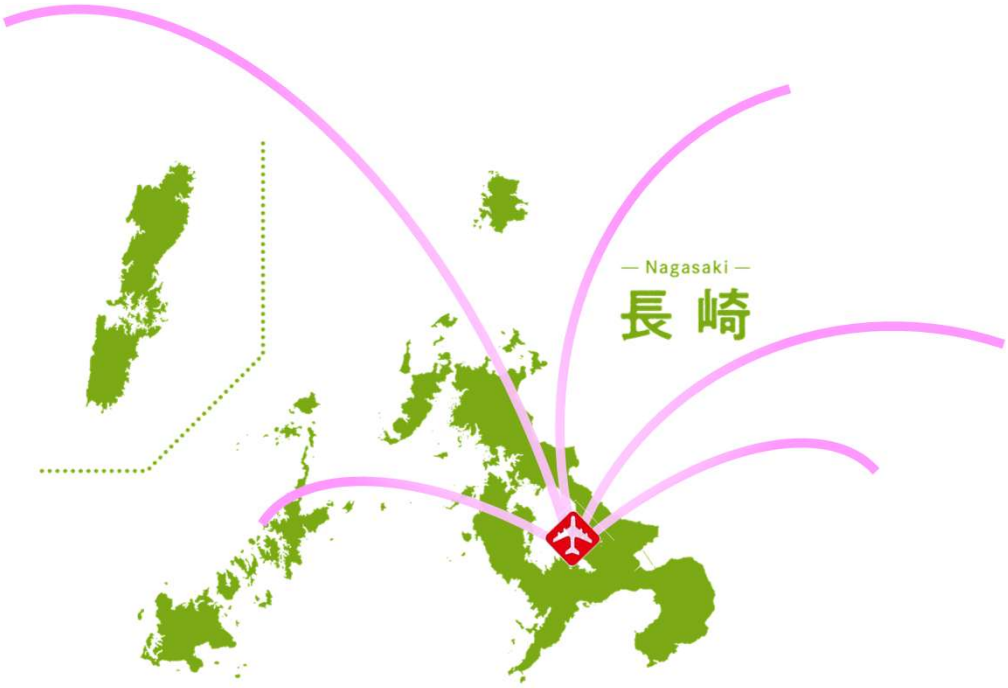
# 航空貨物分野における
# 官民連携プラットフォーム

## 第３回　会議資料

◆日時
2026年9月11日(金)
15:00~16:30

◆場所
長崎国際航空貨物ターミナル(株)
会議室




航空貨物分野における官民連携プラットフォーム　事務局

# 目次

１．開会

２．事務局からご説明

①今後の進め方について
②ヒアリング結果の共有（荷主／フォワーダー／航空会社）
③業界ごと／業界横断的な共通課題の整理
④今後重点的に検討すべきテーマ

３．意見交換(今後重点的に検討すべきテーマについて）

まとめ

４．長崎県「農産物輸出産業クラスター推進事業」について

５．その他

６．閉会

# 2 - ① 今後の進め方

## 4／24 第１回 現状把握

- 長崎空港における航空貨物の現状共有
- 各参加･企業団体の現状共有

ねらい
現状を共有する

## 5／25 第２回 環境の理解

- 航空貨物を取り巻く環境
- 半導体物流の現状

【専門家による講話】

ねらい
航空貨物市場や環境への理解を深化

## （会議外）ヒアリングの実施

対　象

荷主　フォワーダー　航空会社

目的
各企業・団体の現状・問題点・課題の把握

## 9／11（本日） 第３回 共通課題の整理および今後重点的に検討するテーマについて

ヒアリング結果や第2回までの内容

荷主
フｫﾜｰﾀﾞｰ
航空会社

→ 業界別課題整理 → 業界横断の課題整理 → 重点検討テーマの抽出

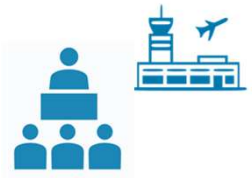
ねらい
各業界の課題認識を共有し、
今後重点的に検討すべきテーマを整理

## １０／１４ 第４回 先進事例の共有（北九州空港）

- 北九州空港における取組
- 貨物量増加の要因
- 関係者連携の手法
- 行政の役割
- 利用促進の施策

【北九州市空港企画課による講話】

ねらい
重点検討テーマに対する知見・ヒントを得る



## １２月ごろ 第５回 施策の方向性の検討

「第3回で整理した重点検討テーマ」＋「これまで得た知見・ヒント」から、”長崎“として取り組むべき方向性を検討

ねらい
重点検討テーマに対する知見・ヒントを得る

検討する方向性（例）

- 需要の創出・掘り起こし
  ➢新規需要
  高付加価値貨物等
- 輸送体制の改善
  ➢ルート・路線
  ダイヤ・リードタイム等
- 情報共有
  ➢マッチング・事例等
- 環境・体制整備
  ➢施設・人員体制
  実証輸送・行政支援等

