

京都大学経営管理大学院
グローバル・ロジスティクスと貿易（第二
回）

グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割



2010年10月2日
ジュピタージャパン
(日本航空インターナショナル)
大迎 俊一

自己紹介(おおむかい しゅんいち)

- 82年 日本航空入社(成田貨物支店・輸入部配属)
- 87年 ホンコン支店(貨物販売セクション)
- 99年 日本地区貨物販売支店(物流部マネジャー)
- 00年 貨物カンパニー(企画マーケティング部マネジャー)
- 03年 シンガポール支店(貨物事業所長)
- 07年 JALカーゴセールス出向(西日本販売部長)
- 10年 ジュピタージャパン出向(代表取締役社長)
〈現在に至る〉

グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割

1. 貿易(国際取引)とは...?
2. 航空輸送の利用動機
3. 国際航空輸送のPLAYER
4. 国際航空輸送の契約形態
5. 需要動向
6. 課題
7. Q&A



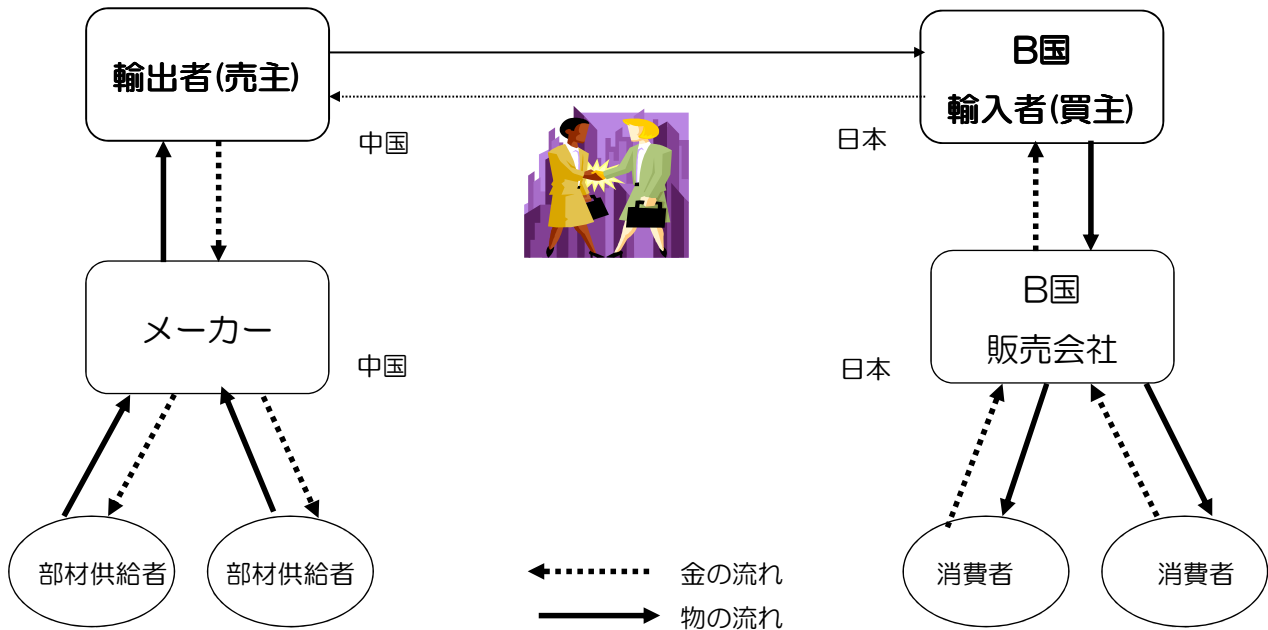
グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割

1. 貿易(国際取引)とは...?
 - A.貿易の形態
 - B.国内取引との主な相違点
 - C.貿易条件
2. 航空輸送の利用動機
3. 国際航空輸送のPLAYER
4. 国際航空輸送の契約形態
5. 需要動向
6. 課題
7. Q&A



1. 貿易(国際取引)とは...?

A. 貿易の形態



1. 貿易(国際取引)とは...?

<例> 日本と中国の間で行われる商品の売買

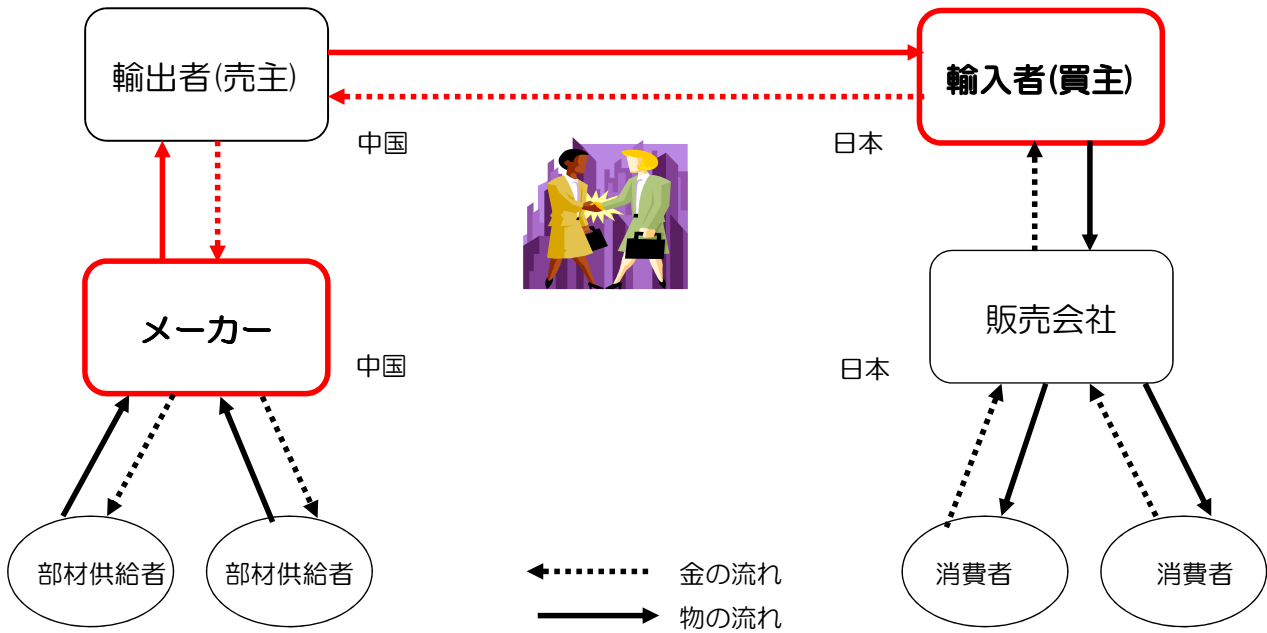
①直接貿易



1. 貿易(国際取引)とは...?

