

陸海空 アジアの道

最新アセアン業界地図

バンコク国際空港






部材空輸 中国向け加速

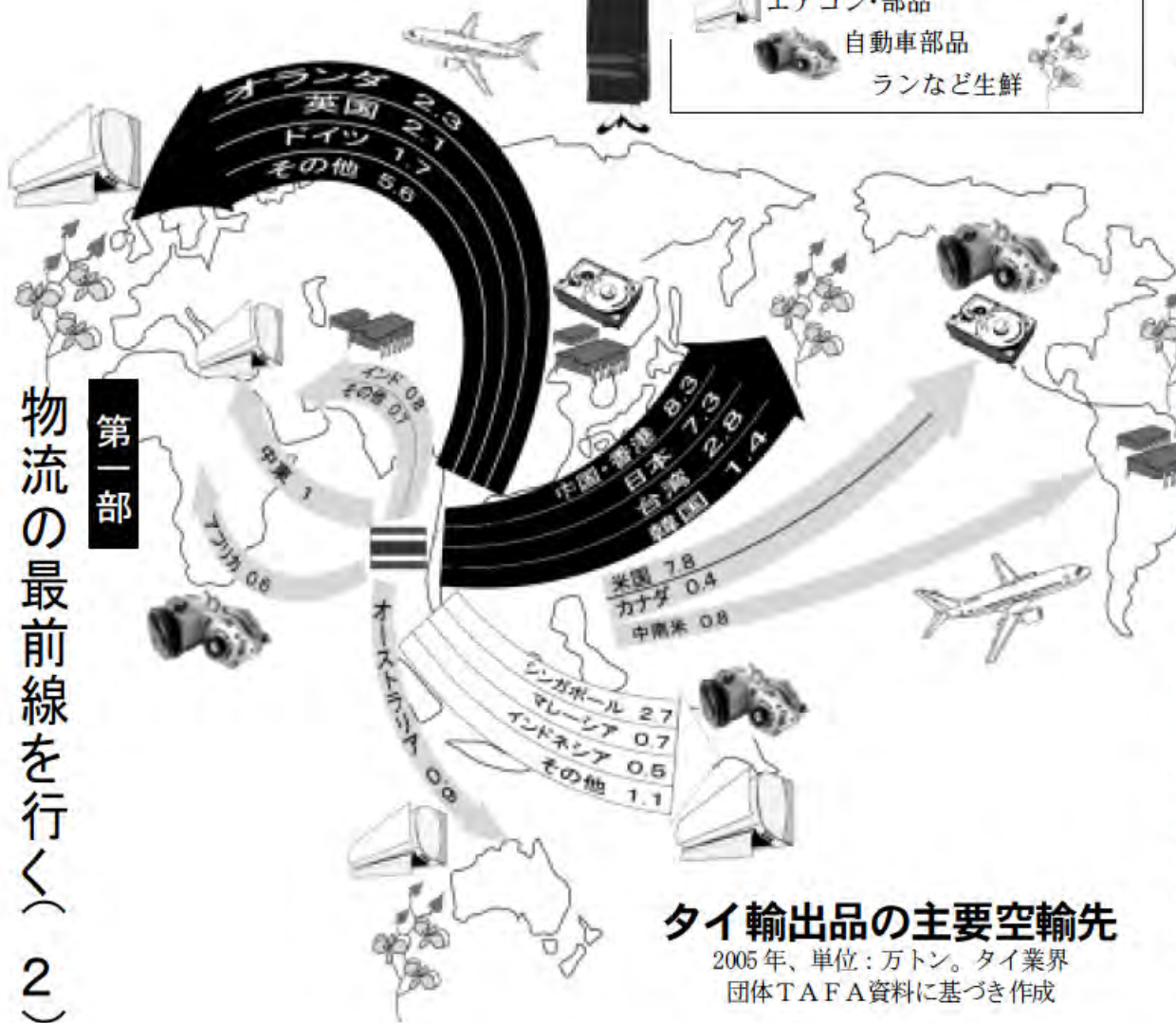
タイの空の物流は新世紀を迎えた。

ドンムアンからスワンナプームの国際空港へ。アセアンのモノづくりの拠点、タイは航空貨物の需要が年率5、6%の伸びを見せ、空の物流の比重が高まっている。「世界の工場」中国への部材空輸は、特に加速し「日本→上海」から「タイ→上海」へシフトしている。

