項目に具体的にご意見・要望をご記入ください。</p>	<p>1. 貨物上屋スペースが不足している。 →意見・要望：</p> <p>2. 固定資産税や賃料等の物流施設利用コストが高い。 →意見・要望：</p> <p>3. 税関、検疫等に係る待ち時間が長い。 →意見・要望：</p> <p>4. 航路便数が少ない。 →意見・要望：</p> <p>5. 貨物ヤード内の設備が不足している。 →意見・要望：</p> <p>その他 →意見・要望：</p>
<p>貴事業所の関空を利用した航空貨物の今後の見通しをご記入ください。</p>	<p><輸出></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物量の増加が予想される品目： ・増加の要因： <p><輸入></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物量の増加が予想される品目： ・増加の要因：
<p>関西国際空港での業務の継続について（業務拡大、現状の規模での業務の継続、業務縮小等）のご意見をご記入下さい。</p>	<p style="text-align: center;">（自由回答）</p>
<p>最後に、関西国際空港へのご意見・ご要望等ございましたら、何なりとご記入ください。</p>	<p style="text-align: center;">（自由回答）</p>

2. 事業者から寄せられた回答結果の整理

2.1 現状の関空利用に関する意見・要望の大別

貨物事業者から寄せられたアンケートの意見・要望は、次の4つに大別できる。

表 貨物事業者から寄せられた意見等の区分

	新関空会社が主体的に 対応すべき事案	新関空会社が第3者に 働きかけて対応すべき事案
長期的なマネジメント・ 経営判断を要する	A	B
新関空会社として 早急な対応が求められる	C	D

2.2 現状の関空利用に関する意見・要望の整理・分析

① グループA：新関空会社が主体的に対応すべき事案（中・長期的課題）

新関空会社が主体的に対応すべき事案のうち、中・長期的な課題検討の材料となると想定される意見・要望を以下に示す。

表 現状の関空利用に関する意見・要望の整理（グループA）

(単位：件)

	業種※					
	①	②	③	④	⑤	⑥
【貨物上屋の利用について】						
・仕切り、壁などで分け可能な上屋スペースが必要。 (輸出貨物の荷受・作業スペースの分離、輸入貨物の共同仕分けスペースの確保、繁忙期の一時的な借り受け)	2	-	-	-	1	1
・器材置場スペースの増加	-	1	-	-	-	-
【施設の賃料について】						
・倉庫、事務所の賃料等、施設利用コストが高い。	33	3	1	2	4	8
うち、利用コストが高いため関空の利用拡大を断念している事業所数	4	1	-	-	-	4
【貨物地区内の道路について】						
・動線が狭い、国際貨物地区の道路の輻輳(ex. GSE、フォークリフト、島内バスが同じ道路を利用)を改善してほしい。	2	-	-	-	-	-
【検査場の位置について】						
・検査場の位置の見直しが必要。 (先進諸外国同様に税関検査は到着した航空会社倉庫で行ってほしい、動物検疫所の検査場が4階で不便)	2	-	-	-	-	-

業種ごとに「意見・要望」の件数を記載

※ ①：フォワーダー、②：キャリア、③：インテグレーター、④：トラック輸送業、⑤：倉庫業、⑥：その他

【分析】
<ul style="list-style-type: none"> 施設利用コストの低減については、多くの事業者から要請があった。現状で利用コストが割高であるため、関空島外の倉庫まで横持ちし、作業を行っている事業者や、業務の拡大に二の足を踏んでいる事業者が存在する。 賃料の見直しにより、貨物地区利用需要の増大が予想される。その際、輸出貨物の荷受・作業スペースの分離、税関検査場の位置の見直し等のヤード利用効率化検討、ヤード内道路の改善が課題として挙げられる。

② グループB：新関空会社が第3者に働きかけて対応すべき事案（中・長期的課題）

グループB：新関空会社が第3者に働きかけて対応すべき事案のうち、中・長期的な課題検討の材料となると想定される意見・要望を以下に示す。

表 現状の関空利用に関する意見・要望の整理（グループB）

（単位：件）

	業種※					
	①	②	③	④	⑤	⑥
【路線の増便について】						
・北米路線数の増便	14	-	-	-	-	2
・欧州路線数の増便	10	-	-	-	1	2
・東南アジア路線数の増便	2	-	-	1	1	1
・中国・韓国路線数の増便	3	-	-	-	-	-
・日本国内路線数の増便	1	-	-	-	-	-
【空港島従業員の通勤手段の改善】						
・空港外からの鉄道アクセスの改善。 （JRの8両編成化、本数の増加）	7	-	-	-	-	-
・関空連絡橋の通行料の低減。	6	-	1	-	-	-
・関西空港駅から貨物地区までのバス料金の低減・無料化。	5	-	1	-	-	-
【税関・検疫等の待ち時間について】						
・（人員不足等により）税関・検疫に要する待ち時間が長い。	10	1	-	-	1	2
・セキュリティーゲート（貨物地区入口・55番ゲート）での待ち時間が長い。	3	1	-	-	-	-

業種ごとに「意見・要望」の件数を記載

※ ①：フォワーダー、②：キャリア、③：インテグレーター、④：トラック輸送業、⑤：倉庫業、⑥：その他

【分析】

- ・ 路線の増便については、特に北米・欧州路線の増便が望まれている。現状で関空からの北米・欧州便が少ないため成田へトラック輸送している事業者も存在し、大型車輛のドライバー不足が今後深刻化することを懸念している。
- ・ 関空への通勤にかかる費用が高額であることが人材不足・採用難を招き、これが関空島内で営業する企業にとってビジネス展開の障害となっている。

③ グループC：新関空会社が主体的に対応すべき事案（短期的課題）

グループC：新関空会社が主体的に対応すべき事案のうち、短期的な課題検討の材料となると想定される意見・要望を以下に示す。

表 現状の関空利用に関する意見・要望の整理（グループC）

(単位：件)

	業種*					
	①	②	③	④	⑤	⑥
【貨物地区内施設のメンテナンスについて】						
・代理店ビル等の修繕・補修が不十分である。 (ex. 廊下タイルの補修、トイレに警報器・スプリンクラー、ウォシュレット設置、エレベーターの設置、冷暖房設備の改善)	5	-	-	-	-	1
・工事や設備導入の際、届出書類が多く、煩雑で時間が要するため簡素化を望む。	2	-	-	-	-	-
【貨物地区の利用について】						
・安全面・モラルの観点からルールの厳格化を望む。 (所定場所以外の駐車・駐輪対策、他業者がシャッターの下りた軒下で作業を行っていることの取り締まり)	1	-	-	-	-	1

業種ごとに「意見・要望」の件数を記載

※ ①：フォワーダー、②：キャリア、③：インテグレーター、④：トラック輸送業、⑤：倉庫業、⑥：その他

【分析】

- ・ 貨物地区内施設のメンテナンス不足については、利用料金に見合った施設が提供されていないと感じる利用者が存在し、具体的な箇所を示した改善要望が挙げられている。

③ グループD：新関空会社が第3者に働きかけて対応すべき事案（短期的課題）

グループD：新関空会社が第3者に働きかけて対応すべき事案のうち、短期的な課題検討の材料となると想定される意見・要望を以下に示す。

表 現状の関空利用に関する意見・要望の整理（グループD）

(単位：件)

	業種*					
	①	②	③	④	⑤	⑥
【貨物地区内の商業・宿泊施設の充実について】						
<ul style="list-style-type: none"> ・貨物地区内等の商業・宿泊施設の充実を望む。 (ex. 食堂・コンビニ・休憩場所の充実、シャワー付き簡易宿泊施設、銀行の設置、旅客ターミナルにおける託児所・保育所の設置) 	6	2	-	-	-	1

業種ごとに「意見・要望」の件数を記載

※ ①：フォワーダー、②：キャリア、③：インテグレーター、④：トラック輸送業、⑤：倉庫業、⑥：その他

【分析】

- ・ 現状の食堂やコンビニ施設数では利用者が殺到し、休憩時間を十分に確保できないという現状がある。
- ・ 宿泊施設については、台風時に島内から出られない場合等で部屋が確保できないことや、ホテルの利用料金についても国内の他空港と比較して割高であることから、貨物地区内において宿泊施設の設置が望まれている。

2.3 関空内での業務の継続について

今後、関西国際空港において業務拡大意向のある事業者は10事業者（フォワーダー：7事業者、キャリア：1事業者、その他：2事業者）であった。

「現状維持」と回答している事業者の中でも、2.2①で示した通り、施設の利用コストがネックとなり業務拡大を断念している事業者が複数確認された。賃料を見直した場合の企業の関空利用意向については、中長期的に関空の再配置を検討する上で把握しておく必要がある。

表 業務拡大意向のある事業者の回答抜粋

<p>【業種：フォワーダー】</p> <ul style="list-style-type: none">● 成田空港にある営業所と連携し、新たな業務を開始することで、事業拡大を計っていく方針。● 今後は輸出貨物の取り扱いも視野にいれております。● 弊社の業務は、すべて関空に集約しており、将来も関空で業務を拡大する予定です。● 生鮮輸入については総輸入量が減少している中、拡大を目指すことは難しい。生鮮については輸出が伸びてきており、拡大に力を入れていく方針。輸出一般貨物の扱いについては飛躍的に伸ばしていきたい。● 当面は現状の規模での業務の継続、将来的には業務拡大も視野。● 上海路線以外の拡張予定はあります。● りんくうロジスティクスセンターのⅡ期倉庫建設・運用開始など投資を進めています。関空発着の貨物の取扱拡大を目指しています。
<p>【業種：キャリア】</p> <ul style="list-style-type: none">● 弊社としては一度縮小した関空発国際貨物路線網を徐々に回復させていきたいと考えております。その意味でスローペースではありますが業務拡大の傾向にある、と言えるかと思えます。（一方国内便の路線についてはLCCの台頭により便数規模/機材規模も伸びる可能性は少ないです）。
<p>【業種：その他】</p> <ul style="list-style-type: none">● 海外小口輸送商品の展開を改めて検討していきます。これまでの成田（現状は羽田も利用）一極利用から西日本に関しては関空を積極的に利用していくことを課題にしています。● 業務拡大を目指しているが、マイナス要因がある。<ul style="list-style-type: none">・施設賃料が高く、施設拡充のリスクが高くなる。・工事業者への立入条件など、制約が多い。・橋の利用料金が高いため、社員の通勤交通費が嵩み、コスト高となる。・貨物地区へのバス料金低減、貨物地区内の駐車場増設、と駐車場料金低減を促進すること。

2.4 航空貨物の今後の見通しについて

輸出・輸入貨物について、今後貨物量の増加が予想される品目を以下に示す。

食品や医薬品といった従来取り扱ってきた航空貨物品目の増加が今後も予想されている。

<輸出>

品目	回答事業者数	増加の要因
自動車関連部品	9	<ul style="list-style-type: none"> 環境対策車に関連した部品の海外供給。 電動、燃料電池自動車の普及、自動制御、自動運転技術の確立により電子部品、機器の輸出が伸びる。
自動車関連以外の金属機械工業品	11	<ul style="list-style-type: none"> スマホ・タブレット等が好調、国内拠点の更なる海外流出。 関西には電子部品メーカーが多い。
食品	18	<ul style="list-style-type: none"> 日本製食品の信頼性の高さ。 主にアジア地区を中心に就航している便が多い空港なので早朝便に搭載すると各仕向地食卓への当日輸送が可能。 国内マーケットの大幅な拡大成長が見込めない経済環境において、国の施策とともに中小企業による食品輸出が加速していくと想定しているため。 世界的に日本食及び日本食品の認知が進み、日系外食企業の海外進出がこの先も増えていくであろう。
医薬品	3	<ul style="list-style-type: none"> 国内生産が中心で国際競争力があると思われる。 りんくうタウン国際医療特区の影響。
たばこ・酒類	1	<ul style="list-style-type: none"> 日本製のものが、海外から要望が多くなってきている。

<輸入>

品目	回答事業者数	増加の要因
衣類	8	<ul style="list-style-type: none"> ファストファッション加速、コスプレ等の衣類の増加。 小ロットで、多頻度輸送の需要が増加する。
医薬品	11	<ul style="list-style-type: none"> 近畿圏内に世界的に見て大手の製剤メーカーなどが進出しているため。 医薬品専用の定温倉庫が運用されているため。 りんくうタウン国際医療特区を利用した医療施設の展開による医薬品の輸入増加。
金属機械工業品	6	<ul style="list-style-type: none"> 国産小型ジェット機生産の為の海外からの輸入。 高付加価値市場の拡大が見込まれる。 船用品の景気が上昇して来ている。
通販貨物	2	<ul style="list-style-type: none"> 個人消費は海外からの通信販売による輸入が増加。 今後海外からの通販貨物拡販に注力しているため。
食品	1	<ul style="list-style-type: none"> 海外生産品の品質が向上したが、価格は上がっていない。ITによる情報の幅が広がり、消費者の選択の幅が広がってきている。

資料② ヒアリング調査

1. ヒアリング実施企業

日本航空株式会社 日本地区貨物販売支店 西日本販売部

株式会社 南海エクスプレス

ケイラインロジスティクス株式会社

日本通運株式会社 大阪航空支店国際貨物部

航空集配サービス株式会社 大阪支店

日航関西エアカーゴ・システム株式会社

郵船ロジスティクス株式会社 航空事業部

ヤマトグローバルロジスティクスジャパン株式会社 西日本主管支店

株式会社近鉄エクスプレス 大阪輸入通関センター

SGH グローバル・ジャパン株式会社 西日本国際支店

郵船ロジテック株式会社 西日本支店

株式会社日立物流パケットフォワーディング 関西空港営業所

UPS・ジャパン株式会社 エクスプレス関西空港営業所

株式会社 関西インフラケイテリング

CKTS 株式会社 貨物部

シトランス・エア・ジャパン株式会社 関西空港営業所

エムオエアロロジスティクス株式会社

株式会社 ANA Cargo 関西 WOC センター

株式会社阪急阪神エクスプレス 航空事業部

DHL グローバルフォワーディングジャパン株式会社 西日本航空貨物部

デルタ航空株式会社 貨物サービス部

※ヒアリング実施月：2014年8月下旬～9月中旬

2. ヒアリング調査の概要（施設利用上の意見・要望）

分類	施設利用上の意見	関空の利便性向上に向けた貨物事業者からの要望	
貨物地区内	貨物取扱施設	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫スペースが不足している中、さらに X 線検査装置等の設置により スペースが逼迫している。荷捌きスペースが足りないということは、取扱貨物量を増やすことができず、単価（円/kg）が下がらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 上屋スペースの賃借において、1 スパンのみの賃借に限定せず、1/2～1/3 スパンでの賃借や、リフト付の倉庫スペースや、何社か共同で上屋を借りる等、選択肢を多く用意することで利用者にとって借りやすくなる。
		(貨物取扱施設の管理)	<ul style="list-style-type: none"> 共同上屋全体を金網で囲い、一括して警備を行う体制を整備してほしい。
		(KIX メディカの利用)	<ul style="list-style-type: none"> 荷主の立場に立ち、新関空会社主導で CKTS の KIX メディカ（医薬品専用共同定温庫）を JAL や ANA 等 キャセイパシフィック以外を利用して直接搬入できるよう検討する必要がある。 医薬品のクールチェーン輸送が完全に実現するように空港内のハンドリングのあり方も見直す必要がある。
	貨物取扱施設以外の施設	<ul style="list-style-type: none"> 代理店ビルの修繕やリニューアルが開港以来なされていない。 食堂や喫茶スペースが不足（他事業者が参入する場合、賃料が高額のため運営できない。）している等、労働環境が整っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> タバコ分煙対策や空調、トイレ等の施設の改善が必要である。また、代理店ビルにエレベータの設置を望む。 顧客との商談や待ち合いに利用できる喫茶スペース、弁当販売店やフードコートの設置ニーズは高い。 新関空会社が独自に運営すればよいのではと考える。 貨物地区内において郵便振替や銀行機能を有する施設を整えてほしい。
	電気・ガス・水道・通信	<ul style="list-style-type: none"> 通信施設更新等で業者に発注する際、島外の業者に依頼する場合は手続きが非常に複雑である。島内の関空関連会社の見積もりを比べても約3～4 倍島内業者が高いことがあった。 空調や電気等の施設点検回数が非常に多く、作業に影響する。 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物地区内において無料 WiFi が利用できるよう通信環境の改善を望む。 1 日にまとめて点検を行う等、配慮してほしい。 迅速な修繕対応を望む。
	利用コスト	<ul style="list-style-type: none"> 事務所スペース、貨物スペースを広げたいと考えており、過去に増床を検討したが賃料単価や設備費（業者を指定）が高額で採算がとれないため断念した経緯がある。 現在、関空貨物地区の賃料単価はりんくうの 3 倍である。貨物地区へ向かう交通費を考慮すると関空とりんくうの賃料が同等でも関空の分が悪い。 	<ul style="list-style-type: none"> 相場に見合った施設賃料設定を検討いただきたい。 家賃を取るのではなくて売上利益から折半する方法を採用するべきである。 現在高額に設定している不動産価格（家賃管理費等）を損切りして、運用の効率化を図るべきである。 関空は旅客輸送や非航空事業で稼ぎ、航空貨物関連事業者の利便性向上に還元していただきたい。
	就航路線	<ul style="list-style-type: none"> 欧米便は成田空港を利用している。成田空港まで陸送することによりリードタイムが 1 日余分に要する。また、陸送コストも負担となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 欧米直行便の増便を望む。 北米便（輸出）については、昼間に貨物集荷、夕刻に搬入、夜に飛び立つという流れが理想である。 輸入貨物取扱事業者にとっては、日中に飛行機が集中的に到着し、処理するのが望ましい。
複合一貫輸送	—	<ul style="list-style-type: none"> 関空は鉄道を延伸することにより、貨物地区まで繋げることができ、貨物集約に有利となる。また、貨物地区の従業員のアクセス利便性が高まり、関空の国際貨物地区での従業員募集も有利になるのではないかと考える。 船積みのための港の整備を進めていただき、関空での取り扱いが可能となればと考える。 	
税関等の検査	<ul style="list-style-type: none"> 税関等の検査は 24 時間対応と表向きはなっているが、実態として深夜 4 時間、土曜日は多量の貨物を持ってこないように言われており、業務に支障がでる。 	<ul style="list-style-type: none"> 物流事業者の立場に立ち、検査が名実ともに24 時間体制となることを求める。 	
貨物地区外	保安検査ゲート	<ul style="list-style-type: none"> 貨物地区に入る際の保安検査ゲート通過に要する時間が非常に長いことが問題である。 ゲート通過時に、自転車は折りたたみしか通過できないのは納得できない。 	<ul style="list-style-type: none"> IT を導入し、登録している車両については、高速道路の ETC のように自動かつスムーズに通過できるよう改善する必要がある。 歩行者用ゲートを改善し、自転車を折りたたむことなく通行できるようにする必要がある。
	関空島連絡橋	<ul style="list-style-type: none"> 関空連絡橋の通勤割引が 9 時までとなっているが、通勤時間が異なる者にとって不公平が生じている。 	<ul style="list-style-type: none"> 関空の利用拡大に向けては関空連絡橋の通行料の引き下げが課題である。物流事業者に対して貨物地区ゲートを通過すればペイバックする仕組み等は検討できないか。 関空島連絡橋を自転車や単車、歩行者が通行できるようにすれば、従業員の確保に寄与するのではないかと考える。
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 関空行きの JR 電車が 4 両編成となり、通勤時非常に混雑する。 	<ul style="list-style-type: none"> JR や南海電鉄の増便、増結（4 両編成から 8 両編成へ）を望む。
	第一ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 輸入通関の遅延や荒天により、帰宅不能になった場合の宿泊施設が不足している。 	<ul style="list-style-type: none"> ビジネスホテル並みの料金の宿泊施設が必要である。 終日子供を預けることの出来る託児所、保育所を設置して頂きたい。（若手女性社員が多い為）
その他	(新関空会社、貨物事業者双方が潤う仕組みの構築検討)	<ul style="list-style-type: none"> 就航便数や貨物量が増加することにより、新関空会社も儲かる仕組みの検討が必要である。貨物取扱に特化した直営会社を作ればよいのではないかと考える。 	