〈例〉 日本と中国の間で行われる商品の売買

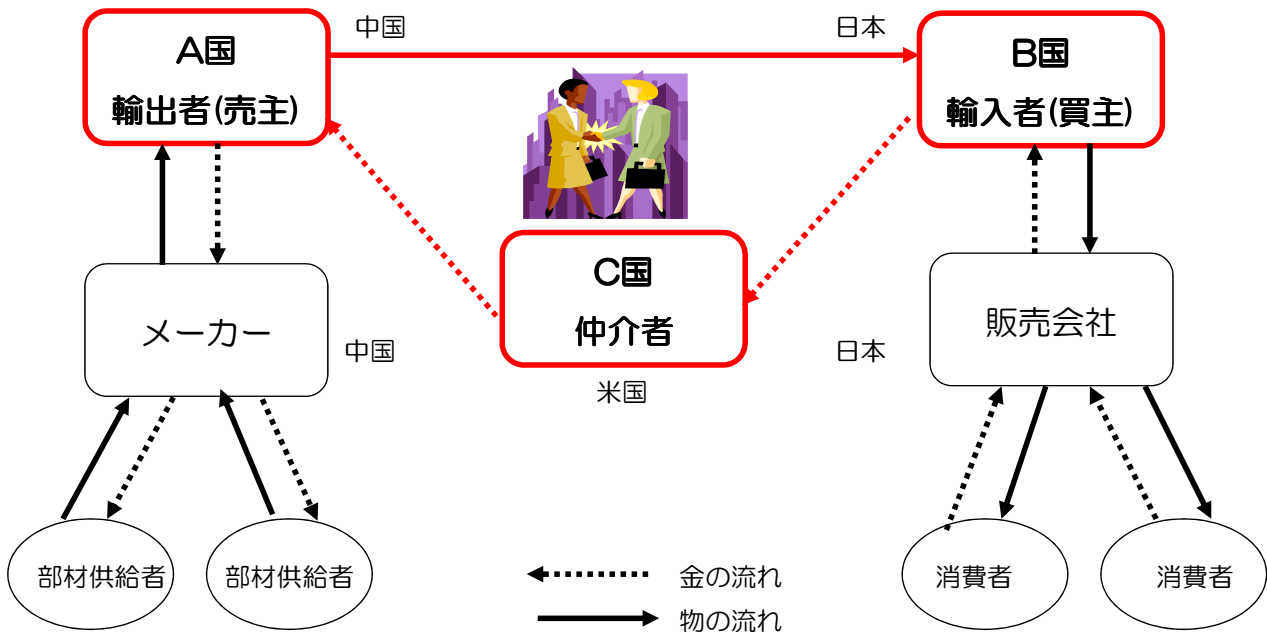
② 間接貿易



1. 貿易(国際取引)とは...?

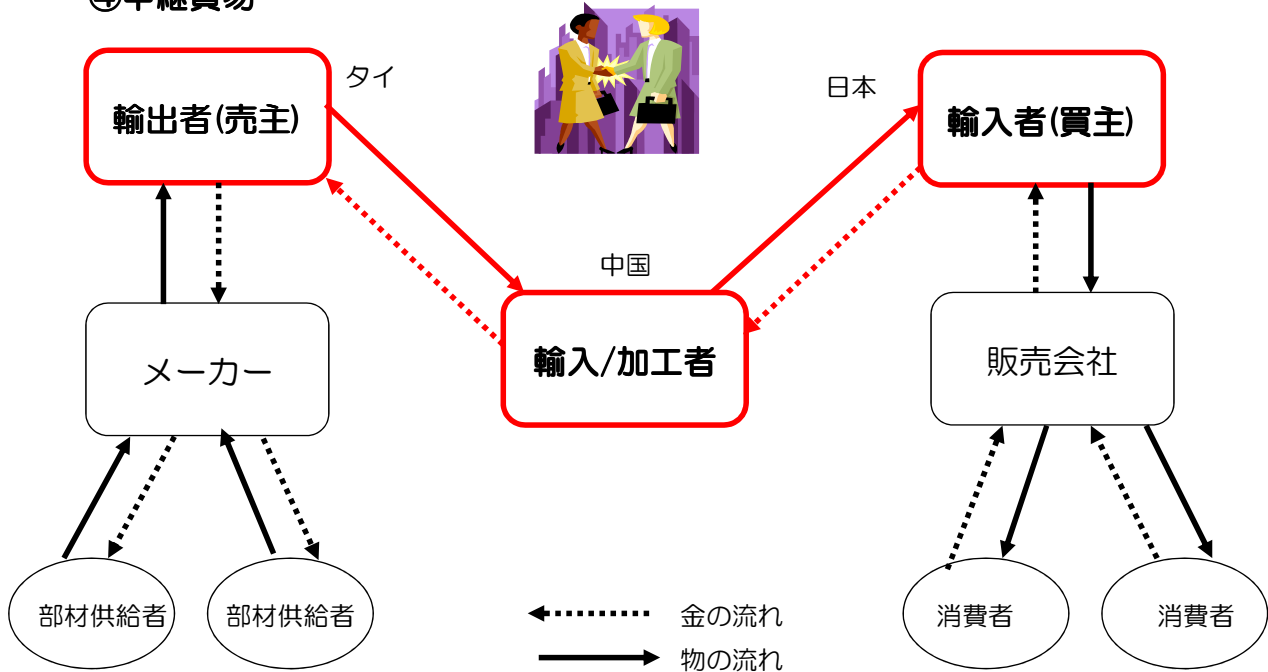
〈例〉 米国の仲介で、日本と中国との間で行われる商品の売買

③ 仲介貿易



〈例〉 日本、中国、タイ間で行われる商品の売買

④中継貿易



B. 国内取引との主な相違点

① **トラブル発生**

取引相手が外国のため、言葉・文化・商習慣等の違いによるトラブル
(日本の常識≠外国の非常識)



② **コスト増加**

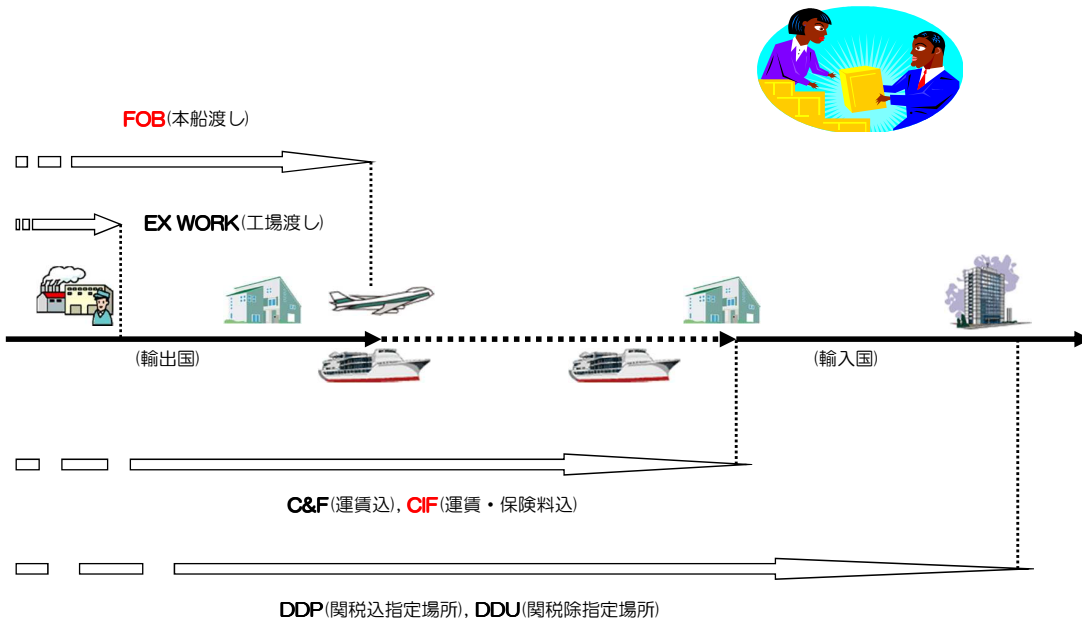
二国間のルール・法制度等が違うため、輸送に際する直接・間接コストが増加
(支払いに関わる追加コスト、輸出入通関に関わるコスト、関税等)

③ **高リスク**

為替レートの変動リスク、貸し倒れリスク、長時間輸送となるため損傷リスク、
それに伴う保険・運賃のコスト増

C. 貿易条件(=Incoterms)

国際商業会議所(International Chamber of Commerce :ICC)が策定した貿易条件の定義。



グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割

1. 貿易(国際取引)とは...?
2. 航空輸送の利用動機
3. 国際航空輸送のPLAYER
4. 国際航空輸送の契約形態
5. 需要動向
6. 課題
7. Q&A



〈3つの利用動機〉



①時間的な制約

- 生産計画の遅れ、クレーム
- 生産計画 < 販売計画
- VOR、AOG等



食品、薬品

電機・自動車補修部品

- 振動や衝撃の回避
- 湿気や定温
- 鮮度、商品サイクル(短期間)