新空港はアセアンのハブになれるのか。物流の現場からその実態を探る。

タイの主要空輸品

- 半導体・部品 
- ハードディスクドライブ・部品 
- エアコン・部品 
- 自動車部品 
- ランなど生鮮 



タイ輸出品の主要空輸先

2005年、単位：万トン。タイ業界
団体TAF A資料に基づき作成

物流の最前線を行く(2)

第一部

バンコク空港の貨物輸出 (単位・トン)

主な仕向け地	05年1~12月		06年1~8月	
	貨物量	シェア	貨物量	シェア
米国	77,960	16%	59,530	17%
日本	73,188	15%	51,086	15%
中国・香港	61,533	12%	42,436	12%
中国本土	21,244	4%	21,774	6%
EU	90,533	18%	62,257	18%
輸出合計	498,474	100%	348,005	100%

(出所) タイ貨物事業協会

航空貨物、日本からが最大。日本航空バンコク支店によると、タイ全体の航空貨物取扱量は年間約100万トン。輸出が50万トン、輸入が30万トン、繰り越し(トランジット)が20万トン。うち日タイ間の貨物取扱量は輸出入とも年7万トン強。年率5~6%で伸びている。

輸入相手国では日本が最大だ。輸出の仕向け地では中国・香港と米国向けが、それぞれ毎月7,000

~8,000トン、日本が約6,000トンの順だ。欧州連合(EU)向けが2万トンあり、地域別で最大。

物流のトレンドは「世界の工場」中国向けが旬だ。上海向け貨物の輸送量は月2,700トンで、昨年の約1,500~1,600トンから倍近くに達している。電子部品など寿命の短い運賃1キロ1万円以上のものは空輸が多い。3,000円以下の場合には緊急時を除き海上輸送。3,000~1万円の価格帯は自動車部品が多い。

空の携帯、地球の裏まで



バンコク新空港のチェックイン・カウンター

米の工場へ車部品

3人で手荷物150箱

アセアンの自動車、家電製品の生産拠点、タイの航空貨物は日系企業の自動車部品、電子部品が輸出入ともに大きな比率を占める。ねじ一本でも欠ければ、生産ラインが止まる。旅客便のベリー(下部貨物室)

だけでなく、手荷物で地球の裏まで運ぶ点、タイの航空貨物は日系企業の自動車部品、電子部品が輸出入ともに大きな比率を占める。ねじ一本でも欠ければ、生産ラインが止まる。旅客便のベリー(下部貨物室)

(タイニシズ愛果記者、写真も)

「米国時間あす正午までにニューヨークの工場に自動車部品2トンを届けて欲しい」
16時30分、顧客から携帯に電話が入る。航空時刻表をめくる。夜中の24時40分発ニューヨーク行き直行便がある。了解の返事に荷主のほっとした声が伝わる。

ロータス・インターナショナル・エクスプレス(バンコク・久野達己社長)に緊張感が走る。
8年前にハンドキャリー(貨物携帯輸送サービス)事業を立ち上げたが、一度に2トン、ダンボール箱150個とは、これまで経験したことがない。直ちに航空券の手配と運び役のスタッフに連絡。7人で運びたいが、空席はわずか3。やむを得ず3人で運ぶことにする。

(3面に続く)

タイ国際航空(TG)に積載可能な是非を問いつけるが、明確な返事が来ない。時間が迫る。荷主の了解を得て空港へ持ち込むことにした。

16時50分、航空券、スタッフの旅券写し、運搬の詳細を手配確認書として荷主の顧客にメールで送る。同時にフォワードに空港までの輸送と通関業務を依頼。

20時30分、フォワードの4トン・トラックが工場から自動車部品の箱を積み、空港へ。税関事務所でフォワードの担当者

とロータスのスタッフが落ち合い、通関業務。22時20分、荷物が到着。税関職員が貨物と書類を照合し、手続きは10分で終了。

22時40分、タイ国際航空旅客チェックインカウンターへダンボールの山を15人がかりで運び込む。

大きなカートで何往復もしてチェックイン。30分かかる。順番待ちの旅客の視線が突き刺さる。

タイ郵船航空サービスの
赤崎社長

【タイ郵船航空サービス】

設立は2002年9月(資本金1億
パーツ=約3億4,000万円)。タイ
国内に倉庫・事務所を計7カ所。07
年2月、バンコク近郊に物流セン
ターを開設した。センター内の倉
庫の延べ床面積は8,800平方メー
トル。従業員は518人(うち日本人11
人)。唐車を含め運行トラック133
台を保有する。