2014年度「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」 研究会メンバーリスト

主 査

竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）

研究会メンバー

（関空貨物事業者15社19名、賛助会員企業9社12名）

池内 正悟 氏（株式会社近鉄エクスプレス総務部関西駐在専任次長）
谷村 和宏 氏（株式会社阪急阪神エクスプレス執行役員西日本営業本部長）
瀧本 哲也 氏（株式会社南海エクスプレス取締役）
高橋 幸一 氏（日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部次長）
中村 雄一 氏（日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部業務課長）
山見 明弘 氏（郵船ロジスティクス株式会社取締役西日本支店長）
上野 祐司 氏（エムオーエアロジスティクス株式会社関西倉庫管理部長、関西業務管理部長）
寺田 敏之 氏（ヤマトグローバルロジスティクスジャパン株式会社西日本主管支店長）
島本 直也 氏（ケイラインロジスティクス株式会社関西支店営業第一部長）
笹本 憲太 氏（ケイラインロジスティクス株式会社関西支店営業第一部総務経理課長）
藤沢 尚一 氏（ケイラインロジスティクス株式会社関西支店営業第一部業務課長）
中村 匠 氏（航空集配サービス株式会社執行役員大阪支店長）
佐藤 佑樹 氏（航空集配サービス株式会社大阪支店営業第2課長）
杉若 智尚 氏（株式会社ANA Cargo 関西ウェアハウスオペレーションセンター輸出課長）
本橋 宏文 氏（日本航空株式会社日本地区貨物販売支店西日本販売部長）
木田 浩 氏（日航関西エア・カーゴ・システム株式会社企画総務部部長）
西本 賢市 氏（DHLグローバルフローティングジャパン株式会社業務本部貨物業務部長）
竹久 昌樹 氏（SGHグローバルジャパン株式会社西日本国際支店関西オペレーションセンター所長）
入江佳津夫 氏（CKTS株式会社貨物部貨物運送課長）

松井 利喜 氏（近畿日本鉄道株式会社総合戦略室事業開発部長）
徳弘 仁志 氏（三菱重工業株式会社関西支店長付）
増森 毅 氏（パナソニック株式会社関西渉外室企画渉外部長）
米村 博文 氏（栗原工業株式会社営業第二部長）
橋本 正信 氏（株式会社竹中工務店大阪本店営業部 課長）
大村 光正 氏（東亜建設工業株式会社関西国際空港総合事務所長）
横山 祐次郎 氏（東洋建設株式会社大阪本店土木営業第二部長）
松山 章 氏（五洋建設株式会社執行役員大阪支店長）
生島 俊昭 氏（五洋建設株式会社大阪支店土木営業部長）
川田 博一 氏（五洋建設株式会社大阪支店土木営業部担当部長）
藤本 勝 氏（五洋建設株式会社大阪支店調査役）
宮原 宏朗 氏（三井住友銀行公務法人営業第二部上席部長代理）

オブザーバー

新宮 早人 氏（新関西国際空港株式会社航空営業部貨物営業グループ副部長）
早川 幸太郎 氏（新関西国際空港株式会社航空営業部管理グループサブリーダー）
桃原 裕貴 氏（新関西国際空港株式会社経営戦略室総合企画グループ）

事務局

笠松 昌弘 （関西空港調査会常務理事兼事務局長）
小西 桂 （関西空港調査会参与）
木俣 順 （中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門ゼネラルマネージャー）
笹岡 大輔 （中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門港湾政策グループ）

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」

第1回研究会 議事要旨

【日時】

2014年10月28日(火)午後3時～5時

【会場】

大阪キャッスルホテル 7階 松・竹・梅の間

【研究会次第】

- 研究会メンバー自己紹介

- 本研究会の進め方

- 竹林幹雄先生から話題提供 「世界における航空物流の動向について」

- 関空・成田・中部・九州の航空貨物統計

- 関空貨物事業者へのアンケート調査及びヒアリング調査の概要報告

- 討論 (討論での主な意見は裏面参照)

「討論」での主な意見

①研究会開催の趣旨について

- ・ 新関空会社の中期経営計画では、LCCの拡大、貨物ハブ空港の2点を今後の関空の成長戦略として位置づけられている。
- ・ 本研究会は、既存の貨物ヤードを充実させ、貨物取扱量を関空において増加できるかを検討し、戦略を構築していくという趣旨で設立した。その際、新関空会社とも相談した上で、貨物事業者の積極的な意見を聞きながら進める。
- ・ 関空で実際に事業を行っている方々の経験や、情報を基に検討を進めなければ生産的な会議とはならない。
- ・ 貨物事業者にとって関空が利用しやすい空港となるように、提案や要望など様々な意見を次回以降の研究会でも頂きたい。

②我が国の航空貨物動向について

- ・ 関空における国際貨物量はリーマンショック以降も、停滞あるいは減少傾向にある。
- ・ 国の政策で進めているように、羽田空港の発着枠及び、国際線の便数は今後増加する。旅客便であっても、需要のある路線であれば貨物を積載するため、羽田は今後便数増に伴い貨物量が増加すると考えられる。
- ・ 沖縄ハブはアジアを中心に運航しており、その部分については今後も伸びが予想される。

③今後も関空貨物地区において業務を継続していくために

- ・ 貨物地区について、人にも貨物にも優しく、働きやすい環境は、海外の空港を含めても未だ見たことが無い。
- ・ 貨物地区内で今後も継続的に商売を続けていく上では、やはり新関空会社や、コンセッションネアには思い切った発着料や各種コストの低減は要望したい。
- ・ コスト以外では人の問題がある。貨物地区や関空島で働くメリット(例えば、エアロプラザや第一ターミナルビルに従業員であれば安く利用できるフィットネスクラブや人工温泉、簡易宿泊施設、託児所(24時間稼働))を提供できれば、人材確保(特に女性の人材確保)の追い風となるのではと考える。

以上

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」第1回研究会

話題提供

「世界における航空物流の動向について」

竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）

旅客と貨物の伸び

国際航空貨物輸送に関して、アメリカの大学でこういう整理をしている。旅客と貨物との実輸送トン距離を出していますが、実輸送トン距離が比較のユニットになるのかどうか疑問がありますが、1970年代の後半から指数関数的に上がっている。青のほうは貨物で、赤は旅客です。貨物は1970年代の終わりから80～90年代に急激に上昇しています。

2009年に少し下がっているのはリーマンショックですが、ずっと伸びっ放しという状況です。これは、単に輸送の量が増えたというだけでは説明つきません。世界的に空輸で荷物を輸送する物量プラス、ネットワークそのものがものすごい勢いで拡大しています。

1980年代ぐらいまでで世界で主要な空港上位10を上げていますが、2000年代に入ってくると、世界の主要空港は倍以上に増えています。貨物や旅客の総トラフィックだけ見ていると、各段に数が違い、接続ポイントが増え、ネットワークが複雑になっています。極端に増えているのはアジア。ネットワークの成長率は、アジアが圧倒的に高い。

私は、海運もやっていますが、海運も量的に増えています。アジアの場合は中国中心と言われていますが、これからはさらに南に下がっていくでしょう。貨物も旅客も重心が南に下がりつつあります。

アフリカやラテンアメリカも急激にネットワークは増強しています。アフリカは、地中海沿岸と歴史的にも関係が強いところなので、特にフランスと縁の深いところが伸びていくでしょう。

ラテンアメリカは域内でかなり自由化が進み、旧宗主国との間のトラフィックが多く、成長産業の飛行機を製造しているブラジル、高額な金品を産出するボリビアなどもあり、そういった荷物も伸びてくるのが考えられます。こういったところにネットワークそのものがかなり緻密にでき上がるだろうと思われれます。

ICAOのアンニュアルレポートで、アジアパシフィックは全体に占める割合がかなり高い。2012年は2011年に比べて比率的にはちょっと落ちていますが、相変わらずアジアパシフィックは高い割合です。

中東のドバイあたりを中心にネットワークが広がっているのは、中東系キャリアが非常に強い。そこら辺を含めて、アジアが経済的には、これから広がっていくと思われれます。これは2012年のデータなので、2013年はまだ完全に集計が終わっていないはずですが、それが出たところでどれぐらいの変化があるかわかるでしょう。

アジアは成長市場で、かつ、パシフィックにも相当広がっています。ヨーロッパやアメリカもシェアとしてはあるが、成長はこれ以上期待できないと思われれます。

急激に伸びているところを中心にここ5年か10年ぐらいは動く、大学で勉強している者にとっては思えます。もちろん現場の方々の肌の間感というのは多少違和感があるかもしれませんが、それはまたフィードバックしてください。

日本発着貨物の現状

ここからは日本発着の貨物の話で、皆さんが普段やられていることなので、今さらながらという話になるかもしれません。

これから先の話は、ICAOのTraffic by Flight Stageというオンラインになっているデータです。このデータが日本発着の荷物の全てを網羅しているわけではない。ただし、比較をする上で、このICAOのデータを使わざるを得ない部分があるので、これで説明します。現状と完全に一致しているものではないということを御了解ください。

ICAOのTF (Traffic by Flight Stage) から、過去12年間で切っています。

ICAOの2012、2013はまだデータになっていないので、今回の話から外しています。ですから、大体のところは2000年から2011年ぐらいまでのお話で皆さんに御紹介するという御了解ください。

これは日本の全方面への輸出です。青線が有償で運んでいる貨物量です。赤線が供給しているスペースの量です。これだけ乖離があるということは、これだけ空いていると

いうことです。要は、いずれを見ていただいても、2005、2006、2007年ぐらいまで、2009年リーマンショックの直前ぐらいまではそれなりに上っていた。当時、日本は景気が悪いと言われながらも、実の輸送数で見ると上がっています。供給スペースに関しても、その頃は急激に供給スペースを増やしているということです。

次は日本の輸入ですが、ほぼ同じカーブです。輸出入でオーダーもほぼ同じですが、輸入のほうが少し多いかなという感じです。

供給スペースは輸出入とも2009年リーマンショックでかなり落ちています。これは輸出入両方とも同じ機材を使っているのだからなるのかなと思われま。リーマンの直前ぐらいまでは、それなりに市場は維持していましたが、それ以降は落ちています。

方面別輸出入の動向

米国の空港発着のICAOに届けられている実数です。それとスペースの供給についてのトレンドです。米国向けの輸出は、基本的に下がっています。供給スペースも下がっています。輸入は2010年2011年あたりからちょっと持ち直していますね。輸出が下がるのに対して、輸入はちょっと戻しているということです。米国は輸出入ともに日本発着はちょっと下がり気味ということですね。

極東（中国、韓国、台湾、香港も含む）は2008年をピークにして下がっています。輸出は、アジアは日本からのかなり買い物をしているという頭が我々にはありますが、それにしてもこんな感じで下がっています。輸入も同じようなカーブで下がっています。2009年でちょっと持ち直しているような感じはありますが、基本的なトレンドは下がり気味ですね。供給スペースも下がっているということです。

フレーターの編成が違うので、供給スペースのほうは一概に同じような感じのトレンドにはなりません。それでも輸入が極端に落ちている。つまり、供給スペースをかなりキャリアが絞っているというのが極東に関しては言えるわけです。

ASEANは、先ほどから申し上げている今伸び盛りというか、これから経済の重心が南に下がってくるので頑張っているだろうなというところですね、そこに対して日本から出ていく貨物は、皆さんのほうがよく御存じでしょうが、半製品、部品系のものをかなり積んでいます。リーマンを境にちょっと下がり気味で、最近持ち直し気味かなという感じのトレンドが出ています。供給スペースで見ても、それに沿うのかなという部分が2010年ぐらいまではあります、2011年はまた供給スペースを絞っているということが言えます。2005年をピークにして輸入がぐっと下がってきた、そこから平行線みたいな形になっているのがデータ上は出ています。

輸出入のロードファクター

今までの話は実量だけで見たのですが、これはロードファクターです。どれぐらい荷物が積載されているのか、フレーターもベリーも全部の供給スペースに対してどれぐらい運んでいるかの比率を取ったものです。

輸出の一番上は北米向け、真ん中がASEAN向けで、一番下が極東です。見ていただいたらわかるように、極東はロードファクターが非常に低いです。もちろん機材によっては満載もあると思いますが、路線によってばらつきが相当あります。

極東は20%ぎりぎりのところ。キャリアにとっては8割空気を運んでいるような状態ではないかと思われま。ベリーも全部合わせているので、フレーターに関してはそんなに空いていないと思われま。供給過剰状態になっているかなと思われま。それに対して、北米は下がり気味と言いつつも、一応30%以上はもっているわけです。最近ちょっと持ち直しているのがASEAN向けで、極東よりはましという感じですね。物量だけ見ると北米向けは相変わらず多いが、ASEAN向けもそんなに悪くはない。

キャリアにとってはどれぐらい荷物が詰まっているかが一つの目安になりますので、単価が高くなれば空きがあっても儲かりますが、物を運んでいる上では、スペースがあったらできるだけ埋めたいというのが人情で、その埋めたいよなという人情から見ると、北米の次は、ASEAN、そして極東というのがわかりいただけると思われま。

輸入はASEANの2000年頃は40%近くのロードファクターだったのですが、平均40%の貨物積載量は、相当な積載量になっていますね。当時は極東も30%ぐらい、韓国とか台湾とかから来るのが結構多かったですが、それで積載して約30%ですね。

米国は、25%から30%の間をぐるぐる回っている感じですね。極東は、上がったりが下がりたりですが全体的に下がり気味です。2011年から北米とASEANは上がっていますが、極東の中国、韓国を相手にしているところは、まだちょっとそこからの復活は

ないのかなというのがロードファクターでは見えます。

フレーターとベリーの比較

今までの話はフレーターとベリーの合算で見てもいいのですが、フレーターとベリーに何か規則性がないかなと、全方位で出しているものですが、赤の棒グラフがベリー、青の棒グラフがフレーターです。これはトータルペイロードですから、全方面、全供給量で見た場合の比率で、トータルペイロードキャパシティが2008年以降減少傾向ですが、フレーターはその割合を増やしていることがわかりたいと思います。

これは有償で運んでいる貨物量で見た場合です。輸出の2011年時点では、フレーターで運んでいる部分が半分以上になっている。だから、ベリーで運んでいる分は減少傾向になっている。明らかにフレーターにシフトしているというのが出ています。

輸入もトータルペイロードは、2008年ぐらいをピークに下げていく。全供給量で見てもフレーターが多くなっている。2011年の時点で、フレーターは半分を超えています。ロードファクターで見ると、さっきの全方位でやってみた場合どんなふうに変遷するかというと、フレーターに関して見た場合は大体50%を超えています。フレーター、貨物専用機になってくると確実に積み込める、ないしは積み込むようにフレイトフォワードさんも努力されていると、こんな見方ができるかなと思います。

国際貨物輸送単価の変化

ちょっと荒っぽいやり方ですが、某社のファイナンシャルレポートを参考にし、収益に対する有償のトンキロメートルで割算して、1トンキロメートルあたり幾らお金を取っておられますかというのを歴年ですべて見てみたものです。

見ていただいたらわかるように、円で単価を計算したら40円か50円ぐらいのところ、それからぐっと下がってきて、2010年あたりでちょっと持ち直してまた下がり気味というのがわかる。これを先ほどのフレーターの供給している割合と相関をとってみると、相関係数で0.6か0.7ぐらいですか。決定係数でいうともうちょっと低くなるのですが、優位に相関している結果が出てくるわけです。

そこから何が言えるかというと、皆さんが実態として持っている感覚に近いのではないかと思います。フレーターは実際供給量が増えています、輸送の相当の割合がフレーターで、フレーターの供給量が増加してくると、どうも値段が下がっているのではないかと。フレーターのロードファクターが下がってくると価格低下につながってくるのではないかとということです。

景気後退の影響が出た2008年、2009年を除けば、全体的に低下している。2008年の水準から比較すると、20%単価の引き下げがある。フレーターのロードファクターが下がると、荷物積まないといけないと値段を下げるのではないかと仮説を立てて分析したわけですが、これは2010年単年度で見た場合なので、まだトレンドで見ていないので正確ではないですが、そこだけは単価が上昇しています。これはフレーターのロードファクターが改善された年になるのですが、それを単独で見ると若干値段、単価としては改善されているので、恐らく値段の引き下げに対するフレーターのロードファクターをすごく注意深く見ないといけないと思います。

まとめ

ロードファクターのもとになっているのは、トータルペイロードキャパシティとかレベニューですが、トータルペイロードキャパシティ自体も下がっているということを見てみると、これは輸送頻度が減少しているとか、機材が小型化しているとか、これはベリーの話で、そこを補填するためにフレーターを投入して、その減少分を何とか抑え込んで稼ぎにつなげようかなということが考えられるのですが、今度は逆にフレーターを一旦投入してしまうと、転用がきかないので非常に転用が難しい。だから、その分何とかその路線で持たせようとして皆さん頑張って積み込んでいるのかなと思われる。かなり劇的に価格を下げているようなこともあるのではないかと考えられます。

ここでは紹介しませんが、中国路線で2003年から2008年ぐらいまでフレーターが増えているのですが、簡単に転用がきかないということ、値下がりもあるそうです。そういうことから考えると、フレーターというものはいい面もかなりありますが、もろ刃の剣みたいになっている部分もあるかなと思う次第です。

今流れとしては、日本発着に限っていうと、いわゆるベリースタイルで運んでいるものからフレーターに転換している。それはPAXの機材が小さくなっているの、その

穴埋めでフレーターを入れているのではなかろうかという節もある。私は、検証していないので証明できませんが、少なくとも傾向としてはそれが見える。逆に、フレーターというのは、それによって絶対に荷物を埋めないといけないので、値段が下がってしまう場合がある。

それは、今のトレンドでいうと、ヨーロッパ路線なんかはキャリアのスペースの絞り込みが終わりつつあるのか終わったのかわからないですが、価格自体は上昇傾向にあるということヒアリングで聞いたりしています。ヨーロッパ路線は確かにスペースとしては絞り込んでいます。絞り切った状態になったのかもしれませんが。まだ絞り切れていないのがアジア路線で、これは相当大変なことになっているという感じがするわけです。

関空の立ち位置を見たときに、アジアに対する距離的な優位性がありますが、アジア路線はフレーターが多くなっており厳しい市場になっていてやりようを考えていけないといけないのかなという気はします。

関空の荷物ハブというのは、すでに市場がつくられてしまっている中に切り込んでいくので、大変かなという思いは個人的にはしておりますが、キャリアさんに頑張っていたいただき、そのための荷物をフレイトフォワードさんと一緒になって集めようという話になるわけですね。これで、私のお話を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

○事務局

竹林先生のお話に対して御質問あるいは御意見等ございましたら受け付けさせていただきます。

○質問

フォワードの立場としては、フレーターのキャパシティが増えているという実感が余りなくて、逆にフレーターのスペースは減っているのではないかなと思っています。質問は、そのフレーターのスペースというのはインテグレーターのスペースも含めてグラフにされているのでしょうか。

○竹林

これは ICAO に報告されているデータですから、フェデックスなどのインテグレーターも入っています。ICAO に報告されていないものは入っていないです。ですから全数ではないかもしれませんが、あくまでも ICAO に報告されているデータで、インテグレーターの分も報告されていれば入っています。

○質問

実感としては、フレーターのスペースが増えているというよりも、旅客の需要が強いためスペースのサプライは全然減っていないという、デマンドのほう弱いので、航空貨物単価の値下げ圧力がマーケットからあるのかなというのがあるので、このグラフを見て、御説明いただいた内容について、実感しているのとは逆の感じを感じました。

○竹林

ICAO に報告されているデータですので、もちろん実感のほうが多分正鵠を得ているのかもしれませんが。ただし、機材が小さくなっているのも、1機当たりのベリーのスペース自体がものすごく限られているというのは、これはトレンドとして合っていると思います。ICAO に報告されている分でも、ベリーの分は確実に減っているのが明らかに出ています。

