

# 全日空

特集

# B777Fシカゴ就航



シカゴには10月末からB777Fが就航する(写真はシカゴの全日空上屋に駐機するウエスタングローバル機)

## 週7便へ品質強化、ターゲット拡大

全日空の成田—シカゴ間の貨物便就航ダイヤ

区間	便名	曜日	発着
成田—シカゴ	NH8402	・火・木・土・	12:40~10:30
	KZ8132	・水・金・	11:30~11:05
	KD4351	月・	22:00~22:55
	KD4351	・	09:30~10:25
シカゴ—成田	NH8401	・火・木・土・	15:30~18:55+1
	KZ8131	・水・金・	13:20~19:00+1
	KD4150	・	01:30~06:30+1
	KD4150	・	14:00~19:00+1

※ダイヤは冬季スケジュール開始時。表示時刻はすべて現地時間。ダイヤは変更される可能性がある(最新情報はANA Cargoのホームページ参照)

全日本空輸が自社運航する大型貨物機、B777F型機が10月29日から成田—シカゴ線に就航する。全日空は今年7月から、同型機を成田—上海線に週5便で就航させたほか、成田—シカゴ線でも米チャーター会社や日本貨物航空(NCA)の起用で大型貨物機のスペースを供給。10月末からはB777F型機の投入でシカゴ線を週7便に拡充し、アジア—北米間の航空貨物需要に応える。今後、取扱量が増加する空港上屋の品質強化やターゲットとする品目・地域の拡大策など、米国発着貨物の獲得に向けた取り組みを現地レポートする。

### アジア—北米間に大規模供給

全日空は7月2日から、B777F型機を成田—上海線に投入。上海はじめ中国・東南アジア路線にはかねて中型機のB767F型機で貨物便を運航していたが、B777F型機の導入で輸送力を拡大するとともに大型貨物への対応を強めた。成田—上海線は現在、B767F型機で週2便、B777F型機で週5便の計・週7便を運航中。全日空は今年、B777F型機を2機導入しており、10月末以降は上海、シカゴの2路線に配置する。

B777F型機はより大きな機体でB767F型機の2倍となる最大102トンを搭載できるほか、航続距離が同型機の1.5倍に伸びて日本からシカゴへノンストップ運航が可能だ。メインデッキの貨物室の高さは約3メートルで、航空機エンジンや半導体製

造装置などの大型貨物機の輸送需要にも対応できる。全日空はB777F型機の導入で、将来的にさらに貨物需要の拡大が見込まれるアジア—北米路線に、より付加価値の高い貨物を、より多く輸送できる体制を構築する狙いだ。

シカゴには2017年から、米チャーター会社のウエスタングローバルやNCAの起用により、ジャンボフレイターのB747F型機で貨物便を運航。19年度は週5便を提供しているが、B777F型機を投入する10月末からは成田—シカゴ線の運航頻度を週7便に増やす。日米間の貨物専用便としては随一のスペース供給と運航頻度で顧客の使い勝手を高める。

10月末からの成田—シカゴ線の運航スケジュールは表の通り。自社運航するB777F型機は火・木・土の週3便を投入する。他社運航便を含

む大型貨物機の運航頻度は日本発が毎日運航、シカゴ発も週7便で運航するが、うち2便を需要の高い金曜(1便は翌土曜の午前1時30分発)に運航する体制となる。B777F型機は上海を出発して早朝に成田に到着、中国発貨物に成田発を加えてそのまま昼間にシカゴへ飛び立つ便もある。

### 取扱量増加へ品質向上に注力

全日空の米州室では、10月末からのB777F型機の就航に向け、着々と準備を進めている。既に他社運航によるチャーターを週5便運航するが、自社機を中心とする週7便体制への拡充に備え、米州発貨物の販売戦略の強化とシカゴの現地上屋のオペレーション体制の強化を図っている。

米州における全日空の貨物事業は、旅客便の運航頻度が1日3便の



ロサンゼルス、1日2便のニューヨークとシカゴが物量・収入の多い主力拠点に位置付けられる。今回、B777F型機が就航するシカゴは、旅客便が運航するのみだった従来から米国で最も航空貨物の物量・収入が多かったが、17年からウエスタングローバルを起用して貨物チャーター便を開始したことで、貨物の取扱量がさらに増加。現在は全日空の米国発着貨物の約3割を取り扱い、他空港から頭一つ抜け出した存在感を示す。さらなる取扱量の増加を見込み、上屋の業務品質の強化を進めている。

米州室の貨物郵便担当ヴァイスプレジデントで貨物事業室の米州統括室長を務める協谷謙一氏は「航

空貨物は輸送品質が商品そのものだ。ダメージや遅延なく顧客に届けるという品質の部分を第一に、上屋での業務体制を強化している」と話す。米州室の貨物事業は従来、貨物事業室が主に営業やマーケティングを担当し、各空港の上屋業務などは空港業務部門が受け持っていた。しかし、15年から貨物部門が上屋内の品質も見る体制に改め、現在はサンフランシスコとニューヨーク、ロサンゼルスとの3拠点で各1人が空港業務部門と貨物部門の担当を兼務することで、米州の各空港上屋の業務品質を高めている。

