

成田空港

2020年の先へ

成田空港特集
2019

Daily
Cargo

発行所 株式会社海事プレス社
東京都千代田区岩本町2-1-15 吉安神田ビル3階
TEL.03-5835-4161(代表)
(Daily Cargo HP)www.daily-cargo.com/



生まれ変わる 航空物流拠点

写真提供：NAA

航空物流拠点としての成田空港が静かに生まれ変わろうとしている。

成田国際空港会社（NAA）が今年度から3カ年の新中期経営計画で掲げた「航空物流拠点化対策」。そこに盛り込まれたのは、かねて成田の国際貨物地区の課題に挙げられてきた、非効率な施設配置の改善策だ。新たに取得した拡張用地に新上屋を建設し、老朽化した既存上屋を建て直すとともに、主要上屋の運営施設が分散する非効率な現状を見直す。NAAは、2021年度までにこの一大プロジェクトに着手し、今も国際航空貨物の物量で誇る圧倒的な存在感をさらに揺るぎないものにしたい考えだ。

航空各社の動きに目を転じると、近年の国際貨物需要の増加に呼応し、成田ではチャーターも含めた貨物便の就航・増便が相次ぐ。今後予定する貨物地区のバージョンアップに加え、冬季ダイヤから始まる運用時間の延長やインセンティブ制度、NAAが働き掛けを強めるオープンスカイ政策の推進が、さらに多くの貨物便をひき付けそうだ。

同時発表の長期経営構想で掲げた、2030年代後半の国際航空貨物量の目標は300万トン。フォワードをはじめ、物流企業も充実したサービス体制を磨き続ける国内随一の航空物流拠点は、2020年のその先へ動き出す。

CONTENT

第2部 成田空港特集2019

p2 **貨物機増で物量拡大へ**
19年度、さらに運航増も

Interview
p3 **新中計で上屋効率配置に着手**
成田国際空港会社 荒川 武取締役

p5 **航空会社・GSA編**
エアブリッジカーゴ、アルシンシア

p6 **上屋・ハンドリング編**
狭隘化、労働力不足が加速
GAKUBUN、クレディセゾン
国際空港上屋、JALカーゴサービス、
ANA Cargo、日本貨物航空、平野ロジスティクス、
インテックス、エアポートカーゴサービス、
鴻池運輸

p11 **ロジスティクス編**
効率性向上へAI、IT活用
近鉄エクスプレス、商船三井ロジスティクス、
NAX JAPAN、にしてつ、日新、日本通運、
朝日森運輸、航空集配サービス、サンリツ、
ワコン、郵船ロジテック

p16 **OLT・物流会社編**
愛知陸運、富士運輸、フジエアカーゴ



国内外130都市を超えるネットワークで、物流に携わる人々の想いをつなぐ

世界の物流拠点、成田空港

成田空港の
貨物情報はこちら



貨物機増で物量拡大へ

19年度、さらに運航増も

成田空港で貨物専用便の運航が拡大している。2018年度、成田の貨物便の発着回数は前年度比5%減に落ち込んだ。しかし、同年度は日本貨物航空(NCA)の発着回数が運航停止によって半減。突如失われた約3000回分のスペースを埋めるように、他社による貨物便の増便やチャーター便の運航が相次ぎ、全体の減少幅は最小限にとどまった印象だ。今年度は、NCAが自社機の運航を大幅に回復させるほか、全日本空輸がB777F型機の自社運航を開始する。今後の荷動きとチャーター便の運航規模によっては、07年以來の年間2万5000回超えが現実味を帯びる。

昨秋ごろまで輸出入で好調な需要が続いた18年度の航空貨物市場だったが、成田では昨年6月にNCAが自社機の運航を停止したことで、総取扱量はむしろ減少基調で推移した。グラフは開港以来の成田の国際貨物重量(総取扱量)と国際貨物便の発着回数の推移。いずれも好調を極めた17年度からは減って、16年度と同水準にとどまったことが分かる。NCAは自社機の運航を停止するまで、成田の貨物便発着回数で首位、仮陸揚げ

貨物を多く取り扱っていたことから、成田全体の貨物量も輸出入が前年超えて推移する一方、仮陸揚げで大幅減が続いた。19年に入ると、輸出入貨物も荷動きの減退が鮮明になり、18年度の成田の総取扱量は前年比7%減の約213万トンだった。

全体の数字ではマイナス成長となった18年度だが、主要な貨物便運航会社の実績を見ると、印象は少し異なる。表1は主要な貨物便運航会社の年間発着回数。NCAが半減したほかは、

前年並みか前年超えとなった会社が多いのが分かる。特に、NCAとコードシェアを結ぶアトラスエアが58%増、ほかにエアブリッジカーゴも21%増、大韓航空が15%増と貨物便の発着回数を大きく増やしてNCAの減少分を下支えしている。

チャーターなど貨物臨時便の発着回数も大きく増えた。成田国際空港会社(NAA)によると、18年度の貨物臨時便の発着回数は前年比379回増の1119回。全日空や日本航空がシカゴ向けなど米国線で貨物便チャーターを高頻度で実施したほか、NC

Aの全便運航停止や関西空港の台風被災などもあって、航空各社が臨時便を多く運航した。昨秋は米国線の需要が極めて強く、機材さえ調達できれば、もっと多くのチャーター便が運行された可能性もある。

19年度は、出だしから方面を問わず荷動きがさえないが、米国線を中心に貨物便の搭載ニーズは大崩れていない。表2の19年夏季スケジュールを見ると、多くの定期貨物便運航会社が発着回数を増やした。

さらに、7月からは全日空が大型貨物機のB777F型機をまず上海に週6便で就航させる。19年冬季からは同型機をシカゴにも就航させる予定だ。日航はピークシーズンの機材調達力を高める狙いもあり、米国線を中心に貨物チャーター便の運航頻

度を高めようとしている。貨物便の搭載ニーズは今後の荷動きに大きく影響されるが、近年の航空貨物需要の拡大が貨物便の利用を定着させた感がある。

成田空港は、10月末からA滑走路のみ運用時間を1時間延長し、便数制限も撤廃。これにより、午後10~12時に離発着できる便数は1日58回、年間では計2万回以上増える。航空貨物にとっては、運用時間の延長は集荷時間の後ろ倒しにつながるため、就航・増便に関心を示す貨物便運航会社が少なくなさそうだ。

表1 成田空港の主な国際貨物便運航会社の年間発着回数(500回以上)

航空会社	18年度		17年度	
	回数	17年度比	回数	16年度比
フェデックスエクスプレス	4,606	99%	4,666	103%
全日本空輸	4,449	106%	4,201	98%
日本貨物航空	2,781	50%	5,567	101%
ポーラーエアカーゴ	2,555	106%	2,410	109%
ユナイテッドパーセルサービス	2,298	98%	2,334	102%
大韓航空	712	115%	621	103%
アトラスエア	703	158%	—	—
ルフトハンザカーゴ	688	102%	672	117%
エアホンコン	621	100%	618	102%
キャセイパシフィック航空	596	101%	592	101%
エアージャパン	573	83%	687	98%
チャイナエアライン	527	105%	500	97%
エアブリッジカーゴ	508	121%	—	—

(成田国際空港会社発表。—は回数は500回以下、前年比は比較なし)

表2 成田空港の2019年夏季スケジュール発着回数(国際貨物便)

(単位:回)	週間発着回数			回数増減	
	19夏①	18冬②	18夏③	①-②	①-③
アジアナ航空	8	6	6	2	2
エアブリッジカーゴ	16	10	8	6	8
エアホンコン	12	12	12	—	—
エアージャパン	9	9	14	—	▲5
全日本空輸	93	93	90	—	3
アエロロジック	6	18	6	▲12	—
チャイナエアライン	10	10	10	—	—
中国国際貨運航空	6	6	6	—	—
カーゴルックス	2	2	2	—	—
キャセイパシフィック航空	11	12	12	▲1	▲1
フェデックスエクスプレス	86	90	86	▲4	—
ルフトハンザカーゴ	18	14	14	4	4
アトラスエア	22	18	13	4	9
大韓航空	14	12	12	2	2
マレーシア航空	4	4	4	—	—
日本貨物航空	80	49	112	31	▲32
ポーラーエアカーゴ	54	50	50	4	4
ユナイテッドパーセルサービス	46	46	46	—	—
18社計 (うち貨物専用11社)	497	461	503	36	▲6

(成田国際空港会社発表。—は増減なし、▲はマイナス)



Beyond the limits

より速く より遠く その先へ



B777型フレイター機が、北米、日本、中国を繋ぐ航空物流を支えます。

2019年夏に就航を控えたB777型フレイター機(通称:BLUE JAY/ブルー・ジェイ)は、B767型フレイター機の約2倍となる102トンの搭載が可能。新興国の経済成長による貨物量の更なる拡大や、グローバル時代における高度なサプライチェーンにも、最適なソリューションを提供します。また、北米、日本、中国の間を繋ぎ、これまでサイズや制約により輸送が困難だった、半導体製造装置、工作機械などの大型貨物輸送が実現可能となります。ANA CargoはB777型フレイター機と共に、グローバルトップ5に向けての一歩を踏み出します。

B777型フレイター機 就航時ダイヤ

区間	便名	運航期間	曜日	発着
成田-関西	NH8569	7/2-8/25	火・水・木・金・土	21:35-23:05
関西-上海	NH8409	7/3-8/25	水・木・金・土・日	01:05-02:30
上海-成田	NH8404			05:00-08:50
成田-上海	NH8403	8/26-10/26	火・水・木・金・土	22:30-01:05
上海-成田	NH8404			03:30-07:20

*スケジュール、機種などは予告なく変更する場合があります。

*最新の情報は www.anacargo.jp/ja/int にてご確認ください。 *表示時刻はすべて現地時間です。

ANA Cargo

ANA

Interview

成田国際空港会社 荒川 武 取締役

新中計で上屋効率配置に着手



“三角地”に新上屋建設へ

成田国際空港会社（NAA）は3月末、2019年度から21年度の3カ年を対象とする新中期経営計画「飛躍、未来2021」を発表。新中計では、「航空物流拠点化対策」として、国際航空貨物のさらなる取り込みに向けて、「高付加価値貨物」、「効率化」、「利用促進策」の3点に注力する方針を掲げた。なかでも「効率化」に向けた取り組みでは、「中期的な施設整備」など、施設展開に関する文言が並ぶ。荒川武・取締役営業部門長に、新中計で取り組む施策の詳細を聞いた。（文中敬称略）

成田の位置付け変わらず

——19年度以降の成田の貨物量の見通しは。

荒川 国際航空貨物は18年度前半まで好調だったが、成田は昨年6月の日本貨物航空（NCA）の運航停止で仮陸揚げが大きく減ったほか、昨年末からは輸出も前年割れに転じて18年度通年では7%程度の前年割れになった。19年度の物量を予想するのは難しいが、当社としては若干の増加を見込んでいる。現行の夏季スケジュールの定期貨物便の週間発着回数を見ると、昨年より6回減っているが、これは自社運航機材を昨年の11機から8機体制に縮小した日本貨物航空（NCA）の減少分が32回と大きい。それでも、全体で6回の減少に抑えられたのは他社の発着回数が増えているためだ。さらに、近年はチャーターを含めた臨時便の回数も飛躍的に

増えており、18年度も定期貨物便の減少分を補ってくれた。貨物便のスペースはチャーターや他社との提携で確保するケースが増えており、19年度以降もこの傾向は続くと考えている。

——20年の羽田の国際線発着枠増加の影響をどう見る。

荒川 羽田は増枠分の1日50便のうち24便を米国際線に配分することが決まったが、これがどういう都市に配分されるのか、さらに残り26便がどういう路線に配分されるのか分かった段階で、成田の旅客便、貨物便への影響を精緻に分析することになるだろう。もちろん、羽田で米国際線が24便増えるだけでも、成田の貨物量に一時的には影響があると思う。中計期間中の物量についても、羽田増枠の影響も考慮して最終年度に18年度比2万トン増と固く見積もった。しかし、成田で貨物上屋やフォワーダー施設がこれだけ充実す

る現状から、羽田を発着する貨物も引き続き成田を経由するものは多いだろう。成田を発着する物量は一時的に落ち込むとしても、成田の航空物流拠点としての位置付けは変わらないと見ている。これに甘んずること無く、インセンティブ制度などをフルに活用しながら貨物便ネットワークの拡充を図っていく。

新上屋建設で分散解消へ

——貨物地区の施設面では、中期的な施設整備などを掲げた。現状の課題認識と、中計期間中に予定する施策の中身は。

荒川 成田では、需要に応じて貨物上屋をその都度、段階的に整備してきた歴史があり、これが航空会社1社の中でも上屋の位置が分散してしまう要因になってきた。1社の上屋が1カ所にまとまっていないことで、無駄な車両の往来が発生するなど狭隘化や人手不足にも拍車

が掛かっている。上屋自体も1978年の開港以前に建てられたものがあり、老朽化が進んでおり、できるだけ早い時期に建て替える必要がある状況だ。さらに、これらの上屋は輸出、輸入で建物が分かれているが、現在の成田空港における国際航空貨物の取扱量は輸出、輸入、仮陸揚げ（三国間）で3分の1ずつという物量構成だ。輸出・輸入の目的別の上屋オペレーションでは三国間の継越貨物業務の効率が上げづらく、ハードが時代に追いついていない。

こうした課題を解決するには、上屋を再配置するしか無いが、貨物地区は上屋面積の9割以上が賃貸済みで、再配置をしようにも種地が無い状況が続いていた。そこで、通称“三角地”と呼ばれる「成田国際物流複合基地事業・第二期地区用地」が今年度から当社の所有地になったため、貨物関連施設の展開用地としてどう使っていくか、具体的な計画を作る。ここに一定規模の面積がある新上屋を建てて、輸出も輸入も三国間貨物も取り扱えるような施設を作る計画だ。例えば、特定の会社に既存上屋から新上屋に移ってもらい、既存上屋の建て替えを行うような形が考えられる。北部貨物地区の施設の役割を見直すことで、車両の往来や働く人の数を減らせるかもしれない。自動化・機械化技術の導入も進めやすくなるだろう。南部貨物地区についても隣接する警備施設跡地の活用なども含めた形で拡張や再配置を検討する必要があ

る。——新上屋の建設に向けたスケジュールは。荒川 拡張予定の三角地は高低差があり、京成線の軌道が近接するなど新上屋建設までの準備に少し時間がかかりそうだ。来年度までに一部土地の造成を完了し、最終年度には新上屋の建設に着手できればと考えている。その頃までに新上屋の規模などのスペックや、どの会社に使ってもらうのが全体にとって最適なのか、さらにどの既存上屋を建て替えるのか、計画をまとめていく。

やはり、施設の分散が問題になっている以上、まずは航空会社単位で一つのエリアに集められればと考えている。新上屋の入居者はある程度絞って、入居者の要望に応じてカスタマイズした上屋を作ることが望ましいだろう。当社が独自に上屋を建てて、それを使っていくというよりは、効率的な配置になっていないというのは全ての関係者の見解が一致するところだろう。全体の効率化のためにどうするのが最良なのかという視点で、関係者と話を進めていきたい。

将来のあり方、関係者と議論

——新中計と同時発表した長期経営構想では、30年度後半の国際貨物取扱量の目標として300万トン掲げた。

荒川 物量はその規模になると現在の北部、南部だけで処理できるか分からない。このため、空港の東部に貨物地区のエリア

を新設することを想定しているが、この通りになると決まったわけではない。東部は既存の貨物地区から遠くなるため、今後の牽引車両やさまざまな設備の自動化技術がどの程度進むのか、航空会社同士の提携が進むと使いつらくないのか、といった観点からも慎重に検討する必要がある。貨物地区が北部、南部、東部の3カ所に分散するというのも、あまり望ましい形ではない。いずれにしても、将来の貨物地区のあり方については、当社が独自に計画を作れば済むという話ではない。航空会社、グラハン会社、フォワーダー、陸送会社といった全ての関係者と十分に議論し、ご意見、ご要望を伺いながら、成田空港における物流機能の全体最適を図るべく、当社が旗振り役となって進めてきたい。

弊社では、成田の貨物地区で働く人が誇りをもち、互いにリスペクトし合えるような環境を目指しており、その象徴となる「TEAM NRT CARGO」のロゴマークも作った。その一環として、今年度から貨物地区内の上屋、事務所棟のトイレの温水洗浄便座化や廊下・休憩室のリニューアルを進めており、遅ればせながら労働環境の改善に取り組んでいる。今後も貨物地区で働く人々に気持ちよく働いてもらえる環境整備に注力していく。



TEAM NRT CARGOのロゴ

お客様の航空物流を力強くサポート!