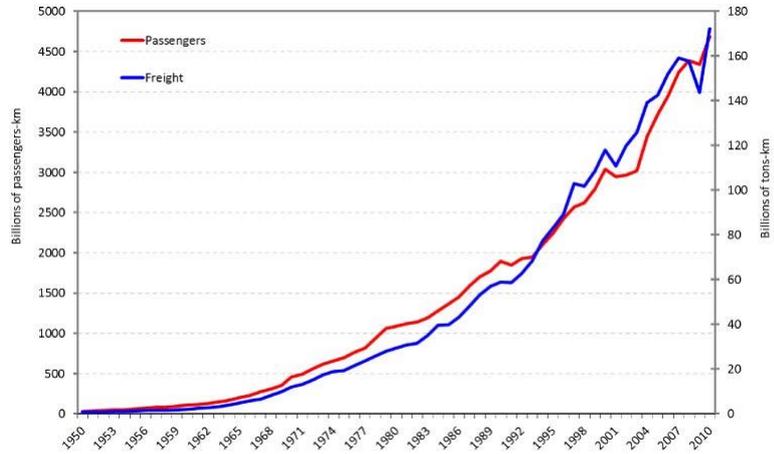
○質問

輸出と輸入と、ロードファクターの変遷ですが、にわかには信じがたいパーセンテージで、こんなレベルしか実際貨物を積めていないのかなと思いました。6~7割は積んでいるような気がずっとしていましたが。

○竹林

フレーターとベリーの全ての供給スペースに対するロードファクターですので、トータルペイロードキャパシティは、フレーターとベリーも含めての全ての供給キャパシティから割り算しているものになっているので、そういう形の値ですね。

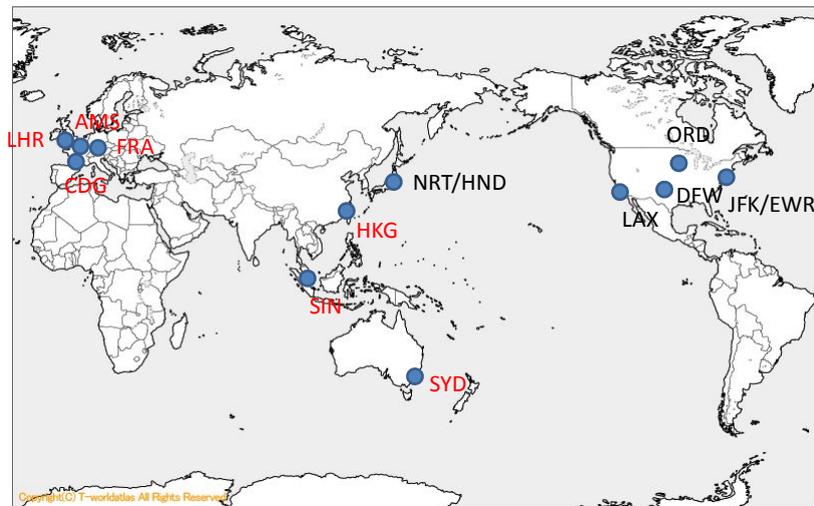
旅客と貨物の伸び



Source: Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University

1

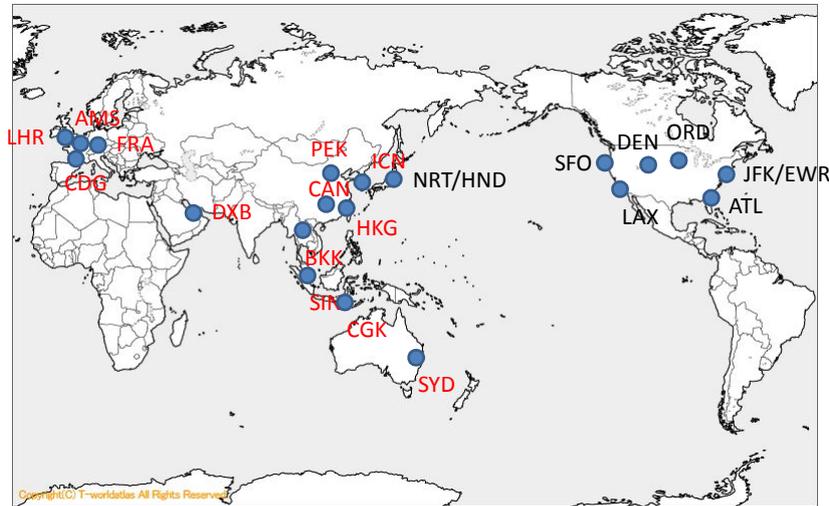
1980年代の主要空港(PAX)



KAR 2014.10.28

2

2000年代の主要空港(PAX)



KAR 2014.10.28

3

2012年航空貨物輸送実績

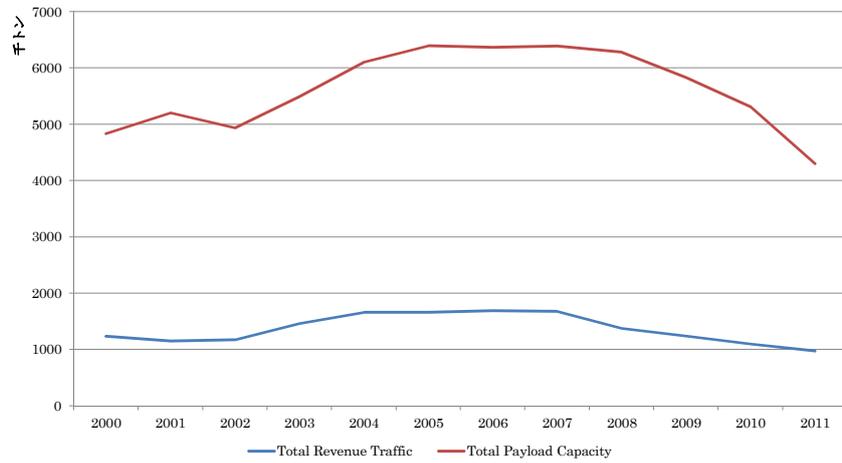
International services of airlines of ICAO Member States

By ICAO statistical region of airline registration	Aircraft kilometres (millions)	Aircraft departures (thousands)	Passengers carried (thousands)	Passenger-kilometres performed (millions)	Passenger load factor (%)	Tonne-kilometres performed Freight (millions)	Tonne-kilometres performed Total (millions)	Tonne-kilometres available (millions)	Weight load factor (%)
Europe	8 340	5 141	579 665	1 295 433	80	40 534	163 625	229 396	71
Percentage of world traffic	39.4	52.5	50.1	38.7		25.9	34.5	32.2	
Africa	920	463	41 206	107 975	68	2 937	13 640	23 965	57
Percentage of world traffic	4.3	4.7	3.6	3.2		1.9	2.9	3.4	
Middle East	2 206	779	115 572	420 286	77	19 863	60 049	93 102	64
Percentage of world traffic	10.4	8.0	10.0	12.5		12.7	12.6	13.1	
Asia and Pacific	8 286	1 780	269 978	889 978	77	83 636	148 778	221 012	68
Percentage of world traffic	39.0	18.2	32.3	27.1		48.8	31.8	31.1	
North America	3 347	1 145	117 871	488 012	82	25 127	70 593	118 232	60
Percentage of world traffic	15.8	11.7	10.2	14.6		16.1	14.9	16.6	
Latin America and Caribbean	1 092	483	43 649	131 730	77	4 311	17 068	26 083	65
Percentage of world traffic	5.2	4.9	3.8	3.9		2.8	3.6	3.7	
Total	21 194	9 789	1 157 340	3 350 411	78	156 302	474 744	711 789	67

出典: ICAO Annual Report of the Council 2012

4

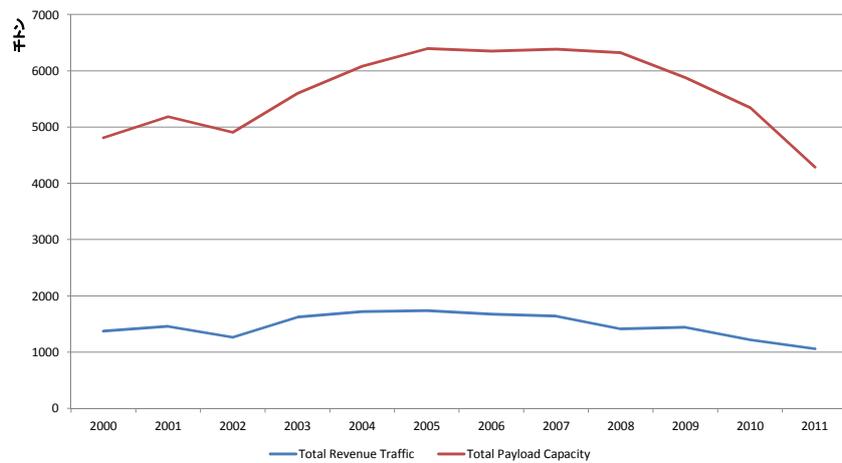
年間輸送実績の変遷(輸出)



KAR 2014.10.28

5

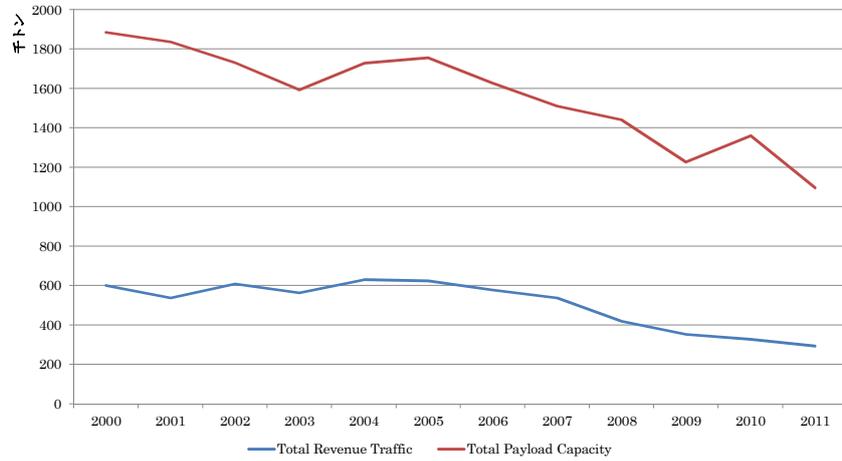
年間輸送実績の変遷(輸入)



KAR 2014.10.28

6

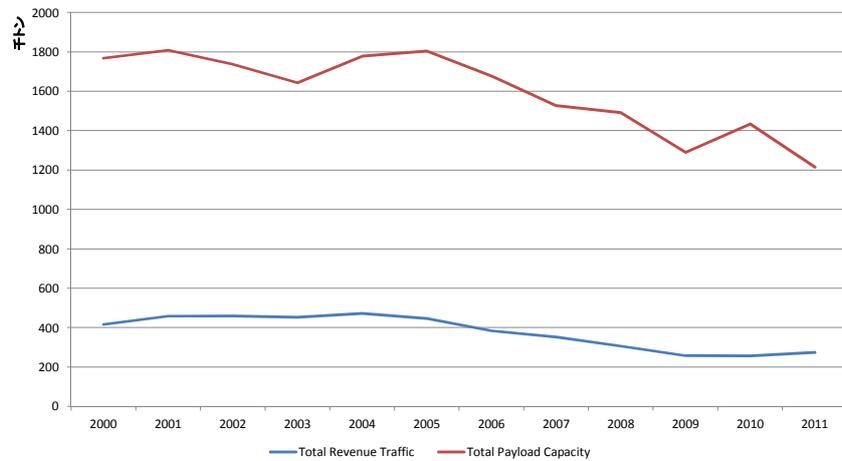
輸送実績の変遷(米国:輸出)



KAR 2014.10.28

7

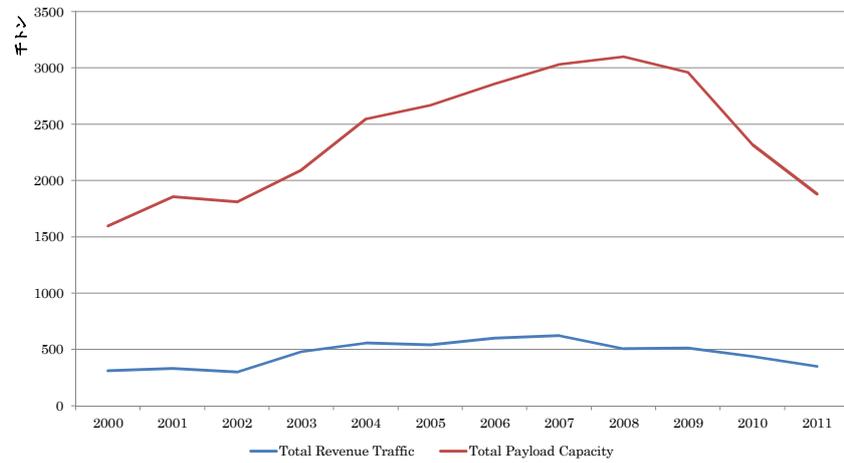
輸送実績の変遷(米国:輸入)



KAR 2014.10.28

8

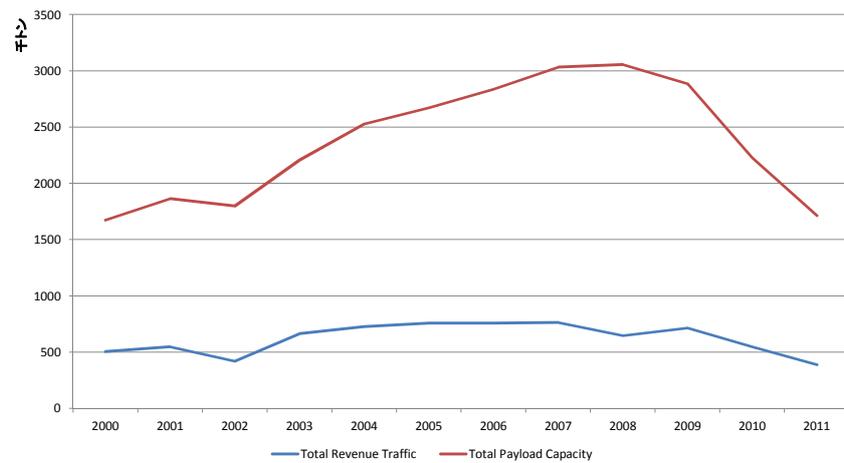
輸送実績の変遷(極東:輸出)



KAR 2014.10.28

9

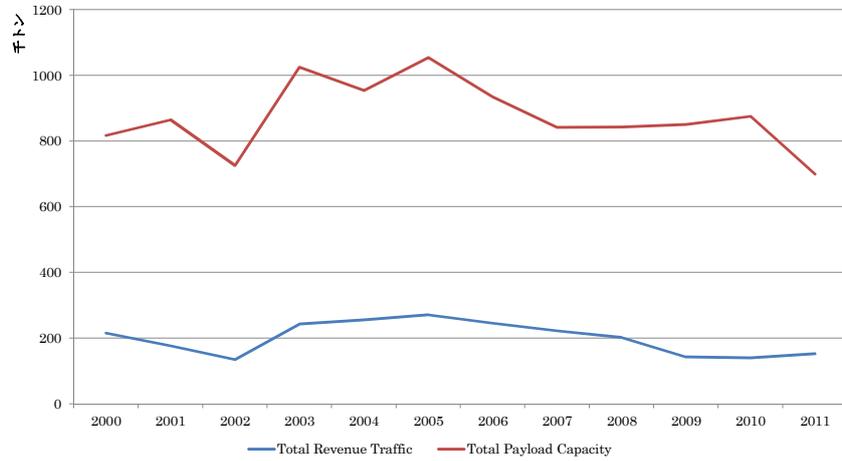
輸送実績の変遷(極東:輸入)



KAR 2014.10.28

10

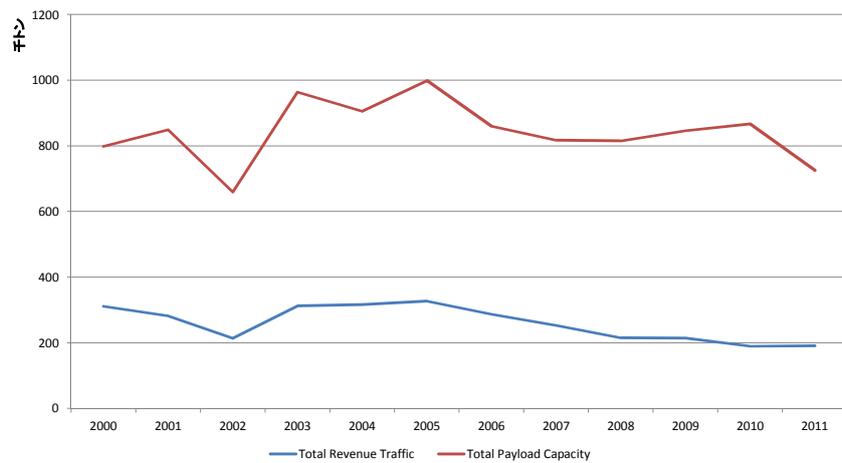
輸送実績の変遷(ASEAN:輸出)



KAR 2014.10.28

11

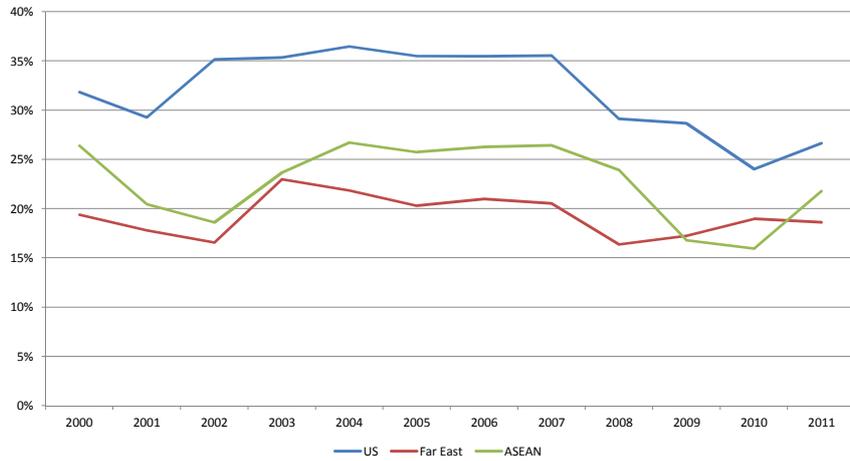
輸送実績の変遷(ASEAN:輸入)



KAR 2014.10.28

12

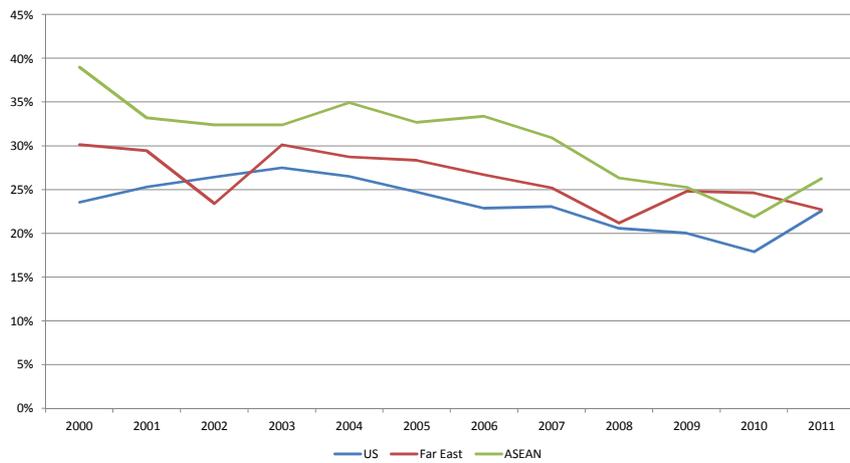
L/Fの変遷(輸出)



KAR 2014.10.28

13

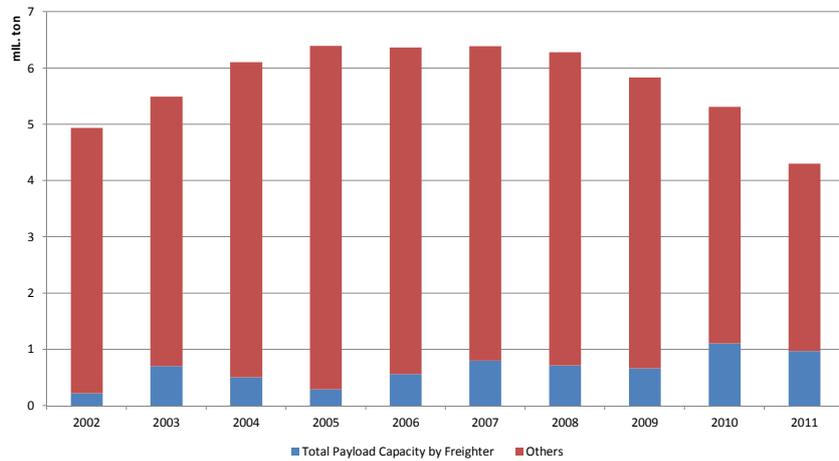
L/Fの変遷(輸入)