## 2027年２月ごろ 第６回 中間とりまとめ

- これまでの議論を踏まえた「長崎モデル」検討に向けた方向性の整理
- 今後の取り組み方針整理

ねらい
プラットフォームとしての方向性を取りまとめる




## 4月～ 具体的施策の検討・実施

- 分野ごとの分科会の設置
- 実効性のある施策の検討

ねらい
継続的な利用の拡大



## 全体の流れ

現状を知る
長崎空港の現状
各企業団体の状況を共有

環境を理解する
航空貨物を取り巻く環境や物流動向を学ぶ

各企業・団体の声を聞く
各企業・団体の、現状・問題点・課題を把握

課題を整理し重点検討テーマを決める
共通課題を整理し
今後重点的に検討すべきテーマを抽出

先進事例から学ぶ
北九州空港の事例から
ヒントを得る

方向性を考える
“長崎”として
取り組むべき方向性を
検討する

取りまとめる
今後の方針を
整理し、まとめる

具体的施策の検討・実施
実行・検証・改善

# 2 - ② ヒアリングの結果（問題点・課題）　＜荷主＞

## 農産物

### 現　状

・トラック輸送への転換により航空輸送利用が減少
・農家の高齢化や気候変動により出荷量が減少
・2024年問題によりリードタイムが延長
・輸送コストの上昇により、近場の大消費地圏への出荷へシフト
・夏場は荷量が少なく、小口出荷となる
・航空輸送の優位性を活かせる貨物量の確保が難しい

### 課　題

➢航空輸送に適した品目や出荷時期を踏まえた安定的な貨物量の確保
➢リードタイムや輸送品質など、航空輸送の優位性を活かせる輸送体制の構築
➢航空運賃と輸送価値のバランスを踏まえた利用しやすい輸送環境の整備
➢生産者・JA・物流事業者等が連携した航空貨物利用に向けた情報共有・体制づくり

## 水産物

### 現　状

・コロナによる国際路線縮小で長崎空港からの輸出が停止
・中国向け輸出停止により販路転換が必要
・国内物流はトラック依存が高い
・人手不足・2024年問題の影響を受けている
・海外輸送ルートが限定される

### 課　題

➢輸出先のニーズに対応できる航空ネットワーク・輸送ルートの確保
➢鮮度を維持しながら安定輸送できる物流体制・オペレーションの構築
➢海外販路の拡大を見据えた行政・物流事業者との連携強化
➢緊急輸送や高付加価値商品の輸送にも対応できる航空貨物利用環境の整備

## 製造（半導体関連）

### 現　状

・コストと納期のバランスから航空利用が減少
・トラック・JRコンテナへの転換
・出荷量・需要の変動が大きい
・福岡空港等県外空港利用が多い
・災害・地政学リスクへの対応が必要

### 課　題

➢納期・品質・コストを踏まえた競争力のある航空輸送サービスの確保
➢急な需要変動にも対応できる安定した航空ネットワークの維持・充実
➢BCPの観点を踏まえた複数輸送ルート・輸送手段の確保
➢荷主・フォワーダー・航空会社が連携した効率的な物流体制の構築

# 2 - ② ヒアリングの結果（問題点・課題）　＜ﾌｫﾜｰﾀﾞｰ／航空会社＞

## フォワーダー

### 現　状

・関東方面の生鮮品を中心に5割程度の減
・一度移行して確立したリードタイムを変更するには理由が必要
・長崎空港発着便数・スペース・路線が限られ、県外空港経由となるケースが見られる
・向け地によっては、長崎空港では貨物量がまとまりにくい
・両端のトラック運賃（横持ち費用）を含めた運賃総額が高く、価格面で
　トラック輸送との競争が厳しい
・緊急輸送以外では航空輸送を選択されにくい
・貨物需要の掘り起こしは継続して行っている。利用拡大の可能性はあると考える
・長崎空港の航空貨物に関する情報や利用メリットが十分に浸透していない

### 課　題

➢安定した航空輸送につながるスペースの確保
➢荷主が利用しやすい航空ネットワーク・ダイヤの充実
➢航空輸送のメリットが発揮できる輸送品目・利用場面の拡大
➢荷主・航空会社・行政等による情報共有・利用促進体制の強化
➢コストとリードタイムを踏まえた競争力のある輸送サービスの構築

## 航空会社

### 現　状

・貨物量が安定せず、便数・搭載スペース確保の判断が難しい
・路線・ダイヤは旅客便が前提となるため、貨物ニーズだけでの対応が困難
・航空輸送はコスト面でトラック輸送に対する優位性を出しにくい
・荷主・フォワーダーとの情報共有が十分でなく、潜在需要を把握しにくい
・航空輸送でしか成立しない高付加価値商品を創出することも必要
・国際貨物の検査厳格化により、X線検査が必須となった