半導体、
液晶パネル

- マーケットシェア拡大(新製品)
- 価格下落防止
- トータルコスト削減
- 資金回転率を向上

②輸送品目の特性

③戦略的な理由

①時間的な制約

○生産計画の遅れ、クレーム

生産計画の遅れ等不測の事態による緊急出荷。

〈例〉 「家電製品(冷蔵庫・洗濯機等)」



○生産計画 < 販売計画

商品の販売好調による在庫減、海上輸送モードからのシフトによる緊急出荷。

〈例〉 「液晶パネル生産の原材料であるガラス等」

○VOR(Vehicle On the Road)、AOG(Aircraft On Ground)等

商品の故障・不備による超緊急出荷。

〈例〉 「自動車、航空機の補修部品輸送」

②輸送品目の特性

○振動や衝撃の回避

商品自体がデリケートかつ高価なため、航空輸送。

〈例〉 「半導体製造装置(ステッパー)等精密機器、絵画(ルノワール)等貴重品」

○湿気や定温

商品自体の性格上、海上輸送による湿気回避並びに一定温度管理が必要。

〈例〉 「医薬品、食材(鮮魚・野菜)等」

○鮮度、商品サイクル(短期間)

商品サイクルが短い事による販売機会喪失防止のため、航空輸送。

〈例〉 「デジタル家電(PC・携帯・デジカメ)、その部材(液晶パネル)等」

③戦略的な理由

○マーケットシェア拡大(新製品)、価格下落防止

新製品のマーケット投入時、そのシェア確保のため、航空輸送。

〈例〉 「ゲーム機(ソフト)、デジタル家電新製品等、半導体(メモリー)等」



○トータルコスト削減

航空輸送費のみならず、海外での在庫並びに管理コストを勘案し、航空輸送。

〈例〉 「自動車・電機のサービスパーツ(補修部品)、KDパーツ(組み立て部品)」

○資金回転率を高める

資金の投資(資材調達、生産)からその回収(入金)までの全体サイクルを短くする事により、資金の回転率をあげる。

〈例〉 「ファッション衣料品、半導体・PC・携帯電話・デジカメ等」

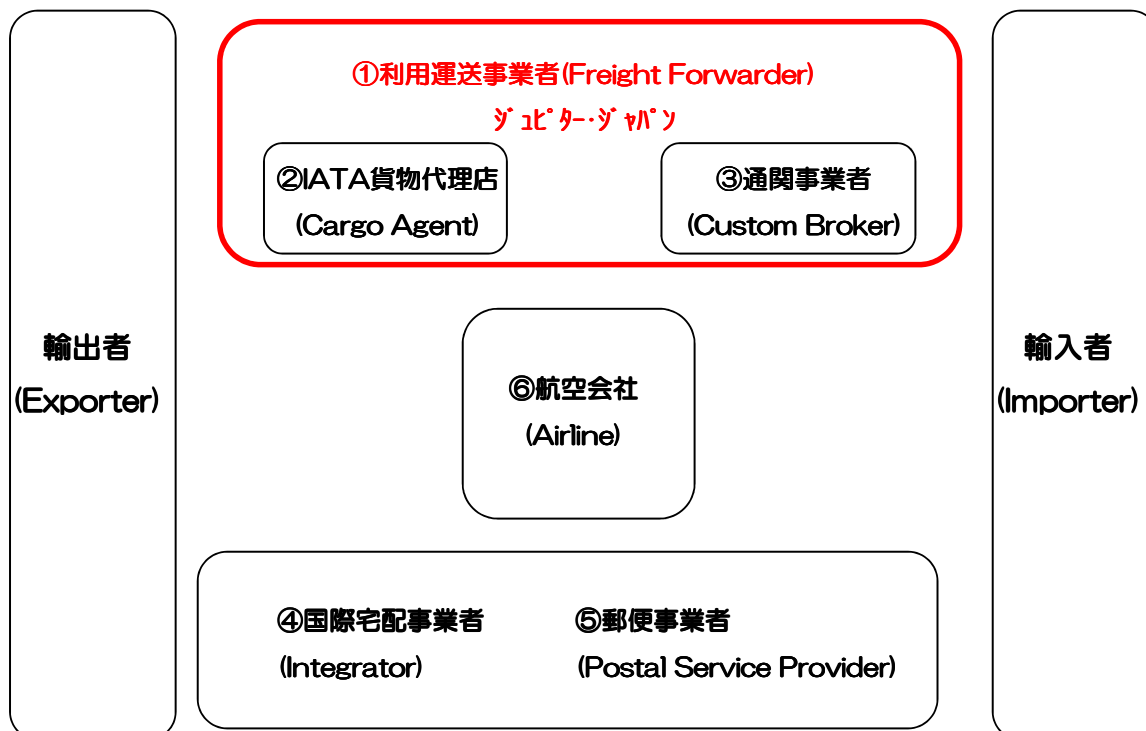
グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割

1. 貿易(国際取引)とは...?
2. 航空輸送の利用動機
3. 国際航空輸送のPLAYER
4. 国際航空輸送の契約形態
5. 需要動向
6. 課題
7. Q&A



3. 国際航空輸送のPLAYER

海外にいるユーザーに商品を自己名義にて、輸出(販売)する者



海外のサプライヤーから商品を自己名義にて、輸入(購入)する者

①利用運送事業者(Freight Forwarder)

<貨物利用運送事業法>

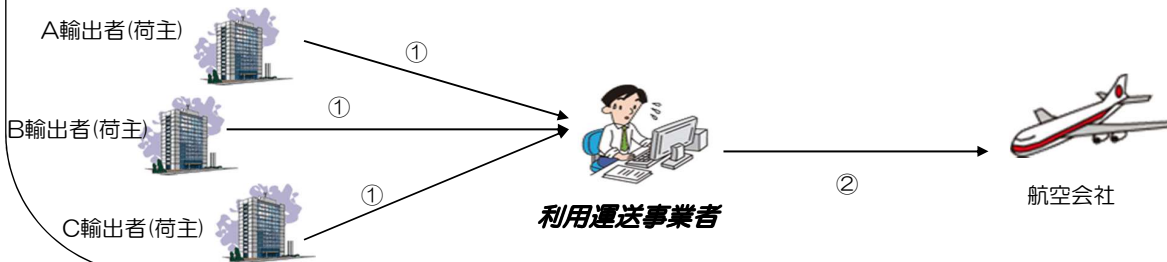
第3条・第一種利用運送事業(空港間輸送) <国交省大臣登録>

第20条・第二種利用運送事業(一貫輸送) <国交省大臣許可>

実運送事業者の行う運送を「利用して貨物の運送」を提供する者。

①輸出者(荷主)との運送契約は、利用運送事業者が発行する「ハウス運送状(HAWB)」にて締結。

②利用運送事業者は、複数のハウスAWBを仕向地毎に纏めて、自らが荷主となり航空会社が発行する「マスター運送状(MAWB)」にて運送契約を締結。 <混載貨物>



<混載貨物のしくみ>

1. 背景

- 国際航空貨物運賃(国交省認可)は「重量遞減性」。
- 同運賃のルールは「実重量(Actual)または容積重量(Volume)のどちらか高い方を適用」。
- 通常の商習慣として「ビジネスボリュームが大きければ、安く」。
- 航空会社の販売効率化(個々の荷主との取引不要)

