目次

１．輸出物流実証計画

２．輸出物流実証結果報告

３．現地調査結果

参考資料

©Japan Airlines, ALL rights reserved.

【参考】発注時と実出荷時の重量比較　産地からの直接購入の課題

全15回の輸送のうち９回の輸送で、時化等の理由から発注品を確保出来なかった。
市場流通であれば代替品の確保が容易であるものの、今回のような産直発注の場合、左様な対応が難しく、
発着地双方で販売機会の逸失につながる事から、荷受人含めての理解が必須である。

トンロー市場様

輸出通関日	仕出地	仕向地	発注重量(KG)	実出荷重量(KG)	出荷できなかった重量(KG)	出荷できなかった品目
12月23日	石川	BKK	90	66	**24**	**アマエビ、ミズダコ**
12月23日	青森	BKK	65	51	**14**	**ワカサギ、イワシ**
12月23日	鹿児島	BKK	45	45	0	-
1月25日	広島	BKK	45	45	0	-
1月25日	青森 鹿児島	BKK	260	230	**30**	**(青森)ミズダコ、ホッキガイ**
2月15日	広島	BKK	45	45	0	-
2月15日	青森 鹿児島	BKK	208	182	**26**	**(鹿児島)カツオ、イサキ**
2月22日	青森	BKK	104	62	**42**	**ヒラメ、イワシ、ゴマサバ、マダラ**
2月22日	鹿児島 広島	BKK	183	120	**63**	**マダイ、カツオ、クロムツ**
3月1日	鹿児島 青森 広島 石川	BKK	224	171	**53**	**(青森)カレイ、メバル、アンコウ (石川)マダイ、マアジ**

Oisix様

輸出通関日	仕出地	仕向地	発注重量(KG)	実出荷重量(KG)	出荷できなかった重量(KG)	出荷できなかった品目
2月24日	青森	HKG	360	360	**0**	-
3月8日	鹿児島	TPE	61	61	**0**	-
3月8日	青森	TPE	77	45	**32**	**ヤリイカ、ヒラメ、マダイ**

加賀屋様

輸出通関日	仕出地	仕向地	発注重量(KG)	実出荷重量(KG)	出荷できなかった重量(KG)	出荷できなかった品目
2月22日	石川	TPE	45	45	0	-
3月1日	石川	TPE	66	46	**20**	**マダイ、マアジ、ズワイガニ、しまえび**

©Japan Airlines, ALL rights reserved.

【参考】国際線復便検証　メディア掲載

(1) NHK, 3月4日:

- https://www3.nhk.or.jp/lnews/okinawa/20220304/5090017535.html
- https://www3.nhk.or.jp/lnews/okinawa/20220304/5090017540.html

(2) OTV, 3月4日:

- https://www.otv.co.jp/okitive/news/post/00004767/index.html

(3) 琉球新報, 3月5日:

令和4年 3月5日 土曜日 琉球 琉球 新聞 朝刊

那覇―台北 貨物便再開

中華航空・ヤマト運輸 定期化を模索

中華航空（台湾）とヤマト運輸（東京）は3日夜、那覇発台北向けの直行貨物便を約1年ぶりに再開した。酒や生鮮食品など県内事業者の貨物を、コンテナ12個とパレット二つ分の計16トン、飛行機に積み込む作業を那覇空港で公開した。機材はエアバス330―300型機を使った。

新型コロナウイルスの影響で全日本空輸が国際貨物便を運休し、ヤマト運輸が沖縄で通関していた国際宅急便なども休止していることなどから、県内から海外へ輸出する場合は東京を経由する必要がある。台北に輸出する場合、羽田空港経由だと8時間以上かかる。

今回の輸送で、コストや利便性を検証し、継続的な運航を再開できないか模索する。

ヤマト運輸の梅津克彦執行役員は「県外貨物との混載になると予想していたが、全て県内で集いた。定期便の再開を模索したい」と話した。中華航空沖縄支店の魏麟係支店長は「1年ぶりに運航できうれしい。（定期便が）飛べる状況になったらすぐ再開できるよう、関係者と話し合って準備したい」と話した。（田村優希）

台北行きの中華航空の飛行機に積み込まれる貨物コンテナ＝3日、那覇空港

エンザが発生して以降、一暖差の激しい日々が続い

(4) 沖縄タイムス, 3月4日:

那覇―台北間で1年ぶり貨物便

中華航空 最大積載量で

中華航空は3日、那覇―台北間で貨物便を1往復運航した。同社の沖縄路線の貨物便は約1年ぶり。コンテナを搭載できる大型旅客機エアバスA330―300＝写真＝を使用、県内の生鮮品や食品、酒など約16トンを積載。これは同機の貨物スペースの最大積載量で、県内輸出事業者らの直行便への期待がうかがえた。

地方空港から全国の産品を輸出する農林水産省の事業を受託したヤマト運輸のほか、ANAやJALも協力。県もコンテナスペースを借り上げる事業で輸送費を支援し「オール沖縄」（ヤマト運輸）で取り組んだ。

県内の輸出事業者は「沖縄発貨物は東京を経由せざるを得ない状況が続いている。今回が継続運航に向けた第一歩になれば」と期待している。

那覇空港の国際線は新型コロナウイルス対策に伴う入国制限で2020年3月以降、全便が運休となっている。中華航空は同年12月から旅客機を使って貨物便を運航したが、21年3月で終了していた。

貨物専用機事業 ヤマト24年導入

那覇―羽田など

ヤマト運輸（東京）の梅津克彦執行役員＝写真＝が3日、沖縄タイムスを訪れ、2024年4月から、長距離輸送に貨物専用の航空機を導入する「フレイター事業」に乗り出すと明らかにした。那覇と羽田や成田を結ぶ路線などを運航し、県産品や農作物の輸送などで商圏の拡大をサポートする。

働き方改革関連法施行に伴い、24年から外部の貨物スペースを増やすことが難しくなるため、小型旅客機3機を貨物用に改修し運航する。具体的なスケジュールや料金などは未定だが、沖縄と羽田や成田路線は1日1往復を想定する。

©Japan Airlines, ALL rights reserved.

【参考】2024年問題について

物流を取り巻く環境

・労働人口減：生産年齢人口　2020年 75百万人→2030年　67百万人　（△8百万人）
・高齢化：大型トラックドライバーの平均年齢47.3　(全産業平均より+5歳)
・宅配個数増：2020年 48億個→2030年 71億個　(EC伸張による個数増加)
・人手不足：2030年 27万人不足　（3K＋αで敬遠される傾向）
・運送業者の採算悪化：低運賃、コスト増、違反業者への行政指導厳格化
・運送事業者の淘汰：貨物運送事業者総計62,000社のうち95%が中小企業

労働基準法

改善基準告示

貨物自動車運送事業法

上記環境に対しての打ち手

長距離輸送の確保

モーダルシフト
*国内フレーター事業　2024年

地方空港活用

中継輸送

積載効率の向上

共同配送

パレット化、
梱包改善

生産性向上

DX、
自動化

物流波動
の
平準化

©Japan Airlines, ALL rights reserved.