KAR 2014.10.28

14

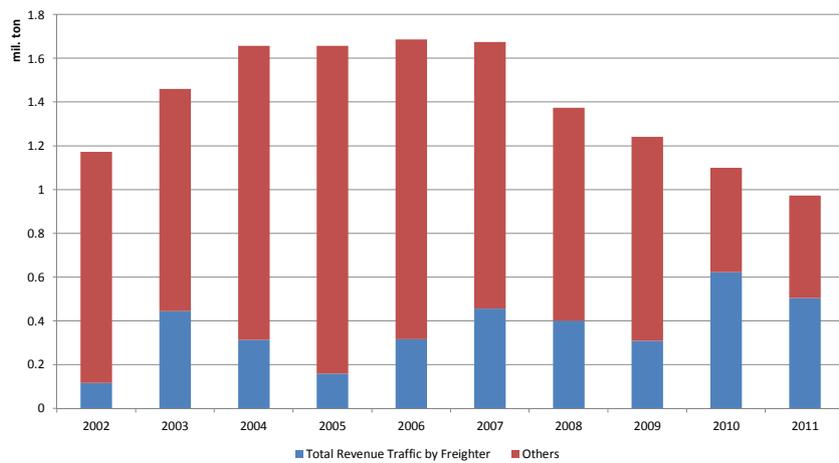
フレーターTPC比率(輸出)



KAR 2014.10.28

15

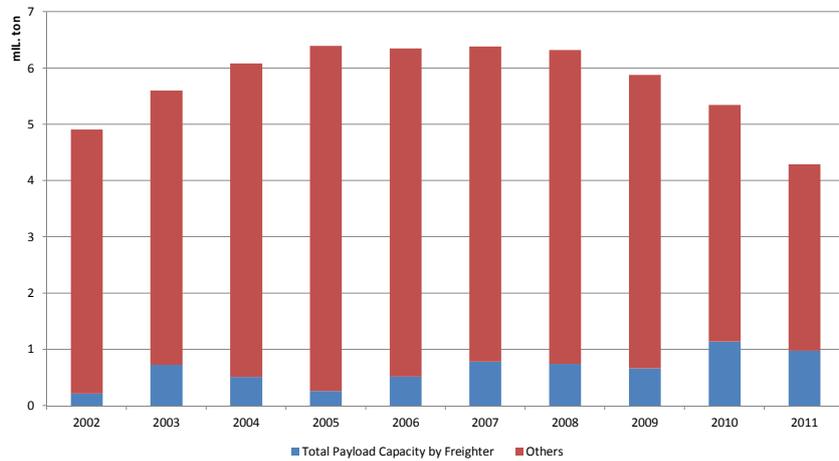
フレーターTRT(輸出)



KAR 2014.10.28

16

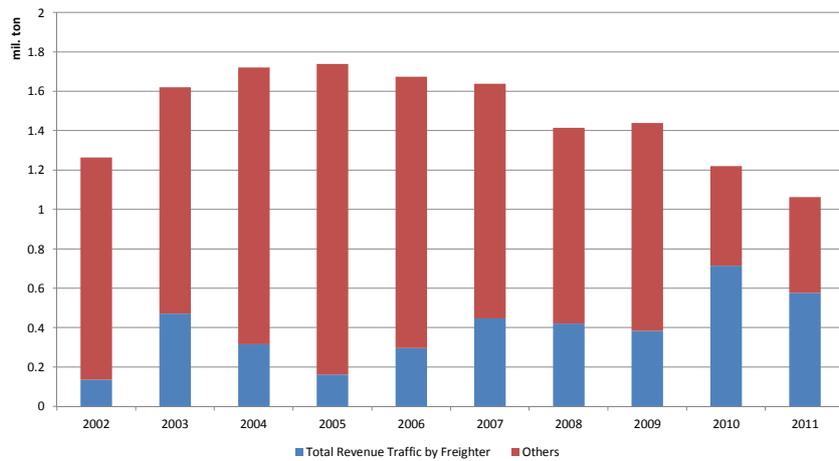
フレーターTPC(輸入)



KAR 2014.10.28

17

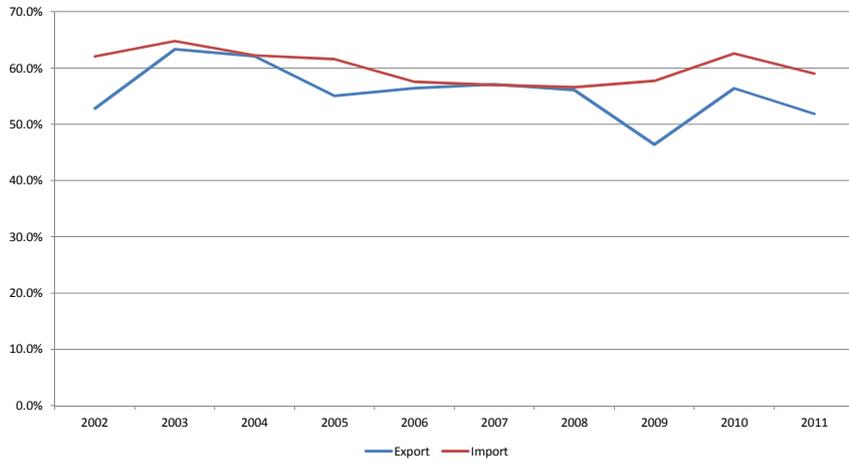
フレーターTRT(輸入)



KAR 2014.10.28

18

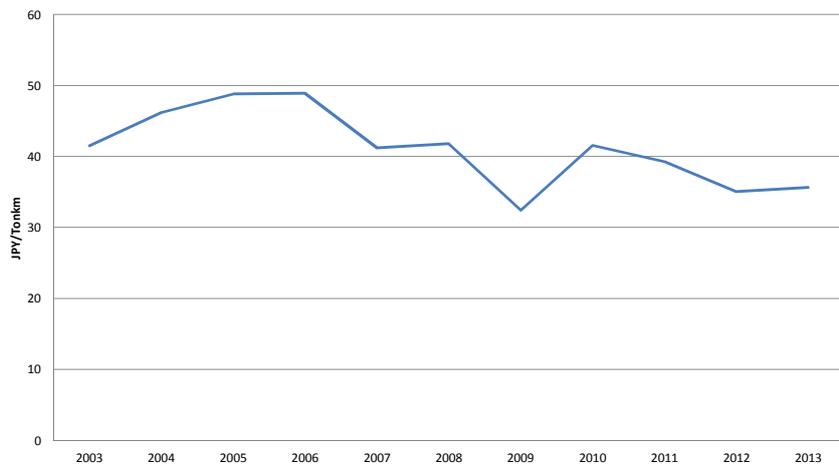
L/Fの変化



KAR 2014.10.28

19

国際貨物輸送単価の変化



KAR 2014.10.28

20

まとめ

1. フレーターの供給量が増加するにしたいが、フレーターのL/Fの減少が価格低下につながっている。
 - i. 景気後退の影響が強く出た2008～2009年を除けば輸送単価は全体的に低下傾向にある。
 - ii. 2008年の水準から比較すると20%程度の単価引き下げがある。
 - iii. フレーターのL/Fが改善された2010年に関しては単価が上昇。

KAR 2014.10.28

21

まとめ(2)

2. TPCの減少理由
 - i. 輸送頻度の減少(路線縮小・廃止も含む)
 - ii. 機材の小型化
3. 仮説: フレーターは他路線への転用は旅客機ほど簡単ではないため、輸送単価の高いフレーターのスペースを埋めるためにあえて価格を下げる、という行動に出ているのではないか。

KAR 2014.10.28

22

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」 第2回研究会 議事要旨

【日時】

2014年11月18日(火)午後3時～5時

【会場】

大阪キャッスルホテル 6階 鶴・亀の間

【研究会次第】

- 新関西国際空港株式会社住田執行役員 話題提供
「関空の貨物ハブ空港への取り組み」

- 貨物ハブ空港としての関空への貨物事業者からの提言
 - ・ 佐藤 佑樹 氏 (航空集配サービス株式会社大阪支店営業第2課長)
 - ・ 上野 祐司 氏 (エムオーエアロジスティックス株式会社関西倉庫管理部長、関西業務管理部長)
 - ・ 杉若 智尚 氏 (株式会社 ANA Cargo 関西エアハウスオペレーションセンター輸出課長)
 - ・ 西本 賢市 氏 (DHL グローバル フォワーディング ジャパン株式会社業務本部貨物業務部長)

- 討論

貨物事業者からの提言の概要

①環境の改善

(1)労働環境

- ・ 環境を充実させ、貨物地区で働く 4,000 人の従業員の利便性を向上(ターミナル行き無料シャトルバスの導入、スポーツジムの設置等)させることで、第一ターミナルにおける飲食店の売上増や、施設の利用促進に繋がり、様々な関係者にとって大きなメリットが生じると考える。
- ・ 当社は従業員の満足度を上げる努力もしている。良い人材を集めるためには、トイレや食堂等の共用部分が整備されている必要がある。貨物地区ではその整備が遅れているというのが実感である。

(2)通勤環境

- ・ 賃料の問題、コスト面も大きな課題としてあるが、特に人材の確保が悩みの種となっている。生鮮貨物取扱(輸入通関・仕分け・市場配送)において、作業時間が夕方から深夜となり、スタッフは車通勤できる者に限られる。
- ・ 派遣社員を雇うにしても、関空では集まりにくいのが現状である。その理由としては、交通費が高いため、大阪市内等が選ばれる。流通加工実施にあたっては、アルバイトや人材派遣会社をお願いするケースが多いため、人手が必要なほどコストも高くなり、実現できない。今後の課題を克服するにおいてもコストの低減が必要である。

②関空の魅力向上・発展に向けた提言

- ・ 関空に備えられている好条件の一つとして、貨物便の深夜・早朝発着ができる24時間空港であることが挙げられる。それ以外には、貨物便の増便余地に対応した複数の滑走路を有し、荷役のための施設や用地がまだ十分にある。
- ・ II期島を含めると荷役スペースはまだあると感じている。現状の国際貨物地区において車両動線や駐車スペースを考えると、繁忙期や繁忙時間帯には、かなり狭隘化し、円滑な動線が確保できない。
- ・ 関空において流通加工ができるグローバルのパーツセンター等の整備が進展していくためには、やはり安い家賃の場所でいかに人を集めるかが重要となる。
- ・ 空港の活性化、物流の活性化に向けては、着陸料や通行料、賃料の値下げをお願いしたい。着陸料の値下げは就航路線の増加に繋がる。
- ・ さらに利用しやすい空港とするためには、地方からの貨物も集約できる国内路線の更なる発達が望ましい。
- ・ 物流のリードタイム縮減を実現させるためには保安ゲートの改善が必要である。
- ・ 検査・検疫関係で迅速な対応をしていただけるよう、体制の確立をお願いしたい。
- ・ 今後、関空の発展に向けて、四つのPを改善する必要がある。(一つ目:プライス(料金設定)。二つ目:プレイス(通勤途中や帰宅時に立ち寄る魅力的な場所)。三つ目:プロダクト(例えば貨物地区まで1本で行けるような環境整備)。四つ目:プロモーション(関西の食品等のブランド化に向けた取り組み)
- ・ 国と航空会社、フォワーダー等の連携なくして関空の活性化は進めていけない。
- ・ コンセプションを機に、関空の貨物施設を求められる形に再構築するための知恵を出し合っていければと思う。
- ・ 関空活性化に向けてトライアスロン競技や航空機の関連ショー等のイベント実施も検討する価値があるのでは。

③検討課題の提起

- ・ 今後、長距離のトラックドライバーが不足し、空港間輸送のトラックのオペレーションが非常に困難となることが予想される。例えば貨物地区まで鉄道で貨物を運べるようなインフラの整備も検討課題として挙げられる。
- ・ 中部国際空港では、重量貨物を内航船で空港まで輸送し、そこから貨物を吊ってチャーター機に積み込むオペ

レーションが容易にできると聞いている。関空でも、今後大型チャーターの案件を増やしていくために、バース整備を検討してもよいのではないか。

- ・ 欧州の企業を中心にグリーン物流のための取り組みがなされている。今後、グリーン物流を実行し、アピールすることでフォワーダーや航空会社の誘致活動の一助になるのではと考える。

「討論」での主な意見

- ・ 現在、国際旅客便では、搭載する貨物を対象に全件爆発物等の検査を行っている。
- ・ 現在 BCP(事業継続計画)を求める荷主が多い。製菓会社は、東日本大震災の経験から、災害時に必要な製菓が届かないリスクを回避するため新関空会社(KIX メディカ関連)や、フォワーダーに対してBCPの要請が強い。
- ・ 疫病対策として、例えばインフルエンザが流行した際に通関の人員が確保できず、オペレーションする人間が全員発症するリスクの計算等をBCP策定段階で行っている。また、新関空会社では有事に備えてマスクや食糧の備蓄も行っている。
- ・ 流通加工ができるセンターとして様々な分野があるが、例えば半導体製造装置の保守部品や、航空機の保守部品等の取扱が考えられる。
- ・ コンセプションを控えている現在では、新規の大規模投資ができてにくい。勉強会での取りまとめ結果をコンセプションネアに提案していきたい。
- ・ 海上輸送と航空輸送の両モードを接続するという話は以前から出ている話であり、本研究会で創貨の観点から対象のマーケットを狙っていくことも一つと考える。フォワーダーのこれまでの経験をご紹介いただけるとありがたい。
- ・ LCCが多く使用している機材エアバス A320 シリーズでは、航空会社によっては1トン程度の貨物を積めるULDを使用しているところもある。貨物需要によるが、それらの機材を組み合わせることは可能と考える。

以上

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」第2回研究会

日時：2014年11月18日(火)

午後3時～5時

会場：大阪キャッスルホテル

6階 鶴・亀の間

「関空の貨物ハブ空港への取り組み」

住田弘之氏（新関西国際空港株式会社執行役員）

皆さん、どうもこんにちは。このようなすばらしい場を設けていただいておりますので、これを通じまして、少しでも現在抱える問題点について解決の道とか改善する道を探っていければと思っております。どうぞよろしくお願ひします。今日は貨物に絞りましたお話をさせていただきます。

関空と伊丹の状況

関空と伊丹の状況ですが、関西空港は4,000mと3,500mの滑走路があって24時間、スポットも91あります。旅客数1,812万人、貨物取扱量は67万トンということで、2000年頃は100万トンぐらい扱っていたということからすればちょっと減っていますが、世界で30位ぐらいになっております。2012年7月に経営統合いたしました伊丹は2本の滑走路、3,000mと1,828mありまして、旅客数は1,410万人ということで、貨物量も13万トンあるということがございます。それぞれおかげさまをもちまして20周年、75周年を今年迎えております。

関空の国際線ネットワーク

関空の国際線のネットワークは、2014年冬期貨物便、旅客便を合わせて週926.5便飛んでおります。926.5便は過去最高でございます。うち82%がアジア便、そのうちの半分弱が中国への便となっております、アジアに向けては大変強い空港になっております。

貨物専用便は926.5便のうち150便になっております。就航会社数は16、就航地域数は18、就航都市数は40ということで、便数の割にはいろんなところに飛んでいると言えるかと思ひます。2007年の201便、全日空さんがハブを設けていただいていたころが一番多くて、まだこれに次ぐまでにはなっていませんけれども、少しずつ戻しつつあるということはあるかと思ひます。

国際貨物量の推移

アジアの主要空港や成田・羽田、中部との比較を国際貨物量の推移で見ますと、一番上の緑色が香港で毎月大体35万トン～40万トン。2番目が仁川、3番目が成田・羽田ということで、4位チャンギ 5位台北、その次が関空ということであります。したがって、チャンギあるいは台北などよりも低いレベルになっております。

それを年別に重量、価格で見ますと、重量では2013年まではずっと下がってきております。一回リーマンショックの関係で下がって、その後持ち直しましたが漸減傾向になっております。

価格では、過去最高は2007年の7.7兆円ぐらいでしたが、価格的には2009年をボトムとしてだんだん上がってきておまして、過去最高を2013年では超えています。

今年に入ってから重量と価格の推移を見ますと、どちらも右肩上がりになっております。重量は左側の青いのが去年、赤いのは今年となっております。9月までの累計で見ますと今年51万トンということで、去年よりも11%多くなってきていると言えます。どの月をとっても大体去年より多い。価格も6.1兆円ということで、いずれの月も去年を上

回っているということでありまして、そういう意味では、去年がボトムで、今年は少しよくなりつつあるのかなという感じはしております。ただ、前のページのグラフにもありますように、ピークの2000年頃には及びません。

2014年冬ダイヤの方面別の比較では、貨物便ネットワークはアジアが70%を占めております。中国46%、台湾7%、香港6%、東南アジア4%。旅客の場合と違って、北米が25%ぐらいあります。これはフェデックスさん、UPSさん、チャイナエアラインさんもそうですけれども、北米に飛ばしてくれているエアラインさんが5割ぐらいいるところがポイントかと思えます。あとは、中国、アジアという感じになっております。

関空の物流動向

2013年の実績で見た物流動向ですが、全国が307万ト、成田200万ト、関空64万トで全国の2割ぐらいを物量的には占めています。関空では輸出が4兆3,000円、輸入が3兆3,000円です。中国が3分の1ずつぐらい占めています。

主要品目は、輸出は半導体等電子部品が25%、輸入のほうは医薬品が6,761億円で20%を占めておりまして、通信機（スマホ）よりも上になってきています。医薬品がここ4、5年トップを占めております。

成長戦略「集貨」「創貨」「通貨」の取り組み

私どもといたしましては、三つのことを目指します。一つは、「集貨」として関西・西日本発生の貨物を関西空港に集めて輸出そして輸入してもらうこと。二つ目は「通貨」としてアジア・アメリカ間を中心といたしまして、関空経由でアジアの貨物がアメリカに行く、あるいは来ること。反対もあってもいいのですが、加えて、新しい貨物の流れをつくる「創貨」という三つに現在取り組んでいるところでございます。そういう中で特区も指定され出しておりますので、こういうものも活用していきたいと思っております。

創貨の取り組み～医薬品

創貨の取り組みとして、関西として強いものといったら、やはり医薬品とおいしい食品であろうということで、その二つにつきまして戦略航空貨物ということで、集中的に関係者を巻き込みながらその輸出や輸入を関空からしていただけるように取り組んでいるところでございます。

医薬品につきましてはずっと伸びてきておりまして、この5年間で倍ぐらいの額を扱うようになってきているということではありますが、2010年に私どもといたしましてはいち早く、使われていなかった倉庫をうまく改良しまして、医薬品専用の共同定温庫、KIXメディカを開設したことが大きいかと思えます。2010年9月30日に日本でいち早く開設いたしました。実は1日だけ羽田より早いのですが、いずれにしても日本で一番早い。最大取扱重量は月1,200ト、5℃の定温庫と20℃の定温庫があります。荷主さんから品質の管理ということが非常に厳しく言われている中で、医薬品専用の定温庫として、日本及びヨーロッパ・アメリカからも着目されているところでございます。

クールチェーンの整備によりまして、メディカの取扱量、企業数も増加してきていることがわかります。現在は112社ぐらい扱っております。関係事業者の方々と連携して成功に導いた事例の一つだと思います。保冷ドリーへの運用により、飛行機の中から取りおろしてドリーで空港内の上屋に運んでくるときに、他の空港では温度管理ができない、例えばドリーに温度管理がついているのはないので、ドバイとかシンガポールだと60℃になったりするわけですが、保冷ドリーをつくったことによって、まだ1台しかないですけれども、この部分につきましてもキープクールが保たれるということでございます。あとは、この倉庫の中がキープクールですから、定温トラックで市中倉庫に運んで、製薬

工場まで運ぶということで、保冷ドーリーを設けたことによりまして、キープクールが一応完成の域に入りつつあるということでございます。

GDP (Good Distribution Practice : 医薬品流通品質基準) をヨーロッパがいち早く採択し、日本でも採択するということございまして、こういうのに対応できる空港の施設ということで、今後ますます量が増えていくように頑張りたいと思います。皆さんもぜひ御利用のほどお願いしたいと思います。

空港の中だけではなくて、空港の周り、りんくうタウンも含めまして、たくさんの方々が一緒になってやっつけていただいているということで、関空周辺も含めて COOL CHAIN AREA ができつつあるということでございます。