OLT Innovator, Hirano Logistics

+1α (プラスワン・アルファ)

室内高
305cm
確保



- 96インチ仕様のULDを4枚搭載できる「+1」よりも積載量・容積が拡大
- 車両側面部からの貨物搭載も可能、最大積載重量26t
- 半導体製造装置や大型フレーター搭載の大型・背高貨物などの輸送に威力を発揮
- 屋根が上下に稼働し、内寸305cmを確保・ハイパレットQ7を搭載可能

365日24時間の
営業体制

トレーラーを含めて
全ての車両をGPSにて管理

航空貨物輸送や
セキュリティに精通した
スタッフがご対応

全ての車両が
ローラーベッド仕様です



Medica号

医薬品専用車両

- 25℃~25℃温度設定可能 (温度記録計を搭載)
- 温度逸脱警報システムを完備
- GDPのガイドラインに基づいた機能を装備

+7 (プラスセブン)
ペリー貨物専用車両
LD3コンテナ換算で
13台を搭載



+8 (プラスエイト)

ペリー貨物専用車両
LD3コンテナ換算で
14台を搭載



+1 (プラスワン)
ULD4枚積みセミトレーラー



96空調車

- 96インチパレット搭載可能な空調車で、医薬品輸送にもピッタリ
- 5℃~25℃温度設定可 (温度記録計を搭載)
- 総輪エアサスペンション仕様

+2 (プラスツー)
ULD5枚積みフルトレーラー



航空貨物輸送のパイオニア

株式会社 平野ロジスティクス



本 社 078-994-0069
中部 支店 0569-38-7208

関 東 支店 0476-35-3600
関 西 支店 072-463-7455

東 京 営 業 所 03-6382-7768
神 戸 営 業 所 078-965-0918

東 海 支 店 0538-42-9480
福 岡 営 業 所 092-586-8915

<http://www.hirano-logistics.com>



We love to make it happen.

- | Worldwide connections with our global route network
- | Efficient fleet of Boeing 747 freighters
- | Dedicated highly-skilled team
- | Extensive experience in special cargo delivery
- | Compliance with high quality standards

*#modernfleet #worldwide
#abcproducts #abcservices
#abcTeam #airbridgecargo*



IOSA Registered Operator



www.airbridgecargo.com

▶航空会社・GSA編

エアブリッジカーゴ

モスクワ向け週5便に、香港向けも

エアブリッジカーゴ (ABW) はここ1年で、成田線を大きく拡大してきた。昨年11月からは、モスクワ→成田→仁川→モスクワ線を週4便から週5便(火・木・土、日曜日)に増便。同月からはモスクワ→成田→香港の運航も開始し、現在までに週3便体制に拡充している(日本発貨物搭載は金・日曜運航便のみ)。2019年3月時点では、成田出発便は前年同月比週4便増となり、同月単月の貨物取扱量は、輸出が19.3%増の166万トン、輸入が59.9%増の198万トンとなった。

18年4月～19年3月の総輸送量は前期比32%増。うち、輸入は74%増、輸出は18%増。欧州発日本向け需要が旺盛なところから香港線開設で供給増となり、特に輸入が大きく伸びた。ABWの親会社、ボルガドニーパ・グループのアレクセイ・イザキン会長の「日本を重要拠点として維持する」という強い方針のもと、成田線の大増便を進めてきたという。定期便以外では昨年、成田発着で臨時便、チャーター便計24便を運航。B747F型機の大型供給と、柔軟な応需力を強みに日本事業を展開している。

鈴木信幸日本地区ゼネラルマ



(左から)寺嶋亮シニアセールスマネージャー、越川直人成田空港支店長、鈴木信幸日本地区ゼネラルマネージャー

ネージャーは「当グループが掲げる『カーゴスーパーマーケット』戦略を、日本地区としても具現化していく。日系企業の第三国間ビジネス需要も取り込んでいきたい」と販売戦略を語る。現在、ABW日本地区の営業、予約およびカスタマーサービスの陣容は合計7人。「当社に任せれば、何でも実現すると思ってもらえるよう、チャーター部門のボルガドニーパ航空と密に連携を取り、サービスを進化させていきたい」とする。

成田空港では、地上業務から貨物荷役まで全て自社で管理する。航空機への搭載監督からウエイト・アンド・バランス、大型、特殊貨物の荷役プロセス、

乗員サポート、当局への申請、運航コスト計算、チャーター便対応——などと、空港業務に関係する全てを自社で手配、監督する体制をとる。今月、成田空港支店の人員を3人から4人に増員。近くさらに1人増やす計画だ。

越川直人成田空港支店長は「重量物、長尺など特殊貨物に関わる各種計算、受託可否を迅速に判断できる。特殊貨物の搭載には全件、空港で立ち会う」と同社ならではのサービスを説明。また、「有資格者として、PDU(動力駆動装置。航空機床部のULD搬送用器具)を操作するなど、実際に機内で搭降業務も行えるのはかなりの強みだ」とする。ストラップや角

材など、梱包資材をしっかり使って保護するのは、荷役上のこだわりの一つだ。丁寧な荷役と同時に「オンタイム」にもこだわる。3月に運航した定期便では全便定刻運航。アジア地域が

掲げる定時運航率91%の目標を大きく上回っている。全社的には多方面でサービスの拡充が進む。今年からはスマートフォン、タブレット向けアプリ「AirBridgeCargo」を提

供開始。日本も含めた全世界の顧客が、同アプリを介して、サービス内容やフライト情報の確認、貨物追跡などが可能となっている。

アルシンシア

カイロ、ブルネイから南アジア、中東へ

貨物総販売代理店(GSA)業を営むアルシンシア(小池浩代表取締役)が主力とする航空会社は、エジプト航空(MSR)の成田→カイロ線。機材はB777-300型機(貨物搭載能力は約25トンパレット10枚分)で、昨年12月から週2便(金・日曜日)体制に増便して運航している。小池代表は「運航日はカイロ以遠、運航のない日は引き続きインターライン接続でカイロ向けに焦点を当てて需要を取り込んでいく」と方針を語る。

MSRは開港直後から成田に就航。エジプト国内の政情不安から2013年7月にいったん運休したものの、17年10月に週1便で運航再開してから現在まで乗り入れを続けている。今年度は、ラマダン期間の4～6月は週1便体制とするが、7月以降は週2便に戻す。

アルシンシアは2015年2月から、MSR貨物事業子会社、エジプトエア・カーゴ(MSX)の日本地区GSAを務める。同年4月から日本発貨物の受託を開始。オフラインでは、パンコ

ク、ロンドン・ヒースローまで他社便のインターラインでつなげ、カイロ発のMSR旅客便、MSX貨物便に接続する。

日本発の路線販売戦略について、小池代表は「もともとは欧州向けに力を入れていたが、今年明けからは中近東、アフリカ向けに照準を当てている」とする。MSR旅客便では19年夏季スケジュールで、ヨハネスブルク、アンマン、ムンバイ線を新たに開設。「既存路線も合わせ、日本発ではイスタンブール、ヨハネスブルク、ラゴス向けニーズを獲得していきたい。特にイスタンブール向けは広胴機に接続できる」と意気込む。

19年夏季では、貨物便ネットワークも拡大。MSXはA330F型1機を追加導入し、合計6機体制(内訳はA300F型3機、A330F型3機)となる。小型貨物機の導入計画もあり、今後はアジア、米国線と、ネットワークの拡大が見込まれる。

MSR旅客機では今夏から、発注済みB787-8型6機の導入が始まる。導入後はワシントン



小池浩代表取締役

ン、ニューヨーク線就航も計画されている。米国側の規制緩和で、エジプト発米国向け旅客便でも貨物輸送が可能となったという(品目をガーメントに限る)。日本発ワントランジット米国向け需要にも期待を寄せている。

今年3月からは、ロイヤルブルネイ航空(RBA)のGSA業務を開始した。同15日からRBAは成田→バンダスリプガワン(ブルネイ国際空港。以下、ブルネイ)線を週3便で運航。機材はA320neo型機。6月からは週4便に増便する。「ブルネイでの積み替えは小口貨物なら最短3時間」という。すでに、日本発翌日にロンドンに到着する接続サービスを実証している。

We Deliver **TRUST**

**成田から世界各地へ
大型貨物もアジアナ航空にお任せ**

日本各地のアシアナ航空支店で承ります
東京 03-6268-8777 大阪 06-6265-2530
名古屋 0569-38-7040 福岡 092-411-4412
<https://www.asianacargo.com/home.do?lang=ja>

ASIANA CARGO

成田、羽田、名古屋、関西からカイロへ！

**エジプト航空の
多彩な輸送ネットワーク**

直行便運航!
(B777-300ER)

LHR(ロンドン) ← CAI(カイロ) ← NRT(成田)
HND(羽田) NGO(名古屋) KIX(関西)
BKK(バンコク)

カイロ以遠へも貨物便を含むネットワークで対応します!

<p>■貨物便運航路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケルン(CGN) ※RFS FRA/AMS/BRU ・イスタンブール(IST) ・ミラノ(MXP) ・シャルジャ(SHJ) ・リヤド(RUH) ・ダンマーム(DMM) ・アンマン(AMM) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ベイルート(BEY) ・クウェート(KWI) ・ハルツーム(KRT) ・ンジャメナ(NDJ) ・ラゴス(LOS) ・ヨハネスブルグ(JNB) ・ムンバイ(BOM)
---	--

■旅客便運航路線(大型機材)

- ・フランクフルト(FRA)
- ・パリ(CDG)
- ・ロンドン(LHR)
- ・ドバイ(DXB)
- ・リヤド(RUH)
- ・ジッダ(JED)
- ・クウェート(KWI)
- ・ヨハネスブルグ(JNB)
- ・トロント(YYZ)
- ・ニューヨーク(JFK)

エジプトエア・CARGO日本地区販売代理店 **株式会社アルシンシア**

住所 〒104-0033 東京都中央区新川1-3-21 BIZ SMART茅場町3階
予約 TEL: 050-3551-4453 / E-mail: reservation@egyptaircargo.jp
営業 TEL: 070-6576-4747 / E-mail: sales@egyptaircargo.jp

上屋・ハンドリング編

狭隘化、労働力不足が加速 新上屋建設で分散解消進むか

2018年度も国際貨物が約213万トンと高水準の物量を記録した成田空港。かねて狭隘化が叫ばれる成田の貨物上屋だが、来年初に控える日本航空の移転や全日本空輸の増床もあり、いよいよ空きスペースもわずかになってきた。貨物地区は慢性的な人手不足にも悩まされるが、大手の上屋はいずれも貨物地区内の複数箇所に分散。人手を効率的に使えないことで労働力不足も加速の一途だ。成田国際空港会社（NAA）は新中計で新上屋の建設に着手する方針を打ち出したが、これを機に上屋の分散解消が進むかが注目される。

主力の貨物ターミナル地区では、9棟の貨物上屋に邦人航空会社をはじめとする主要航空会社や共同上屋の国際空港上屋（IAC T）、主要フォワーダーなどが上屋を賃借して輸出入貨物を取り扱う（表）。一目して分かるのは、全日空や日航、IAC Tといった多数の航空会社の荷役を請け負う大手上屋の名前が複数のビルで見受けられることだ。複数の上屋に少しずつスペースを持っているため、貨物の蔵置と人員配置の両面で効率を高められない現状がある。

貨物ターミナル地区の9棟の上屋はほぼ満床状態だが、格安航空会社（LCC）専用の第3ターミナルの拡張が21年度に予定されることから、来年には第5貨物ビルの撤去が始まる。これに伴い、同ビルで主に輸出貨物を取り扱う日航は、来年初にもNAAが第3ターミナル至近に用意する新上屋と、既に賃借済みの第4貨物ビルの一部に輸

出業務を移管する。日航が賃借した第4貨物ビルは、従来は空き上屋として期間貸しなどにも対応してきた最後のまとまった空きスペースだった。貨物ターミナル地区はいよいよ満床と言える状態になり、ピークシーズンや国内外の災害時などの貨物急増時にキャパシティが足りるかが懸念される。さらに、日航の移転はまたしても大手上屋のスペースが分散する格好となる。深刻な人手不足に悩む成田の貨物地区では、1社の労働効率の低下が見逃げせない。

日本貨物航空（NCA）などが上屋を構える南部貨物地区も空きスペースがわずかだ。南部第2貨物ビルが空き上屋になっていたが、かねてスペース不足に悩んでいた全日空が4月から1棟借りした。スペースは約5000平方メートルの拡大となるが、全日空は貨物ターミナル地区の複数棟で上屋を運営してい

る。今回の増床は同地区から離れた南部に遠のいたため、やはり人員の効率配置が課題となる。南部第1ではスイスポートジャパンが約8割を、同第3～6もNCAが大半のスペースを利用しており、同第1の一部と同第6の半分の計約3500平方メートルが空くのみだ。

本特集3面で紹介したように、NAAは新中計期間中に新貨物上屋の建設に着手する方針を打ち出した。「成田国際物流複合基地」の第2区域に整備する新上屋に特定事業者の移転を促し、老朽化した既存上屋を建て替える。どの既存上屋が建て替えの対象になるかは今後の検討課題だが、新上屋の利用者は特定の1社が望ましいだろう。老朽化対策を機に、貨物地区全体の入居状況を見直し、大手の分散を解消できる可能性が高まる。

成田では大手上屋の拠点が細かく分散していることが狭隘化

貨物ターミナル地区の上屋入居会社一覧

第1貨物ビル	全日本空輸/日本航空/国際空港上屋/デルタ航空
第2貨物ビル	国際空港上屋/日本通運/阪急阪神エクスプレス/西日本鉄道商船三井ロジスティクス/日立物流バンテックフォワーディング
第3貨物ビル	日本航空/大韓航空/フェデックスエクスプレス
第4貨物ビル	全日本空輸/日本郵便/日本航空/国際空港上屋/ユナイテッド航空
第5貨物ビル	日本航空
第6貨物ビル	国際空港上屋
第7貨物ビル	全日本空輸
日航貨物ビル	日本航空
輸入共同上屋ビル	国際空港上屋
第1貨物代理店ビル	パントスジャパン/NAX JAPAN/千葉通商/近鉄エクスプレス 郵船ロジテック