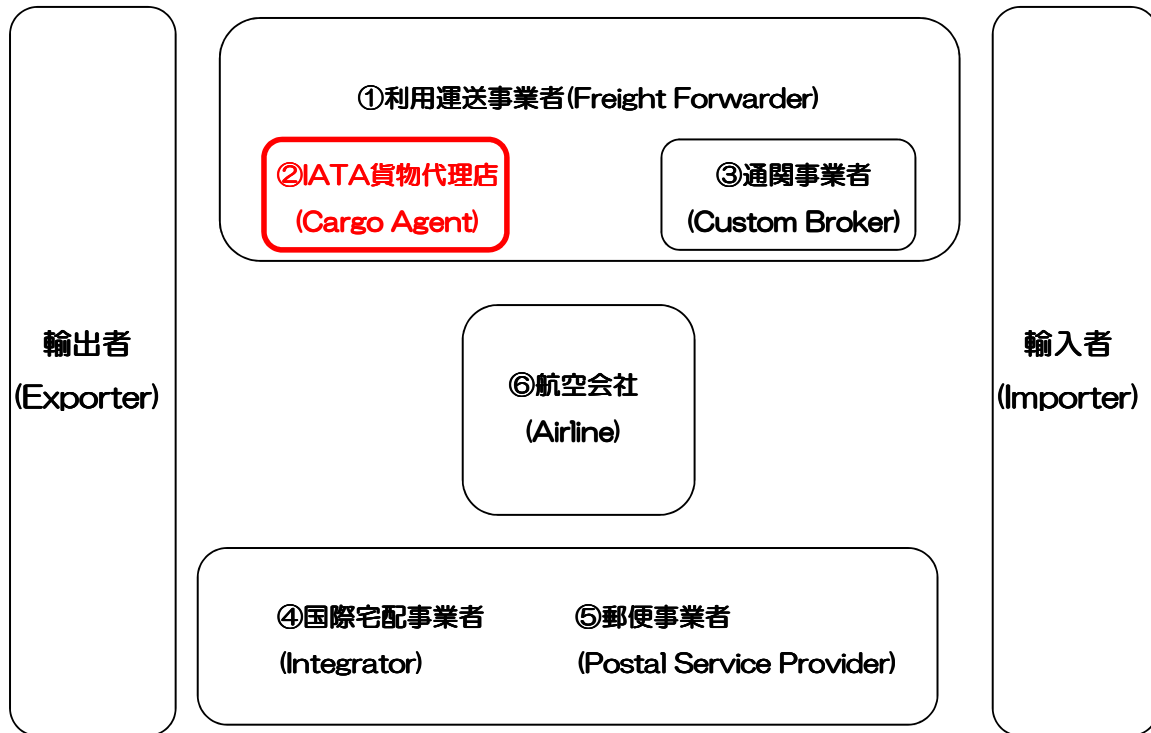
2. 基本的なしくみ(例 関西発上海宛の場合)

認可運賃(キログラムあたり)		Min 8500円, 45kg未満/820円, 45kg以上/620円			
荷主	実重量	容積重量	適用重量①	運賃②	金額①X②
A	120	> 100	120	620	74,400
B	10	< 30	30	820	24,600
C	5	> 1	5	8500	8,500
(収入計)	(135)	(131)	(155)	(694)	(107,500)③
(支払計)	(135)	(131)	(135)	(620)	(83,700)④

混載差益(③-④)=23,800円

3. 国際航空輸送のPLAYER

海外にいるユーザーに商品を自己名義にて、輸出(販売)する者



海外のサプライヤーから商品を自己名義にて、輸入(購入)する者

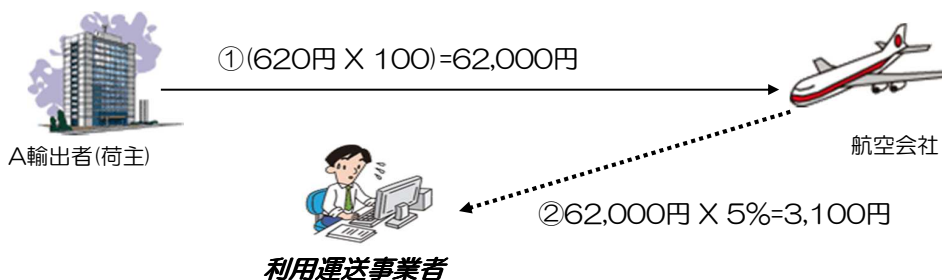
3. 国際航空輸送のPLAYER

② IATA貨物代理店(Cargo Agent)

＜IATA (国際航空運送協会=民間)からの指定＞

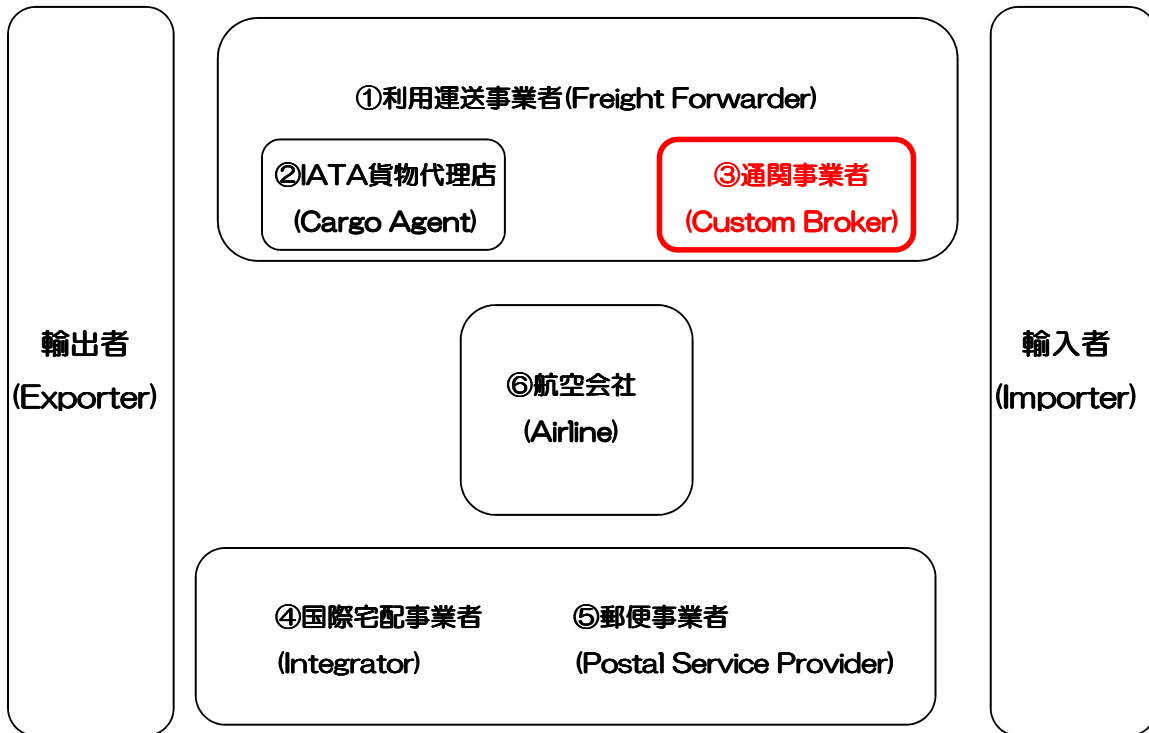
IATA航空会社(JAL等)および輸出者の代理業務を行う者。

- ①輸出者(荷主)との運送契約は、航空会社が発行する「マスター運送状(MAWB)」にて締結。IATA貨物代理店はその航空会社の販売業務を代行。
- ②航空会社は、IATA貨物代理店に対してコミッションを支払う。



3. 国際航空輸送のPLAYER

海外にいるユーザーに商品を自己名義にて、輸出(販売)する者



海外のサプライヤーから商品を自己名義にて、輸入(購入)する者

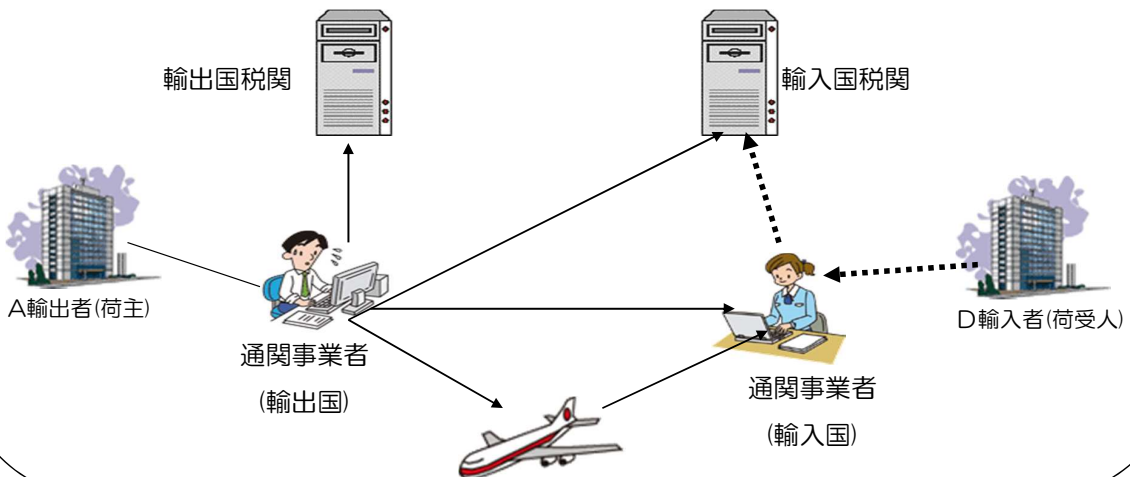
3. 国際航空輸送のPLAYER

③通関事業者 (Custom Broker)