創貨の取り組み～食

次に、創貨でございますが、食の輸出拡大への取り組みです。関西には大変おいしいものがある、ブドウ、桃につきましては積出港についても関空は日本のトップを占めています。一方、取扱量も、ブドウ、桃、それから牛肉、クロマグロ、単位は違いますが、右肩上がりでどんどん伸びています。

特に輸入につきましては、航空集配サービスさんが頑張っていており、私が関空に着任した 20 年ぐらい前は屋根もなかったんですけども、屋根も設けていただいて、定温の荷さばき場も設けていただいたことによりまして、冷蔵庫と相まって安心して業者さんたちが使っていただけるようになっております。鮮魚と青果・野菜と花卉・切花が分かれて扱えるようになっております。

「国際物流戦略チーム」というのが産官学で設けられ、物流コストの削減ということに取り組んでいく中で、新たな取り組みもしようじゃないかということで、わが社がコーディネーターとなって、大阪府、促進協、関係の皆さんに集まっていたら、2012 年 5 月に「ALL 関西「食」輸出推進委員会」ができました。これをもとに、どこに関西のおいしいものを輸出するか考えたときに、タイがひとつ挙がってきましたので、伊勢丹さんと組んで、バイヤーさんも見つけて、タイに輸出をするようになりました。だめだったら 1 回で終わってしまうのですが、今は毎月のようにいろんなイベントが行われて、タイの人たちの食卓を潤しています。大企業さんはともかくといたしまして、中小の食を輸出したいという人たち、一次産品、加工品、外食など、そういうところの人たちがまずは 4 社で「食・輸出推進事業協同組合」を 2013 年 8 月に設立し、それから大変な努力によりまして現在 50 社まで増えてきております。この 8 月からの 1 年間で 100 社まで増やしていこうと思っております。彼らが中心になって外国に輸出していくことになったんですが、この組合に入ることのメリットをわかっていただき、輸出したいけれどもロットも少ないので輸出なんか出来るのかと思っている人たちを、三井住友銀行さんに会社をご紹介してマッチングしていただき、そして現地に着いてからの輸送もしっかりやっていただける日本通運さん、輸出をするときの事故なんかに対して特別の保険を設けていただく三井住友海上さん、コンテナの衛生を保つために SARAYA さんなどにも入っていただくという形で、輸出組合とは別に「関西フードエクスポート&ブランディング協議会」を今年の 4 月につくりました。日通さんから海外のバイヤーさんも紹介していただき、推進委員会と組合とブランディング協議会が一体となっているいろいろな事業を進めているということでございます。

国としても 2020 年までに食輸出 1 兆円を目指して頑張るということで、ものすごくいろんなことをご協力ご助言いただいております。農林水産省近畿農政局さんは食輸出に関する補助金もいただけるということですし、アドバイザー的なものとして経済産業省近畿経済産業局さん、国土交通省近畿運輸局さん、日本貿易振興機構 (ジェトロ) 大阪本部さ

ん、そういうところが入っていただいて戦略会議なるものを設けています。

さらに、輸出対象国に応じて協力を要請する先として、商社さん、大規模小売業者さん、航空会社さん、各国の日本人会、商工会議所、大使館、領事館の皆さんも一緒にやろうと言ってくれていますので、いろんな国に対しても進出していこうとしているところです。

フードエクスポート&ブランディング協議会「FEB」の全体像としては、組合員さんからまとめて関空からコンテナを構成して輸出すると輸送費が安くなるわけです。それからこのバイヤーさんを通じて大手百貨店、大手高級スーパーさんやレストランに売っていくというイメージで、こういう流れを何本も増やしていこうという試みをしているわけです。

実際、輸出促進の取り組みの例としては、2013年3月のときは、ジェトロさんと委員会が共同して、小売、外食、卸とのミーティングを含めた商流の調査、物流調査をやり、タイに続きましてマレーシアでも見本市をやった、物産展をやったということでございます。したがって、この調査、見本市出展、マーケティング、営業活動により継続取引を獲得するということです。

これは今年9月マレーシアでやったときの写真ですが、大阪のような感じでにぎわっています。先方も、日本のいろんな地域がこういう物産展をやられるが関西の場合は皆さんのノリがいいと。阪神の応援のような感じでやっぱりみんなノリがよくて、「ALL 関西」一体となっている感じで、先方の事業者さんたちに喜ばれます。もちろん買い物に来られる人たちにも喜んでいただけるというふうになっております。タイ、マレーシア、マカオでまさに関西村をつくってフェスティバルをやっているところであります。

今後としましては、来年2月にシンガポールで同じような ALL 関西フェスティバルをやろうと思っております。それから、ドバイでもやろうと思っております。ドバイなんかはやっぱりお金はたくさんある、何でも買える、しかし健康を買うということに関して非常に注視しておりますので、おもしろいところかなと思っております。私どもの直行便があるところが重要です。

海外側からは、関西のおいしいものを棚に並べていただけるのは大変嬉しいけれど、北海道、仙台、愛媛、福岡、長崎、熊本、鹿児島、沖縄の特産品も欲しいという要望もあるので、できれば地方の市場からその地方の空港を通じ関空に持ってきて、そこでコンテナを形成し、混載して海外に持っていくことを試みていきたいと思っております。それぞれの地域でかなり独特の取り組みがなされていますから、それを邪魔しない範囲で、こういう流れで持っていくものもあっていいのではと思っています。特にアジアについてはそういうことを積極的にやっていきたいと思っております。

現在、関空国内線には LCC として、ジェットスター・ジャパンとピーチが就航していますが、ジェットスター単独運航路線としては熊本と大分、ピーチ単独運航路線としては仙台、松山、長崎、鹿児島が飛んでいますので、LCC のベリーに載せられればすごくうまくいく可能性がある、もちろんそう簡単じゃないのかもしれませんが、載せられるものは載せてよということになるかもしれません。エアラインとの連携モデルとしてチャレンジしていきたいと思っております。

通貨の取り組み

フェデックスさんに 2014 年 4 月 1 日に 2 期島に新しい上屋をオープンしていただきました。新上屋まわりに同時駐機が最大 7 機出来るとともに、毎時約 9,000 個の貨物の分別能力を有しています。アジアのいろんな方面から運んできて、関空で積みかえてアメリカのいろんな方面に持っていくという中継貨物が、去年 4 月から 9 月が関空全体で 7,000 トンだったのが今年 4 月から 9 月は 1 万 3,000 トンということで 75%増加になっています。実際

にそういうニーズがあるんだなというのがわかってまいりました。これに輪をかけていきたいと思えます。

欧米との旅客ロング便がない、ないと言われていますが、関西経済界、自治体、皆さんのおかげをもちまして、JALさんの関西ーロサンゼルス線が8年半ぶりに来年の3月20日から再開いたします。これはボーイング787で飛びますので、十分にベリーが利用できますので、重要な貨物の路線として御考慮いただければと思います。3月29日以降の夏期間は、関空発17時40分ロサンゼルス12時着、ロサンゼルス14時30分発関空着19時というダイヤになっております。エアカナダも、これは多分ボーイング767だと思いますが、6年半ぶりにバンクーバー線を復活します。ただ、現時点においては、5月から10月までの夏場だけということです。

集荷の取り組み

集荷についてはうまくできていない部分もあり、課題がいろいろあると私どもとしても考えているわけです。まず、関西発着の貨物がトラックで横持ちされ他空港から輸出入されるという実態がやはり続いております。2013年度国土交通省の国際航空貨物動態調査によると、近畿圏発着18%の貨物が関空以外の空港に流出しています。数年前から比べると関空の便も充実してきたということで、少し減ってきていますが、貨物地区の方々のお話を聞いていると、関空で通関をすると関空から出たことになるが、関空で通関してトラックで成田に持っていく、あるいは羽田に持っていく例が多いので、隠れた部分があるんじゃないかなと思います。それが全部関空からの便に乗っていれば、関空の貨物地区におられる方々ももう少し笑顔になると思います。私どもも、関空からの便に載せてもらえるようにネットワークを張っていくのが一つの課題だと思っております。これは旅客便のベリーの話です。貨物専用便は、フェデックスが関空を拠点化し、結構接近してきています。

現状の課題

1) 関西発の貨物が、トラックで横持ちされ他空港（特に成田）から輸出される。

関空の北米線は週14便しかなく、それに比べて成田・羽田は309便もあり、20倍もある。こここのところをどこら辺まで巻き返していけるかということです。また、ヨーロッパの便数は首都圏の20%ぐらひはありますが、それでも少ないということでありまして、ネットワークを張っていかなければと努力してまいります。

2) 賃料水準が高い。

賃料水準を相場観のある賃料設定ができるように何とかしたいところですが、なかなかうまくいっておらず、せつかく関空でお仕事をされよう、ビジネスをされようとする方々にとってネックになっていると思います。何とかせねばということで、引き続きお知恵を借りながら検討して参りたいと思えます。

3) FSA 国内線のネットワークが脆弱（フィーダーとして利用ができない）

FSA 国内線のネットワークが脆弱ということで、さっきの食の話とも関係ありますが、フィーダーとして利用できにくいということがあります。LCCが肩代わりしてくれるようになったらと思っています。

4) 2期島に大規模展開用地が存在

次に、これはいい話として、成田、中部、羽田では考えられない、空港敷地内の未利用地が2期島に180haぐらひあるということです。こういうことは国際宅配物流拠点あるいはグローバルなメーカーのパーツディストリビューションセンター、フェデックスさんに次ぐエアライン上屋など、こういうものが期待されるところであります。

5) フェデックスに次ぐ拠点航空会社の誘致

5番目は、フェデックスさんに次ぐ拠点航空会社の誘致ということで。通貨の需要も結構あるわけでありまして、実際にフェデックスさんが拠点を設けたことによりまして、仁川がかなり通貨の貨物も減っているという話もありますが、拠点航空会社の誘致を何とかやっていきたいなと思っています。それはもちろん DHL さん、UPS さん、そういうインテグレーターさんのところが可能性があるのではないかと思います。私どもとしましては、一つの参考としては、ドイツのライプツィヒ空港と姉妹提携をいたしました。ここにつきましては DHL さんのハブということもありますので、そういうことも一つのヒントになるかなと思っています。

6) 貨物地区の従業員環境改善

非常に大事なことが貨物地区の従業員環境改善ということでございます。約 3,000 人強が貨物地区で働かれています。航空旅客用の諸施設はなんとか改善してきているものの、従業員用の施設は、貨物地区を含めなかなか改善できていないのが現状でございます。私どもとしましては、ものすごく問題だと思っています。ここら辺のところにつきましては、皆さんと一緒になりながら、会社の中でお金をつけていただいて、少しずつ改善していきたいと思っています。

長くなりましたが、以上でございます。どうもありがとうございました。

○質問：竹林

いろんなところで関西というので出展されているということですが、私、北海道の関係の仕事もして、東南アジアに行くと、北海道は食品や自然で認知度高いですね。関西としていろんなところでフェスティバルをやられていますが、知名度ありますか。「京都」と言うのと通りがよくて、大阪は結構微妙なところで、神戸も相当微妙なところですが。個人的に経験しているのは、京都は通りがいいが、関西という表現はもつとなじみないと思えますが、そこら辺の売り込みはどうでしょうか。もう一つ、クアラルンプールは、華僑の人も多いから問題ないのかもしれませんが、マレーシアは回教徒の国なので日本酒売れるのでしょうか。ハラルは厳しいので、アルコールなんか触れちゃだめという世界らしいですけど、どういう感じで売り込みに行かれているのでしょうか。

○住田

まず1点目の、関西の認知度が低いことは確かでありまして、北海道に比べれば間違いということがあります。関西経済連合会としても、「はなやか関西」ということでバッチまでつくって、アピールに行こうということで、関西関西と叫んでいるところであります。自治体がつくる広域連合でもやっぱりそういう取り組みをし出しておりますので、ALL 関西として売ろうと。その要素として、よく知られている京都と、食でいえば京野菜と京都のお茶と神戸ビーフと、それからお好み焼きとかがあるということで、関西というまとまりのある地域ということで、いろんないいものがありますよというのを売るチャレンジをしているということです。関西という言葉は、時間かけて、隗より始めよということでやっているということです。

マレーシアは回教徒の国と言われるんですけども、華僑の人が多いですよね。そういう人と日本などから進出している企業の人たちに対するニーズが非常に多いので、やっぱりお酒が売れるマーケットはあるようであります。実際にも酒屋さんから関西を中心とする日本酒をぜひ輸入したいので来てくれないかという話で酒屋さんに当たっているところなんです。だから、ニーズはあるということです。

○竹林

関空の場合一番厳しいのが、ベリーも含めて積載率がどうかという話になるんですけど、国内フィーダーが余りに弱いというのが恐らく関空が一番気にしていることだと思います。新千歳は自分たちで頑張っって東南アジアに持っていったりしているんで、必ずしも関空で運んでというデマンドがあるのか。熊本とか大分は確かに自分たちのところで国際線なんかほとんど引けませんのでわかるのですが、逆にここってトラフィック、関空にはすごく少ないですね。A320とかですからね。JALさんとANAさんに頑張っってよという話になるのかもしれませんが、LCCの話も出ていましたけど、東南アジアでは普通に貨物運んでいますが、日本ではまず聞かないですね。そのあたりは、どうでしょうか。

○住田

そのあたりにつきましては、熊本、大分はジェットスタージャパンというLCCが飛び出したということで、ジェットスターグループはもともとベリー貨物をやっているんで、そういうことに関するノウハウについてはある、やる気もある。あとは、載せてよという人がいるかどうか。はなから諦めている方々が多いけれども、そうでもないよということで、今航空会社側さんと載せる側をつなぎ始めているところです。

恐らくpeachのほうも、もう少し定着してくれば、ベリー貨物への関心も本格化してくるのではと思って言い続けていますが、全日空さんがいろいろ足回りの大事なところもやっておられますので、全日空さんの貨物部門なんかとの連携があったらいいのになというのは毎日思っているところであります。

そういうことでありますけれども、福岡、新千歳はもちろん自分たちでやっているのはたくさんあります。自分たちでやっているのはたくさんあるけれども、九州のものだけ、北海道のものだけでも飽き足りない場合もやっぱりあるらしいのですね。そうすると、一部小さなスペースがあれば、関空に持ってきて載せていくという手はあるのではないかなという発想しているところでございます。

KIX・ITMの概況



- 民営化へ向け、関西国際空港と大阪国際空港は2012年7月に経営統合
- 新関西空社は、都市型空港として高い利便性を持つ大阪国際空港、2本の4,000m級滑走路を有し、完全24時間空港である関西国際空港を運営

KIX
KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT



20周年

4,000 m 3,500 m	滑走路
91	駐機場
24時間	運用時間
1,812万人 (66%, 34%)	旅客数 (国際、国内)
13.3万回	発着回数
67万トン	貨物取扱量
87% (アジアで 第5位)	定時運航率 (2013年度実績値)

滑走路
駐機場
運用時間
旅客数
(国際、国内)
発着回数
貨物取扱量
定時運航率
(2013年度実績値)

3,000 m 1,828 m	滑走路
50	駐機場
7:00 - 21:00	運用時間
1,410万人 (0%, 100%)	旅客数 (国際、国内)
13.9万回	発着回数
13万トン	貨物取扱量
93% (世界第2位)	定時運航率 (2013年度実績値)

ITM
OSAKA INTERNATIONAL AIRPORT
SAKA (ITAMI)



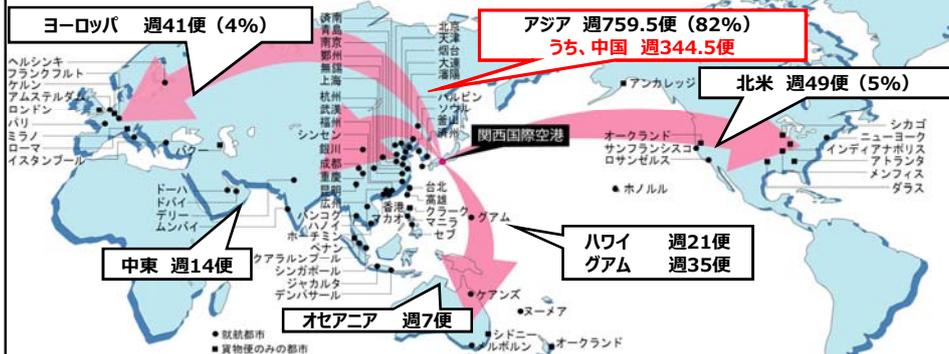
75周年

0

関西国際空港の国際線ネットワーク (2014年冬期)



2014年冬スケジュールは、夏・冬通して開港以来最高の、**926.5便**！！



	旅客便	貨物便	合計
就航会社数	56	16	66
就航国(地域)数	21	18	24
就航都市数	54	40	70
就航便数(便/週)	777	149.5	926.5

就航国<地域>

アメリカ、<グアム>、イギリス、ドイツ、オランダ、フランス、イタリア、フィンランド、アゼルバイジャン、トルコ、UAE、カタール、韓国、中国、<台湾>、フィリピン、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、インド、オーストラリア、ニュージーランド

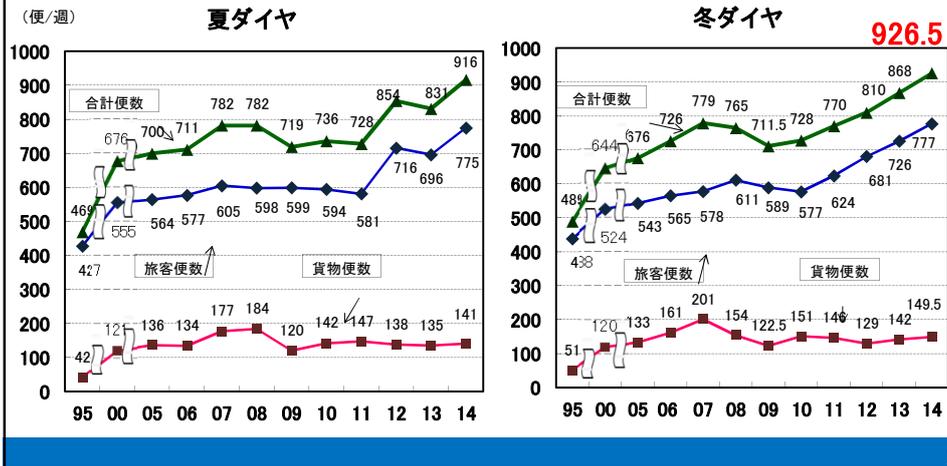
※ピーク時(3月)計画。

1

国際線スケジュールの推移



2014年夏ダイヤは週916便で夏ダイヤとして過去最高を記録
 2014年冬ダイヤは週926.5便、夏冬ダイヤ通して過去最高の便数を計画

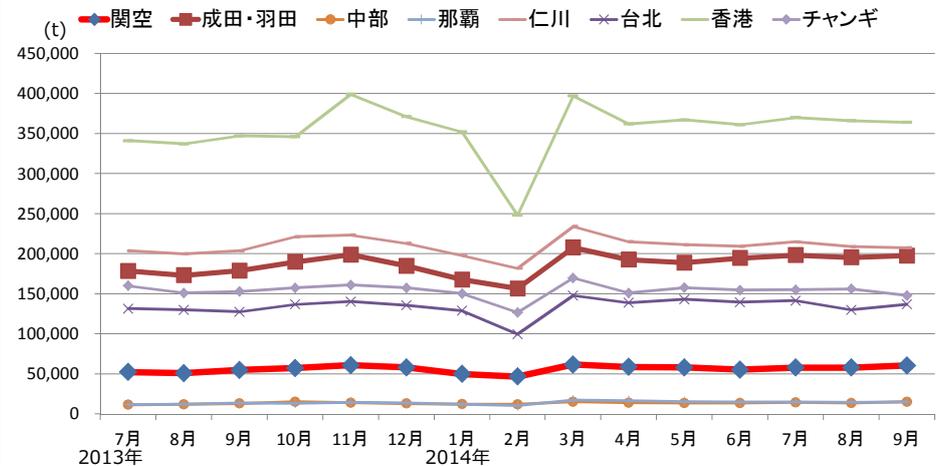


2

国内4空港＋アジア主要空港国際貨物量推移



アジア主要空港では香港の取扱いが最大
 首都圏の取扱いは、関空の約4倍 仁川とほぼ同量



3

関空の貨物取扱量の推移（経年）

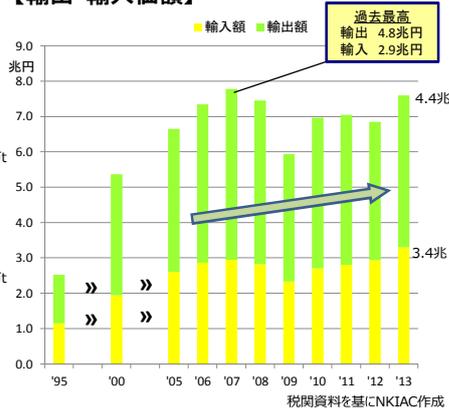


重量ベースでは漸減傾向 価額ベースでは増加傾向
⇒航空貨物はより高付加価値な品目にシフト

【輸出・輸入重量】



【輸出・輸入価額】



4

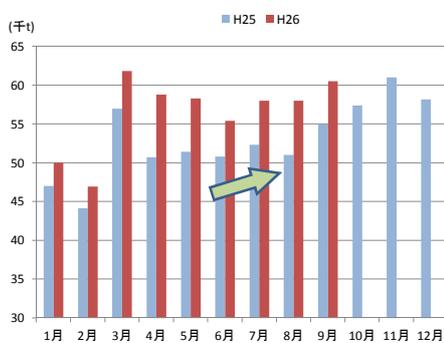
関空の貨物取扱量の推移（対前年）



前年比で取扱重量・貿易額とも大幅プラス
→足元は回復基調

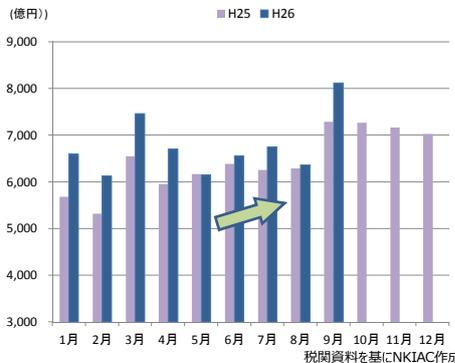
【輸出・輸入重量】

1～9月で累計前年比111% 51万t



【輸出・輸入価額】

1～9月で累計前年比106% 6.1兆円



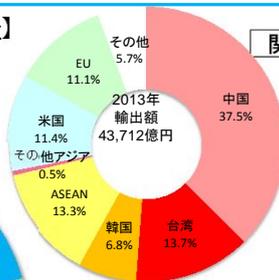
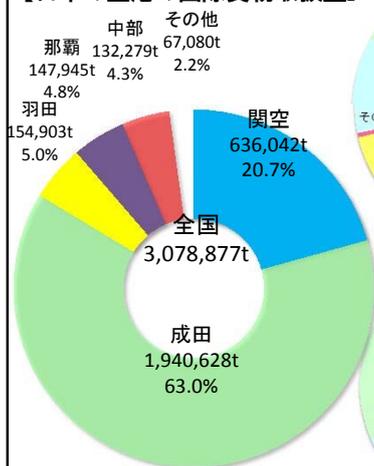
5