### 課　題

➢安定した貨物需要の創出による航空ネットワークの維持・充実
➢荷主・フォワーダーとの連携による需要予測・情報共有の強化
➢既存便を有効活用できる効率的な貨物輸送体制の構築
➢長崎空港の特性を踏まえた利用促進・営業活動の強化
➢行政・関係機関と連携した航空貨物利用拡大に向けた取組の推進

# 2 - ③業界ごと／業界横断的な共通課題の整理

| | 農産物 | 水産物 | 製造（半導体関連） | フォワーダー | 航空会社 | 左記の事由から考えられること |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 路線・便数 | 希望する時間帯・方面への輸送が難しい（×） | 輸出先に応じた航空ルートが限定的（×） | 福岡など県外空港の利用が多い（×） | 県外空港経由のケースが見られる（×） | 増便は旅客需要に大きく左右される（×） | ・希望する方面や時間帯の路線・便数に関する意見が多い<br>・県外空港を利用している実態やネットワークの充実について |
| コスト | トラック輸送との価格差が大きい（×） | 高付加価値品以外では採算が合いにくい（×） | コストと納期の比較で航空利用が限定（△） | 荷主が価格を重視（×） | 貨物量不足による採算性・収益性（△） | ・荷主として航空利用を判断する上で、輸送コストは重要な要素との意見<br>・貨物の特性や緊急性に応じて航空利用を選択している状況 |
| 安定性（定時性・品質） | 品質維持には有効（○） | 鮮度維持には有効だが輸送条件に左右（△） | 定時性・品質は評価（○） | 定時運航への信頼（○） | 安定運航・品質維持（○） | ・定時性や品質など、航空輸送の強みを評価する意見がみられた。<br>・一方で、欠航や遅延時の対応を懸念する意見 |
| 情報・連携 | 航空輸送に関する情報不足（×） | 関係者との連携不足（×） | 荷主・物流事業者間の情報共有不足（△） | 荷主への提案機会が少ない（×） | 潜在需要の把握が難しい（×） | ・荷主、フォワーダーを中心に、航空貨物に関する情報共有や情報発信が十分ではないとの意見 |
| 物流体制ｵﾍﾟﾚｰｼｮﾝ | 集荷・出荷時間制約（×） | 輸出対応・集荷体制（×） | 緊急輸送への対応（×） | 集荷効率・積載率（×） | 既存便の効率活用（×） | ・空港までいかにつなげていくか、集荷や輸送体制など物流全体の現状が十分でないとの意見<br>・関係者が連携した物流体制の構築が必要との意見 |
| 貨物量の確保 | 安定出荷量の確保（△） | 輸出量減少（△） | 需要変動が大きい（△） | 貨物量不足（×） | 安定需要不足（×） | ・安定した貨物量の確保が重要との意見<br>・貨物量は、他の整理項目（路線・便数、コスト等）とも関連する内容 |
| その他 | 生産量減少<br>高齢化（×） | 輸出規制<br>市場変化（×） | ＢＣＰ対応（△） | 行政支援・PR（△） | 行政・関係機関連携（×） | ・業界特有の事情や個別課題<br>・行政への要望や利用促進に関する提案 |

○＝問題なし・比較的支障なし、△＝改善の余地あり、×＝航空貨物利用促進の観点から課題が大きい

# 2 - ④ 今後重点的に検討すべきテーマ（3．意見交換）

| | |
|---|---|
| **需要の創出** | ・安定した貨物の確保のため、航空輸送に適した貨物・荷主の掘りおこしをどのように行っていくのか<br>・今後拡大が見込まれる新たな航空貨物需要の創出は何があるのか<br>・高付加価値貨物や県産品など航空輸送の特性を活かした利用拡大は何があるのか |
| **コスト競争力の強化** | ・航空輸送コスト低減に向けた輸送効率化の可能性は何があるのか<br>・混載輸送や共同輸送等による物流の効率化のため業界横断的な取り組みは何があるのか<br>・航空輸送を利用しやすい環境づくり |
| **航空ネットワークの活用・拡充** | ・既存路線・便の有効活用による航空貨物利用の促進<br>・県外空港経由貨物の長崎空港利用への転換<br>・貨物需要を踏まえた航空ネットワークの維持・充実 |
| **物流体制の強化** | ・各種航空貨物オペレーションの見直しによる物流体制の効率化<br>・フォワーダー・航空会社等との連携による物流機能の強化<br>・航空輸送を利用しやすい物流オペレーションの構築 |
| **情報共有/連携強化** | ・荷主・フォワーダー・航空会社・行政間の情報共有<br>・継続的な意見交換・連携体制の構築<br>・プラットフォームを活用した課題共有・マッチングの推進 |
| **公的支援制度の活用** | ・構造的な課題に対する、行政・関係機関による支援のあり方の検討<br>・実証事業や各種支援制度の効果的な活用<br>・一過性の補助に頼らない、官民が連携した航空貨物利用促進体制の構築 |

**上記テーマについて、第５回以降の会議で**
**施策の方向性や、具体的施策の検討を行っていく**

MEMO