南部貨物地区の上屋入居会社一覧

南部第1貨物ビル	スイスポートジャパン	
南部第2貨物ビル	全日本空輸	
南部第3貨物ビル	南部第5貨物ビル	日本貨物航空
南部第4貨物ビル	南部第6貨物ビル	

貨物ビル
貨物代理店ビル

※2019年4月1日時点。成田国際空港会社資料より

と労働力不足の大きな要因になっているのは明白だ。従来はまとまったスペースがなく、貨物

地区全体で上屋の配置を見直す機会がなかった。大手上屋の分散解消は貨物地区全体の利益に

つながる。全関係者が短期的な利害を超えて、分散解消へまとまるのが期待される。

荷役自動化は航空機から？

荷役現場の人手不足を軽減する一つの打開策として関心を集めているのが、最新鋭機材などを導入しての“荷役自動化”だ。ただしハンドリング業者の口からはこれらを実現する具体策はなかなか出てこない。世の中にさまざま出ている技術の中で何をどのように取り込んでいくかという手段の検討段階にあるというのが現状のようだ。いわゆる“パワースーツ”のよう

な、荷役作業への肉体的負担低減を図る装置には現実味がまだあるが、荷役プロセスそのものを変革するような技術導入は難しい——そのような空気が漂っている。

航空貨物サプライチェーン（SC）においては、さまざまな事業者同士が手を取り合っている一つの貨物輸送ビジネスを成立させている。大規模で複雑なSCの中で、どのように一貫的な

貨物荷役自動化を実現しうるか。あるハンドリング事業者は「自動化に関しては、まず航空機が進まない、上屋の方でも進んでいかないだろう。大型設備導入には空港の施設対応も必要だ。空港でのハンドリング業務の現場作業自動化については、空港の設計から考える必要がある」と指摘する。

自動荷役の標準化には、航空機への搭降プロセスが対応す

GAKUBUN 技能実習生を空港現場へ



小笠原ゆう子氏

ミャンマー人送り出しで実績

用する人材も増えそうだ。

GAKUBUNの日本事務所で広報を担当する小笠原ゆう子氏は「ベトナム人に代わり、仏教国で親日的、国民性や気質、顔立ちまでもが似通うミャンマー人が、技能実習生として注目され始めている」と話す。

技能実習生は、本国の「送り出し機関」を通じて来日し、日本側の「監理団体」から受け入れ企業（実習実施機関）へ派遣されて最低賃金以上の給与が支給される。滞在期間は基本的に3年で、技能検定に合格するなどの要件を満たすと計5年の在留が認められる。

GAKUBUNは13年の設立。ミャンマーには100以上の競合があるが、この中でもいち早く送り出し機関としての活動を始めた。これまでに累計1400人以上を日本に送り出している。18年6月末時点で日本に在留するミャンマー人の技能実習生は約6800人。

送り出し機関の大きな役割は、現地での人材調達と日本語教育だ。GAKUBUNはミャンマーで総合教育サービスを展開する「ES4E」グループの有馬慎二CEOが創業。同グループはヤンゴンの小・中・高等教育などを担う私立学校として高い知名度を誇る。GAKUBUNは、技能実習生に同グループで高度な日本語教育を提供できる点が強みだ。小笠原氏は「当社の日本語教育の現場をお

見せると、大半の受け入れ機関が当社からの送り出しを希望する」と話す。目下、人手不足から外国人の活用を検討する企業が増加しており、日本の受け入れ機関からの問い合わせが増しているという。

GAKUBUNはミャンマー南部で開発が進むダウエイ経済特区、カンボジアでも首都プノンペンやタイと国境を接するポイバートの経済特区や工業団地とパイプを持ち、日本での在留を終えた実習生の就労先として日系進出企業などを紹介できるのが強み。「今後はプノンペンなど経済特区（SEZ）に投資しているカンボジアの送り出し機関などと提携し、南部東西回廊沿いのSEZに実習生の帰国後の職場を確保していきたい」（小笠原氏）。

外国人労働者を巡っては、新制度の「特定技能」が取りざたされるが、技能実習制度は今後も併存すると見られる。一定の知識や経験を持った「労働者」として雇用される特定技能の場合、経験のある日本人労働者と同程度の賃金が支払われることになる。経験は無いものの、賃金は最低賃金が基準となる技能実習生に対するニーズは今後も残ると見込まれている。

一方で、GAKUBUNは特定技能でもミャンマー人などの送り出しに取り組む。「特定技能」は受け入れ機関としては人材派遣な



現地で実施する日本語教育の質がGAKUBUNの最大の強みだ

ど幅広い業種が許可を受けられる見通しだが、現地の送り出し機関としては従来と同様の許可が必要で、新規参入が難しい状況が続く。技能実習制度で培った送り出し機関としての強みを生かし、新制度でも優秀な外国人労働者を日本に送り出す。

今後は、日本の空港現場にもミャンマー人などの送り出しを本格化させたい考え。小笠原氏は「技能実習生は従来から認められていた機内食の製造やビルクリーニングに加え、昨年末から牽引車の操作を含むランプ業務やセキュリティチェック、手荷物の仕分け、チケットカウンター業務なども担えるようになった。人手不足が深刻化する空港現場に、優秀な労働力を送り込みたい」と話す。空港現場も実習生の雇用実績は少なく、受け入れ体制の整備など課題が残るものの、航空会社や空港会社などと手を携えて技能実習生の送り出しを実現したい考えだ。



全日本空輸などはロボットスーツの導入を始めている

必要があるが、周りを見渡せば目立って増えているのは格安航空会社（LCC）やリージョナル航空会社の狭胴機機材。バルク搭載のみの機材も少なくなく、「自動化とは逆行した流れにある」という現状がある。

もう一つの人手不足軽減のカギとなるかと注目されているのが、外国人労働力だ。今年4月に施行された「出入国管理及び難民認定法及び法務省設置法の一部を改正する法律（改正入管法）」で創設される外国人の在留資格は14業種が対象となり、「航空業」も含まれた。業務内容は空港グランドハンドリングと航空機整備。空港グランドハンドリングは、航空会社上屋と航空機との輸送や機側での貨物搭載業務、これら業務に直接関連する、例えば航空会社上屋での貨物取り扱い業務が該当することが想定される。

「航空業」の対象となるのは特定技能第1号（不足する人材確保を図るべき産業上の分野に属する相当程度の知識または経験を要する業務への従事）。在

留できる期間は通算して5年を超えることはできない。「（人材としての教育には）客室清掃で3年、上屋で5年——本当の意味ではこれくらいかかる」（鴻池運輸の田浦能一常務執行役員空港本部本部長。10面に個社記事）——という現状とのギャップがそこにはある。

「コミュニケーションも課題だ。まず我々が英語を話せるようにならなくてはならないだろうか」と別のハンドリング業者は口にする。日本の空港現場では、ほとんどが日本語でやりとりされ、一般生活には出てこない専門用語やその略語などが多用される。外国人労働者にとっては極めて特殊な言語世界であるはずだ。

ただし、概して就業意欲が高い外国人労働者の優秀さへの期待感も小さくはない。「やはりはじめ、管理職に居たていい。良い刺激になる」という声もある。工夫次第で、相互にメリットを最大化できそう。いまはまだその方法論に試行錯誤するステージにあるようだ。

クレディセゾン

給与前払い立替えサービス 2年弱で 利用企業 **100社突破**

いまや人手不足対応は物流企業の最優先事項となっている。成田地区でもほとんどの企業が現場の作業員確保に腐心している状況だ。各社、長く働いてもらえる人材を確保するため、働きやすい職場作りに取り組んでいるものの「募集してもエントリーがない」状況では会社の魅力を伝えることもできない。募集時点でいかにインセンティブを出していくかが重要となっている。

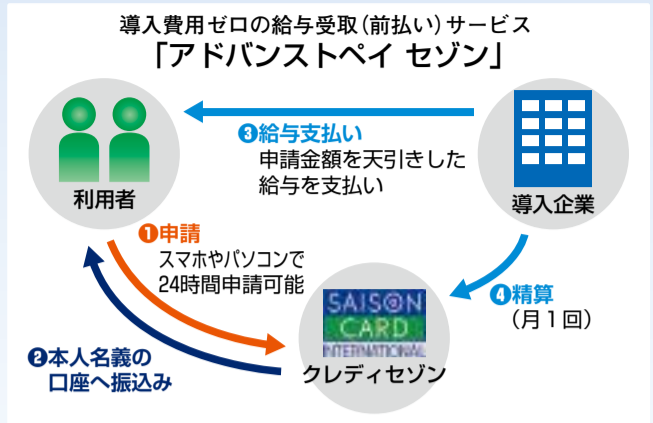
「セゾンカード」を展開するクレディセゾンは、給与の前払い金を立て替えるファイナンスサービスを物流企業向けに提供している。この2017年夏に開始した給与受け取りサービス「Advanced pay SAISON（アドバンストペイ セゾン）」は既に利用企業100社を突破。派遣業に次いで利用実績があるのが物流業だという。短期・中期で非正規社員（パート・アルバイト）などをスポットで採用する業態の企業が主な利用層で、セゾン担当者によると物流業ではドライバー不足への対応としての利用が多いという。

同サービスは、従業員が本来の支給日より前に給与を受け取れるサービス。「前借り」ではなく、既に働いた分の支払いの一部をセゾンが一時的に立て替えることで、早期の受け取りを可能とする。勤務実績データをもとに前払い可能額が計算され、その範囲内で前払い金を受け取ることができる。従業員はPCやスマートフォンから会員専用ウェブサイト

にアクセスし、振込み申請することができる。短期作業員の確保では、前払いは有効手段というより必要不可欠になりつつあるという。前記のセゾン担当者は「求人募集サイトの大手企業では“前払い”が検索ワードのトップ3に入っているそうだ。それを裏付けるように利用企業からも“前払い”や“週払い”は人材確保には必要な『キーワード』だと聞いている」と話す。

同サービスには初期費用や基本料金などは発生しない。手数料のみが導入企業の費用となる。よって前払い申請が発生しなければ、負担はゼロ。導入企業の従業員全員が使う必要はなく、あくまで使いたい人だけが希望に応じて申請でき、それに応じて費用が発生する格好だ。

口座開設など導入コスト不要で利用可能なことや、コールセンター機能やスマートフォン対応など利便性が口コミで広がり、現在は利用企業が拡大。利用企業のニーズを汲み取り、段階的にアップデートも実施している。勤務実績の入力方法の選択や勤怠システムと自動連携できる仕組みも導入しており、後者では従業員の勤怠実績データを入力する手間が省くことができるようになった。また、昨年6月には「給与受取システム、給与受取方法、及びプログラム」についてサー



ビス特許も取得している。従業員側の利便性向上も図っている。昨秋にはセブン銀行と提携してサービスを拡充。従来は平日午前11時までの申請分が当日振込みの対象で、休日の振込みはできなかったが、前払い金の受取口座をセブン銀行に指定した上で申請を行うと、24時間365日、申請日時にかかわらずいつでも受け取ることができるようになった。「同サービス提供後、セブン銀行の利用者も大きく増加したという。土日も含め、すぐ給与がほしいというニーズも多いようだ。今後も導入企業様との関係を大切にしながら、利便性を高めるとともに、サービス訴求を進めていきたい」（セゾン担当者）としている。



スマホ画面

従業員の前払いニーズに応え、人材確保の大きな力に！

パート・アルバイトを中心に従業員様のニーズが高い「給与の前払い」。アドバンストペイ セゾンは給与支払いサイクルの変更など、企業様に大きな負担なく、対応を可能にした福利厚生サービスです。

導入コスト
不要

口座開設
不要

福利厚生
UP!

株式会社クレディセゾン アドバンストペイ セゾン担当宛

資料請求 お問い合わせ		アドペイ 検索		
		www.saisoncard.co.jp/adpay/		
		adpay_info@mail.saisoncard.co.jp		

03-3988-2135 (平日9:00~17:00 土・日・祝日・年末年始休み)

Advanced pay SAISON
給与受取サービス
特許取得済 特許第6349450号

SAISON CARD INTERNATIONAL

国際空港上屋

外国人・女性活用へ施策

国際空港上屋(IACT)は、成田空港で貨物ターミナル地区の8カ所と空港外の自社施設「IACT物流センター」の計9カ所に保税上屋を構築して総合ハンドリング事業を展開。受託航空会社は4月現在で34社を数え、大規模に共同上屋事業を展開している。2018年度の貨物取扱量は、輸入が前年度比9%増の19万6115トン、輸出が6%増の22万8646トン。年度後半に業界全体の物量が減少傾向で推移する中、前年超えを維持した。

輸入貨物は主に輸入共同上屋ビルA棟など2カ所・計2万7500平方メートル、輸出貨物は第4貨物ビルB棟など4カ所・計1万9000平方メートルの保税蔵置場で取り扱う。昨年2月に第4貨物ビルの1階部分で開業した「成田空港温度管理専用上屋」(カーゴ・クライメート・コントロール・センター=CCC)は、冷蔵・冷凍庫や定温庫を中心に需要・運用面とも順

調に稼働している。

岡本榮一社長は「CCCの稼働で冷蔵・冷凍庫を置いていた輸入上屋の貨物スペースが拡大したことが全体の物量増にもつながった」と話す。成田国際空港会社が空港会社として取り組むことを決めた、国際航空運送協会(IATA)の医薬品温度管理国際輸送の品質認証プログラム「CEIVファーマ」の取得にも積極的に参画したい考えだ。

16年度以降に貨物量が急増したことに伴い、上屋施設の狭隘化が課題だ。同社では輸出入貨物のスペース融通を積極的に進めるなど、物量のピーク時の品質低下を避ける取り組みを進めてきた。「関西空港の台風被災時には成田に貨物が一気に流れ込み、一時はサービスの制限などでご迷惑をおかけしたが、比較的早期に正常化して顧客からも評価をいただいた。スタッフにも負担をかけたが、スキルを



岡本榮一社長

高められた部分もある」(岡本社長)。今後は上屋内の作業スペースと貨物動線のバランスの最適化や業務スピードの向上に加え、立体配置などで保管スペースの確保を図っていく。

荷役現場で働く作業スタッフの確保も課題だ。目下、荷役業務を委託するハンドリング会社などが外国人労働者の採用を増やしている。今後、外国人の活用範囲を広げるため、新たに貨物チェックやフォークリフト技能を養成する専任教育者を配置して教育を強化している。女性用更衣室や休憩スペースの刷新も実施。「最近では、女性を荷役現場にも配置するなど活躍の範囲を広げてもらっている。事務・荷役の両方の知識を持った、業務全体の効率を見渡せる人材の育成につなげたい」(岡本社長)。人工知能(AI)など新技術を活用した上屋業務の自動化・省人化に向けた検討も進める。



輸入の主力拠点となるIACT-A棟

JALカーゴサービス

日航貨物ビルで通過貨物

成田で輸出入上屋業務を手掛けるJALカーゴサービス(JCG)は、北部貨物地区の日航貨物ビルと第2~5貨物ビルで計約10万平方メートルの貨物上屋を運営。日本航空の輸出入貨物だけでなく、4月現在で計38社の受託外航を取り扱い、成田空港を発着する航空貨物の3割強のハンドリングを担う。このうち輸入貨物を取り扱う日航貨物ビルが5万6000平方メートルと最大だ。

日航貨物ビルは17年に旧事務棟の撤去・屋根掛けによる貨物導線の整流化、自動倉庫の導入を初めとするリニューアルを実施し、顧客利便性の向上と荷役業務の省人化を図り運営効率を高めることで近年の貨物量の急増に対応してきた。また2年前からトラックへの積み込みサービスを開始。搬出エリアの混雑が解消され、トラックの待機時間の短縮や作業品質、安全性の向上につながった。

20年度以降、成田や羽田の発着枠が増えることで、首都圏全体の航空貨物量もさらなる拡大を見込む一方、成田国際空港会社(NAA)が21年度までに格安航空会社専用の第3ターミナルの拡張を計画しており、日航は同ターミナルに隣接する第5貨物ビルから退去する。同ビルでは日航の輸出貨物と仮陸揚げ貨物を中心に取り扱っており、