関西国際空港の物流動向(2013年実績)



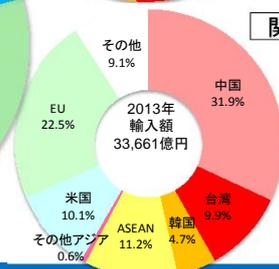
輸出については半導体関連・輸入については完成品・医薬品が多い

【日本の空港の国際貨物取扱量】



関西の輸出先と主要品目

品目	輸出額	構成比
総額	43,712	
1 半導体等電子部品	10,810	24.7%
2 科学光学機器	3,427	7.8%
3 電気回路等の機器	2,519	5.8%
4 半導体等製造装置	1,839	4.2%
5 コンデンサー	1,801	4.1%



関西の輸入元と主要品目

品目	輸入額	構成比
総額	33,661	
1 医薬品	6,761	20.1%
2 通信機	6,572	19.5%
3 半導体等電子部品	2,734	8.1%
4 科学光学機器	1,577	4.7%
5 事務用機器	1,499	4.5%

6

成長戦略「集貨」「創貨」「通貨」の取組



航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港
航空貨物の国際ネットワークにおける中継空港

関西・西日本発生の貨物を『集める』（集貨）
フォワーダーとの連携や特区制度の活用等による物流ルートの呼び込み

アジア太平洋の物流が『通る』（通貨）
Fedex社北太平洋地域ハブ開設によるアジア＝太平洋物流の活性化

新しい貨物の流れを『創る』（創貨）
経済界との連携による新たな航空貨物需要の創出

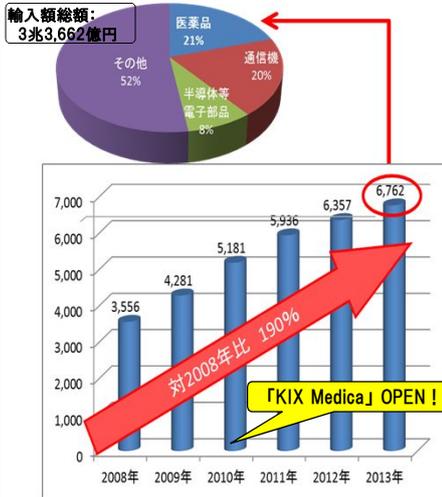
7

医薬品の集貨・創貨への取り組み



【関西空港における医薬品の輸入額と輸入額全体に占めるシェア】

2010年に日本の空港初となる、医薬品専用共同定温庫「KIX Medica」を開設！



施設概要



- 床面積：750㎡
- 管理温度帯：20℃=約650㎡
5℃=約100㎡
- 取扱最大容量：約1200トン/月
- 運用開始日：2010年9月30日

8

医薬品の集貨・創貨への取り組み

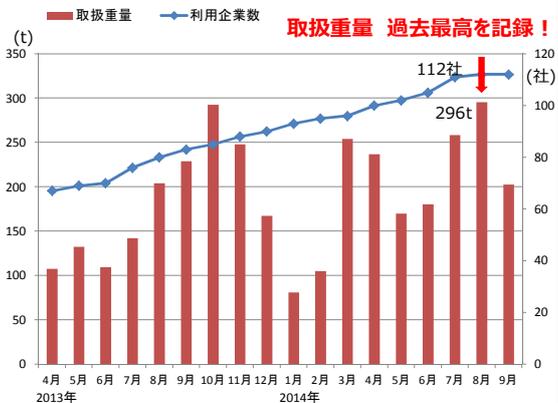


クールチェーンの整備により、KIX-Medica取扱量・企業数も増加

【医薬品専用共同定温庫における取扱重量及び利用者数の推移】



2012年8月21日より、機側⇄上屋間の輸送中の温度管理ができる保冷ドレーの運用も開始！

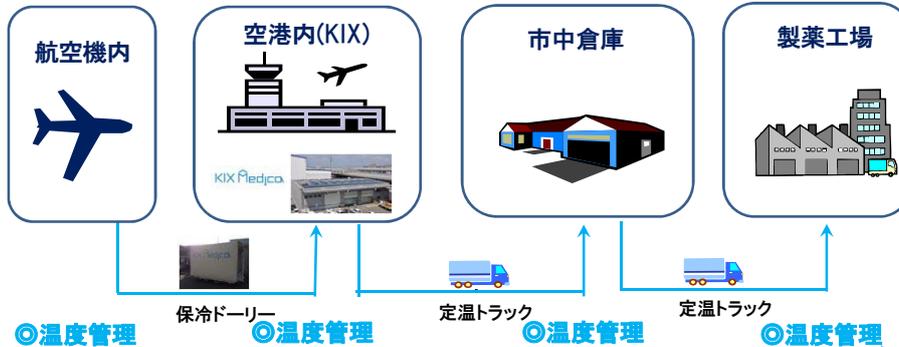


9

医薬品輸送の高品質化



航空機内から工場まで一貫したクールチェーンが可能



◎温度管理 保冷ドローリー ◎温度管理 定温トラック ◎温度管理 定温トラック ◎温度管理

～ キープクール ～

2014年7月から、日本で世界基準 (PIC/S)のGDP (医薬品流通品質基準) を採択
 →KIXでの今後の取扱い拡大に更なる期待

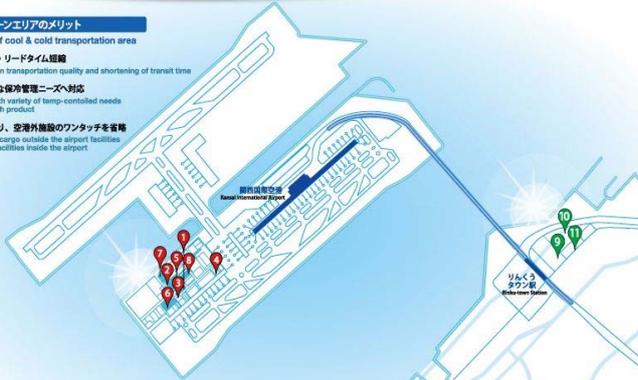
関西国際空港での高品質医薬品輸送 ～ 関空周辺のCOOL CHAIN AREA～



クールチェーンエリアのメリット

Advantages of cool & cold transportation area

- 輸送品質向上・リードタイム短縮
Improvement in transportation quality and shortening of transit time
- 商品毎の多様な保冷管理ニーズへ対応
Compatible with variety of temp-controlled needs depend on each product
- 施設集約により、空港外施設のファンタチを省費
Stop handling cargo outside the airport facilities by gathering facilities inside the airport



KIX Coolchain Area

<p>ILKAS</p> <p>■ 輸送温度: 20°C-25°C (4°F-77°F) ■ 冷蔵温度: 2°C-8°C (36°F-46°F) ■ 凍結温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結貯蔵温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結輸送温度: -20°C (-4°F)</p>	<p>ANA</p> <p>■ 輸送温度: 20°C-25°C (4°F-77°F) ■ 冷蔵温度: 2°C-8°C (36°F-46°F) ■ 凍結温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結貯蔵温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結輸送温度: -20°C (-4°F)</p>	<p>CTS</p> <p>■ 輸送温度: 20°C-25°C (4°F-77°F) ■ 冷蔵温度: 2°C-8°C (36°F-46°F) ■ 凍結温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結貯蔵温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結輸送温度: -20°C (-4°F)</p>	<p>スポーツジャパン</p> <p>■ 輸送温度: 20°C-25°C (4°F-77°F) ■ 冷蔵温度: 2°C-8°C (36°F-46°F) ■ 凍結温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結貯蔵温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結輸送温度: -20°C (-4°F)</p>	<p>医薬品専用共用定温庫</p> <p>■ 輸送温度: 20°C-25°C (4°F-77°F) ■ 冷蔵温度: 2°C-8°C (36°F-46°F) ■ 凍結温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結貯蔵温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結輸送温度: -20°C (-4°F)</p>	<p>日本通運</p> <p>■ 輸送温度: 20°C-25°C (4°F-77°F) ■ 冷蔵温度: 2°C-8°C (36°F-46°F) ■ 凍結温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結貯蔵温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結輸送温度: -20°C (-4°F)</p>	<p>航空機サービス</p> <p>■ 輸送温度: 20°C-25°C (4°F-77°F) ■ 冷蔵温度: 2°C-8°C (36°F-46°F) ■ 凍結温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結貯蔵温度: -20°C (-4°F) ■ 凍結輸送温度: -20°C (-4°F)</p>
--	--	--	---	---	---	--

空港内低温施設(生鮮上屋)



日本の空港の中で最大規模の低温施設を関空内に設置。低温荷捌き場は、エリア分けし、繊細な対応が必要とされる生鮮貨物を取り扱う。



【生鮮上屋 見取図】

低温荷捌き場
(+15°C~+20°C 3,247㎡)

冷蔵庫	鮮魚	青果・野菜	花卉・切花
-5°C 112㎡			
+1°C 127㎡			
+5°C 84㎡			

※航空集配サービス施設

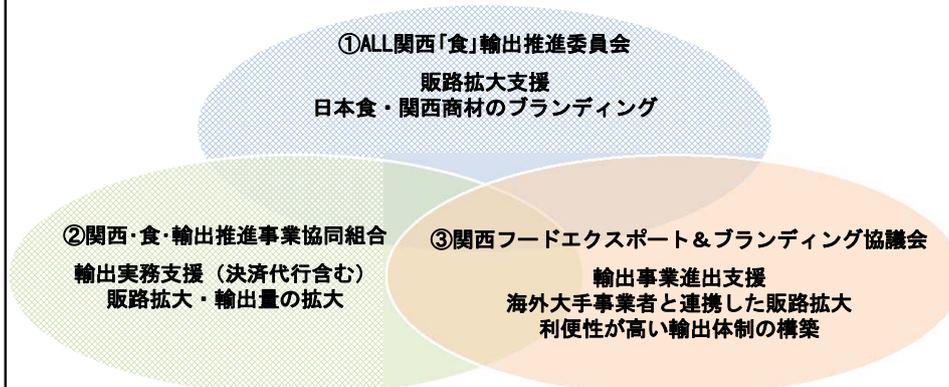


12

官民一体 関西総合力を發揮した輸出促進の実現



- 官民一体で組織されている「ALL関西『食』輸出推進委員会」、委員会が支援する実働組織の「関西・食・輸出推進事業協同組合」、民主体で新たな輸出マーケットの創造する「関西フードエクスポート&ブランディング協議会」。
- これらを三位一体で融合し、共同で実施することにより関西の総合力を發揮し、更なる「食」輸出の拡大、地域経済の活性化を実現する。



13

**中小事業者の支援を目的とした輸出体制を整備・開発し
地域の各機関・団体と連携して「輸出増加」実現を支援する**

事業概要

- (1) 中小事業者向けに海外販路の開拓支援・輸出に伴う貿易実務を含む物流手配の簡素化・リスク対策をパッケージ化した「KANSAI FOOD PACKAGE」の導入
- (2) 「KANSAI FOOD PACKAGE」と連動した国別の経済、物流・貿易為替、リスク情勢、商談対策、衛生面等に関するセミナー開催
- (3) 経済・リスク・物流状況等に関する情報提供メールマガジン配信
- (4) マーケティング情報の提供
- (5) 海外開催「日本食」「関西食材」の知名度向上PRイベントの企画・運営
- (6) 日本食材の各国・地域の趣向に合わせたパッケージ等の開発・改良
- (7) 食品製造時・輸送時の衛生面でのサポート・基準の統一化

立ちどまらない保険。

MS&AD 三井住友海上



三井住友銀行



新関西国際空港株式会社



With Your Life



日本産品・製品の海外展開(輸出)ビジネスサポート
関西・食・輸出推進事業協同組合

輸出促進の取り組み例

日本貿易振興機構(ジェトロ)、ALL関西「食」輸出推進委員会と連携した、FS調査、展示会への出展、伊勢丹KLCC店及び勘八レストランでのフェアを経て、継続取引を獲得

①日本貿易振興機構(ジェトロ)、ALL関西「食」輸出委員会と連携したFS調査

2013年3月16日~20日

- ・小売り、外食、卸とのミーティングを含めた商流の調査
- ・物流事業者とのミーティングによる物流調査



②マレーシア最大級「食」の見本市FOOD AND HOTEL SHOW MALAYSIA 2013 への出展

2013年9月17日~20日@クアラルンプール コンベンションセンター

- ・日本パビリオンに組合員7社にて参加
- ・現地バイヤー40社と商談



③ALL関西フェスティバルinクアラルンプール(物産観光展)の開催

ALL関西フェアinマレーシアの開催

- 第1回 2月14日~26日@伊勢丹KLCC店
- 第2回 9月19日~10月1日@ "
- 好評のため第2回も伊勢丹側から依頼
- 加えて、来年2月の伊勢丹@シンガポールでも実施依頼



左記フェスティバルと併行して、KLの日本食レストラン(勘八 複数店)を開催
関西食材を使用したメニューを提供

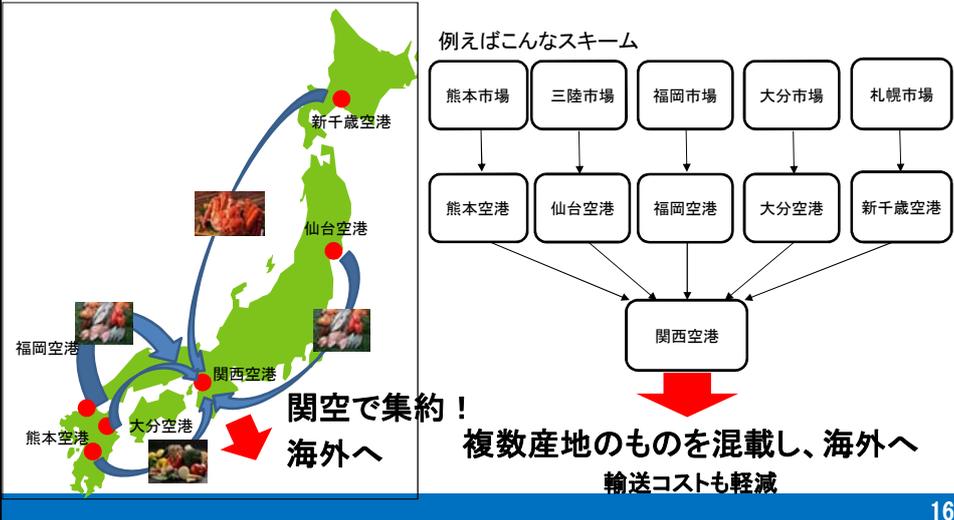
調査⇒見本市出展⇒マーケティング(物産展)⇒営業活動により継続取引を獲得

関空での集約混載モデル



各地域の物産を関空に集約して輸出するモデルを目指す

●海外バイヤーのニーズ → 日本各地の商品が欲しい！！



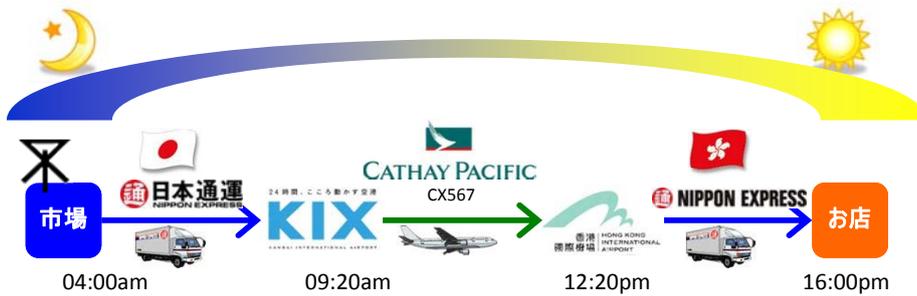
16

【エアラインとの連携モデル例】



日本国内より早く！ 香港へ最も早い到着便生鮮専用輸送サービスで“美味いもん”を香港へ
→大阪市中央卸売市場から香港のお店まで当日中に移送が可能！

日本から香港へ最速輸送サービス 【KIX PERISHABLE EXPRESS】



- 関西国際空港まで保冷輸送
- 香港へ日本からの最速便に搭載
- 香港国際空港からお店まで保冷配達
- 香港のお店でその日中に大阪発“美味いもん”に舌鼓

17

通貨 貨物ハブへの取り組み



FedExが関西空港を新たな北太平洋地区ハブに。2014年4月1日にオープン。

北太平洋地区ハブ：アジアと米国間を輸送する貨物を集約し、仕分け・積み替えを行う拠点。

関西国際空港はアジア諸都市だけでなく、米国へのアクセスの良さも併せ持つ立地にあり、また、1994年の開港以来、24時間体制で素晴らしい運営を続けてきました。

出典：新関西国際空港(株)/フェデックス ニュースリリースより抜粋 (2012年5月25日)

延床面積（上屋（底下等を除く）・オフィス）：約25,000㎡

貨物仕分け能力：毎時9,000個

可能駐機数：最大7機

オペレーション体制：24時間

業務内容：通関業務、ランプオペレーション、仕分け・積み替え業務



18

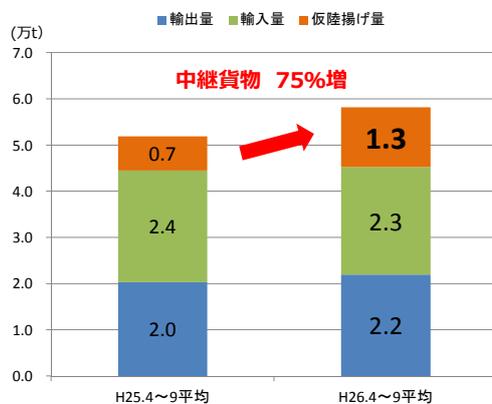
通貨の拡大



FedEx北太平洋地区ハブオープンにより、中継貨物の取扱い量が拡大

○ K I X 国際貨物取扱量（月間平均）

○ 2014年4月1日オープン



※ 税関統計を元に新聞空会社調べ

19

現状の課題



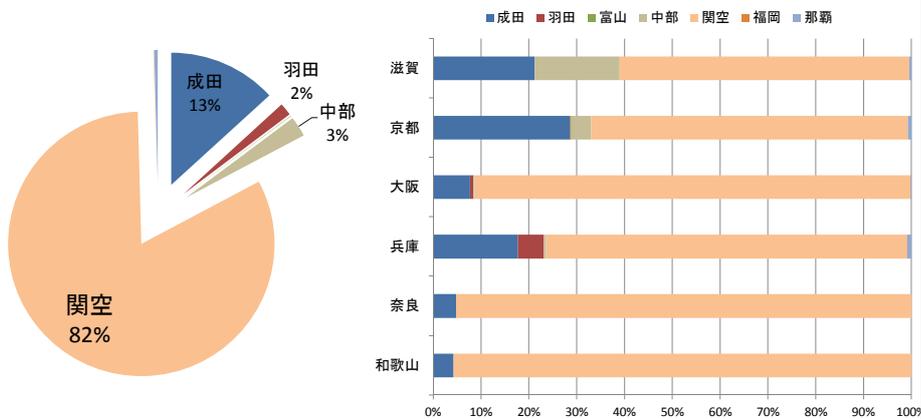
1. 関西発着の貨物が、トラックで横持ちされ他空港(特に成田) から輸出入される
2. 賃料水準が高い
3. FSA国内線のネットワークが脆弱 (フィーダーとして利用ができない)
4. 2期島に大規模展開用地が存在
5. FedExに次ぐ拠点航空会社の誘致
6. 貨物地区の従業員環境改善

20

近畿の貨物の流出



**近畿圏発着の18%の貨物が関空以外の空港に流出
(輸出の24% 輸入の11%)**



出展：国土交通省H25年度国際航空貨物動態調査

21

2期島の展開用地

広大な展開用地が2期島に存在

→今後の事業拡大・新たな事業の展開が可能



例えばこのような展開に

- ・国際宅配物流拠点
- ・グローバルなメーカーのパーツ
ディストリビューションセンター
- ・FedExに次ぐ拠点AL上屋
等々...

