

# 革新的な航空貨物輸送を追求する

「CARGO2000」

日本航空貨物事業担当役員付部長

松山 久秋

## 国際化時代の荷主の物流ニーズ

かつて、荷主企業の多くは航空貨物の発送手配後、予約便に自分の貨物が無事搭載されたことが確認できればそれで満足していた。航空会社は荷主に何日の何便に積んだかを報告すれば事足りた。しかし、近年では搭載便出発後の貨物の細かい追跡情報を求める荷主企業が多くなって来た。そのような情報が求められるようになった背景は、ジャスト・イン・タイム生産方式が主流になってきたこと、メーカーが調達、生産のグローバル化を図ってきたこと等である。実際に荷主企業は輸送が計画通りでないことが分かった場合、次回出荷計画の変更、日本以外の第3国からの供給等、直ちに必要な対応をとっている。

荷主企業の物流関係の動きの1例をあげると、ある会社は世界中で現在約1兆円分ある在庫を数年内に半分に減らすことを計画している。在庫関係の総費用を把握することは難しいが、在庫商品の陳腐化、損耗、在庫中の金利、倉庫建設費または賃借料、維持管理費等の全てのコストを合計すると在庫商品金額の2割に達するとの説もある。もし、この説が正しいとすると、この会社は年間1,000億円のコスト削減を実現することになる。このようなことを可能にする道具だてが物流EDI（電子データ交換）である。企業活動にかかるEDI分野として、発注、物流、生産管理、商品企画、金融等があるが、多くの荷主企業は物流EDI化により、トータルの物流効率化・コスト削減を図ろうとしている。また、ロジスティックスの改善により、同時に顧客満足度の向上を図りたいと考えている。

## IATA関連団体「CARGO2000」の発足

企業の活動がグローバル化する中で、荷主の物流に対するニーズも高度化している。このような状況を背景に、航空会社とフォワーダーがお互いにパートナーとして、21世紀に向けて航空輸送のあるべき姿を追求しようという動きが出て来た。一昨年9月、世界のIATA主要航空会社と大手フォワーダーがパリに集まり、「カーゴ・パートナーシップ・シンポジウム」が開催され、21世紀に向けて両者の協力体制を構築していくことが確認された。合わせて、EDI化、貨物運送手続きの簡素化等に両者が協力して取り組むことを通じて、航空貨物運送サービスの向上と効率化・コスト削減を実現すべく話合う場として「CARGO2000」を設立することが合意された。

この合意を受けて、「CARGO2000」は昨年3月、米カリフォルニア州のロングビーチで開催された設立総会で、IATA関連団体として正式に発足した。現在、「CARGO2000」には航空会社18社、フォワーダー13社(表-1参照)が加盟している。IATA関連団体であるのでIATAのセクレタリー等のリソースを活用するが、基本的にはメンバーの会費で運営を行っている。

「CARGO2000」の目的は、大きくは2つあり、1つは顧客サービスの改善、もう1つはサービス提供側の業務効率化である。この目的に沿って、「CARGO2000」では荷送人から荷受人までの貨物取扱いプロセスの検討、貨物スペース予約の自動電算化、貨物トレース情報の自動電算化、貨物運送状データの電送化、バーコード・システムの導入・整備等への取組みを開始している。

### 高まるEDI化への取組み

コンビニに行ってシャンプーを買うと、その販売情報はコンビニ・チェーン本部のコンピューターに集められ、発注処理、物流手配、メーカーの生産計画、商品企画等、多くの用途に使われている。Create Data Once, and Use It Many Timesということが文字通り行われている訳である。米国でもウォルマート、シアーズ、トイザラス等の流通業界は早くからEDI化を積極的に進めたと言われている。ある米国のチェーンストアは商品のサプライヤーに対して「No EDI, No PO」(EDIが出来ないなら、買い付け＝purchase order＝出来ない)という標語を掲げてEDI化を推進しているそうである。一方、米政府のEDI化の取組みは国防総省の調達からスタートしたと言われている。戦闘機のマニュアルが膨大化し、戦闘機自体の重量と変わらなくなった為、ペーパーレスを目指さざるを得なくなったとのことである。今では米政府は全ての政府調達に関してEDI化を義務付けようとしており、従って、納入企業はEDI化に対応せざるを得なくなっている。