輸出貨物は第4貨物ビルの一部とNAAが代替施設として用意する第3ターミナル至近の新上屋に分散移転する予定だ。

日航貨物ビルを運営するJCGの森本義規社長は、「移転先2カ所の合計面積は1万平方メートル弱で既存の第5貨物ビルと遜色はない。しかし施設分散の影響で運用ベースでは面積が足りない」とみている。従ってここで取り扱っている仮陸揚げ貨物を日航貨物ビルに移管する予定。同じ施設で輸入貨物と仮陸揚げ貨物をハンドリングすることで作業効率の向上も期待できる。年内に2基目となる自動倉庫も設置して処理能力を高める」と話す。

第5貨物ビルからの退去は貨物の荷動きが閑散期に入る来年初め頃を予定。新上屋と第4貨物ビルの使い分けは、便・地域ごとの物量や各上屋の面積など



森本義規社長

を考慮して早々に決定する考えだ。日航貨物ビルでは、上屋内の一部構造物やトラバースを除去し、床面段差をフラット化するなど使い勝手を改善し、業務効率を向上させる計画だ。

森本社長は「日航貨物ビルでは付加価値サービスの提供も強化したい。現在も既に空港内で配送先ごとの仕分け業務などを提供しているが、こうした新たなビジネスの可能性を検討していく。スピード、品質、サービスで顧客に喜んでもらえるよう、空港上屋の価値を高めていきたい」と話す。



年内に2基目となる自動倉庫の増設を予定

品質本位の輸出・輸入のトータルハンドリング会社



成田空港温度管理専用上屋

Cargo Climate Control Terminal (CCC Terminal)

2,507m²

①成田空港初、温度管理専用の上屋

- 上屋内全室の温度管理を実現 → 3温度帯の保管庫と2温度帯の薬品庫管理
■多様なニーズに対応できるスペースを完備 (定温庫: +1℃~20℃)

②品質を重視した上屋環境の徹底管理・維持

- 温度検知センサーによる常時モニター、薬品庫での温度マッピングを実施
■電動車両の導入、床面の表面硬化によるエコ・グリーンな環境を管理
■トラック積込サービスによる搬出までの一貫したサービスを実現

Table with 2 columns: 施設概要 and 温度帯/面積. Includes rows for 冷凍庫(-20℃) 435m, 冷蔵庫(+5℃) 920m, 薬品庫1(+15℃~+25℃) 97m, 薬品庫2(+2℃~+8℃) 44m, 定温庫(+1℃~+20℃) 993m.

国際空港上屋株式会社 INTERNATIONAL AIR CARGO TERMINAL CO.LTD

http://www.iactgo.co.jp

Table with 4 columns: 本社, 成田営業本部, IACT成田物流センター, 羽田営業所. Includes addresses and contact information for each office.

JAL CARGO

ひたむきに 誠実に 創造的に



安全・確実・迅速に、お客さまのご要望に応じ、高品質な貨物ハンドリングサービスを提供いたします。



〒282-0021 千葉県成田市成田国際空港内 日航貨物ビル TEL:0476-32-8056 FAX:0476-32-3279 URL:http://www.jalcargoservice.com/

〈お問い合わせはこちらまで〉 企画部企画・営業グループ TEL:0476-32-3260

株式会社 JALカーゴサービス



ANA Cargo

南部第2賃借で上屋拡張

ANA Cargoは、成田空港で輸出3カ所、輸入2カ所、国内貨物1カ所の計3万5000平方メートルで輸出入上屋業務を自社運営。このほか、国際空港上屋（I A C T）に上屋業務の一部を委託している。2018年度は後半に日本全体で航空貨物の物量が落ち込んだことから、ANA Cargoの上屋取扱量も受託外航空分を含めて前年度比4%弱減の66万トン超（輸出入計）となった。

19年度は、6月から米国向けで「航空貨物事前スクリーニング制度」（A C A S）が本施行されるほか、7月には自社大型貨物機のB777F型機の就航を控える。A C A Sの本施行に向けては輸出貨物の受託締め切り時間を1時間前倒した。さらに、20年度は首都圏空港の発着枠拡大による物量増も予想される。

これらに備え、新たに南部第2貨物ビル（約5000平方メートル）を追加賃借し、自営上屋の合計面積を約4万平方メートルに拡大した。中井尚取締役（オペレーション部門担当 成田地区・成田ウエアハウスオペレーションセンター



7月就航予定のB777F型貨物専用機

長）は「南部第2は輸出での利用を想定し、現在はシステムや機材・設備の導入、人員配置などの準備を進めている。まもなく本格的に運用を開始する」と話す。上屋面積は増えるが、貨物上屋が分散していることもあり、「お客様にとって利便性が高く、当社にとっても効率的な使い分けを検討したい」（中井取締役）。

毎年、顧客へのアンケートによって「顧客満足度指数（CS I）」を定点観測。顧客視点での業務品質の向上を目指しており、18年度は輸送品質や温度管理や特殊輸送を提供する「P R I O」サービスに対する評価が高まった。「新造B777F型機の導入によりあらゆるニーズにお応えできるよう、現在実施中のB747F型のチャーター便のハンドリングで培ったノウハウを活用して、お客様に安心して利用



中井尚取締役

してもらえる商品を準備している」（中井取締役）

一方、需要が急拡大した北米向けでは貨物便のスペース不足を指摘する声も見られた。中井取締役は「北米向け貨物便はB747F型機のチャーター便を増やすほか、冬季からB777F型機をシカゴに就航させて、日米間のパイプを太くする」と話す。ホノルル線にA380-8型機、アジア線に貨物搭載量が増えるB787-10型機など新機材の導入が続いており、通年では国際線全体で貨物スペースの供給量が前年比約10%増える予定だ。

日本貨物航空

自社機復帰で物量回復へ

日本貨物航空（N C A）は南部第3～6貨物ビルの4棟を賃借して輸出入上屋を運営。国際空港上屋（I A C T）への一部輸出業務の委託分を含めると、成田の上屋面積は計2万平方メートルを超える。昨年6月には第4貨物ビル内の冷蔵庫の面積を従来比2倍の600平方メートルに拡大するなど、輸入生鮮食品や医薬品などの保管需要への対応も強めている。

同社は昨年、自社運航機を全便停止するなど、機材稼働の低下に伴い貨物取扱量が大幅に減少。受託航空会社も含めた輸出入貨物の取扱量は前年度比37%減の24万トンだった。とりわけ、アジア-米国間などの三國間貨物が自社機材の運航停止や需要低下に伴い大幅に減少した。

同社の込茶誠・運送部担当部長（南部貨物地区）は、「3月は中国向けで半導体を多く取り扱うなどし、日本発着の輸出入は好調だった前年比でも9割近くに近づいている」と話す。今なお仮陸貨物の動きは低調だが、受託航空会社の増便が寄与し

た。今後は自社運航する8機が稼働することで、上屋の物量もさらに拡大しそうだ。

成田で自社運営する4棟の上屋のうち、第3、4貨物ビルを輸入、第5、6貨物ビルを輸出入上屋として運営しているが、需要に応じて輸出入のスペースを柔軟に使い分けている。米シカゴ・ロサンゼルス貨物上屋では今年度中に成田をモデルにした次期上屋システムを導入予定。成田の現行システムにない機能を付加した場合、今後成田への導入も考えている。

荷役作業の効率化に向けては、RFIDタグを活用してULD機材の管理を自動化するなど、新技術の導入研究を進めている。既に昨年に着手済みだったが、自社機の運航停止などで一旦頓挫していた。「技術的には可能であると考えられるが、費用対効果や耐久性に着目している。今年度、研究を再度仕切り



込茶誠担当部長

直して導入を目指したい」（込茶担当部長）。

成田では19年冬期スケジュールからA滑走路の夜間使用制限が緩和され、運用時間が1時間伸びて深夜0時までとなる。込茶担当部長は、「当日通関貨物の荷役時間に余裕が生まれる遅い時間帯に便を張ることで優位性が高まる」と述べ、同時間帯に運航ダイヤが組まれた際には勤務シフトの調整などで対応していく考えだ。



自社機が運航に復帰した

平野ロジスティクス

幅広貨物対応を強化

平野ロジスティクスは、従来の大型トラックと比べて96インチ仕様のULDを1台多く搭載できるセミトレーラー車「+1」、同2台多く搭載できるフルトレーラー車「+2」、大型トラックよりLD3コンテナ換算で7台多く搭載できるセミトレーラー車「+7」、同「+7」に改良を加えて同8台多く搭載できる「+8」といった新型トレーラーを順次、導入してきた。

「+1」に比べて積載量・容量を拡大した「+1α」の導入を進めている。荷台には欧州で使用されているターボリンシートによるカーテン方式を導入。車両側面からの貨物搭載も可能だ。背高貨物、幅の広い貨物にも対応可能な改良を施している。

精密機器をはじめ、横幅のある貨物輸送のニーズが多くなっている。3メートルを超えるような幅広貨物の輸送にも対応。関東支店に幅広貨物に特化した特殊輸送チームも設置した。同社のオリジナル・トレーラーに加えてオートコンベア付き平ボディ車も活用する。

成田空港では制限区域内の運行許可取得も視野に入れている。航空機から取り降ろされた大型貨物をシップサイドで車両に搭載して搬出することを可能とするなど、万全の態勢で対応するための準備を進めている。

ドライバーの労働環境の向上も鑑み、中継輸送にも積極的に取り組んでいる。首都圏-関西

間の輸送では、新東名高速道路の浜松サービスエリアに隣接した「コネクティア浜松」を活用する。トレーラーの特色を最大限に生かした物流効率化も重視。関西空港-中部空港-成田空港の輸送の中で、関西空港で中部向け貨物を搭載した車両が、深夜に中部空港に到着。トレーラー（荷台）部分を上屋スペースで切り離す。トラクター（ヘッド）部分は、中部空港の上屋スペースで、成田空港向け貨物が搭載されているトレーラー（荷台）部分を牽引して成田空港に向けて出発する。中部空港で取り降ろされたトレーラー（荷台）部分の貨物は早朝にブレイクダウン、顧客への搬入が行われる。中部空港を出発した車両は、これとほぼ同じタイミングで成田空港に到着する。

ドライバーの労働規定を順守、労働環境に最大限に配慮しながら適時・適切な運行管理を組むことで、車両の稼働率向上、荷待ち時間短縮・解消につなげる取り組みだ。

2020年の羽田空港の発着容量拡大、国際線発着枠増加を受けて、成田空港-羽田空港間のOLT増加も想定している。益子研一取締役営業本部長は「両空港間の効率的な輸送、両空港の一体的な運用に貨物の観点から貢献できるように体制を整える」と話す。

成田空港外に位置する関東支店（成田市三里塚）では、現行の倉庫に加えて新たな倉庫を整備する構想もある。保税蔵置許可の取得も構想に含まれており、例えば、車上通関といったサービスも検討する。突発需要など貨物量が急激に拡大した緊急時などに、フォワーダーをはじめとした航空物流関係事業者へのバックアップ体制を確保することで、航空貨物業界に貢献する方針だ。



万全の態勢で各種サービスを提供している（写真は成田空港）

世界品質

**グラハン実績50年のパイオニア
グラテック グループ**

インテックス

ランプ事業部 TEL 0476-34-6695
貨物事業部 TEL 0476-32-7181

航空貨物物流をフルサポート

現場を熟知したプロフェッショナルが集結、高い技術力と習熟したノウハウで“匠のワザ”を提供します。輸出貨物のハンドリングはフルサポートにおまかせください。

事業内容：航空貨物の取り扱い業務

フルサポート株式会社

本社：
〒283-0068 千葉県東金市東岩崎3番地9
小野第一ビル4階501号室
TEL 0475-53-6005 FAX 0475-53-6015

成田事業所：
〒289-1601 千葉県山武郡芝山町香山新田42-10
芝山千代田駅前ビル2号室
TEL 0479-74-7921 FAX 0479-74-7922



インテックス

貨物事業統合、ランプと「2本柱」強化

グラテック・グループのインテックス(本社=千葉県富里市)は貨物事業(空港内上屋における貨物ハンドリング業務)およびランプ事業を二本柱と位置付けている。同社は2010年に設立。国際空港上屋(IACT)から受託するランプ事業で営業を開始した。11年6月に輸入貨物上屋業務を開始し、13年1月から輸出貨物事業を本格化。今年4月1日時点では、貨物77人、ランプ145人で、ランプでは今期(18年10月~19年9月)目標の136人体制を超えた。

昨年10月、グループ会社、グラテックの貨物事業をインテックスに統合したことで陣容が大きく拡大した。「(成田における)貨物のノウハウを1社に集約した(渡邊克也専務取締役企画・総務・人事・貨物事業部担当)という。グラテックには、旅客手荷物ハンドリングや羽田事業を残した。「バランスのとれた収支体質となることが目標。ランプ、貨物事業の二本柱を強化し、より広範にビジネス機会を取り込んでいきたい」とする。

貨物事業では第4貨物上屋(ボーラーエアカーゴ<PAC>、エアロロジック<BOX>、ANA Cargoなどの貨物ハンドリング事業を受託)を空港内の拠点とし、従業員の勢力を集約。そこから必要に応じて第1貨物ビル(9社受託)など、ほかの上屋に配置している。従業員の意欲に応じ、早期から各種機器操作の習熟機会を拡大。貨物では1年

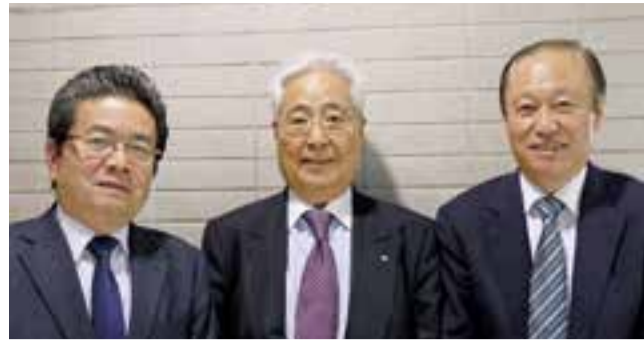
目にフォークリフト車の研修、ランプでは2年目に航空機牽引車の操作訓練を可能とするなど、中堅企業のネットワークを生かして人材育成に取り組んでいる。

飯塚誠貨物事業部長兼業務部長は「作業品質に自信がある。貨物の破損、計量や向け地間違いなど、貨物ハンドリング上の基本作業に関わるミス、イレギュラーは起こしていない」と胸を張る。「重要な作業は貨物のプロで固め、その下で新人育成を行う格好をとっている」と説明。国際航空貨物取扱士(IAATAディプロマ)では、より高度な「危険物(DG)カテゴリー6」のホルダーを4人抱える。

「目指しているのは、“輸出のプロ集団”となることだ」とする。「受託から搬出まで、従業員の担当をローテーションさせることで全方位的に教育するという体系をしっかりと構築してきた」と説明する。

一方、ランプ事業では、貨物便、旅客便合計11社を受託。貨物便ではPAC、BOXおよびキャセイパシフィック航空のハンドリングを手掛ける。栗川敏巳取締役コンプライアンス担当は「来年に向けて成田の国際線拡大に伴う業務増が見込まれる中、それを受託可能にしていくための体制づくりが一つの大きな戦略だ」とする。

同事業部では現状、週約230便を140人体制で対応している。「今は人員や機材の有効活用で効率化しながら対応している」とい



(左から) 飯塚誠貨物事業部長、渡邊克也専務取締役、栗川敏巳取締役

う。受託航空会社ごとに人員を配置するのではなく、一人で複数の航空会社に対応できる人材を育成することで、人的リソースを流動化し、効率化しているのが特長だ。「来年に向けた増便