是非ご利用ください！！

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」 第3回研究会 議事要旨

【日時】

2014年12月11日(木)午後3時～5時

【会場】

大阪キャッスルホテル 7階 菊・桜・梅の間

【研究会次第】

■ 話題提供

大阪府政策企画部戦略事業室空港・広域インフラ課総括主査 増田哲也氏

大阪医薬品協会事務局次長 中西健一氏

「国際戦略総合特区制度における医薬品等輸出入手続の電子化の取組み」

■ 貨物ハブ空港としての関空への貨物事業者からの提言

- ・ 池内 正悟 氏（株式会社近鉄エクスプレス総務部関西駐在専任次長）
- ・ 谷村 和宏 氏（株式会社阪急阪神エクスプレス執行役員西日本営業本部長）
- ・ 滝本 哲也 氏（株式会社南海エクスプレス取締役）
- ・ 高橋 幸一 氏（日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部次長）
- ・ 本橋 宏文 氏（日本航空株式会社日本地区貨物販売支店西日本販売部長）

■ 討論

貨物事業者からの提言の概要

①環境の改善

- ・ 従業員からは労働環境改善のために、貨物地区内に弁当販売事業者の進出を望む声がある。
- ・ 前回の研究会で意見が出たように、国際貨物地区の環境面の改善(街灯を設置して地区を明るくする、バス停の位置を分かりやすくする等)が必要である。

②ビジネスモデルの変革

- ・ 関空が選ばれるためには、既存の考えから脱却したパラダイムシフトが必要である。例えば関空の一角に外国エリアを設けて各国の税関職員を常駐させる。そして彼らが、輸出通関を終えた直後に輸入通関を行えるようになると、待機時間が短縮できる。反対に、関空の税関職員が相手国の空港に出向き、相手空港から関空への貨物を現地の空港にて輸入手続きを行うことができれば、関空到着後の待ち時間が短縮され効率的である。役所の人々もグローバル化を図り、空港の活性化を貨物事業者とともに進めていければと考える。
- ・ 新関西国際空港株式会社は、貨物事業者から施設使用料のみ徴収して運営する形をとるのではなく、貨物量と連動した利用料金を設定する等の商品開発を進めてほしい。

③関空の魅力向上・発展に向けた提言

- ・ 関空が貨物ハブとしての地位を高めるためには、貨物量の増加、フライト数の増加が必要である。貨物量増加に向けては大阪府や兵庫県において製造業企業の誘致が必要である。現状で、太陽光パネル関連の航空貨物量が減少しており厳しい。
- ・ LCC は航空貨物輸送に対応していないのが現状である。関空ーロサンゼルス間を就航させる JAL のようにフルサービスキャリアの便数増加が必要である。
- ・ 仁川に対抗し、トランジット貨物量の増加に向けた施策の検討が必要である。ハブ空港として利用者にとって魅力ある場所となるために関空島内における施設の充実が必要である。
- ・ 工場誘致、便数増加による貨物量の増加が前提であるが、シーアンドエアー機能も求められる。
- ・ 創貨に向けては、関空またはりんくうにおいて港湾を整備し、そこで取り扱う海上貨物を関空から迅速に航空輸送できる体制が必要である。その他に、鉄道輸送も海上・航空輸送と直結することが望ましい。
- ・ シーアンドエアーについて、中国や東南アジアから輸入した生活物資(海上輸送)を国内航空輸送便に切り替える際に規制緩和で手続きが簡略化すれば貨物需要が増えると考えられる。就航メリットを示すことが出来る空港づくりが必要である。
- ・ 関空とりんくうで分かれている貨物事業者を1箇所に集約することでより効率化が実現するのではないか。(例えば、国際貨物地区は航空会社のみ、フォワーダーはりんくうあるいは、関空Ⅱ期島に集約する。空いた土地はアミューズメント施設等を建設し、有効活用を図る。)
- ・ 貨物ハブ空港となるためにはスポーク(ネットワーク)の充実、キャリア単独あるいはアライアンスで貨物トランジットができる状況にあることが必要である。現状で関空はレガシーキャリア、LCC、インテグレーターそれぞれが自己完結しており、各社が連携してトランジットを行う状況にない。
- ・ LCC が貨物輸送に参入する際には、ULD 等の機材の新規投資や上屋確保のための固定費が相当額必要となる。そのため、LCC 各社は貨物輸送事業参入に二の足を踏んでいるのが現状と考える。
- ・ 関空が貨物ハブ空港となるためには、LCC の貨物搭載が進むようなインセンティブを設けることが一つとして考えられる。二点目として、ネットワーク拡充のためにレガシーキャリアの誘致が挙げられ、新規路線就航時のみ割引

のような短期的な施策ではなく、恒常的にネットワークが拡充していくための努力が必要である。三点目に航空会社各社が連携してお互いの貨物をトランジットし、スポークの拡充が図れるよう仕組みを作ることが挙げられる。現状では、航空会社間でトランジットする場合は個別契約となっており、組織的にトレードできるようになればと考える。

- ・ 食材の輸出拡大に向けては、関空をゲートウェイとして全国各地から集貨した食材を輸送できるように羽田や成田よりも先駆けて取り組んでほしい。課題としては国内ネットワークの充実、LCCの活用が挙げられる。

④BCP

- ・ 海外からみた日本の印象は、自然災害が多いことが挙げられる。東日本大震災発生時に、関空は成田をバックアップする空港として重要な役割を果たした。BCPの観点から、関東圏にのみに展開している荷主が倉庫の一部を、関西に移転する動きもみられる。
- ・ 首都経済圏をバックアップする空港としての機能を強化する観点からも関空の将来像を検討してはどうか。
- ・ 関空が自然災害に対して強い空港となり、プロモーションの材料となればよいと考える。投資する側にとっても安心して投資することができ、平常時においても利用の活性化が期待できる。

⑤貨物取扱の現状・将来の動向

- ・ 当社は一般混載貨物の取扱が主である。荷主は運賃やリードタイム、直行またはトランジットかについては関心がある。一方で利用する空港には関心がなく、どの空港のどの便に搭載するかを当社が決定することが多い。
- ・ 輸出生鮮品の取扱量増加を図っていききたい。一方で生鮮品や医薬品は特殊な分野であり、量的に拡大するためにはやはり工業製品が主となる。
- ・ 航空貨物需要が今後、伸びるとは考えにくい。製造業企業が海外展開していることで完成品の輸出が減少し、部品の輸送が増加することが一因として挙げられる。それにより、貿易額は一定規模維持するが、貨物量は減少していく可能性が高い。輸入についても人口減少、円安傾向を加味すると、消費財を中心に需要が増加することも考えにくい。

「討論」での主な意見

- ・ シーアンドエアーについて、金属機械工業品だけでなく、例えば四国の農水産品も対象として、関空へ海上輸送し、エアで即座に輸送するというような、関空島が本当に海と複合的に充実した場所になればと考える。淡路島が農水産品のデポの一つとなるのではと考える。
- ・ シーアンドエアーのシーは内航フェリーもあり、様々な形でフィーダー輸送は考えようがある。
- ・ ローコストとネットワークキャリアとの間で積み変える場合、普通はフレイト・フォワードがマネジメントすると考えられるが、それは非常にコストが高いと想定される。そういったマネジメントは関空側が背負ってみるといったのも一つの考え方としてありうる。

以上

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」第3回研究会

日時：2014年12月11日(木)

午後3時～5時30分

会場：大阪キャッスルホテル

7階 菊・桜・梅の間

1) 話題提供

「国際戦略総合特区制度における医薬品等輸出入手続の電子化の取り組み」

大阪府政策企画部戦略事業室空港・広域インフラ課総括主査 増田哲也氏

大阪医薬品協会事務局次長 中西健一氏

はじめに

大阪府戦略事業室の増田と申します。まず、私から国際戦略総合特区の制度概要、関空における特区の取り組みを説明させていただきまして、引き続き、大阪府医薬品協会の中西次長より医薬品輸出入手続の電子化の取り組みについて説明させていただきます。

国際戦略総合特区の概要

国際戦略総合特区について簡単に御説明させていただきます。この制度は、現在アベノミクスの第三の矢として国家戦略特区制度が実施されておりますけれども、2011年民主党政権のときにつくられた制度です。特区というのは、先駆的な取り組みを行う地域を指定しまして、その地域に集中的に規制緩和、税制・金融・財政の措置を行いまして国の力を高めていこうという仕組みでございます。

この制度は、地方からこういった事業をしたいという提案を行います。国でこれは効果的だと認められたものについてのみ認定されるということで、なかなかハードルの高いものです。全国で指定されましたのが7地域。関西は、関西イノベーション特区としまして、京都府、大阪府、兵庫県の3府県を一まとめとして認定を受けています。

もう一つ、小規模な地域を活性化していこうという総合特区も全国で41地区認定されておりまして、そちらに、関空の対岸のりんくうタウンにつきまして、国際医療交流拠点ということでの認定を受けています。

関西の指定された区域は9地域で、けいはんな学研都市、神戸医療産業都市などの学術研究機関、うめきた(グランフロント大阪)の地域。それから、国際物流拠点としまして、阪神港と関空が地域指定を受けています。

関西イノベーション特区と題していますが、こちらで取り組むテーマとしましては、大きくライフ分野とグリーン分野の二つで取り組みました。

これは、関西の産業構造が、まず医薬品関連出荷額が全国で1位、シェアとしては31%を占めております。また、パナソニックさん初めリチウムイオン電池のシェアも全国で87%ということで、全国のシェアを占めていることから、この強みをさらに伸ばしてイノベーション、製品・サービスを生み出していこうということでイノベーション特区という取り組みを行ってまいりました。

関西の特区全体としては、認定を受けたプロジェクト数が46、全国の他の地区よりもはるかに多くのプロジェクトの認定を受けています。これらの特区地域に対する投資額も630億円ということで、かなりの投資を行っています。

医薬品の承認をする機関としましてPMDAという組織がありますが、東京にしかなかったので財政支援をして、うめきたのグランドフロント内にPMDA-WESTという施設の設置を行っています。

規制緩和項目としては、本日話をさせていただきます関空の薬監証明手続の電子化、それから、けいはんな学研都市の私のしごと館の2件にとどまっています。

関空での取り組み

関空におけるライフ分野、グリーン分野の取り組みがそれぞれ3項目ずつありますが、一つは、医薬品の輸出手続の電子化です。二つ目が、アジアのネットワーク物流貨物拠点を誘致するというので、26年4月に関空にフェデックスの北太平洋地区拠点を開設し、特区といたしましては税制優遇、アジアと北米を結ぶ中継貨物についての動物・植物検疫の緩和を行っています。

三つ目が、関空の中に日本の空港で初めて整備しました医薬品専用の定温庫（KIXメディア）がございまして。さらに機能拡充も行っていこうと考えています。もう1点、保税地区内でのGDP、昨今ヨーロッパ等で示されております医薬品の物流輸送時の取り扱い基準みたいなものを関空では全てクリアさせていこうということで、アジアではできている空港が少ないので、目下取り組んでいるところでございまして。

グリーン分野は、燃料電池の産業用車両の開発・導入、空港内のフォークリフトを全て燃料電池に置きかえの取り組みを行っているところでございまして。もう1点は、新しいエネルギーということで、水素ステーションを関空と伊丹の両方に設けた上で、関空-伊丹間のリムジンバスを燃料電池バスにします。また、空港内はかなりの電気等を消費しますので、エネルギーの供給を燃料電池システムにするように取り組んでいるところでございまして。

こういった取り組みにつきまして、関係する事業者さんが集って関西国際空港地域協議会をつくっております。構成メンバーといたしましては、関経連さん、大阪医薬品協会さん、新関空会社さん、大阪府、AIU保険は医薬品の輸送における保険とかを御提供いただいております。経済界と自治体で構成します関空促進協、CKTSさんANAロジスティクスサービスさん日航関西エアカーゴ・システムさんの3社は関空島内でのハンドリングを行っている会社で、空港内での医薬品のGDPのガイドライン化、フォークリフトの導入とかいったことを連携してやっています。

その下に、それぞれ委員会として、ライフ分野、グリーン分野で構成メンバーをつくっております。以上が関空で取り組んでいる全体的な特区の取り組みです。

医薬品の輸出手続の電子化実証実験について、大阪医薬品協会の中西次長より御説明いたします。

医薬品等の輸出手続の電子化実証実験

大阪医薬品協会の中西と申します。医薬品等の輸出手続の電子化実証実験の説明をします。2011年12月に大阪府が、関空の物流機能強化を図るため、医薬品輸出入に必要な手続（薬監証明、輸入届、輸出届）の電子化を特区提案して、国といろいろ協議を重ねましたが、最初は規制改革というところでなかなか進まなかったのですが、1年2年と進めているうちに国も同意していただきまして、関空で輸入される医薬品等に係る薬監証明の電子申請実証実験、あくまでも実証実験という形で2013年4月1日から開始することになりました。従前は薬監証明の電子化はされていなかったので、手続等は全て紙で行われておりました。薬監証明とは医薬品になる前の未承認薬ものに対して証明書を地方厚生局を出して輸入が許可されるもので、会社印が必要で郵送なり手渡しにて地方厚生局に出して、これならいいということで確認の押印をしていただきまして郵送なりその場で発行という形をとりまして、輸入者はハンドリング会社をお願いして税関で輸入許可が出るという非常に面倒な手続でした。

関空特区協議会で、規制緩和の実現ということで電子化実証実験の特例措置として関空

において通関する貨物に限り輸入者や近畿厚生局による押印を省略し薬監証明の電子手続を可能とさせていただきました。

輸入者はパソコンの画面上で入力し、ここではもう押印は不要で、近畿厚生局に申請が上がりましたら、近畿厚生局が画面上で確認をとりまして薬監証明が電子的に発行され、それを即座に関空税関でも同じような画面で承認がおりて、その場で輸入許可が得られるタイムラグがないというシステムになっています。

実験期間は、2013年3月11日にテストを始めまして本格運用4月1日～26年11月24日で終了させていただきました。25日からは新たにNACCSシステムに移動しております。

電子化実証実験の利用状況とその効果

医薬品等の輸出入電子化実証実験の利用状況とその効果です。薬監証明電子化の利用状況は医薬品メーカーに限って導入させていただきました。47社で導入して、承認件数は3,445件、3月から11月です。近畿厚生局の薬監証明承認件数が年間6,000件ぐらいあり、その約3分の1が電子化されたということで、非常に有意義であったと思われま

す。次に、薬監証明電子化による効果でございます。電子申請ですので完全ペーパーレスが実現されました。代表者の押印も不要で社内手続も非常に簡素化され、申請者にとっては24時間申請オーケーです。従前は郵送で送るとか窓口の対応時間だけになっていましたが、24時間いつでもできる。申請書類の単純な記入ミスが減少しました。これは、システム上ここは入力必須項目とか、薬監証明の試験研究見本で輸入の場合はこういう書類が必要というのがあらかじめ決まっていますので、そういったものを入力しないと前に進まないということになっています。

2013年11月11日から22日の間に40社にアンケートして33社から回答を得ました。このときの声を抜粋いたしますと、今まで通関までに3日から1週間程度かかっていた手続が、早ければ5分で薬監証明が取得できるとか、外出することなく業務効率が格段にアップしたとか、社内手続の簡素化と申請の速さは満足しているとか、有料サービスでしたが、無料ならさらに満足でしたという意見もありました。

アンケートの質問1の薬監証明電子申請サービスに対する評価は、満足と大変満足が9割でした。質問2で薬監証明電子申請サービスの利点を複数選択でお答えいただきましたが、承認スピードの速さが断トツで、他に押印が要らない、24時間申請が可能、ペーパーレスである、エラーチェック機能がある、という回答いただいております。質問3は、電子申請サービスの利用を開始してから、関空を利用して輸入する割合が以前と比べて増えましたかという質問ですが、1番は増えた、2番が増えてはいないが今後関空を利用し、増やすためのルートを検討していると、半分以上の方がこのように回答されていまして、やってよかったなというところがございます。

今後の展開

医薬品等の輸入手続の電子化に係る今後の展開ですが、関空特区協議会で行った電子実証実験が評価されまして、国におきましても輸入届、輸出届を含めました医薬品、化粧品とかも全部含めまして、電子申請サービスをNACCSというシステム上で今年の11月25日から全国展開することになりました。関空特区協議会としましても、当該システムの円滑な導入と利用者の向上を図るために、システム開発にも参加させていただきました、国と意見交換を何度かさせていただきました。また、電子申請サービス利用企業20社にシステムの総合運転に試験に参画していただき不備がないかをチェックしていただきました。医薬品のメーカーさんだけではなく、物流業者の方々も代行申請を可能にしたというところがございます。2番としましては、輸入届の提出先を、近畿厚生局とか関東信越厚

生局、選べるようにしました。大手の企業でしたら、関空に入れたけれども東京に送りたいとかいろいろありますので。特に医薬品関係は、KIX メディカがありますので、関空に置きたいというのがありますので、近畿厚生局も選択可能にしております。3番目としましては、電子申請スタート後も紙申請は継続して、並存しております。4番目は、化粧品に対する輸入届上の外国製造業者情報項目を不要にさせていただきました。税関においても確認が不要となりまして、これも非常に大きな点でございます。

NACCS システムの導入は、11月25日に本格稼働しております。NACCS システムの稼働に伴いまして、我々がやってきた関空特区の実証実験は終了させていただきました。この先はまた大阪府にバトンタッチしたいと思っております。

関西国際空港グローバルサプライチェーンの形成

薬事法関連手続が電子化されたということで、既に電子化されています食品衛生、動物検疫、植物検疫を含めて、ほぼ主な項目の輸出入手続について電子化されております。国際戦略総合特区の医薬品についての取り組みは一旦これで区切りとなるわけですが、今後も関空の利用促進を図っていくために、現行の特区制度等も活用していろいろと取り組みを行っていきたくて考えております。一つ御紹介させていただきたいと思っております。関西国際空港グローバルサプライチェーンの形成についてご紹介いたします。