日本では大手メーカーの系列会社間の取引きでは、そのグループ内の基準に基づくEDIが早くから行わ

れて来た。しかし、一般的には、流通、金融等の一部を除くと、EDIの利用は限られている。企業内のシステム化は高度に進んでいても、他の企業とコンピューター同士を繋いで商取引を行うことは余り行われていない。一般的には、コンピューターから打出された伝票を相手の会社に郵送し、その伝票を受取った会社は人手で自社システムに入力する。情報は共有化されず、同じデータが違うシステムに何回も入力されている。これが実状である。物流EDIについては昨年3月に政府が発表した総合物流施策大綱でも触れられており、また、昨年10月にスタートした運輸省主催の研究会「エアフレイト21」でも航空貨物にかかる情報化の推進が検討課題の1つとなっている。このように、日本においても企業・政府レベル共に物流EDIへの取組みの気運が高まっている。

### 航空会社とフォワーダーの協働

荷主企業の物流にかかる動向とEDI化への取組みの一般的状況は上述のようなものであるが、そのような動きに対して、航空貨物業界はどのように対応すべきか。航空貨物輸送サービスは一般的に発地および着地の地上部分の手配を行うフォワーダーと空港から空港までの輸送を担当する航空会社の協力によって成り立っている。即ち、航空貨物輸送サービスは航空会社とフォワーダーの共同生産物(ジョイント・プロダクト)である。従って、顧客サービス改善の為には両者の協力が不可欠である。

他方、フェデラル・エクスプレス、デー・エイチ・エル、ユーピーエス等のインテグレーター(フォワーダー業務と航空会社業務を統合的に実施する事業者)は1社でドア・ツー・ドアの輸送全体をカバーしている。インテグレーターは主に書類、小包等を運んでいるので、世界の国際航空貨物量に占めるシェアは数パーセントに過ぎないが、取扱い物量の伸びは一般航空貨物の伸びを上回っている。荷主にそれだけ選択されているということである。一般航空貨物とインテグレーターの貨物は必ずしも競合している訳ではないが、特に急送を要する貨物につ

表-1 CARGO2000会員

航空会社 (18社)	フォワーダー (12社)
アメリカン航空、エールフランス国営航空、アリタリア航空、ブリティッシュ・エアウエイズ、キャセイ・パシフィック航空、カーゴルックス航空、デルタ航空、大韓航空、日本航空、エアリングス・アイルランド航空、ルフトハンザ・カーゴAG、ノースウエスト航空、オーストリア航空、シンガポール航空、サウスアフリカン・エアウエイズ、スカンジナビア航空、スイス航空、ユナイテッド航空	AEI、ダンザズ、近鉄エクスプレス、キューネ・アンド・ナーゲル、レミール・エア・エクスプレス、MSAS、日本通運、シュンカー、SCAC、郵船航空サービス、パナルピナ、エメリー

いては、航空会社とフォワーダーもインテグレーションのサービスを参考に自らのサービスを見直し、改善して行かなければならない。

以上のような認識からも、「CARGO2000」は顧客サービスの改善を重要な目的の1つと位置付けている。

### 「CARGO2000」の決定事項

「CARGO2000」の会議体としては、会員31社で構成する決議機関のBoard Meeting、運営方針について審議を行うExecutive Committee（構成9社）、テーマ毎の作業部会（各部会8社程で構成）がある。「CARGO2000」は昨年3月にスタートして未だ1年しか経っていないが、既に表-2に示したような決定を行い、各社実行に移している。また、「CARGO2000」では会員の資格要件を設けており、これまでに決定された各項目について、会員は実施スケジュールを守ることが義務付けられており、要件を満たせない場合は退会することとなっている。

現在「CARGO2000」はプロセス、バーコード、EDIの3つの作業部会を設けて、それぞれの分野について更に検討を続けている。プロセス部会では貨物取扱いプロセスの検討、バーコード部会ではバーコード運用面の検討、EDI部会では情報面の取扱い標準化の検討等に取り組んでおり、3月末のエグゼクティブ・コミティーに報告を行う予定である。

