

我が国企業の活動実態に即応した 航空・港湾改革

平成１９年３月２７日
甘利議員提出資料

1. アジアとの国際分業体制の進展に対応した大胆な航空の自由化

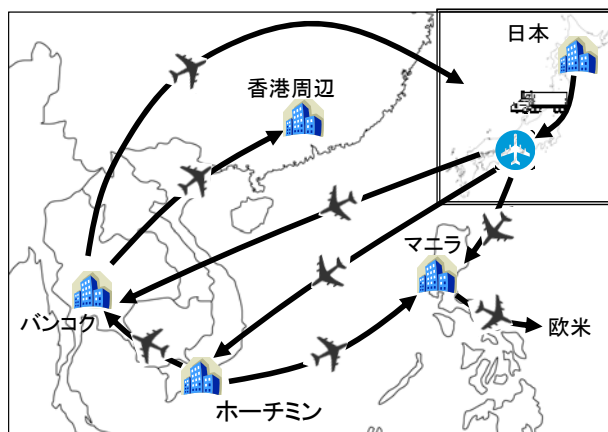
我が国企業は東アジアを中心に国際分業体制を構築。日本で半導体など高付加価値かつ小型・軽量の製品を製造し、海外の組み立て拠点へ輸送。このため、近年では航空輸送の利用が進展。

⇒ 低コスト化と多様な企業ニーズへの即応を実現する
大胆な航空改革が必要

(1) 例えば、部品等の航空輸送による物流ネットワークを構築している電機電子産業では、半導体など部品を航空便で輸送。

→ 航空輸送の低コスト化が産業競争力を左右。

＜日本企業A社のアジア地域での物流＞



国際物流の利用モード
(金額ベース)
空：海＝97：3

(2) 拡大する国内生産拠点からダイレクトに輸出するニーズも高まっている。

→ 企業ニーズに即応した多様な航空サービスの提供が必須。

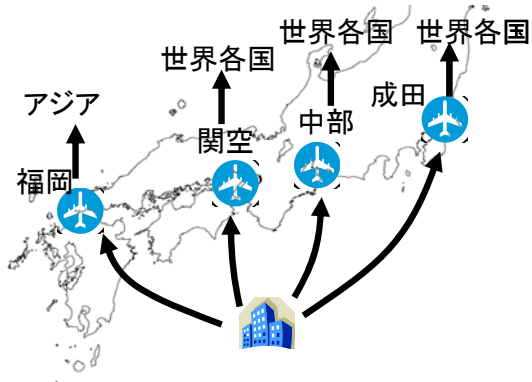
＜我が国主要業界の主要な空港のニーズ＞

拠点に最も近い空港で、低コストで世界各地と直結し多頻度の便数があること、というのがニーズ。この点から成田に物流が集中している一方、中部、関空、福岡といった主要な空港に対して、以下のようなニーズが指摘されている。

中部：配送先近傍の空港との直行便や便数を多く。

関空：空港の容量を大きく。

福岡：アジア向けだけでなく欧米向け直行便を多く。



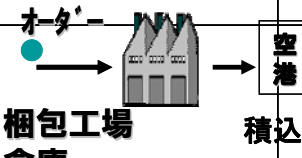
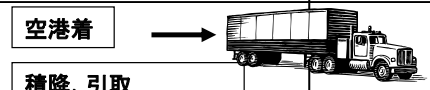
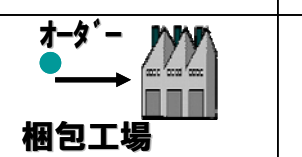
2. スピードが求められる空港・港湾の改革