が見込まれる中、今後さらなる陣容拡大が必要となるだろう」と役員、部長総出の全国学校回りを強化し、人員増の時機をはかっている。

エアポートカーゴサービス

関連業務の一貫受託体制へ

エアポートカーゴサービス(ACS)成田事業部の陣容は4月時点で合計420人。昨年度からは管理職を3人増員し、即応力を整えた。成田ではフォワード向け業務が大半を占める。構成比は、貨物ハンドリングが6割強。その他内容点検、動植物検査立ち合い、カスタマーサービス、貿易実務の事務など業務内容領域は多岐にわたる。野呂仁志執行役員成田事業部長は「今年度は事務業務比率をさらに拡大したい。10人ほどの増員を目指す」と語る。

昨年度、空港内航空会社上屋からの貨物引き取り関連業務など、受託業務の幅が広がった。「成田では、一つ一つのニーズに確実に応えることを重視して取り組み、それぞれがプラスに転じていった。今後は首都圏空港の容量拡大で、事務関連を中心

に新しいサービス需要が出てくるだろう。その際に対応できる体制づくりに努めていきたい」という考えだ。

事務業務のニーズ拡大を想定している。「顧客フォワード層は今後、自社勢力を営業に集中させようという傾向が強くなっていくだろう。そうなれば、事

務作業を外注する動きになる。当社にとり、これはチャンスだ」とする。「航空貨物関連業務を一貫して受託できるという体制をより一層強めていく。荷役の現場業務、付随する事務業務と、幅広い知識をもった“文武両道”な人材をより多く育てていく」と語る。同社の従業員は基本的に正社員雇用で確保している。「品質こそが強みだ」と自信を示す。

成田空港における国際貨物量は昨年後半から徐々に減少に向かい、今春に向けて低調な推移が続いている。「昨年度は陣容拡大と新領域への事業拡大を目指したが、人材確保に苦戦し、実現できなかった部分がある。今期、貨物ハンドリングで事業を維持しつつ、さらに事務関連分野への焦点を強める」とする。

ACS全体を振り返ると、2018年度は羽田の拡大、関西空港の台風被害に伴う臨時対応が求められる年となった。関西台風被害の影響で、首都圏では成田、羽田と需要が急増した中で、各拠点空港が都度相互に人的リソースを補完しあって対応。空



野呂仁志執行役員

港事業部として陣容が社内最大規模の成田事業部としての存在感が発揮された年でもあった。「管理職を増やし、現場に判断権限をより多く与えたことで、横串を刺した連携がうまくとれ、機動力が発揮された」と戦略の効果を振り返る。

「成田空港は日本最大で、骨幹をなす空港だ。当社としても成田での貨物事業は土台であり、何をやるにも先に立つ」と重要性を強調。「最も堅固な事業である必要がある。安定した基盤づくりを継続していく」と、成田事業部としての方針を示す。「今後もさまざまな、幅広く柔軟な対応ができる組織力をつけていく。そのための人材育成に取り組む」という。

鴻池運輸

機能拡張に向け基盤づくりを

鴻池運輸の田浦能一常務執行役員空港本部本部長は「成田での事業領域を拡大したのは2年前。まずは事業基盤を落ち着かせることが第一。成田空港のB滑走路延伸、そして第3滑走路の増設といった機能拡張に向けた基盤づくりの時だ」とする。同社は2017年5月に「NKSホールディング(HD)」を買収し、成田空港においては、既存業務の能力拡大に加え、同社初となる機内食搭載業務や空港内旅客案内サービスに参入。NKSHDの中核会社、日本空港サービス(JASCO)を軸に事業展開している。非航空会社系グループ会社では成田で最大規模だ。

KONOIKEグループにおける成田空港の陣容は約1600人で、空港事業で基盤としてきた関西空港の1700人に拮抗する。成田の容量拡大に向けては相応の人員増強も必要となるが「後背地に東京都心がある羽田と比較して、空港事業の人員を確保するのは困難だ」という。同社では、外国人技能実習制度を過去10年

来、積極的に活用してきた。成田事業を手掛ける企業では、コウノイケ・エアポートサービスで30人を採用。就労期間に制約はあるが、貴重な戦力だ。社内にメンターを配置し、生活面も含めて実習生を支援している。

今年4月には同制度が拡充され、第2号および第3号技能実習の対象として、新たに空港グランドハンドリング職種が追加された。昨年12月に同社は、航空貨物取り扱い作業、客室清掃作業で試験実施者の認定を受けた。「(人材教育には)客室清掃で3年、上屋で5年——本当の意味ではこれくらいかかる。将来の海外展開をにらみながら、実習生たちへの技能定着、個々のスキルアップを目指していく」とする。

2030年に向けたビジョンとし、空港事業で売上高500億円の達成を目標に掲げる。18年3月期は204億円。21年には262億円に拡大する。30年には「国内事業で300億円、海外事業で200億円」を目指す。海外は新規展開。「国



田浦能一常務執行役員

内ではグループ傘下企業それぞれがこれまで蓄積してきた強みを発揮するような展開を目指し、管理者の研修、育成を強化しているところだ」と説明する。

長期的には、空港業務における技術導入、働き方改革も具体化を検討する。「旅客手荷物作業など、重いものをハンドリングする際の負荷を低減することで女性や高齢者でも働けるようになる。そのような設備導入は当社としてできることであるし、ほかにも何ができるか検討している」と説明。新技術導入への関心は既に実施段階にあり、昨年、国土交通省が公募した空港制限区域内の自動走行に係る実証実験にも参加した。成田空港で、乗客・乗員の輸送を想定した自動走行車両の実証実験を行う取り組みだった。

私たちの約束

期待を 超えなければ、仕事ではない

鴻池運輸株式会社 Konoike Transport Co., Ltd. 代表取締役兼社長執行役員 **鴻池 忠彦**

大阪本社 >> 〒541-0044 大阪市中央区伏見町 4-3-9 TEL 06-6227-4600 (代表)

東京本社 >> 〒104-0061 東京都中央区銀座 6-10-1 TEL 03-3575-5751 (代表)

グループ国内拠点数: 193 / 海外拠点数: 33 <https://www.konoike.net/>

日本空港サービス株式会社
〒282-0004 千葉県成田市古込字込前 154-4 TEL 0476-32-5881

空港ターミナルサービス株式会社
〒286-0035 千葉県成田市園護台 1-4-3 TEL 0476-37-4017

株式会社エヌイービー
〒286-0118 千葉県成田市本三里塚 1001-1282 TEL 0476-33-4911

株式会社ジェイフレンドリー
〒286-0118 千葉県成田市本三里塚 1001-649 TEL 0476-40-4322

コウノイケ・エアポートサービス株式会社(成田事業部)
〒286-0025 千葉県成田市東町 157-12 TEL 0476-85-8371

ACS —それは航空貨物スペシャリストの代名詞。

物流業務のアウトソーシングはお任せください!

株式会社エアポートカーゴサービス
本社・企画事業部
〒103-0023 東京都中央区日本橋本町3-7-2
TEL 03-5847-2501 FAX 03-5847-2506

■東京事業部	TEL 03-5847-2505	FAX 03-5847-2507	■関西事業部	TEL 072-456-5440	FAX 072-456-5875
□羽田営業部	TEL 03-5757-7350	FAX 03-5757-7351	■阪神・中部事業部	TEL 06-6614-7181	FAX 06-6614-7180
■成田事業部	TEL 0476-32-7271	FAX 0476-32-6408	□中部営業部	TEL 0569-38-8080	FAX 0569-38-8081

▶ロジスティクス編

効率性向上へAI、IT活用

人手不足対応に各社導入急ぐ

国内最大の航空貨物集積地である成田。航空貨物事業を手掛ける物流企業にとっては、同地区の業務効率をいかに向上させるかは競争力そのものにつながる。だが、需要の波動が大きく、しかも荷姿が一定ではない航空貨物の特性上、なかなか業務の自動化やシステム化が進んで来なかった側面もある。近年は慢性的な人手不足という面からも効率向上に取り組む必要性が強まってきたほか、人工知能（AI）や簡易的に利用できるITソフトウェア、ロボティクスなどの技術進歩で、さまざまな事例が見られるようになってきた。

OCR、可視化システムで導入進む

成田の物流施設において、先端技術を使った先行事例、または検討している企業が多いのが「画像・文字認識技術によるデータ処理」と「貨物ステータスの可視化」だ。合わせて導入・取り組んでいるという会社も多い。

前者は光学式文字読取装置（OCR）を利用し、ケースワークや手書きの書類などから瞬時にデータを読み取るというもの。手書きで情報を写し取る手間が無くなるほか、それらをシステムに取り込むことでデータの共有が容易となる。従来、これらの情報は手書きだったり、会社によってフォーマットが違ったりと、画像認識技術での読み取りが困難だった。だが、ここにAI技術が一般化してきたことで、導入のハードルが下が

ってきたようだ。AIによる機械学習やディープラーニングを組み合わせることで、読み取りの精度向上や識別できるフォーマットが拡大している。

貨物ステータスの可視化は、OCRなどでデータの読み取りが容易となってきたことで、取り組む企業が増えている。データ化された情報をベースとし、バーコード、RFIDなどセンサータグなどを貨物と紐づけ、システムによるステータス管理を行う企業が増えた。出荷など指示の出た貨物の照合、優先度の変更・確認などが可能となる。システムを顧客やベンダーと共有することで、顧客サービス向上、ドライバーの待機時間削減などにつなげるというところまで検討する会社もある。

一方で「なかなかロボットの導入は難しい」との声も。荷姿が貨物によって異なる一般航空貨物では、梱包や積み付けなど

の荷役作業の自動化が難しい。一部の在庫・配送センターなどで導入されている自動搬送ロボットも、航空貨物には適用し難いという側面もある。そうした理由から、多くの会社がまずデータ/情報管理のシステム化により効率向上に取り組んでいるようだ。

人材確保へ外国人労働者の活用

こうした取り組みが見られるようになった背景は、やはり人手不足の深刻化だ。以前から通勤手段が少ない成田地区、特に空港外のフォワーダー/物流企業の現場では、人材確保に腐心するところが多かった。ある大手航空フォワーダーは「人手確保の問題が、主要拠点で一番深刻なのが成田だ」と話す。

2017年10月の輸出入貨物の申告官署自由化で、フォワーダーは通関拠点を集約しているところ

が多い。首都圏在住者の通勤負担が少ない東京近郊に、航空・海上、または成田と羽田の空港の貨物を管轄する拠点を設けている。

通関関連部署では遠隔での申告も可能となり、通勤面での対応ができるようになったが、成田での荷役など現場業務ではそうはいかない。成田空港外に自社施設を構えるフォワーダーの現場担当者は「昨年は常に不足感を抱えていた」と話す。今年に入り、需要が落ち込んでいるため、全般的に不足感は解消されているが「短期的に募集を掛けても応募が少ない」といった状況は続いている。

多くのフォワーダーが、自社のCFSや倉庫の荷役業務を協力会社や決まった派遣業者に頼っているが、そうした業者を増やして対応しているという会社は多くない。保税/通関業務や保安・セキュリティ要件の高い航空輸出入を手掛け、またAEOなど品質認定を得ている企業は、教育などの面で新規業者からの人材受け入れコストが高くなるため、頻りに業者を変更できないという事情がある。

対策として見られ始めたのは、外国人労働者の活用。特に

直近で増えてきたのが技能実習生の受け入れだ。技能移転を通じた開発途上国への国際協力を目的とする同制度では、就労期間は3年と短い、それでも実習生側のニーズは多く、安定して人材を確保できるというところから取り組むところが出てきた。

全国で30万人超るとされる外国人技能実習生だが、半数近くがベトナム人で、成田地区でもベトナム人の受け入れが目立つ。受け入れ企業は、毎年・半年など定期的に受け入れを行うことで、先輩実習生が教育指導や公私にわたるサポートができるような体制を築いている。

西濃運輸の新施設間もなく竣工

フォワーダーがその他に注力しているのが事業継続計画（BCP）だ。昨年は関西国際空港が台風被災した際、輸出入貨物の多くが成田にシフトし、一時的に現場の混乱が見られた。特に昨年は半導体関連、自動車関連など需要が旺盛で、年終盤まで輸出の活況が続いていたこともあり、そもそも日常的に倉庫スペースや労働力が足りていなかった。

フォワーダー/物流企業の取り組み

近鉄エクスプレス

省力化で品質維持・向上



福田尚東京輸入通関センター成田空港通関出張所長◎と細瀧大輔東京輸出オペレーションセンター所長

近鉄エクスプレスは物流業界全体として抱える人手不足や働き方改革といった課題を強く意識し、業務の省力化、最適化の取り組みを開始している。現場作業への機械導入に加え、協力会社や部署間の連携強化からも効率化を進めていく。福田尚東京輸入通関センター成田空港通関出張所長は労働力の確保は容易ではないとする一方で「当社のサービス品質を維持できる優秀な人材を確保していくという考えは変わっていない。不足する労働力を補うためにも省力化、自動化を進める必要がある」と述べた。

成田地区では、昨年は輸出で半導体装置関連や携帯部品、自動車関連部材の取り扱いが増えた。輸入もインタクトサービスを伸ばし、昨年は前年比で5～10%取り扱いを増やした。細瀧大輔東京輸出オペレーションセンター所長は今年の需要見通

それを教訓に、荷捌きや保管の協力会社を増やしているところも多い。前記の短期的な人手不足への対応とは別で、日ごろからパートナーとの関係を築いておくことで、突発的に需要が急増した際に備える目的だ。だが、他方で、成田での倉庫スペースは不足しているとの声も。国内貨物の保管需要は堅調で、「セキュリティや作業品質の要件を満たす物件は多くない」という。

一方、成田空港外の施設環境では、西濃運輸が敷地面積約8万平方メートルの施設を建設中。管理棟、トラックターミナル、倉庫棟の3施設で構成され、総床面積は約4万平方メートル。6月の竣工予定だ。ロジスティクス需要の取り込みとともに、輸送ネットワークの強化、成田地区でのカスタマーサービス強化を図っていく。また、同施設については、セノーホールディングスと資本・業務提携する阪急阪神エクスプレスが一部を利用する予定。阪急阪神は、テナントとして倉庫棟を賃借し、1階を輸出入貨物のクロック倉庫、2階の一部をロジスティクスセンターとして運用することを想定している。

の協力会社と連携し、現場の業務の最適化に向けた取り組みを進めている。福田出張所長は「人材をどの程度増員できるかは未知数。今後を見据えて省力化、自動化を検討している」と話した。

同社では現在、業務の自動化に向けてさまざまな技術活用を検討している。例えば、輸出業務では、現場での貨物の検量や貨物の確認といった作業でのシステムや人工知能（AI）による省人化などに取り組んでいく考えだ。

そのほか、協力会社などとの連携強化でスムーズなオペレーションの構築を進めている。細瀧所長は「一部の上屋では人やキャパシティ不足により搬入時に待機時間が発生するなどの非効率が発生することもある」と指摘し、荷役と上屋間で連絡体制を構築し、双方が無理なく搬入や受け入れができる体制を築いていくとした。さらに「ターミナルでの貨物の滞留時間を短くするためにITの活用も重点的に検討していく」（細瀧所長）。

同社は昨年10月に、東日本地区の輸入通関部門を千葉・原木から都内の木場へ移転した。同部門は4年前に成田から原木へ移転していたが、新たな拠点には営業部門も移転。両部門での連絡体制が取りやすい環境を作り、顧客へのサービス向上に生かしているという。