例えば、決定事項の1つ、航空運送状データの電送について見ると次のようである。現在、航空運送状はフォワーダーのシステムによって発行され、航空会社に貨物と共に引渡される。航空会社は受取った航空運送状を見て自社システムに入力する。即ち、航空運送状を発券したデータは、航空会社にはデータの形ではなく、ハードコピーの形で渡されている。「CARGO2000」では、この航空運送状データを電子的にFWBと呼ばれる標準的フォーマットを使って、本年1月より、フォワーダーから航空会社に発信することを取決めた。このFWBは航空運送状のフル・デー

タであるので、航空会社は運送取扱いのみならず、収入管理、販売管理、インターライン精算等、多くの用途に有効に使うことが出来る。更に、将来的にペーパーレス化が実現されると、業界全体にとって大幅な効率化が見込まれる。（表紙図参照）

### 「CARGO2000-JAPAN」の発足

「CARGO2000」の活動施策の中には、その実施・運営を効果的・効率的に実現するに当たり、「CARGO2000」の限られた会員間だけでなく、できるだけ数多くの航空会社及びフォワーダーが同一歩調をとったほうが望ましい施策も多々ある。「CARGO2000」加盟日系4社＝（株）近鉄エクスプレス、日本航空（株）、日本通運（株）及び郵船航空サービス（株）の代表が設立発起人となって、日本で営業する「CARGO2000」加盟会社を中心に、できるだけ数多くの航空会社及びフォワーダーの参加を得て、「CARGO2000」に呼応した活動を日本で行うべく、「CARGO2000-JAPAN」を設立することになった。

「CARGO2000-JAPAN」は、昨年7月、日本で営業する「CARGO2000」加盟会社23社（航空会社15社、フォワーダー8社）により正式に発足した。更に、昨年9月より「CARGO2000」非加盟の航空会社、フォワーダーも準会員としての参加を得て、課題の確認、部会の設置等、具体的な活動を開始した。現在、「CARGO2000-JAPAN」加盟社は航空会社22社、フォワーダー34社の計56社となっている。（表-3参照）

### 「CARGO2000-JAPAN」の部会活動

「CARGO2000-JAPAN」は次のように4つの部会を設けて昨年10月から活動している。各部会には20～30社の会員が参加し検討作業中であるが、取組みの現状は次のようである。

- 1) 第一部会『貨物スペース予約と貨物トレース情報の自動電算化』

EDI利用のスペース予約については、CARGO2000の標準予約手順をできる限りフォローすること、予約システムの機能強化を研究・検討すること、予約システムの運用面で互いに協力し合うこと。

表-2 CARGO2000決定事項（実施スケジュール）

	1998.1	1998.4	1999.1	1999.4	2000.4
システム予約	各ホーム		海外		
トレース情報	A	各ホーム		海外	
	B			各ホーム	海外
	C	(時期未定)			
航空運送状データ	各ホーム		海外		
バーコード	各ホーム		海外		

注) A：受託、出発、到着、引渡  
B：トランスファーの受取・引渡、通関  
C：イレギュラー、再予約

※ホームとは加盟各社のホームカントリー

トレース・システムについては、航空会社はステータスの確実・迅速な入力を行うこと、イレギュラー・メッセージ機能の早期導入を図ること等を提言。

2) 第二部会『ニュートラルAWB（航空運送状）の導入とFWB(フルAWB情報)の提供』

ニュートラルAWBについては、多くの社が導入済みであるが更なる利用を推進。FWB(フルAWB情報)については、業務効率化の為に更に推進を図る。FWBフォーマットを統一すること、FWB送信のタイミングを航空会社・フォワーダー間で取決めること、FWBに対して航空会社は正確かつ迅速なステータス情報の提供で応えること等を提言。