### 現地スタッフが日本で業務研修

米州の貨物事業は営業を米国外も含めて4社の貨物総販売代理店(GSA)に、各空港上屋のハンドリングを現地企業にそれぞれ外部委託

しており、自社員は上屋内のスーパーバイズ業務を担っている。シカゴでは、空港南部の貨物地区にあるユナイテッド航空の上屋の一部、約4000平方メートルを全日空の専用スペースとして利用。今後の物量増加や特定時間帯における作業量の集中に向けて、荷役機器を増やしたほか、上屋内のレイアウト変更などを実施し、作業スペースを拡大した。上屋のランブ側のひさし下部分に、新たな作業スペースの設置も予定している。

全日空上屋で業務に当たるスタッフは、ハンドリング会社から上屋での荷役業務に約50人、ドキュメント業務などに約20人を配置。全日空のスタッフ9人で全体の業務管理を行う。いずれも今春から、人員を増やした。米州室・貨物事業室でシカゴに駐在する清水拓氏とシカゴ空港所の坂巻佑太氏は「従来は上屋での貨物の引き渡しなどで顧客



協谷謙一氏



米州室の清水拓氏とシカゴ空港所の坂巻佑太氏

B777F型機は7月から成田-上海線に就航している



にご不便をおかけしてしまうケースもあった。さらに貨物便が増えるということもあり、今春からシカゴのハンドリング会社に人員を拡充してもらうとともに、自社内に日本人の貨物運送専任マネージャーを新たに置いて業務改善を加速させている。お客さまから評価いただけるよう、今後とも改善を続けたい」と話す。

上屋の品質向上に向けては基本的な業務マニュアルに加えて、便ごとにチェックリストを運用していたが、今春からリストの項目を増やすなど刷新を図った。作業工程をより詳細に確認・共有できるようにするなど、品質の標準化・可視化を業務改善につなげる。清水ディレクターは「定時性など当社の高い運航品質に加えて、上屋でも日本品質のきめ細かなサービスを提供することで、高い作業品質を求める顧客の要望に応えていきたい」と話す。

さらに、荷役業務とドキュメントのスーパーバイザーにあたるハンドリング会社のスタッフを2人ずつ、全日空の成田の上屋などに研修派遣した。航空貨物の荷扱いに求められるスキルやマインドは日米で大きく異なるため、実際に日本の上屋業務を見てもらうことで品質改善につなげる狙いだ。今春から貨物運送マネージャーとして上屋の品質強化を推進しているシカゴ空港所の坂巻佑太マネージャーは「研修に行くスタッフには、日本の業務品質はもちろん、文化を見てきて欲しいとお願いしている。ちょうど2人が研修を終えて帰ってきたが、日米の業務現場の違いを敏感に感じて、シカゴでできるアイデアを提案してくれるなど、早速効果が出ている」と話す。

### 米州全域から貨物取り込み

スペース供給の増加に伴い、受託



シカゴ空港の全日空上屋では物量増加に向けて作業スペースを拡充した

品目のさらなる拡大や、米州のより幅広い地域からシカゴ空港に貨物を集める販売戦略も推し進める。

18年、全日空の米州発着の貨物取扱量は秋口までの航空貨物市場の活況に加えて、同年からシカゴ線でチャーター便の運航頻度も高めたことで、前年から大きく物量を伸ばした。シカゴ発着の航空貨物量はチャーターを開始する前の16年と比べて、現在は2.5倍超に拡大。米国発だけで見ても、完成車や航空機部品、大型の医療機器などの取り扱いが増え、B747F型機の貨物室が8割以上埋まる活況を見せた。

週7便体制になると、16年比で3倍超の貨物を取り扱えるようになる。脇谷氏は「米国発の需要は18年実績こそ下回るが、貨物が増え始めた17年とほぼ同水準。市場が鈍化する中、既存顧客との関係を大切にしながら、これまでのシカゴを中心とした需要に加え、新たな地域の需要も取り込んでいきたい」と話す。

もともと、シカゴ空港には地元イリノイ州のほか、デトロイトがあるミシガン、インディアナ、オハイオといった近隣州からも多く貨物が集まる。全日空は今春から、他社運航便で大型貨物機のスペース供給を増やしたことに伴い、ロードフィーダーサービスで南部のアトランタやヒューストン、東岸のニューヨークやフィラデル

フィアまで集荷の対象を拡げている。今後は同サービスで運航頻度の充実や集荷時間の調整を図りながら顧客の使い勝手を高めるとともに、ダラスなど他都市にもターゲット地域を広げていく考えだ。