世界へ 突き抜けよう。

香港、アメリカに現地法人を設立した1969年から現在に至るまで、世界45カ国、326都市、858拠点のグローバル・ネットワークを構築してきました。

そして2015年、APLロジスティクスがグループの一員に。世界に伍して戦うグローバル企業へと進化を遂げます。世界の物流になくてはならない存在へ——。

グローバル社会の発展に貢献し、未来を共創するグローバル・ロジスティクス・パートナー、それが、近鉄エクスプレスです。



KWE 株式会社 近鉄エクスプレス

〒108-6024
東京都港区港南2-15-1 品川インターシティA棟24階
電話番号:03-6863-6440 FAX:03-5462-8501
<https://www.kwe.co.jp>

商船三井ロジスティクス

グループ連携で標準化推進

商船三井ロジスティクス (MLG) は成田地区において、グループ会社との連携により、中長期的な視点での品質維持・向上に取り組んでいる。業界全体で課題となっている人手不足への対応を強く意識し、業務・作業の標準化、情報やノウハウの共有、ペーパーレス化など業務プロセス全体での改善に取り組む。

同社は成田地区で、通関・倉庫業務を担うエムオーエアロジスティクス (MAL)、貨物集配送を担うハーモニートランスポート (HMT) とグループ3社で輸出入業務を展開している。成田空港外では「プロロジスパーク成田 I」 B棟の1階部分で「成田ロジスティクスセンター」を構え、MLGが輸出混載、MALが輸出入通関と倉庫オペレーションなどを担当する。

少子高齢化や業界としての人手不足の問題から、航空貨物業界では若い人材の確保が難しく

なっている。同社グループも人材確保・教育が重要課題になっているという。MALとHMTの代表取締役社長を務める室越城太氏は「今後5~10年先を見据え、顧客から信頼されるサービスや品質を提供し続けるためには、業務標準化や情報・ノウハウの共有が急務だ」と話す。

MLGはMALと合わせて通関、倉庫、保税運送のAEO認定3種を全て取得している。荷役オペレーションだけでなく、コンプライアンスやセキュリティ面での高い品質を維持していくためにも、従来、ベテランスタッフの知識や経験に頼っていた業務を標準化することが重要だ。その上で基幹システムの改善により自動化・簡素化につなげていく。「現在の取り組みはシステム導入や自動化の前段階だ。新たに入ってくる人材が、過去の実例を引用したり、マニュアルですぐに作業できる

ように変えていかなければいけない」(室越社長)。

業務プロセスにおける省力化にも取り組む。MLGでは航空貨物運送状 (AWB) の電子化 (eAWB) が今年のテーマだ。輸出混載部と成田、関西空港、中部空港の現場部隊で定期的に会議を実施し、本格的なeAWBへの切り替えに向けて取り組みを進めている。現在、トライアルを行っている航空会社から徐々に移行していく。

MLGの金山英樹輸出混載部長は「デジタル化を推進して人手不足の解消につなげたい。まずはeAWBを進めて電子化、ペーパーレス化を進める」と話す。紙の書類を削減し、EDIを促進することで、コスト削減や業務全体のスピードアップを目指す。「書類ハンドリングを簡素化し、より重要な業務に戦力を充てていく」との意向だ。

業務の標準化というところでは、通関拠点の一体運用も進めている。17年10月の申告管轄自由化のメリットを生かし、成田・羽田の両拠点で業務負担を標準化している。羽田から成田を通過する貨物の申告を行うなど、集中する案件の分散を行っているほか、人材交流を活発化して複雑な案件でサポートできる体制づくりを進めている。

「成田ロジスティクスセンター」は保税蔵置場含む倉庫が約3000平方メートル。0度~20度の冷蔵庫2基、0度~マイナス20度の冷凍庫1基を備え、温度管理が必要な貨物の取り扱いも

可能だ。同施設では輸出入業務に加え、3~4年前から越境eコマース (EC) 貨物も取り扱っている。通関・保管・配送業

務を手掛けており、月平均3万件ほどの個人宅を含むエンドユーザーへの配送手配も行っているという。同業務でもAEO認

定通関業者としてコンプライアンスを順守した高品質なサービスを提供している。

NAX JAPAN

輸出、引き続きプラス推移

NAX JAPANは成田発の輸出貨物取扱量を伸ばしている。輸入は現地側の天候不順などにより前年割れで推移するも、輸出は業界全体が低調となる中、今年に入ってもプラス基調で推移している。水産物の取り扱いが増加しているほか、中国向けの衛生用品の取り扱いが好調だ。

同社は成田営業所を成田空港内の第一貨物代理店ビルに置き、1階の約500平方メートルを賃借して保税蔵置場 (マイナス30度~30度の冷凍・冷蔵・恒温庫、爆発物検査装置も設置) とし、2~3階を事務所としている。

水産物の輸出増加については、豊洲市場での取り組みが寄与している。同社は昨年10月の東京都中央卸売市場の豊洲移転に際し、同市場内に事務所を開設。同事務所で荷受けし、成田、羽田などの拠点に転送している。早朝対応など顧客ニーズを汲み取ったサービスが評価を受け、取り扱いの増加につながっているという。

輸出については中国向けの衛生用品の取り扱いも実績の伸びを後押ししている。同業務開始に当たっては中国人スタッフを採用し、カスタマーサービスの強化も図った。

成田営業所では現在、スタッ

フの教育を重点的に取り組んでいる。同営業所は数年前まで30人ほどの陣容だったが、若手スタッフの業務習熟を目的に陣容を拡大。春からの新入社員3人も入れて現在40数人の体制となっている。同社としても一大拠点である、成田の現場を経験することで、総合的な仕事力の育成につなげたいとの方針。同社の佐藤啓仁取締役執行役員成田営業所長は「現場で育った人材が、営業など外に出て活躍していく流れを作っていきたい。現場で人手が足りていないと、外に出ていくこともできないため余裕を持った陣容とした」と話す。

同社では現在、全社的にも教育に注力しており、貿易や通関などの分野で外部講師を招いたセミナーの実施も定期的に行っている。基本的に本社事務所でやっているが、成田拠点でも同時中継で参加できる体制を整えている。また、貿易実務検定の奨励なども行っている。

前記の取り組みの先には、成田市公設地方卸売市場 (新生成田市場) での展開を見据えている。同社は現在計画中の新生成田市場で開発される高機能物流棟への入居が決まっており、中核機能の一つである「ワンストップ輸出エリア」の区画の約半分と「加工エリア」を活用する予定だ。同社は「加工エリア」にも入居する。入居企業数は輸出加工エリア6社、加工エリア3社、ワンストップ輸出エリア1社。成田市はワンストップ輸出エリアの残りの1区画の公募を実施している。成田空港B滑走路の東側にある千葉県花植木センター跡地 (成田市天神峰) に整備するこの市場は、国産農水産物の新たな輸出拠点として、その機能が注目されている。

同市場への出店について佐藤取締役は「今の時点では事業展開にまだ見えないところはあるが、うまく活用していきたい。そのためにも習熟した人材の育成を進めていく」と話す。また、合わせて通関機能の向上も図っており、現在、AEOの認定取得の準備を進めているという。



佐藤啓仁取締役執行役員 (中央) と成田営業所のスタッフ



左から、MALの山口貴史常務取締役、MAL/HMTの室越城太代表取締役社長、MLGの金山英樹輸出混載部長、MALの木下淳取締役

MOL Logistics' Reliable, Trustworthy Networks Link the World

商船三井ロジスティクスは世界各地でさまざまな物流事業を展開、新しい価値の創造に取り組んでいます。今後も世界規模で物流ネットワークを整備・拡大し、お客様の真のロジスティクスパートナーとしてあらゆる物流ニーズにお応えしてまいります。

The Total Logistics Solution Provider

国際航空輸送・国際海上輸送・ロジスティクス・複合物流サービス・プロジェクトカーゴ輸送・据付・海外引越

MOL MOL Logistics 商船三井ロジスティクス株式会社

〒101-8330 東京都千代田区神田駿河台四丁目3番 新お茶の水ビルディング
TEL:03-6731-7500 (代表) FAX:03-6867-8900 (代表) https://www.mol-logistics-group.com/

コールドチェーンネットワーク

成田、羽田、関西を中心に世界市場をDOOR TO DOORで結び、イキのいい魚介類や新鮮な青果物などを世界中の食卓へお届けいたします。



輸出・入者間の受発注・情報管理アプリ「Cooloop」開発!

NAX NAX JAPAN 株式会社 〒104-0061 東京都中央区銀座5-13-3 いちかわビル4階
TEL:03-3541-3480 FAX:03-3541-3481

- 平和島営業所 TEL 03-6404-6977 FAX 03-5767-5103
- 成田営業所 TEL 0476-32-8760 FAX 0476-32-9693
- 羽田営業所 TEL 03-5757-7380 FAX 03-5757-7381
- 大阪営業所 TEL 06-6448-1370 FAX 06-6448-1372
- 海外
- 平和島センター 保税蔵置場 TEL 03-6404-6988 FAX 03-5767-5104
- 成田営業所 保税蔵置場 TEL 0476-32-5066 FAX 0476-32-5067
- 関西空港営業所 TEL 072-456-8423 FAX 072-456-8424
- 東銀座営業所 (本社内) TEL 03-3541-3291 FAX 03-3541-3292
- ロサンゼルス、ニューヨーク、メキシコシティ、メルボルン、香港、上海、青島、威海、バンコク

http://www.naxjapan.com/

にしてつ

梱包業務など自動化進む



松永和仁東日本輸出営業所成田貨物センター所長と高橋和也東日本物流統括課成田ロジスティクス営業所所長

西日本鉄道国際物流事業本部 (にしてつ) の成田ロジスティクスセンター (成田LC、千葉県山武郡芝山町・空港南部工業団地) では第15次中期経営計画に掲げる航空輸出貨物の取り扱い増加を見据え、業務の効率化を進めている。成田LC内の陣容は、輸出上屋業務を行う従業員が76人、混載業務担当が27人、3PLなどロジスティクス業務担当が40人だ。

輸出上屋業務を取り扱う成田貨物センターでは、業務の正確性と効率化を同時に進めること

器を庫内作業に導入し、国内の上屋業務の標準化を進めている。松永和仁東日本輸出営業所成田貨物センター所長は「適正な労働時間で、従業員が動きやすい環境を整えるためにも、特に先端技術の機器を導入して業務の効率化を図るとともに東西の上屋での作業の標準化を進めることもできる」と話した。これは、昨年発生した台風21号による関西国際空港の被災の影響で代替輸送の対応など緊急の業務が発生した際、作業工程の微妙な違いから従業員の時間外労働が想定よりも増加したことも

きっかけだ。こうした取り組みは特に労働力不足の成田地域での従業員の満足度を上げること定着率の向上にもつながるとした。

成田LC内の3階、5階、6階で、3PLロジスティクス業務を取り扱う成田ロジスティクス営業所でも、現場主導で新たな設備・機器を導入するなど業務の効率化に取り組んでいる。3月、パレットに貨物を固定するためのバンドを自動で巻く半自動梱包機を導入した。同社の大口荷主が工場実際に利用しているものを見て取り入れた。高橋和也東日本物流統括課成田ロジスティクス営業所所長は「類似貨物を大量に取り扱う案件ならば、顧客が実際に利用している機械を導入することで作業が効率化できる」と話した。

今年度は第15次中期経営計画の初年度で、国際物流事業では航空・海運事業でゲートウエー機能の強化に取り組んでいる。日本発の貨物の取り扱い拡大を目的に、今年度は米・ロサンゼルス、ドイツ・フランクフルトを重点拡大仕向け地として物量を増やしていく計画だ。酒井徹

東日本輸出営業部混載営業所所長は、航空会社からの仕入れを担当しており、「営業と連携し、物量拡大に取り組んでいく」とした。

取り扱い貨物については、自動車関連部材の拡大を狙っている。昨年は同社が強みを持つ電子部品、半導体市場の急速な冷え込みがあった。今後は電子部

品関連輸送ノウハウや知見を生かしてEV(電気自動車)やハイブリッド車関連の取り扱いを増やし、自動車関連部材に領域を広げていく。

日新

食品伸張、冷蔵庫の保税拡張

日新は成田空港に隣接する自社施設「日新航空成田ロジスティクスセンター」(山武郡芝山町、以下、成田LC)で、食品の取り扱いを伸ばしている。同社は現行の第6次中期経営計画で、食品を重点分野と定めており、航空貨物事業においても取り組みを強化している。昨年度下期には成田LCの2階にある冷蔵庫で新たに保税蔵置場の許可を取得。保税での保管・流通加工を可能にした。

同社は成田地区で成田LCを運営するほか、空港内に成田営業所を設置し2拠点で輸出入、ロジスティクス業務を手掛けている。陣容は合わせて130人程度。成田LCは4階建て・延べ床面積約1万平方メートル。1

階部分の4400平方メートル(ひさし下を含む)を輸出貨物の保税上屋として利用し、2、3階をロジスティクス業務のスペースとして利用している。

2階には温度管理設備を備えており、近年、食品の扱いが伸びている。640平方メートルの冷蔵庫、180平方メートルの定温庫があり、昨年には冷蔵庫の一部(320平方メートル)で保税蔵置場の許可を取得した。食品はチョコレートなどの菓子類を中心にさまざまな品目を扱う。また、食品関連展示会に出展する企業の案件も増えているという。3階では化学品原材料、電子機器、雑貨などの管理保管を行っている。

同社の仁村裕航空事業部営業企画開発課課長は「成田空港近郊において、保税保管できる冷蔵施設が少ないという顧客企業の声に応えた」と話す。取り扱う食品には温度変化に敏感な高級品も多

く、自社施設にて保冷状態で許可待ちすることで品質劣化防止、顧客のコスト削減にも貢献する。

同社では航空事業で、単純な輸送から「付加価値の提供」へサービス提供の方針転換を図っており、中でも食品は先行事例が見られる分野だ。成田LCでは、検査・検品、ラベル貼付やラッピングなどの流通加工、仕分け、店舗への配送も手掛けている。今回、保税倉庫を拡大したのもそうした業務が顧客からも評価を得ていることが背景にあるという。

また、成田LCでは、保税蔵置場の拡大と合わせて、海上貨物の取り扱いが可能な体制も整えた。また海上コンテナの取り扱いには少ないものの、航空、海上の双方で調達を行う顧客のニーズにも対応していく方針だ。そうした付加価値や倉庫スペースとともに輸送を提供し、今後もフォーディング物量の拡大を進めていく。

業務面では2017年10月に始まった輸出入貨物の申告官署自由化のメリットを生かし、羽田空港事務所との通関一体運用も進めている。首都圏での旗艦拠点として成田LCで羽田空港の業務も一部行うなど、全体最適化を図る。



空港近隣の日新航空成田ロジスティクスセンターでは食品の扱いが好調

日本通運

ULD処理能力、大きく増強

日本通運は成田地区で業務効率の向上に取り組んでいる。光学文字認識(OCR)技術などテクノロジーの導入に加え、徹底した業務工程の見直しによる輸出ULDビルドアップ業務の処理能力向上などで成果が表れている。特に近年は現場主導での業務改善に注力。村田幸弘国際貨物オペレーションセンター長(肩書は取材当時。現・米国日本通運西部地域担当副社長兼ロサンゼルス支店長)は「現場から発信し、営業など他の部門と一緒に全体最適を進めてきた」と話す。