輸出者または輸入者の代理人として、各国税関に対して「必要な情報(注)」を申告し輸出入の許可・承認を取得する者。

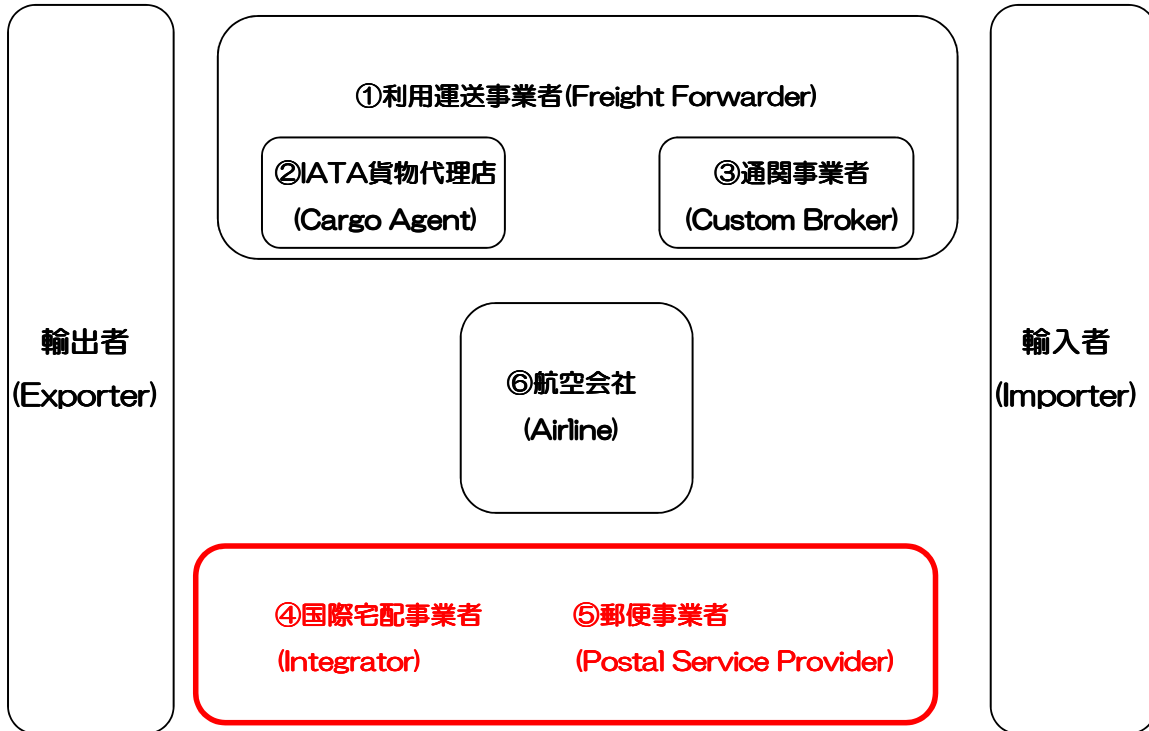
〈通関業法・第3条 (管轄税関長の許可) 〉

(注) 運送状番号、輸出者名、輸入者名、品目、数量、価格 等



3. 国際航空輸送のPLAYER

海外にいるユーザーに商品を自己名義にて、輸出(販売)する者



海外のサプライヤーから商品を自己名義にて、輸入(購入)する者

3. 国際航空輸送のPLAYER

④国際宅配事業者(Integrator)

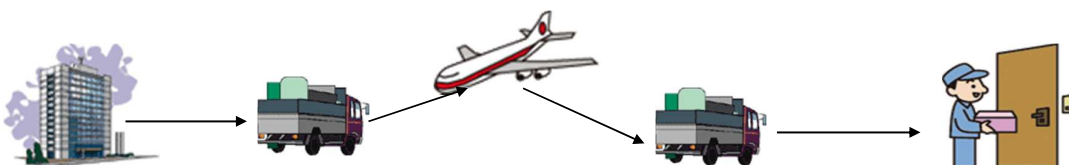
自社所有の航空機および地上輸送ネットワークを利用して、**書類・小口貨物** 中心の**ドア・ツー・ドア輸送を提供する者。**

<第二種利用運送事業法・第20条(国交省大臣許可)>

⑤郵便事業者(Postal Service Provider)

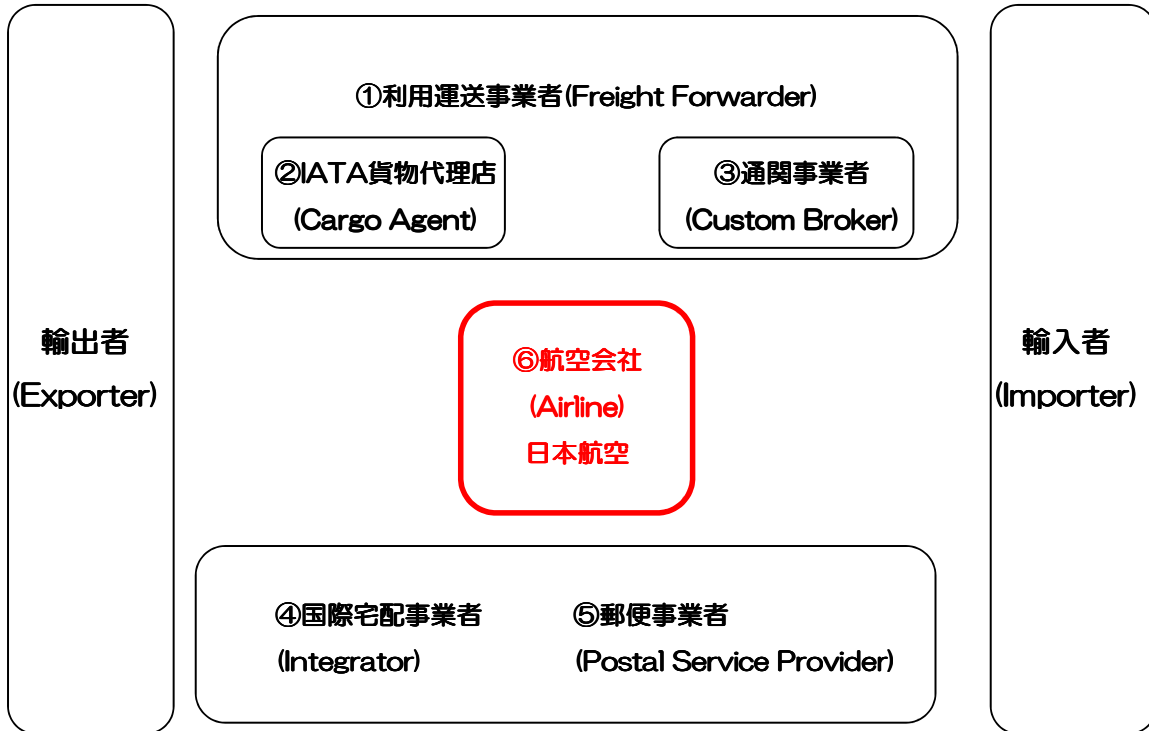
万国郵便条約および郵便法に基づき、日本郵政グループ(JP)の郵便事業会社のみ**輸送サービスを提供する者。**

<郵便法・第2条(郵便の実施)>



3. 国際航空輸送のPLAYER

海外にいるユーザーに商品を自己名義にて、輸出(販売)する者



海外のサプライヤーから商品を自己名義にて、輸入(購入)する者

3. 国際航空輸送のPLAYER

⑥航空会社 (Airline)

他人の需要に応じ、**航空機を使用して有償で旅客又は貨物を(空港間)運送する事業者。** <航空法・第100条(国交省大臣許可)>

参考 航空法第112条 業務改善命令(輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは...)