国際的な生産ネットワークを効率的に運営する企業にとって、迅速な空港・港湾の利用は国際競争力の鍵を握る。

⇒ 空港等の24時間化、
通関制度等の貿易諸手続の円滑化、が急務。

＜東京と韓国との空港オペレーションの比較（米国シカゴ向け貨物の例）＞

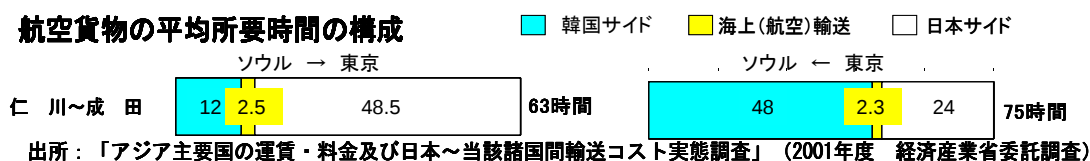
空港が24時間オープンしている韓国から輸出する場合、日本から航空貨物が出発する前に、米国の顧客に貨物が到着する。

	N日	夜間	現地夜間	N+1
	3PM		現地20:00～1:00am	8～9am 客先着
韓国	 オーダー 梱包工場 倉庫	 空港 積み込み	 空港着 積降、引取	
	韓国・米国とも空港は24時間オープン。 韓国では自社施設から輸出通関できる。その日の深夜便に貨物を積み込む。 米国では、発地離陸次第輸入通関できる。 夜間着陸後、トラックに積替え、翌朝には客先に届く。			
	3PM			午前 午後離陸
日本	 オーダー 梱包工場 倉庫	閉鎖		 空港 積み込み

＜東京・ソウル間の海外貨物の所要時間の差＞

東京・ソウル間では東京から輸出する場合の所要時間が長い、これは、輸出国側で要する時間（東京24時間、韓国12時間）が約2倍のため。

航空貨物の平均所要時間の構成



3. 国内改革と合わせたアジアワイドの物流ネットワークの構築

～「国際物流競争力パートナーシップ」の推進

アセアンはじめ東アジアに進出した日系企業の物流コストは、欧米における日系企業の物流コストの約2倍。

※ 総コストに占める物流コストの割合：

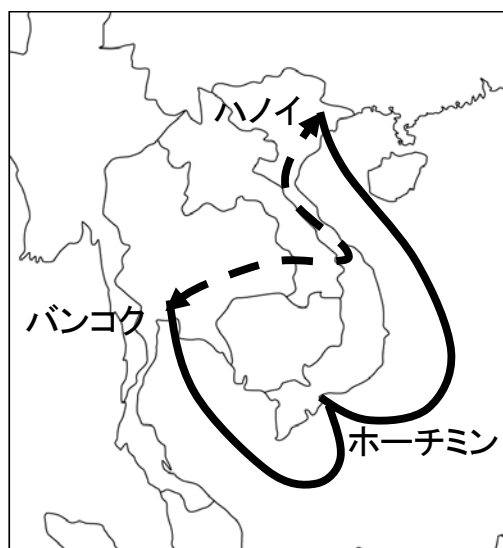
アジア：19.7%、北米：11.6%、EU：9.8%

→2015年にアセアン域内での物流コスト及びリードタイムの半減を目指す。国土交通省と経済産業省が連携し、「国際物流競争力パートナーシップ」を推進。

一昨年1月 日アセアン経済閣僚会合において我が国から提案し、アセアン側と合意。

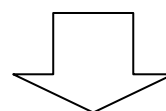
＜取組事例①：バンコク～ハノイ間の陸路の整備＞

- ・ ハノイにおける日系企業の集積の進展に伴い、バンコクとの陸路による物流ニーズが拡大。現在のところ海上輸送に依存しているハノイ～バンコク間を陸上輸送に転換すると大幅な期間短縮が見込まれる。



【現在】

10～15日(海上)



【将来】

3～4日(陸上)

＜取組事例②：電子タグを活用したノンストップ通関の実現＞

- ・ アセアン域内における輸出入通関手続きシステムの電子化を支援。電子タグの導入や各国のシステムの相互接続を支援し複数国間で通関手続き情報を共有化。