同社は成田空港近郊に、首都圏における航空貨物の中核拠点として、「NARITA Air Cargo City」(成田市・野毛平工業団地内)を構える。一般棟(保管・流通加工)、第二物流センター(輸入)、第三物流センター(輸出)、生鮮棟の4棟で構成される。ここ数年は業務効率の向上に注力している。昨年終盤までの輸出貨物の好調による業務量増加への対応に加え、働き方改革の取り組みの一環として作業負担の削減・平準化を進めてきた。

柱の一つは、ULDビルドアップ能力の向上だ。処理能力の引き上げを進め、従来、月間1000枚程度だったものが3~4割向上。作業を毎日レビューして改善点を洗い出すとともに、他の部署や顧客とも連携して、

作業の段取りを改善してきたという。昨年は貨物便の減便などの影響もあり、多くても1200枚程の実績にとどまったが、能力にはまだ余裕があるという。「標準的な業務時間の中で1400枚程度が作成できる体制を構築できた」(村田センター長)。

日常的な業務全体の効率化についても現場主導で取り組んでいる。事故やミス情報を、現場から該当部署だけでなく航空貨物関連部署全体に発信して共有。イレギュラーが生じる可能性をプロアクティブに排除しているという。また、搬出入トラックの待機時間改善に向けては、社内関連部署の連携を密にするとともに、航空会社/上屋会社と定期的な会議を実施し改善活動を進めている。一部航空会社とは、同社の貨物追跡システムの情報を共有化し、大幅な待機時間短縮・引き取りの迅速化につながったケースもあるという。

先端技術を含むテクノロジーの導入にも積極的だ。直近ではOCRでの情報読み取りで効果が見られたという。従来手作業や目視で行っていたケースマークなど貨物情報の書き写し、照引き上げを進め、従来、月間1000枚程度だったものが3~4割向上。作業を毎日レビューして改善点を洗い出すとともに、他の部署や顧客とも連携して、



村田幸弘国際貨物オペレーションセンター長

戦力の枠内で許容値が上がり、作業の平準化につながる」と話す。

業務効率化に加えて、BCP対応も強化している。昨年9月に関西国際空港が台風により被災した当時を教訓に対策を講じている。具体的には、輸出入作業を行う施設を持つ協力会社の裾野を広げ、継続的に業務を委託することでパートナーシップの強化を図っているという。

また、サービス面では、2017年に稼働した温度管理施設「Narita Temperature Controlled HUB」(NTCH)のさらなる活用を進めていく。同施設は一般棟の一部を改修して整備したもの。GDP(医薬品の適正流通基準)に準拠しており、厳密な温度管理/セキュリティシステムで適正温度の維持、品質管理を行っている。村田センター長は同施設について、「NTCHは当社が医薬品やGDP対応に取り組んでいく上でのショールーム的な役割も併せ持っている。中期経営計画でも医薬品を重点産業の一つに定めるなど、会社全体で強化を図っている。医薬品メーカーのお客様からも高い評価をいただいている」と話している。

NNR GLOBAL LOGISTICS

出逢いをつくり、期待をはこぶ。に。して。つ。

世界115の都市で事業を展開。航空機・船舶・トラック等の輸送ツールを用いて、お客様に最適な国際総合物流サービスを提供いたします。

西日本鉄道株式会社 国際物流事業本部
NNR にしつ
 NNR GLOBAL LOGISTICS

〒103-0027 東京都中央区日本橋三丁目2番5号 毎日日本橋ビル
 http://www.nnr.co.jp/global_logistics/ TEL:03-4332-5060 FAX:03-4332-5061

日新航空

安全・迅速なサービスで世界をつなぐ グローバル・ロジスティクス・プロバイダー

- 23カ国、157拠点の自社海外ネットワークを有し、陸海空すべての輸送を組み合わせたワンストップサービスを提供します。
- 自社開発のウェブシステム(Information Platform)により受発注管理、書類作成、トレーシング在庫管理が可能です。

株式会社 日新
 NISSIN CORPORATION

航空事業部 TEL 03-3238-6630
 〒102-8350 東京都千代田区三番町5番地 AEO通関業者

東東京(営) 03-3798-2431 広島(営) 082-250-8828
 成田(営) 0479-78-8521 西東京(営) 03-5273-8800
 名古屋(営) 052-961-1971 大阪(支) 06-6228-4660
 関空(営) 072-456-5461 神戸(営) 078-392-5559
 京都(営) 075-371-2278 金沢(営) 076-264-0251

https://www.nissin-tw.com

NEX PHARMA TempSure

3温度帯対応の高セキュリティ冷蔵・冷凍施設

Narita Temperature Controlled HUB

GDP 準拠施設

GDPとは
 製造拠点から届け先まで、サプライチェーンの全段階を通じて医薬品の品質を確保することを目的とした基準。

温度管理輸送中のリスクを最小限に! 厳重な管理体制で製品の品質を守ります。

非常時の対応や入出庫管理のシステムを備え、GDP基準にも準拠。製品の品質管理はおまかせください。

仕分け室 冷凍庫 R中木施工 補虫器

- 厳密な温度管理システムで適正温度を維持
- 監視システムとICタグによる高度なセキュリティ管理
- 非常時にはバックアップ電源により電力を確保
- 施設内の衛生管理とBCP

We Find the Way **日本通運** NIPPON EXPRESS

お問い合わせ先
 日本通運株式会社 航空事業支店 国際貨物部 フォワーディング開発課
 TEL:03-5442-5254 E-Mail: fdd-tyo@air.nittsu.co.jp

朝日森運輸

バーコード入出庫システム導入

朝日森運輸は作業品質の向上を目指し、業務のシステム化に取り組んでいる。保税上屋/梱包業務を手掛ける成田東部物流センター(成田市多良貝、以下、成田東センター)では、2年ほど前からバーコードを利用した入出庫管理システムを導入。システムを通じた見える化やミス削減を進めている。

成田東センターは2014年の開設。敷地面積は2万4500平方メートル、床面積は1万2300平方メートル(危険物専用庫を除く)。搬入車両が倉庫内部まで進入でき、天候の影響を全く受けず取り降ろし作業が可能だ。冷凍・冷蔵庫や空調室を完備する高機能物流施設で、危険物倉庫も設置しており、荷捌きから、加工などの付加価値業務、クールチェーンから危険物の取り扱いまで、ワンストップで物流業務を提供している。

作業品質・正確性の向上を目的に導入した入出庫管理システムでは、送り状や納品書の情報を元に、バーコードを発行。同

バーコードを利用し、貨物を照合・確認できる体制とした。同社の竹蓋雅幸社長は「外装に貨物情報の無い貨物もあり、それらの確認には時間を要し、ごくわずかだがミスが発生する可能性もあった。システム導入により、確認作業時間は減少し、システム導入部分でのミスは発生していない」と効果を強調する。

段階的にシステム増強を進めており、現在は進捗管理機能の構築・向上に取り組む第2フェーズに入っている。進捗管理をシステムに取り入れ、各工程を可視化。作業現場にモニターを設置し、作業員が貨物のステータスを確認できるようにした。また、カット時間が近付いた貨物は、色が変わって警告するなど機能も取り入れている。

次のフェーズとしては、顧客企業などとのシステム同期も検討。進捗状況を顧客と共有し、見える化をさらに拡張したいとの意向。また、修正指示などへの柔軟な対応が図れる体制構築も進めたいとしている。

竹蓋社長はシステム導入について「人員削減を目的としたものではない」と話す。あくまで正確さや品質を向上させることが優先だとい

う。ただし、今後、追加で人手が必要な案件について「効率的に業務が行えるようにしていきたい」との方針だ。

人手不足への対応としては、2年ほど前からベトナム人の外国人技能実習生の受け入れを開始した。段階的に採用しており、実習生の数は30人ほどとなっている。実習生が勤務する拠点には通訳も配置し、コミュニ

ケーションが円滑に行える体制を整えるとともに、マニュアルなども用意し、品質の維持・向上を図っている。

同社はまた、今年4月12日付で、AEO制度の特定保税承認者(AEO倉庫業者)の承認を受けた。コンプライアンス、セキュリティを重視した総物流事業者として今後も高品質なサービスを提供していく。

航空集配サービス

医薬・温度管理貨物に注力

航空集配サービスは医薬品を含む温度管理貨物の取り扱い拡大を目指す。昨年10月には成田ロジスティクス支店(千葉県山武郡芝山町)の保税蔵置場に中温庫、冷蔵庫を増設。同倉庫で精密機器や溶剤など医薬品以外の温度管理が必要な貨物を取り扱い、既存の3温度帯倉庫「KCOLD」を医薬品専用倉庫とした。ロジスティクス営業本部成田ロジスティクス支店の川嶋健善副本部長・支店長は「医薬品とその他の温度管理が必要な貨物の扱いを分け、GDP(医薬品の適正流通基準)に準拠する設備とした。また、増床により温度管理が必要な貨物の保管スペースも増えた」と話した。

同社はGDPに準拠した品質管理体制の構築を進めている。2年ほど前に医薬品の取り扱いに関する各種手順書を作成。昨年はパートナーのフォワード



ロジスティクス営業本部 成田ロジスティクス支店 川嶋健善副本部長・支店長

実現を進めた。フォワードの意見も参考に、エンバイロテイナーなど各種コンテナの充電ができる設備なども設置した。

KCOLDの施設機能は、定温庫(設定温度は15~25度、約264平方メートル)、冷蔵庫(2~8度、約211平方メートル)、冷凍庫(マイナス20度、約23平方メートル)、前室(19度、約66平方メートル)。ペストコントロールとして防虫・防鼠・衛生管理を行っている。前室につながる扉と定温庫へつながる扉は同時に開かない仕組みで、定温庫に直接、外気が入り込むことがないなど高機能な仕様。庫内の温度は常に計測しており、

設定した温度帯から逸脱すると関係者にメールが送信、速やかに対応できる体制となっている。

昨年10月に増設した中温庫1室(19度、約229平方メートル)、冷蔵庫2室(5度、263平方メートル、256平方メートル)では精密機器やフィルムなどの温度管理が必要な貨物を取り扱う。半導体製造装置などの大型精密機器の搬入を想定して高さ3.5メートルの扉を設置した。

同施設は監視カメラ、警備員によるセキュリティ管理も万

全だ。輸出入保税蔵置場として登録しており、保税貨物の保管、通関も可能。同支店では主に輸出貨物を取り扱っているが、空港上屋の冷蔵倉庫が満床の際は同倉庫で輸入貨物を保税倉庫として利用できる。

成田ロジスティクス支店は倉庫面積1万3595平方メートル、保税蔵置場の許可面積1万4379平方メートル。陣容は作業、事務スタッフを合わせ約90人。10トンフォーク、ULDワークステーションを完備する。

サンリツ

定温庫拡充で、需要取り込み

サンリツは成田空港外に構える自社施設で定温庫(10~20度)の拡充を計画している。近年は温度管理需要が拡大しており、特に半導体関連が好調で昨年は実績が大きく伸びた。同品目の足元の需要は落ち着いているものの、年後半ごろから回復するとの見通しもあり、施設整備を急ぐ。また今期は、人手不足対応の一環として、ステータス管理など業務オペレーションのシステム化に取り組んでいく。

同社は成田地区で、成田第一事業所(倉庫面積:1期棟・2期棟合計約1万5500平方メートル)、成田第二事業所(1万4000平方メートル)の保税倉庫2施設を運営。第一事業所は特定顧客の貨物の輸出入業務、第二事業所は共同上屋として約30社の主に輸出業務を手掛けている。また、第二事業所の2、3

階部分では、商社やメーカーの輸出ハブ業務などロジスティクスサービスを提供している。

昨年度(2019年3月期)は業界全体で輸出が好調だったこともあり、第二事業所の輸出取り扱いは前期比16%増と大きく伸びた。特に5月は3300トンを超え、05年の同施設開設以来、過去最高の取り扱いを記録した。

温度管理需要も増えていることから、設備の増強を計画している。第二事業所では冷蔵庫(5度)を備えるほか、リーフアーコンテナで冷凍・冷蔵保管需要に対応。近年設置したシートカーテンによる定温庫(約100平方メートル)も合わせて、冷蔵施設面積は225平方メートルとなっている。この定温庫の需要が好調なことから、同様同規模の設備を設置する計画だ。同社の柴本守人・成田第二事業



朝日森運輸の成田東部物流センター



成田南部物流センターに半導体製造装置専用のフルトレーラーを導入しました!!

- セキュリティ、防塵、温度管理、災害対策など最先端の設備が充実した施設です
- オーダーメイドによる温度管理梱包もお任せください
- 貨物検査・梱包・輸送など、一貫作業承ります

朝日森運輸株式会社 〒287-0242 千葉県成田市多良貝245-113

【成田空港周辺施設案内】

成田東部物流センター TEL:0476-73-8080 FAX:0476-73-8081 (梱包・保税・運送に関するカスタマーセンター)

成田南部物流センター TEL:0479-82-0377

成田CDC TEL:0479-78-1051

成田MHC TEL:0479-77-3324



http://www.asahimori.co.jp



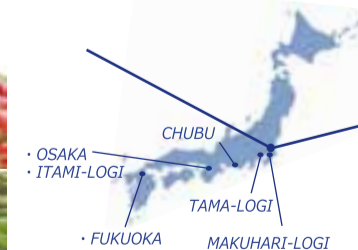
Air Pickup and Delivery Service... 信頼と安心を運ぶ。

お客様からお客様へ

商品の特性、ライフサイクルを熟知し、理想的なサプライチェーンを提供します。

NARITA

生鮮営業本部 千葉県山武郡芝山町香山新田字矢志ヶ谷50 TEL 0479 (78) 1596 FAX 0479 (78) 1597



NARITA-LOGI

ロジスティクス営業本部 千葉県山武郡芝山町岩山148-15 成田エアポートビジネス物流センター1階 TEL 0479 (78) 1031 FAX 0479 (78) 1031



航空集配サービス株式会社

本社 千葉県習志野市東習志野1-6-17 TEL 047 (477) 37111 FAX 047 (477) 3714

所長は「成田地区で定温倉庫での貨物取り扱いを希望する顧客からの声を多く聞く。半導体関連の需要回復が見込まれる秋口までには整備を完了したい」と話す。



柴本守人・成田第二事業所長と松本貴博・成田第一事業所長

業務面では、作業効率の向上に取り組んでいる。特に今期はRFIDやバーコードを活用した入庫・ステータス管理のシステム化について、検討を進める。国内貨物の保管業務を手掛ける他の事業所で、顧客とともに実施している事例を参考にしながら、航空貨物のオペレーション業務への応用について、検討・検証していくという。

前記の定温庫拡充やシステム化は、新たな企業ビジョンに沿ったもの。同社は17年度に開始した中期経営計画で新ビジョン「オペレーションからソリューションへ」を掲げた。顧客の課題を解決するソリューションサービスを提供していくことで、持続成長を目指す。柴本所長は「従来、当社の航空貨物業

務では、お客さまのニーズに対し、お客さまごとに合わせたサービスを提供していた。今後はサンリツとしてのスタンダードを作り標準化することで、より高品質なサービスの提供を目指していきたい」と話す。

前記2施設に加え、2017年には成田地区で「芝山ロジスティクスセンター」(芝山町岩山)の運営を開始。3階建て、建物面積約9200平方メートルの施設を1棟借りたもので、メーカーの在庫保管などを手掛けている。同施設でも将来的に保税倉庫の許可取得を検討しているという。「人手不足は問題ではあるが、各施設の人材を融通しながらオペレーションの最適化も進めていく」(柴本所長)という。