PLAYER一覧

登場人物 (PLAYER)	事業認可・許可	主な事業内容	主な販売対象	代表的なPLAYER
①利用航空運送事業者 (Freight Forwarder)	要 (国交省)	有償貨物の航空 利用運送(混載)	荷主 (輸出者/輸入者)	日本通運、近鉄、郵船、南海、 DHL、シエンカー、 ジュピター 等
②IATA貨物代理店 (Cargo Agent)	不要 (IATAからの 指定制度)	有償貨物の航空 輸送代理業務	荷主 (輸出者/輸入者)	同上
③通関事業者 (Custom Broker)	要 (管轄税関長)	輸出入通関代行 業務	荷主 (輸出者/輸入者)	同上、専業者(近畿通関など) 有り
④国際宅配事業者 (Integrator)	要 (国交省)	書類・小口貨物の D2D運送	荷主 (輸出者/輸入者)	FedEx、UPS、DHL、TNTなど
⑤郵便事業者 (Postal Service Provider)	要 (総務省)	信書・小口貨物の D2D運送	荷主 (輸出者/輸入者)	各国郵便事業者 (独POSTはDHL所有)
⑥航空会社 (Airline)	要 (国交省)	書類・小口から有償 貨物の空港間輸送	利用運送事業者、IATA 代理店、国際宅配事業者、 郵便事業者 等	JAL 、NCA、ANA、FedEx、 UPS、LCAG、CXなど多数

グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割

1. 貿易(国際取引)とは...?
2. 航空輸送の利用動機
3. 国際航空輸送のPLAYER
4. 国際航空輸送の契約形態



5. 需要動向
6. 課題
7. Q&A

①実運送事業者との(直接)契約<ストレート/ダ イレ外貨物>

荷主(輸出者)は、実運送事業者である航空会社(JAL)が発行する航空運送状(M/AWB=Master Airway Bill)にて国際航空運送契約(空港間輸送)を締結。

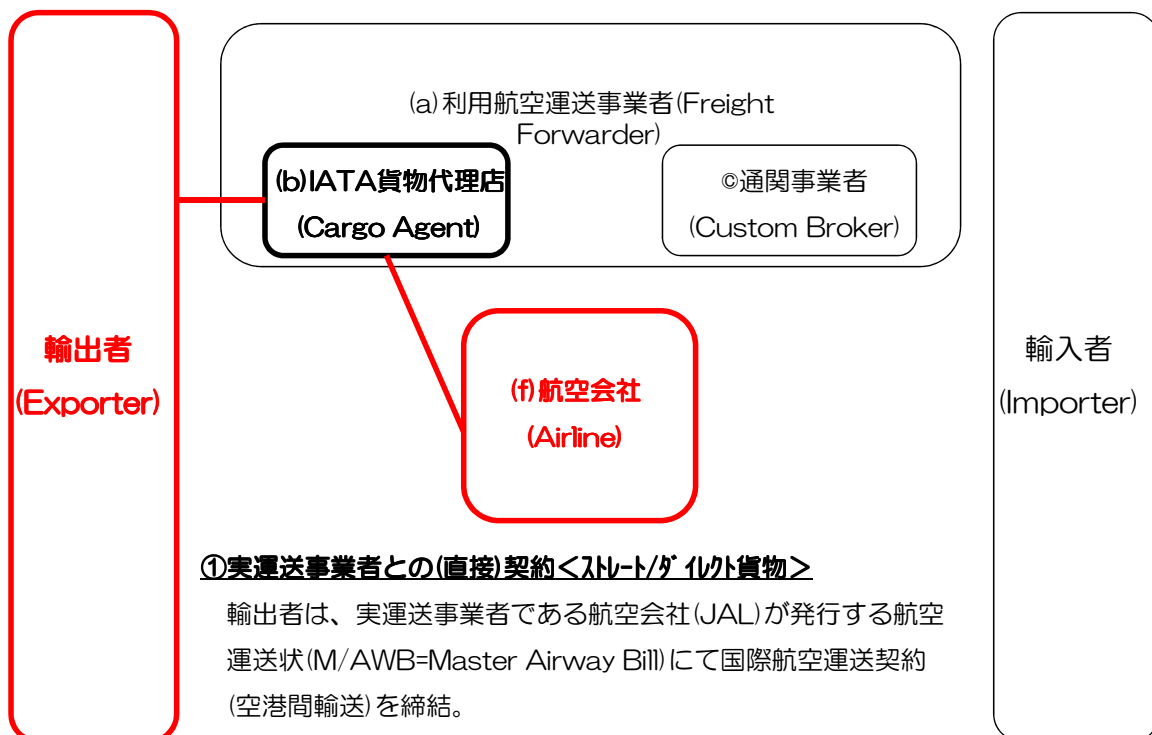
②利用運送事業者との契約<混載貨物>

荷主は、利用運送事業者(フォワーダー)が発行する航空運送状(House AWB)にて国際航空運送契約(空港間輸送)を締結。
航空会社との運送契約は、フォワーダーが実施。

③国際宅配事業者との契約<SP貨物>

荷主は、国際宅配事業者(インテグレーター)が発行する送り状(Cargo Receipt)にて国際宅配運送契約(ドアツードア)を締結。
自社機、または航空会社との間で運送契約を締結。