3) 第三部会『バーコードシステムの導入』

(イ)使用するラベルは航空会社指定の単独ラベルか、プレプリントのコンビ・ラベルか、またはニュートラル・ラベルか、(ロ)ニュートラル・ラベルはカラーか白黒か、(ハ)ラベル費用の航空会社・フォワーダー間分担、等については未決定。ピース(piece)・レベル管理、ノン・バーコード貨物との混在、多数個口貨物の処理等、運用面の詰めが必要。

4) 第四部会『EDI化実現のためのCCS等構築の検討』

日本におけるCCS(Cargo Community System、共同利用型ネットワーク)が備えるべき条件は、信頼性、中立性、公共性、セキュリティ、低廉なコスト、多数の関係者参加、プロトコル・メッセージ変換機能、転送機能、税関システム接続、他CCS接続等。そのような条件を満たすCCSを実現する方策について、「CARGO2000-JAPAN事務局」で検討予定。

より荷主ニーズに合ったサービス提供のために

21世紀は人も物も今よりも更に動く時代になるだろうと言われている。今世紀末にかけて製造業、商業、金融業、運輸業等、いずれの業界でも経済活動における国の壁は次第に低くなって来た。来世紀はこの傾向が益々強まり、真にボーダーレスの時代になっていくだろう。人々はこれまで以上に自由に往来し、物は地球規模での最適地で生産され運ばれるようになる。企業は事業のコア部分で競争力がないと生き残れないので、コア部分に特化して競争力強化を図ることになる。コア部分のみ自営し、それ以外は最善のプロバイダーを選択し、EDIで結んでVirtual Companyを構成することが普通になるだろう。

このような環境下、荷主のニーズはロジスティック・チェーン全体の最適化ということになる。荷主が求めるのは、単なるA地点からB地点への輸送ではなく、パーツ・センターの場所、在庫管理等も含めた総合的物流サービスである。サービス提供者は荷主の生産、販売活動等に結びついたトータルの物流サービスを提案し、実行する能力が問われることになろう。情報面では、TRAXONのような共同利用型ネットワークを通じて、荷主、フォワーダー、航空会社、税関等、関係者間で情報を共有化し効率的な物流EDIを実現することがますます必要となるだろう。「CARGO2000」活動は、そのような時代の要請に応える為の取っ掛かりと言えるかも知れない。

表-3 CARGO2000-JAPAN会員

航空会社 (22社)	フォワーダー (34社)
正会員 (15社)	正会員 (8社)
アメリカン航空、エールフランス国営航空、アリタリア航空、ブリティッシュ・エアウエイズ、キャセイ・パシフィック航空、カーゴルックス航空、大韓航空、日本航空(株)、ルフトハンザ・カーゴAG、ノースウエスト航空、シンガポール航空、サウスアフリカン・エアウエイズ、スカンジナビア航空、スイス航空、ユナイテッド航空	ダンザス(株)、キューネ・アンド・ナーゲル ジャパン(株)、(株)近鉄エクスプレス、丸善エーイーアイ(株)、エム・エス・エイ・エス・カーゴ・インターナショナル(株)、日本通運(株)、(株)ジャパン シェンカー、郵船航空サービス(株)
準会員 (7社)	準会員 (26社)
全日本空輸(株)、(株)日本エアシステム、日本アジア航空(株)、日本貨物航空(株)、カンタス・オーストラリア航空、フェデラル・エクスプレス・コーポレーション、サウジアラビア航空	ディー・エイチ・エル・ジャパン(株)、芙蓉エアカーゴ(株)、阪神電気鉄道(株)、(株)阪急交通社、(株)日立物流、インターナショナルエクスプレス(株)、伊勢湾海運(株)、ジャスフォワードイングジャパン(株)、海外新聞普及(株)、川崎航空サービス(株)、ケイビン航空(株)、コウノイケ・エア・カーゴ(株)、(株)交通公社航空貨物部、名港海運(株)、エムオーエアシステム(株)、西日本鉄道(株)、(株)日新、ニュージャパンエアサービス(株)、オーバーシーズエアカーゴ(株)、山九(株)、西濃運輸(株)、ソニーエアカーゴ(株)、(株)住友倉庫、(株)泰運商会、東急エアカーゴ(株)、ユーフレイトジャパン(株)