という。新サービスの利用で、スピードを優先する航空貨物において、当日の申告、航空会社への引き渡しが可能となり、さらにリードタイムを短縮できるという。



神田崇裕営業統括責任者成田ロジスティクスセンター長と山口耕平営業担当

2~8度の温度管理が必要な貨物の集荷も行う。電気稼働するヒーター付きの冷却ユニットを導入し、季節を問わず、温度変化に敏感な貨物の輸送を可能とする。「温度管理を徹底するため、従来、クール宅配便では不安のあった医薬品の輸送も安心して任せてもらえる」と山口耕平営業担当は胸を張る。

同社の成田ロジスティクスセンターは、室温庫(15~25度)、冷蔵庫(2~8度)、冷凍庫(マイナス20度)を備え、従来、医薬品の取り扱いも多く、定温梱包を得意とする。数年前からGDP(医薬品の適正流通基準)に準拠した施設、管理体制の整

備を進め、昨年5月に医薬品管理に関する手順書を整備した。今回、2~8度の温度管理が必要な貨物の集荷サービスの展開で、荷主の工場から出荷先までのコールドチェーンを確立する。まずは、北関東エリア(埼玉県鶴ヶ島周辺)でサービスを開始し、順次、首都圏一円に集荷ネットワークを拡大させていく予定だ。

業務の効率化については、今月から独自の基幹システムの運用を開始。案件や進捗状況を一元に管理することで、顧客の問い合わせに、より迅速に対応でき、カスタマーサービスレベルを向上できるとしている。

ど新技術導入も共同で検討している。

郵船ロジテックでは1年ほど前から郵船ロジのQPIグループ(4月の組織改編で設立)の前身となる部署と改善活動を進めてきた。ターミナル業務での処理能力・速度などを計測・分析し、業務効率化やレイアウトの最適化を図る。田山社長は「QPIグループは海外のロジスティクス拠点の改善を行ってきた経験と実績を持つ。それを生かし、安全性を確保しながら、既存施設でのスペース生み出し、適正な戦力配置を進める」と話す。

併せて先端技術の導入に向けた検証を進めていく。こちらも郵船ロジと連携し、取り組みを進める。田山社長は「航空貨物の特性上、多種多様なものを取り扱うため、ロボットを設置して大きく自動化できるかと言えそうですが、決してロボットに置き換えられるわけではないが、いかにロボットが作業できる割合を増やしていくかがポイントだ」と取り組み方針を語る。検量・検尺、ラベル貼付、ULDのビルドアップなどにAIやロボットを導入できないか、検討していくという。

品質維持向上の取り組みとしては、集荷集配車両の安定化も進めている。従来は需要に応じて都度対応でトラックを手配していたが、ここ2年ほど、月極の契約車両数を増している。

自社車両も含めて、自社で集荷集配ネットワークを構築する



田山幸男代表取締役社長

ことで、昨今の人手・ドライバー不足に対応する。輸入貨物が集中する月曜など、都度トラックが手配し難くなっており、車両を安定確保することで顧客サービスの維持・向上を図る。契約車両は位置情報が把握できる仕組みをトライアル的に導入しており、トラックの動静管理、ニーズへの柔軟な対応も可能となったという。田山社長は「月極の契約を増やすことはトラック会社のメリットも大きく、パートナーシップ強化にもつながる。昨年の関東の台風被災の際には、パートナートラック会社と月極の契約していたため、車両が安定して確保できた。突発的なエキストラが発生した際に効果期待できるだろう」としている。

サービス面では、昨年に、成田ロジスティクスセンター3階に備える中温庫(20度)のスペースを倍増して300平方メートルに拡大。郵船ロジでは医療医薬の強化を進めており、成田での案件も拡大している。中温庫増床はそれに対応したもので、輸入貨物の一時保管、輸出梱包作業スペースを広げた。リーファーコンテナの活用スペースも拡大したという。

ワコン

集荷サービス開始、保冷も対応

ワコンは成田ロジスティクスセンター(千葉県山武郡芝山町)で北関東エリアを対象に貨物の集荷サービスを展開する。ドライと2~8度の温度管理が必要な貨物に対応。3月に貨物自動車運送事業の申請を行っており、今夏にもサービスを開始す

る。同サービスで集荷当日の申告が可能となる。従来、大半の貨物は路線便か宅配便を利用して同センターへ送られてくるが、それでは早くも荷主から出荷された日の翌日以降でしか航空会社に引き渡すことができない

郵船ロジテック

業務分析推進で品質改善へ

郵船ロジスティクス(郵船ロジ)子会社でグループのターミナル業務・輸配送業務を担う郵船ロジテックは、郵船ロジのQPI(クオリティ・パフォーマンス・インブルーメント)グループと連携し、ターミナル業務の品質改善活動を進めている。作業スペースの見直しや、

業務の平準化、効率向上を図る。田山幸男代表取締役社長は「4段階に分けて進めており、現在、業務の計測・測定を行う第2フェーズが完了したところだ。見えてきた改善点に着手していく」と効率化の進行に期待を寄せている。また、郵船ロジとは、人工知能(AI)技術な

- ◆陸・海・空すべての輸送に適した高度な「梱包技術」で安全に貨物を運びます。
- ◆工場引取から現地輸送まで、国境を越えて自社一貫サポートを提供します。
- ◆冷蔵施設(-20℃~20℃)を完備し、お客様の多様なニーズに対応します。



SANRITSU 株式会社サンリツ 〒108-0075 東京都港区港南2-12-32 SOUTH PORT品川112F

成田第一事業所	成田第二事業所	横浜事業所
〒286-0825 千葉県成田市新泉24 野毛工業団地 TEL:0476-36-0681 FAX:0476-36-0683	〒286-0101 千葉県成田市十倉三37-1 TEL:0476-36-6777 FAX:0476-36-2381	〒230-0054 神奈川県横浜市鶴見区大黒ふ頭22 Y-CC/ツケージグセンター2F TEL:045-510-2135 FAX:045-510-1467

<http://www.srt.co.jp/>



株式会社 辰巳商會

TATSUMI SHOKAI CO.,LTD.

〒552-0021
大阪市港区築港4-1-1
TEL.06-6576-1840
FAX.06-6576-1848
<https://www.tatsumi-cs.co.jp/>

代表取締役社長 溝江輝美

公益財団法人 日本関税協会

JAPAN TARIFF ASSOCIATION

〒101-0062
東京都千代田区神田駿河台3-4-2
日専連朝日生命ビル6階
TEL.03-6826-1430
FAX.03-6826-1432
<http://www.kanzei.or.jp/>

理事長 高橋厚男

2019年夏新サービス開始!! WACON EXPRESS 航空小口貨物集配サービスを始めます

- サービス内容** ▶ 荷主様の工場、フォワーダー様の倉庫まで、成田空港行き貨物を引取ります。
- 集荷エリア** ▶ 北関東地域(埼玉県入間市、坂戸市周辺)
- 対象貨物** ▶ 常温品、冷蔵品(2-8℃)小口貨物歓迎!!
- 集配料金** ▶ カートン1,500円〜 / パレット5,000円〜



より早く輸出可能
朝に集荷することで、要梱包貨物でも当日中の航空機搭載が可能になります。

ワンオペレーション
貨物の引取りから梱包、保税までの全ての国内オペレーションを提供致します。

一貫した2-8℃
ワコンの定温梱包と組み合わせることで国内輸送と国際輸送の一貫した定温輸送が実現します。

成田ロジスティクスセンター
〒289-1622 千葉県山武郡芝山町宝馬210 TEL:0479-74-8059 FAX:0479-74-8069
(お問い合わせ先) 担当: 山口 yamaguchi@wa-con.co.jp



成田国際空港航空会社運営協議会 貨物ターミナル運営者評議会 (成田AOC-CTOC)

〒282-0021
成田市成田国際空港内
日航貨物ビル内

議長 中井 尚

一般社団法人 日本通関業連合会

〒105-0001
東京都港区虎ノ門2丁目3番20号
虎ノ門YHKビル8階
TEL.03-3508-2535
FAX.03-3508-7796
<http://www.tsukangyo.or.jp/>

会長 鈴木 宏

▶ OLT・物流会社編

愛知陸運

ローラー車含め車両増強

愛知陸運エアカーゴ支店成田営業所の現在の車両運用体制(協力会社を含む)は60~70台の水準。敷地内には倉庫を構えており、越境eコマース(E C)事業者がハンドリング・一時保管スペースとして活用してい

る。首都圏には羽田空港に羽田空港出張所がある。成田営業所では順次、車両導入を進めており、駐車スペースの拡大も検討している。

航空会社やインテグレーターとの空港間保税転送(OLT)サ

ービスの受託会社は10社前後。フォワーダーの成田空港と周辺拠点あるいは首都圏内の拠点を結ぶ持ち送りも10社前後から受託している。成田-羽田のOLTも増加傾向にあるという。

成田営業所の倉庫は自社では使用していないが、今後、貨物の一次留め置き機能を担う新たな倉庫の確保、輸送に倉庫を絡めた事業展開も検討する。成田

空港の北部貨物地区と南部貨物地区を結ぶ輸送需要もあり、多様なニーズに柔軟に対応している。

安全とコンプライアンスを最も重要な柱としている。それが品質につながると

の認識のもと、万全の体制を敷く。成田営業所の大山昇彦所長代理は「運転から運行・配車管理、給油に至るまで、あらゆる



大山昇彦所長代理



車両も順次増強、多様な需要に対応する

分野で安全を追求している」と強調する。

中長期的には、2020年に予定されている羽田空港の発着容量

拡大、国際線発着枠の増加に伴って成田-羽田間の持ち送り輸送需要が増加すると見ており、需要に応じて増車を検討していく。

富士運輸

背高など特殊需要にも対応

富士運輸成田支店は、千葉県富里市に拠点を置いており、航空会社やインテグレーターの空港間保税転送(OLT)、空港一周辺地域間のシャトル便サービスなどを提供。航空貨物関連事業の比率が高い支店だ。

現在の体制は大型車95台、ドライバー70人。成田支店の敷地の中に車両整備工場を併設しており、民間車検工場としての認証も取得している。

車両では、トラックの荷台部分で、折りたたみ式のデッキを活用することで、貨物搭載スペースを上下に仕切ることができ

る車両も運用。段積みや積重ねを避けて貨物の保護、搭載効率向上が可能だ。デッキを取り外して荷台スペースをフルで活用することもできる。エアジョルダ仕様のローラーベッドを着脱できる日本初の大規模航空ウィング車の導入も4月から順次、進めている。メンテナンスがスムーズであることに加えて、ローラーベッドが不要な貨物搭載の場合に取り外しがきくため、汎用性が高い。

背高コンテナを搭載できる車両の開発も進めている。荷台の囲い部分の着脱が可能で、

背高コンテナ搭載が可能で、濡損事故を防止できるなど、輸送品質向上につながる。この2種類の航空貨物対応車両を、4月から来春までに50台導入する。



左向啓志支店長



平川圭大副課長

成田支店の左向啓志支店長は「背高貨物などを含めて、さまざまな形態の貨物の輸送が可能であり、同時に常時、品質向上に努めている」と説明。航空営業課の平川圭大副課長(物流技術管理士)は「自社車両サービスによる“信頼性”をキーワードに、多様なニーズに柔軟に対応していく」と話す。

フジエアーカーゴ

シャトル便さらに強化

フジエアーカーゴの現在の拠点体制は成田空港(成田空港営業所、成田通関営業所)、関西空港(本社、関西空港営業所、関西通関営業所)、中部空港(セントレア営業所)。2014年12月に東京税関から、16年4月に大阪税関から通関営業許可を取得した。18年7月にフジエアーカーゴエクスプレスから現在のフジエアーカーゴに社名変更した。セントレア営業所は18年10月の設立だ。

保税転送貨物のハンドリング、空調車や96ローラー車によるトラック・チャーター輸送、車両手配、貨物のダメージチェック、内容点検、通関に至るまで、きめ細やかなサービスを提供していることが特色だ。

成田空港営業所の車両体制は大型車4台、4トン車1台。大型車は空調車、ローラー車をそ

れぞれ2台配備している。成田空港と周辺地域を結ぶシャトル便サービスを展開しており、関東一円が主なサービスエリアとなっている。

成田空港営業所の重谷将哉所長はシャトル便サービスについて「従来、輸入貨物の取り扱いが目立っていたが、輸出貨物の取り込みにも注力してメイン貨物に育てていきたい」と説明する。空調車を保有している強みも生かして、医薬品関連貨物輸送の取り込みなども強化する構えだ。

シャトル便サービスを切り口に、空港に関連したさまざまな物流サービスの獲得にもつなげる方針。グループ会社の富士運



重谷将哉所長



根本直樹副課長

輸が強みとする幹線輸送と連携することで、日本各地で発生する航空貨物に関連した各種ニーズへの対応も可能としている。



空調車やローラー車を配備している



最新車両を含む豊富な自社車両が強み

富士運輸株式会社



新型ターンオーバー型大型空調車 導入!!

- ★今春、大分支店営業開始。
- ★成田支店 大型自社車両 100台体制。
- ★超低床空調ウィング車(-5℃~+25℃対応) 110台保有。
- ★冷凍・冷蔵車(-25℃設定可能)を50台導入済み。
- ★大型車1,400台保有。
- ★年中無休、24時間営業、空港間の保税輸送受託強化中!!
- ★航空コンテナ専用車(96パレット車)を280台、国内保有台数ナンバー1です!
- ★乗務員は全員正社員で、毎年航空保安教育を実施しています。
- ★山口市・茨城県石岡市・鹿島市に開設準備室発足



新型ローラーウィング車 日本初デビュー!!

今春から年末までに30台を導入します!!



大型空調車 今春30台増車 100台体制完了



富士運輸株式会社(全国51拠点)

- 航空営業部 TEL 072-469-5901
- 関西空港支店 TEL 072-458-2322
- 成田支店 TEL 0476-90-2981
- セントレア支店 TEL 0569-38-0600
- 福岡支店 TEL 092-957-0221

http://www.fujitransport.com

フジエアーカーゴ株式会社



- ◆空港発着貨物の輸送に加えて、成田・関空でスピーディーな通関業務。
- ◆輸入貨物の通関、国内配送までワンストップで対応。
- ◆通関から配送まで1社受託により、完璧な秘密保持が可能です。
- ◆軽四輪の冷凍車から大型空調車まで自社で保有し、運行しています。

フジエアーカーゴ株式会社 チャーター事業、通関事業、請負事業

- 本社 〒549-0021 大阪府泉南市泉州空港南1番地 第1国際貨物代理店ビル2F 0360号 TEL 072-456-8933 FAX 072-456-8939
- 関西空港営業所 〒549-0021 大阪府泉南市泉州空港南1番地 第1国際貨物代理店ビル2F 0360号 TEL 072-429-9120 FAX 072-456-8939
- 関西通関営業所 〒549-0021 大阪府泉南市泉州空港南1番地 第1国際貨物代理店ビル2F 0360号 TEL 072-429-9112 FAX 072-429-9113
- 成田空港営業所 〒282-0004 千葉県成田市古込154-4 成田国際空港 第一貨物代理店ビル329号室 TEL 0476-36-5939 FAX 0476-32-6183
- 成田通関営業所 〒282-0004 千葉県成田市古込154-4 成田国際空港 第一貨物代理店ビル329号室 TEL 0476-36-8614 FAX 0476-36-8624
- セントレア営業所 〒479-0881 愛知県常滑市セントレア3-14-6 TEL 0569-84-2021 FAX 0569-84-2022

成田、羽田、中部、関空、福岡を 心で結ぶネットワーク、愛知陸運!



愛知陸運株式会社 www.airiku.co.jp エアカーゴ支店/成田営業所、成田空港事務所、羽田空港出張所、セントレア営業所、関西営業所、関西事務所、福岡事務所