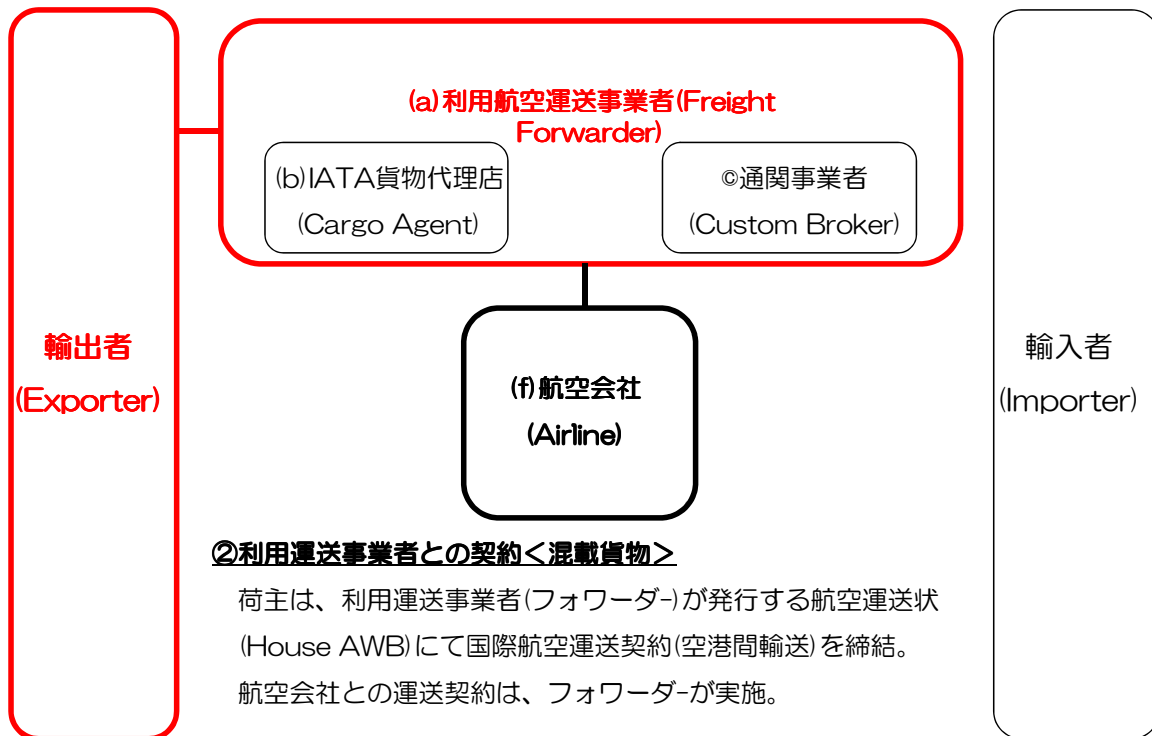
①実運送事業者との(直接)契約<ストレート/ダ イレ外貨物>



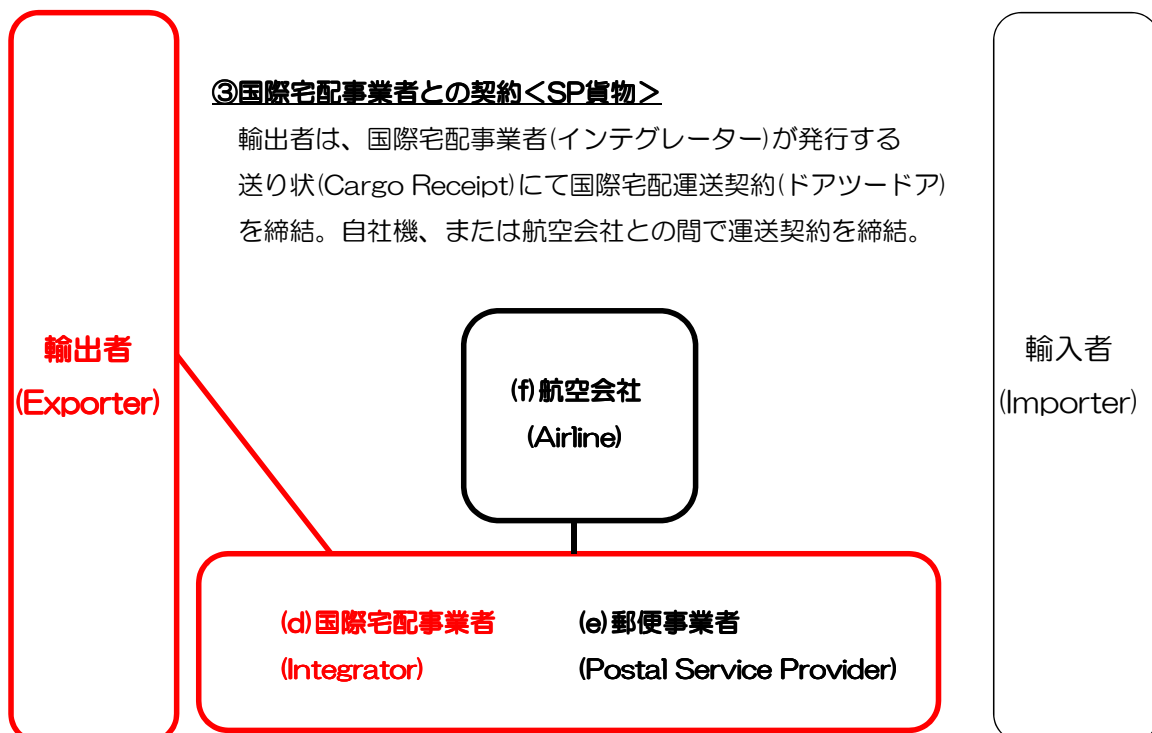
①実運送事業者との(直接)契約<ストレート/ダ イレ外貨物>

輸出者は、実運送事業者である航空会社(JAL)が発行する航空運送状(M/AWB=Master Airway Bill)にて国際航空運送契約(空港間輸送)を締結。

②利用運送事業者との契約<混載貨物>



③国際宅配事業者との契約<SP貨物>



グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割

1. 貿易(国際取引)とは...?
2. 航空輸送の利用動機
3. 国際航空輸送のPLAYER
4. 国際航空輸送の契約形態
5. 需要動向



6. 課題
7. Q&A

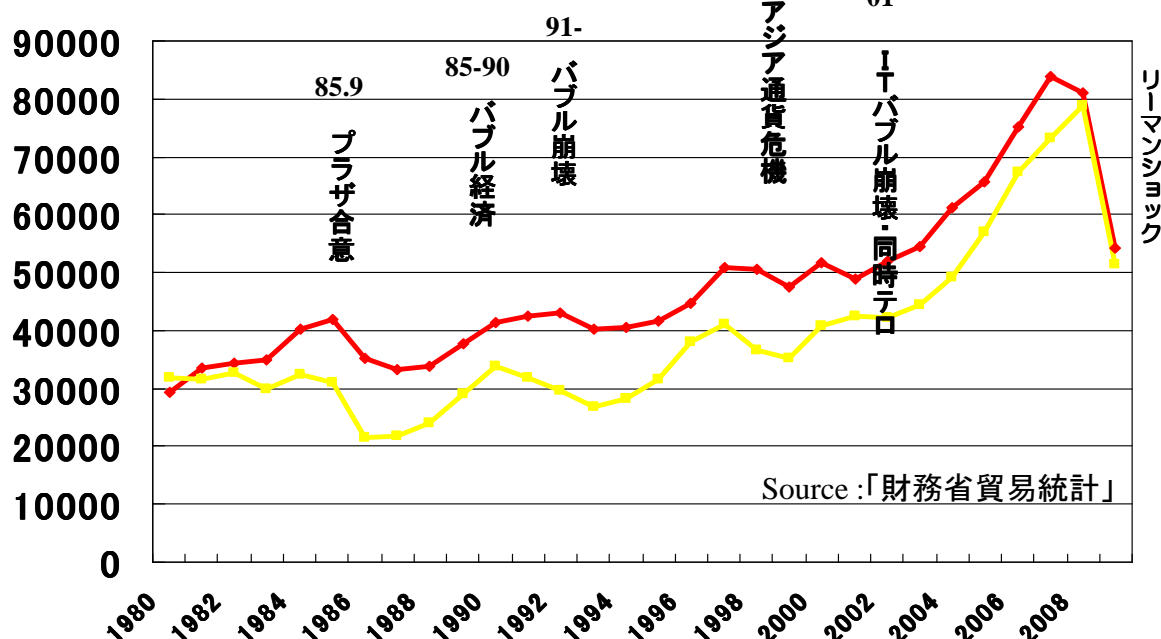
5. 需要動向

①日本の貿易額の推移

2009年は、対前年3割減以上に落込み。

輸出額:54兆円、
輸入額:51兆円
(2009年実績)

(単位:10億円)