大阪府としましても、関西の経済界で、関空促進協の中で関空の利用促進の取り組みを行っています。医薬品の取り組みと同じく温度管理が必要で速く運ばないといけない航空貨物と親和性が高いということで食品についても、輸出促進に取り組んできているところです。また、医薬品だけではなくて、関西の企業としまして、医療機器等もかなり優秀なメーカーがそろっていますので、そこにも着目して、国際拠点を関空に据えていきたいと考えております。

現在、医療機器の国際シェアといたしましては、圧倒的にアメリカの企業が占めております。それが、最近発展してきましたアジア等で人間ドック等を受けられる方であるとか、医療技術の進歩によって医療機器がどんどん需要が高まってきている。それで今どうなっているかという、アメリカからアジアに医療機器が大量に輸出されていますが、精緻な機械ということで、定期的にメンテナンスを行ったり修理が必要です。そういった技術がアジア各国にはまだ備わっていないので、一旦納品した医療機器も全てアメリカに戻して修理してまた戻すということをしています。これが一定の数が増えてきていますので、アジアの中で拠点をつくりたいという話もございまして、今関空にそういったものを誘致できないかなと考えているのが一つです。

もう一つは、食の輸出手続の一元化ということです。震災以降、産地証明書とか放射能検査証明書とかいったものをつけないと輸出できない状況が続いております。もちろん関空には税関とか動物検疫、植物検疫等の機関は既に備わっておりますので、加えましてそういった産地証明書を発行する国の農政局の機関とか、経済協定に基づく関税の免除を行うようなものの原産地証明書を商工会議所で発行していますが、発行手続を関空に一元化させたら、貨物の輸出リードタイムも縮められるということを考えているところでございます。

最後に、新しい国家戦略特区についても、大阪府、京都府、兵庫県の3府県共同で認定を受けております。区域会議も2回開きまして、ライフ分野の取り組みといたしまして、保険外併用療養の特例、それから病院のベッド数の特例の2点は関西の特区として認定いただいたところです。

まだまだ3府県とも国に申しておりますのが、やはり国家戦略というぐらいのものなの

で、さらに規制緩和とかそういった事業をやらせてほしいということを挙げておりますので、こういったものについての提案を行っていきたくて考えているところです。

また、皆さんも、こういったことに取り組んだらどうかというアイデア等がございましたら、お気軽に教えていただけたら幸いです。

国家戦略特区の取り組みにつきまして、年明けの3月に関西空港調査会の定例会で私どもの特区推進監から現状の報告をさせていただこうと思っておりますので、是非御参加下さい。

○質問：竹林

皆さんが一番気にされるのが、航空貨物の話なので、関西で医薬品がこれから先どれくらい成長していくのかなというのが一番気になると思います。もちろん特区で力を入れているのは関西だけではなく、首都圏でもやっていますし、大きい医薬品会社の研究所は引き抜かれて関東へいきましたし、韓国や香港も医薬品関係にもものすごく力を入れています。シンガポールとの競合も結構あります。そのあたりの見込みでどれくらい関西の医薬品でこれは売りになるなというのがあるのか、iPS細胞の話はよく出てきますが、まだ商品化が先で、直近で売れるものがどれだけあるのか、それがどれくらい成長するのかというのが気になると思います。それによって、皆さんがかかわる戦略が変わってくると思います。

○回答：増田

iPS細胞はおっしゃるとおりまだまだなのですが、輸出等を調整しているものが1件ございます。それは再生医療で皮膚とかひざ軟骨、重度のやけどを負った方の皮膚を再生してもう一度張りつけるといった医療をやっている会社が愛知県にございまして、今後そういったものに取り組んでいくということで、今年大規模出資をされました。それを海外に持っていきこうということで、日本でそういった再生医療として保険の認可を受けているものがひざ軟骨と皮膚だけですが、ヨーロッパ、アメリカはかなり再生医療技術を持っていますが、アジア各国ではまだそういった医療技術を持っているところはほとんどありません。ただ、韓国は、美容大国というだけあって、韓国政府が認定している再生医療が10数件あります。ただ、韓国内に流通はしていますがアジア各国に進出しようと狙っていますが、まだ品質が十分でないという評価を受けておまして、日本のなら信用できるだろうということで、タイの病院から引き合いが出ています。一つネックとなっていますのが、細胞を入れて運ぶ培地と呼ばれるものの中に牛血清が絶対必要なものとなっております。牛の血清を薄めて、それに皮膚をつけて運ばないといけないのですが、日本の牛は病気がよく発生する国と認識されていて、中国も日本を経由した牛血清は入れれないということでストップがかかっています。そこで、オーストラリア産とかアメリカ産の牛血清を使って輸出できないかということ調整しているところです。

医療機器は量として多く修理等定期的に行われますので需要としては見込んでおります。精密機械ですので、なぜアメリカがアジア等で修理を今までしてこなかったのかと聞くと、その技術をすぐ奪われるということです。ましてや粗悪なコピーをつくられるのを何よりも企業としては恐れているということなので、アメリカの子会社でやっているというのが現状です。

日本の医療機器も今後海外に輸出していこうということで頑張っておられますが、まだ世界では認知が低いということがあります。

○竹林

修理はアメリカまで持って帰っているのですね。メンテナンスとなると大きいですから、交渉してメンテナンス子会社を関西に引っ張ってきていただきたいですね。

○増田

そうです。大きな部品の付け替えなどはできるようですが、やっぱりメンテナンスとなると本社でとえています。修理して機能が落ちるとよくないということがあるので、日本の薬事法なんかでも医療機器の修理は免許制にしまして、特定の者でないとできないということを縛っているのはそういうことだなと、私も専門的なことはわかりませんが感じているところです。

○竹林

日本の医療機器は、CT スキャン、内視鏡や胃カメラはトップシェアでしょう。全部メンテナンスが要りますから、関西に引っ張ってきたらどうですか。

○増田

今後も、可能性のあるところをいろいろ当たっていきたいと思っています。日本のメーカーは現地に代理店を置いて修理を自社でやられていると聞いていますが、商品そのものの輸出もやはり大きな話になりますので、日本のメーカーも当たっていただけると考えています。

○竹林

この手のものは 100%空送ですから、全部空送の貨物に化けてくれる、極めてありがたいものですね。

国際戦略総合特区の概要

特区制度とは・・・先駆的な取組みを行う実現可能性の高い区域に、国と地域が政策資源を集中する仕組み

■支援内容

国による総合的な支援

- ① 規制緩和・制度の特例措置
- ② 税制上の支援措置 (投資税額控除等)
- ③ 金融上の支援措置 (融資金融機関に対する利子補給)
- ④ 財政上の支援措置 (特区事業に助成)

地方独自のインセンティブ

★大阪府では、最大で地方税 (法人府民税、法人事業税、不動産取得税) が5年間ゼロとなる「特区税制」を創設



但し、特区の特例・支援を受けるためには、具体的な内容を提案し、国との協議により承認・計画認定が必要!

◎国際戦略総合特区に、全国7地域が指定

	特区名称	都道府県
1	北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	北海道
2	つくばライフイノベーション・グリーンイノベーション国際戦略総合特区	茨城県
3	アジアヘッドクォーター国際戦略総合特区	東京都
4	京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区	神奈川県
5	アジアNo.1航空宇宙産業クラスター国際戦略総合特区	長野県・静岡県・愛知県・岐阜県・三重県
6	関西イノベーション国際戦略総合特区	京都府・大阪府・兵庫県
7	グリーンアジア国際戦略総合特区	福岡県

(参考) 地域活性化総合特区 (全国41地域)

府域	国際医療交流の拠点づくり「りんくうタウン・泉佐野市域」地域活性化総合特区	大阪府、大阪府泉佐野市
		1

関西イノベーション国際戦略総合特区の指定区域

関西特区の指定区域
(京都府、大阪府、兵庫県、
京都市、大阪市、神戸市)



関西イノベーション国際戦略総合特区の取組

関西特区のめざすべきもの

■ 関西が取り組む政策課題
国際競争力向上のための

“イノベーションプラットフォーム”の構築

実用化・市場づくりを目指したイノベーションを次々と創出する仕組み

■ 重点的に取り組む6つのターゲットでイノベーションを創出
～未来社会の市場を見据え、強みを有するターゲットに当面資源を集中！～



■ 2025年までに 医薬品・医療機器の世界シェア倍増！

リチウムイオン電池、太陽電池などの電池生産量の大幅増！

特色ある9つの地区での取り組み

京都市内地区 創薬、医療機器、再生医療	けいはんな学研都市地区 旧「私のしごと館」を活用したスマートコミュニティオープンイノベーションセンターの整備、次世代エネルギー・社会システム実証事業の推進
北大阪地区 新薬開発、革新的医療機器の創出、再生医療やBNCT（ホウ素中性子捕捉療法）など先端医療技術の確立、スマートコミュニティのビジネスモデル構築	大阪駅周辺地区 関西都市圏のアジア中枢拠点の形成を目指し、「ナレッジキャピタル(知の集積拠点)」を中心とした環境、医療分野等の各事業を展開
夢洲・咲洲地区 スマートコミュニティ実証やバッテリー戦略研究センター機能の整備など、主に環境・エネルギー技術等を中心とした事業	神戸医療産業都市地区 最先端医療技術の実用化、医療機器の研究開発支援、先制医療の基盤形成、京速コンピュータ「京」を活用した革新的な創薬開発
播磨科学公園都市地区 Spring-8、SACLA、京速コンピュータ「京」、FOCUSスパコンを活用した画期的な新薬や次世代省エネ材料の開発	関西国際空港地区 医薬品等輸出入手続きのスピードアップや物流品質の向上、貨物便ネットワークの拡充
阪神港地区 基幹航路を維持・拡大するための集荷機能の強化や、産業の立地促進による創荷等	

3

関西イノベーション国際戦略総合特区のこれまでの成果

特区計画の認定プロジェクト数（第9回まで）



認定された案件数は合計 82 案件

税制優遇	▶ 設備投資による法人税の軽減 ⇒ 41件	特区への投資総額 約630億円超
金融支援	▶ 利子補給金制度の活用 ⇒ 12件	
財政支援	▶ 総合特区推進調整費にて PMDA-WEST機能の整備を支援等 ⇒ 27件	
規制緩和	▶ 関西国際空港における薬監証明手続きの電子化 ⇒ H25年4月より実証実験開始 ▶ 旧「私のしごと館」 ⇒ 国有財産法等の特例により、国から自治体へ無償譲渡（平成26年4月1日譲渡）	

4

関空における国際戦略総合特区の取組

平成23年12月関空が関西イノベーション国際戦略総合特区の1地区として関空が指定され、ライフ分野・グリーン分野で以下の事業計画の認定を受けている。

ライフ分野	グリーン分野
<p>① 医薬品等の輸出入手続きを電子化 ・薬監証明、輸入届、輸出届の電子化実験 </p> <p>② 貨物航空ネットワークの拡充 ・欧米とアジアを繋ぐ貨物路線の誘致 ・中継貨物に対する動物・植物検疫の緩和 ⇒平成26年4月にフェデックスが関空に北太平洋地区ハブを開設。 </p> <p>③ 医薬品専用施設の拡充と「見える化」 ・医薬品専用庫 (KIX Medica) の機能拡充 ・保税地区内でのGDP (取扱がイライン化) </p>	<p>① FC産業用車両の開発・空港貨物施設への大量導入 ・燃料電池フォークリフトを毎年数十台規模で導入。</p> <p>② 関空・伊丹に水素ステーションを整備・関空-伊丹間のFCバス導入 ・水素ステーション整備(実証・運用) ・FCバス開発 → 関空-伊丹間リムジンバスへのFCバス導入</p> <p>③ メガワット級水素システム整備・ターミナルビル等へのエネルギー供給の検討 ・メガワット級水素システムを開発・整備 ・空港施設(ターミナル等)へのエネルギーの供給開始(電気・熱)</p>

■特区運営体制

関西国際空港地域協議会

関経連、大阪医薬品協会、新関西空会社、大阪府、A I U 保険、関空促進協、C K T S、ANAロジスティクスサービス、日航関西エアカーゴ・システム

医薬品等輸出入手続きの電子化実証実験委員会

大阪医薬品協会、大日本住友製薬、塩野義製薬、日本イーライリリー、日本新薬、関経連、大阪府、新関西空会社、関空促進協

KIX水素グリッド委員会

岩谷産業、トヨタ自動車、豊田自動織機、三井物産、関西電力、大阪府、新関西空会社

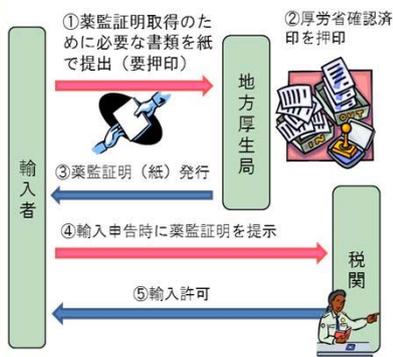
5

医薬品等輸出入手続きの電子化実証実験

- ・平成23年12月、府として、関空の物流機能強化を図るため、医薬品の輸出入に必要な手続(薬監証明、輸入届、輸出届)の電子化を特区提案。
- ・国との協議を重ねた結果、薬監証明の電子化・簡素化のための医薬品等輸入監視要領の緩和が認められ、関空特区協議会において、関空で輸入される医薬品等にかかる薬監証明の電子申請実証実験を、平成25年4月1日から開始。

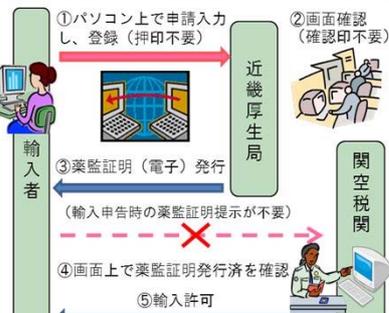
従前

薬監証明の手続は全て紙で行われる。



規制緩和の実施

【特例措置】関空において通関する貨物に限り、輸入者や近畿厚生局による押印を省略し薬監証明の電子手続を可能とする。



テスト：H25.3.11～⇒本格運用4.1～

6

医薬品等輸入手続電子化実証実験の利用状況とその効果

◆薬監証明電子化の利用状況

- ・ 医薬品メーカー等47社が薬監証明電子申請サービスを利用。
- ・ 承認件数：3445件（平成25年3月～平成26年11月）
⇒近畿厚生局の薬監証明承認件数（年間6000件程度）※の約3分の1
※輸入目的「試験・見本」「臨床試験」「展示」「教育訓練」に限る。

◆薬監証明電子化による効果

★電子申請による完全ペーパーレス化が実現（代表者印等の押印も不要に）



★24時間申請可能（従前は平日の窓口対応時間のみ）

24時間
OK



★申請書類の単純な記入ミスが減少（エラーチェックを行うシステム）



★利用者の声（抜粋）

- ・ 今まで通関までに3日～1週間かかっていた手続が半日で完了するようになった。
- ・ 24時間申請が可能で、厚生局の対応も非常に速い。
- ・ 会社を不在にすることなく、早ければ5分で薬監証明が取得できる。
- ・ 業務効率が格段にアップした。
- ・ 社内手続の簡素化と申請の速さは満足、利用料が無料ならより満足。

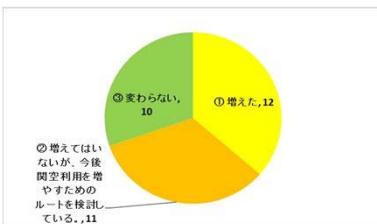
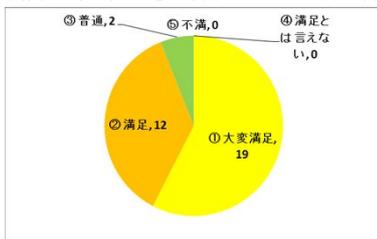


7

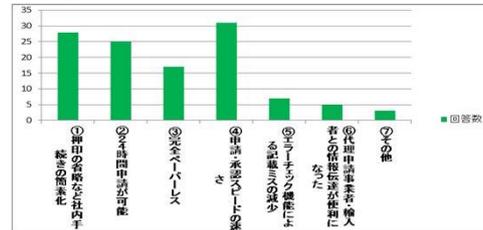
医薬品等輸入手続電子化実証実験の利用企業の声

《アンケート実施概要》 実施期間：平成25年11月11日(月)～11月22日(金)
対象者：薬監証明電子申請サービス利用企業
有効回答数：33件

質問1. 薬監証明電子申請サービスに対する評価を教えてください。



質問2. 薬監証明電子申請サービスの利点を教えてください。（複数選択可）



質問3. 薬監証明等電子申請サービスの利用を開始してから、関空を利用して輸入する割合が以前と比べて増えましたか。

8

医薬品等の輸出入手続の電子化にかかる今後の展開

関空特区協議会行った電子実証実験が評価され、国において、輸入届、輸出届を含めた医薬品電子申請サービスを、NACCS上で本年11月25日 から全国展開。

⇒関空特区協議会として、当該システムの円滑な導入と利用者利便の向上を図るため、システム開発に当たり、国との意見交換を実施。

また、電子申請サービス利用企業20社が、システムの総合運転試験に参画。

◎国との協議による主な成果

- 1) 医薬品メーカーだけでなく、物流事業者の代行申請も可能に。
- 2) 輸入届の提出先(近畿厚生局もしくは関東信越厚生局)を、届出者が選択可能に。
- 3) 電子申請スタート後も紙申請手続も併存。
- 4) 化粧品に対する輸入届上の外国製造業者情報項目を不要に。税関においても確認不要。

《NACCSシステム導入に向けたスケジュール》

平成26年4月～7月 システム製造

平成26年7月～9月 結合試験・総合試験

平成26年8月～9月 NACCS医薬品関連機能説明会
(東京・大阪・福岡・富山)

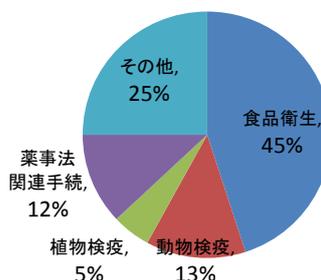
平成26年10月 総合運転試験(※関西地区のみ)

平成26年11月25日 NACCSシステム本格運用開始

※NACCSシステム稼働に伴い、関空特区の実証実験は終了

◆輸出入手続における他法令手続

食品衛生、動物検疫、植物検疫は、既に電子化済。薬事法関連が電子化されることにより、主だった手続は全て電子化されたことになる。



9

【国家戦略特区】関西国際空港グローバルサプライチェーンの形成

(現在、提案に向けて調整中)

国際拠点空港である関空の強みと、関西の強みを活かして、関西国際空港において諸外国に勝る世界一ビジネスのしやすいグローバルな競争環境を整備し、世界・アジアの成長を取り込むグローバルサプライチェーンの拠点を形成する。具体的には、航空貨物と親和性の高い成長産業(健康・医療産業、エネルギー関連産業、6次産業等)の国際及び国内のサプライチェーンの中核を形成することにより、これを我が国の成長産業分野の成長に繋げていく。その第1弾として、アジア市場の需要拡大が期待され、また日本再興戦略においても重点テーマと位置づけられている医療機器分野から、拠点形成に取り組んでいく。

◆関西国際空港の強み

- ・完全24時間運用
- ・アジアの充実したネットワーク
- ・伊丹との複合的な国内ネットワーク
- ・空港内施設用地(医薬品専用定温庫)
- ・海上空港のセキュリティの高さ



◆後背地・関西の強み

- ・東大阪など世界に誇れるものづくり産業の集積地
- ・i p s細胞をはじめ医薬品・医療機器産業・研究機関の集積地
- ・我が国第2の市場規模を誇る経済圏

◎関西国際空港グローバルサプライチェーンの形成

関空の強みと関西の強みを活用して、国際水準の貿易環境を備えた国際(特にアジア)及び国内のサプライチェーンの中核を関空に形成

提案

(1) 医療機器リペア事業にかかる保税手続の緩和

関西国際空港の強みと日本の高い技術力を活かし、アジアで需要の高まっている医療機器のリペアニーズを日本に取り込み、医療機器の輸出拡大を図る。

(2) 食の輸出にかかる手続きの一元化

24時間運用とアジアの充実した路線を有する関西国際空港において、食の輸出手続きのワンストップサービスを実施し、わが国の食の輸出促進を図る。