今春以降、競合他社もスペース供給を増やす中、足元ではシカゴ発でも特に貨物便の運賃単価が下落する傾向にある。脇谷氏は「シカゴだけを見ていると、価格競争が激しくなる一方だ。広く米州をターゲットに据えることで、お客さまに貨物便のスペースを長く安定的に提供する基盤を確立していきたい」と話す。将来的にはメキシコやブラジル、チリといった中南米発の貨物もシカゴ発の貨物便に取り込んでいきたい考え。既にメキシコやブラジルとシカゴの間では貨物航空会社とインターライン契約を締結するなど体制整備を進めており、日本を含むアジアとの輸送ニーズが高まる自動車関連などの取り込みを目指す。チャーター便も含め貨物便は寄港地を柔軟に組み替えられるため、需要に応じて米国内の他都市を経由することも検討する。

### 大型貨物機の強みを生かす

貨物専用機ならではの需要もさらなる増加を見込む。同社は大型装置や完成車、危険品、医薬品などの取り込みに向け、高付加価値サービスの



空港上屋には2温度帯に対応した保管体制が整う

「PRIO」シリーズを強化。昨年から完成車向けに「PRIO VEHICLE」、半導体製造装置や医療機器などの精密機器向けに「PRIO SENSITIVE」といった新サービスの拡充を図ってきた。

8月には医薬品向けの温度管理輸送サービスのブランドを「PRIO PHARMA」のブランド名に統一。従来、提供してきた電源式コンテナなどに加えて、新たに独バキューテック製のパッシブ型の温度管理コンテナ「バキューテイナー」を加えるなどより幅広いニーズに応える体制を整えた。清水ディレクターは「米国発の医薬品が増加しており、ハード・ソフトの両面で温度管理輸送のニーズが高まっている。自動車関連や医療機器など大型貨物に加えて、取り込みを強めていきたい」と話す。シカゴ空港の上屋は冷蔵・定温の2温度帯での保管が可能で、同空港内では極めて充実した設備が揃う。

米国発では生鮮貨物が堅調に推移するほか、日本への輸入関税が引き下げられる米国産牛肉の輸出増も見込まれる。全日空ではこうした食品関連の需要も注視するとともに、アジア・北米間で需要が増すeコマース(EC)などの新たな品目の取り込みも検討する。また旅客便には搭載できない「アンノウ・シッパー」の貨物取り込みも拡大する。

## 輸送品質、さらに重要度高まる

シカゴ空港は世界の主要フォワーダーが航空貨物輸送の重要拠点に位置付け、日系フォワーダーも古くから自社拠点を置いて航空貨物を取り扱う。シカゴは日本やアジアの主要国との間で旅客・貨物の直行便が運航されることなどから、日系フォワーダーにとっても米国で1、2の貨物量を取り扱う重要市場だ。産業を問わず、多くの企業が国際物流や国内配送の拠点を設けることから、海上輸送や保管・配送サービスも含め、多様な物流ニーズが眠る。

現地に進出する日系フォワーダーが自社の強みとして挙げるのは、「日本企業ならではの高いサービス品質」だ。米中の貿易摩擦などの影響を受け、特に米国向けの輸入貨物は自動車関連など主要品目の荷動きが鈍化傾向。一方で、米国発の輸出に関しては足元でも堅調な取り扱いを維持する日系フォワーダーが少なくない。目下、増えているのは、医療・医薬を含むヘルスケア関連や、肉・野菜などの生鮮食品だ。

こうした品目は輸送時間や温度管理、通関などで高いサービス品質を求められ、日系フォワーダーのきめ細かなサービスが日系荷主だけでなく、外資系荷主にもとりわけ高く評価される分野。特に医療・医薬関連は

シカゴに拠点を置く全てのフォワーダーにとって注目すべき市場の一つで、各社がハード・ソフトの両面で取扱体制の強化を図っている。求められるサービス品質は当然、航空輸送の過程にも及ぶため、全日空によるB777F型機の就航に期待を寄せる声は大きい。「定時性など運航品質に信頼がおける、全日空の自社機導入には非常に期待している。貨物専用便の選択肢が増えることもフォワーダーにとってメリットが大きい」(日系フォワーダー)。

全日空のB777F型機の就航などに伴い、シカゴは日米間の貨物専用便のスペースに極めて恵まれた空港になる。日系フォワーダーは従来からシカゴ周辺に限らず、広く米国内をターゲットにシカゴ発着の航空貨物の取り込みを図ってきた。今後、貨物便のスペースがさらに増え、フォワーダーがターゲット品目を拡大すると、シカゴには米国内のさらに多様な地域との間でより頻繁に航空貨物が入りすることになりそうだ。そうなれば、日系フォワーダーにとっては各地へトラック便で迅速かつ確実な配送ができることも同業他社との大きな差別化要因になる。

トラック便へのスムーズな接続も含め、フォワーダーが顧客に素早く貨物を届ける上では、航空会社上屋からダメージが無い状態で、迅速な引き取りができることが大前提になる。全日空は今春から上屋業務の品質強化に注力しており、やはり日本のきめ細かな作業品質をシカゴの空港上屋で提供すべく施策を打っている。「荷主へのサービス向上が、大型貨物機の長期・安定運航やフォワーダーの競争力強化につながる。航空会社とフォワーダーが緊密に連携し、品質やサービスの向上に向けて手を携えて取り組んでいく必要がある」(日系フォワーダー)。