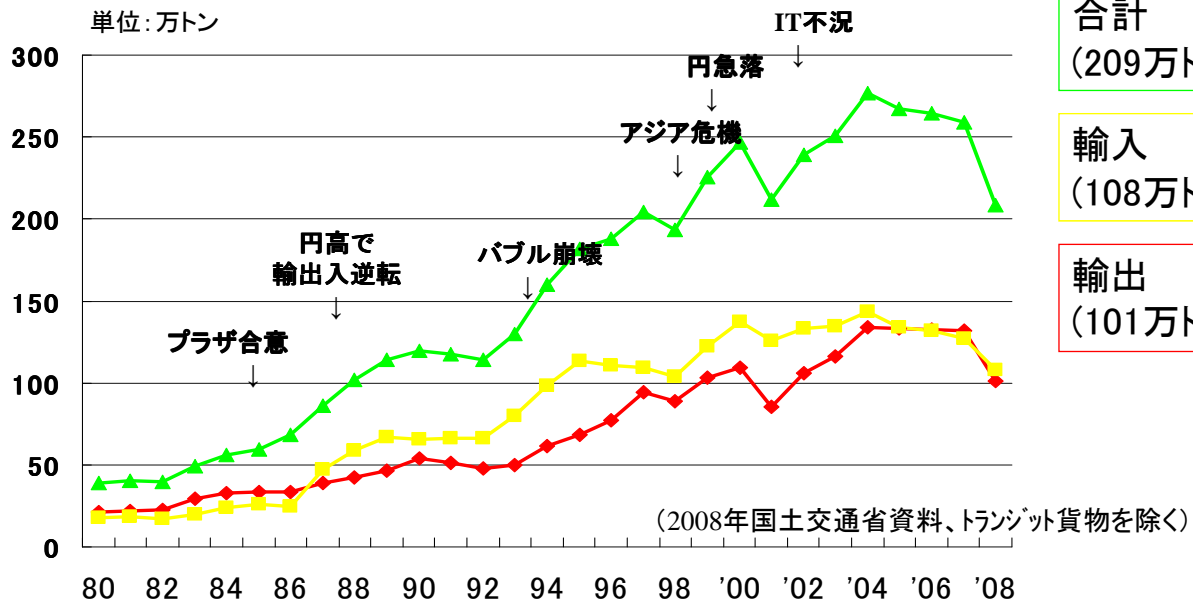


5. 需要動向

②日本発着航空貨物の推移

航空貨物量: 10年前の約2倍、20年前の約5倍に

背景: 貿易の拡大、ハイテク・ハイバリュー化、運賃の低下、製品輸入の増加等



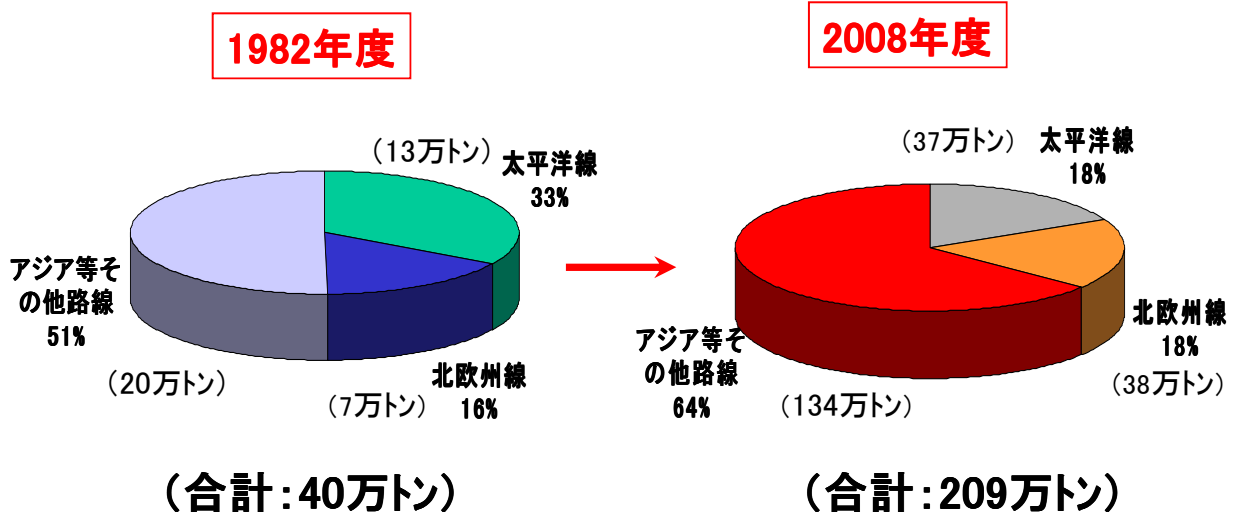
5. 需要動向

③航空貨物 - 方面別構成比の推移

(日本発着, トランジットを除く)

世界の生産基地: アジアに転移

(アジアへの工場進出、海外生産比率アップ)



Source : 国土交通省

④世界主要空港取り扱いランク

	95	00	05	07	07 重量(万ト)	07 7R/W
①	成田	ホノルル	ホノルル	ホノルル	374	2
②	ホノルル*	成田	成田	ソウル(ICN)	252	3
③	マイアミ	シンガポール	ソウル(ICN)	成田	221	2
④	フランクフルト	ソウル*	アンカレッジ	フランクフルト	207	3
⑤	ニューヨーク(JFK)	フランクフルト	フランクフルト	パリ(CDG)	205	4
⑥	シンガポール	アンカレッジ	シンガポール	シンガポール	189	2
⑦	ロンドン(LHR)	ロンドン(LHR)	台北	シャanghai(PVG)	183	2
⑧	ソウル*	ニューヨーク(JFK)	パリ(CDG)	アンカレッジ	NA	NA
⑨	アムステルダム	マイアミ	シャanghai(PVG)	マイアミ	NA	NA
⑩	パリ(CDG)	アムステルダム	アムステルダム	アムステルダム	161	4

⑤JAL貨物輸送ランク (IATA加盟航空会社中)

95年 第06位/3509 有償トンキロ、

00年 第07位/4321

07年 第14位/4269

グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割

1. 貿易(国際取引)とは...?
2. 航空輸送の利用動機
3. 国際航空輸送のPLAYER
4. 国際航空輸送の契約形態
5. 需要動向
6. 課題



7. Q&A

航空会社視点から見た3つの課題

①経営の自由度

- 権益ビジネス（政府の認可、事業権益/航空権益）日本→新興国へ
- **経済性と公共性の両立**（路線採算と公的使命）

②事業構造の課題

- 固定費の割合が高い（航空機およびその整備費、乗員コスト）
- Low Flexibility（航空機調達、乗員養成に時間がかかる 1~2年）

③コスト構造

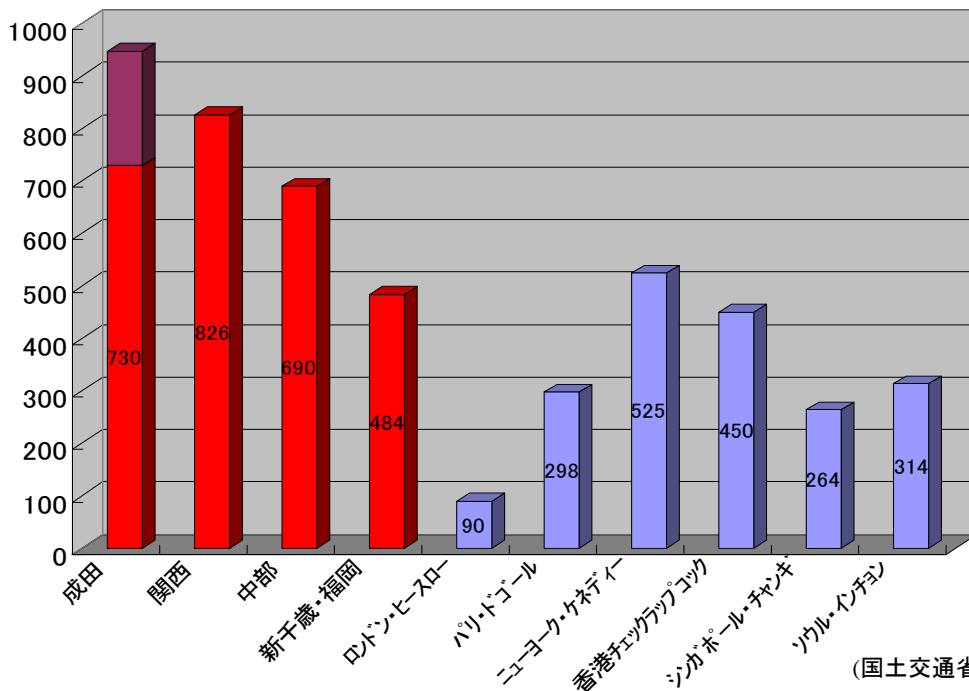
- 公租公課（**着陸料金**/航行援助料金/燃油税等 他国との比較）
- 燃油費

<参考>着陸料の比較

(B747-400, 395ト)
(千円)

成田空港：航空機の騒音レベルに応じた着陸料の設定

B747 現行95万円が73万円に（2005年10月より）



(国土交通省資料)

グローバル・ロジスティクス・プロバイダーの役割

1. 貿易(国際取引)とは...?
2. 航空輸送の利用動機
3. 国際航空輸送のPLAYER
4. 国際航空輸送の契約形態
5. 需要動向
6. 課題



7. Q&A

43

7. Q & A

ご静聴ありがとうございます。

ご質問・ご意見を承ります。

44