

航空フォワーダー業界における 国内物流の効率化等に向けた自主行動計画

「物流革新に向けた政策パッケージ」(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)(2023.6.2)
(抜粋)

(2023 年末まで)

- 2024 年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表

2024 年度には輸送力が 14%(トラックドライバー14 万人相当)不足する可能性があることを踏まえ、上述の規制的措置の導入を前提として、業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表する。ガイドラインの遵守状況について、2023 年度末にフォローアップ調査を行い、速やかに結果を公表する。

航空フォワーダー業界における国内物流の効率化等に向けた自主行動計画

2023年12月20日策定
一般社団法人 航空貨物運送協会

当協会は、日本国際航空貨物輸送業者協会(IAFA)、日本国内利用航空運送事業者協会(利航協)、日本国際宅配便協会(IAA)を母体として、1991年6月に設立された法人であり、2023年12月現在、国際・国内の航空輸送に関わる航空フォワーダー・IATA 航空代理店資格を有する者129者が、正会員として加入している。このうち、航空フォワーダーについては、貨物利用運送事業法に基づく航空運送に係る貨物利用運送事業者として、国際・国内の航空運送を利用した混載輸送サービスを提供している。

国内貨物輸送分野において9割を超える分担率(トン数ベース)を占めるトラック輸送の総量が、2022年度、38億トン(※1)であったのに対し、同年度のわが国の国際航空貨物の輸出入総量は348万トン(※2)、国内航空貨物の輸送量は55万トン(※3)であり、航空貨物運送の前後に付随するトラック輸送が国内トラック輸送全体の中に占める割合は、極めて限定的なものとなっている。

しかしながら、航空フォワーダーが、第一種貨物利用運送事業として航空運送区間のみの利用運送サービスを提供するか、第二種貨物利用運送事業として国内陸上輸送部分の手配もあわせて行うかの事業形態に関わらず、貨物の発着地と利用空港の間の陸上輸送は、航空貨物運送の前提となるものであり、業界各社が、円滑な航空貨物運送サービスを今後とも安定的に提供していくためには、トラック輸送の2024年問題への対応が必要である。

このような観点から、当業界がカバーする範囲で、物流の効率化に最大限貢献していくため、政府において公表された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」(2023年6月)の記述も参照しながら、以下のとおり、航空フォワーダー業界としての自主行動計画を定めた。

業界各社においては、本計画も一つの参考とし、各社の判断で、それぞれの事業実態に応じ、実施可能な範囲で、必要な取り組みを進めていくこととする。

なお、各取り組みにあたっては、関係荷主企業や委託先トラック会社(※4)等との適切な連携の下行うとともに、課題解決のためのデジタル技術の積極的活用を図ることが期待される。

※1 国土交通省 自動車輸送統計年報

※2 財務省 貿易統計

※3 国土交通省 航空輸送統計年報

※4 本自主行動計画は、国内陸上輸送部分について航空フォワーダーが手配し運送責任を負う場合であっても、他社トラックへの業務委託を念頭に記載している。例えば、貨物自動運送事業を営む者が自社所有のトラックを使用して航空運送に関する第二種利用運送事業の集配輸送を行う場合には、トラック(実運送)分野を対象に定められる自主行動計画を参考にすることが期待される。

記

1. モーダルシフトの促進

当協会会員には、航空運送のみならず、自動車運送以外の輸送モードに関する貨物利用運送事業の資格を有する者も多い。貨物利用運送事業者として、必要な資格の保有を前提に、鉄道輸送、内航海運(フェリー輸送含む。)、国内航空の活用を図り、長距離トラック輸送の削減に努める。

なお、2024年度より、国内トラック輸送の2024年問題への対応として注目される自社貨物専用の国内貨物航空機運航が予定されている。

2 航空貨物の国内トラック輸送のモーダルシフト

航空貨物の発着地と利用空港の間のトラック輸送が長距離になる場合に、鉄道輸送やフェリー輸送等の活用が図られている事例もある。必要な資格の保有を前提に、このような取り組みのさらなる拡大に努める。

3. 航空貨物の国内輸送の効率化

各事業者の事業計画や投資計画を踏まえ、委託先トラック会社や関係荷主とも協議・調整の上、以下に例示するような物流効率化に取り組む。

- ① 貨物輸送ルートの見直しや、すでに貨物発生地や利用空港の周辺の適切な場所に貨物の集配拠点等を設けること等により、貨物の発着地と利用空港の間のトラック輸送を極力効率化する。
- ② 荷主に対し、可能な範囲で、フォワーダー手配の集配混載トラックの利用や、集貨時間幅の拡大、カットオフ時間の設定・切り上げ等を要請し、フォワーダー上屋や利用空港との間のトラック輸送の積載効率向上、輸送距離・回数の削減に努める。
- ③ フォワーダー上屋と利用空港との間のトラック輸送を効率化し、トラック台数の削減、積載効率の向上に努めるため、貨物の上屋搬入のタイミングや回数等について荷主と調整を行う。

4. 航空貨物の国内輸送ドライバーの労働時間削減

各事業者の事業計画や投資計画を踏まえ、委託先トラック会社や関係荷主の理解・協力の下、1..から3.までの取り組みの他、以下に例示するような取り組みにより、航空貨物のトラック輸送に携わるドライバーの労働時間削減や作業負担軽減に努める。

- ① 輸送距離が長距離になる場合の中継輸送や、スワップボディトラックの導入を検討する。
- ② 輸送距離に応じ、高速道路利用を推奨する。
- ③ ばら積み作業が残存する貨物についてのパレット利用や、OCR 機器の導入により、ドライバーの作業時間の軽減を図る。
- ④ 荷主によるフォワーダー上屋への貨物の持ち込みに関し、自社上屋に搬出入トラック予約管理システムを導入したり、同システムが導入されている輸出上屋を使用することにより、搬出入トラックの待機時間の短縮に努める。
- ⑤ 空港会社等が導入する搬出入トラックの予約システムの利用を、委託先トラック会社に要請し、トラック待機時間の短縮や空港内混雑の解消に寄与する。
- ⑥ 委託先トラック会社の選定にあたっては、関係法令の遵守状況に加え、働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組むトラック会社を積極的に活用する。
- ⑦ 荷主に対し、2024年問題の啓発やトラック待機時間削減の協力要請を行う。委託先トラック事業者の集貨・配達先での荷待ちの待機時間や積み下ろしの作業時間等を把握し、長時間化している場合には、段階的に短縮できるような方策を、荷主と協議する。

5. その他

「物流革新に向けた政策パッケージ」(2023年6月)に基づき、今後、法制化が予定される規制的措置について具体化が図られた場合には、新制度に基づき、航空フォワーダーとして必要な対応を図る。

6. 業界団体としての取り組み

当協会として、以下の取り組みを行う。

- ① 2024年問題や物流効率化に関する各種情報の会員への提供に引き続き努める。
- ② 会員各社における航空貨物に係る国内物流効率化の取り組みについて、定期的にアンケート調査等を実施し、取り組み状況を把握する。

(以上)