取扱貨物は、日系メーカーの電
子・自動車部品が圧倒的に多い。特
に自動車関連は、電子化に伴い需
要が伸びているという。昨年の輸
出貨物は、件数ベースで前年比10
%減、重量ベースで5%減だった。

タイの顧客は部品・部材を輸入
し、完成品・半完成品を輸出する
ケースが多いため、郵船航空の内外
拠点と情報や緊張感を共有する連
携プレーが重要という。タイ人従
業員への「確認とフォロー」も徹底
させている。

赤崎恒二郎社長は「顧客の生産ラ
インを止めないことが我々の使命。
ある意味、生ものと同じくらしい
緊急性を持つ」と話す。

【サイアム・ニストランス (タイ日新)】

1987年10月の設立。資本金は
2,000万パーツ(約6,800万円)。国
内に倉庫・事務所を計8カ所。自
社トラックは50台。現在の従業員
は450人(日本人12人)。航空貨物
業は全体の売上・粗利率の30%。

昨年の日本からの輸入貨物は前年
比7%増の1,707トン。主要品目は
55%が自動車部品、30%が電子部
品。日本向け輸出貨物は同20%増
の1,263トン。主要品目は60%が
自動車部品、30%が電子部品、10
%が衣類・雑貨。衣類は仙台、名古
屋向けも目立つ。

【日本通運タイランド】

1989年の設立で、資本金は2,000
万パーツ(約6,800万円)。海運代
理店、引越し荷物も営業し、従業
員総数は880人。倉庫面積約1万
2,000平方メートル。本社広報によ
ると、05年の航空貨物取扱量は輸
出2万2,000トン、輸入11万件だっ
た。(4面に続く)

空運代理店、日系15社

航空貨物のスムーズな物流を支える
フォワーダー(貨物代理店)は、タイに
130社以上ある。業界団体のタイ・エア
フレート・フォワーダー・アソシエーショ
ン(TAFA)には正会員102社、準会
員32社が加盟している。IATA(国際
航空運送協会)加盟はほぼ半数の66社。

TAFAの正会員名簿をみると日本通
運、DHLなど世界的な業者の名が網羅

され、主要業者はほぼ加入しているよう
だ。日系は15社ほど数える。

同協会によると、会員企業の従業員総
数は2万5,000人、1社平均187人。総
年商が240億パーツ(約720億円)で、
1社平均1億7,910万パーツ(約5億
5,000万円)はタイでも中堅企業の規模
だ。一方、同協会も他の業界関係者も、ど
こが営業規模で最大手かなどの明確な
データは保有していないという。

電話1本で出動

「あす正午まで必着」

新空港の貨物ターミナル
(写真提供・タイ国際航空)



旅客便も貨物を扱う。
だが、この150箱は旅
客優先の手荷物だ。他の
積載予定の貨物を急ぎよ、
積み外してもらい、ス
ペースを確保したという。
23時10分、同航空のチ
ケットオフィスで超過重
量費、70万パーツ(255
万円)を支払う。

待てど出ぬ荷物
バンコク空港のTG
チェックインスタッフ
は「マイペンライ(大丈夫
)。マイミーパンハー
(問題ない)、必ず載せま
すよ」と言っていたが、
出発前の搭乗ゲートで
も最終の積載確認をし
たのに、どうして出てこ
ないんだ。

待てど出ぬ荷物
バンコク空港のTG
チェックインスタッフ
は「マイペンライ(大丈夫
)。マイミーパンハー
(問題ない)、必ず載せま
すよ」と言っていたが、
出発前の搭乗ゲートで
も最終の積載確認をし
たのに、どうして出てこ
ないんだ。

日系の電子・自動車部品が主力



タイ国際航空機の貨物搭載 (写真提供・同社)



ねじ1本持ち日本へ

扉近くの席、空港かけ抜ける

愛知県にある電子部品工場での生産ラインが止まった。ねじ1本が足りない。1日数千円の損失になる。午後4時、ロータスに緊急連絡が入る。運びのプロの出番。

だ。航空券を手配、1000グラム弱のねじ1本をかばんに入れ、新空港へ。JAL738便、23時55分発中部国際空港の直行便に間に合った。

前方の通路側座席に陣

取る。中部国際空港セントレアに到着し、機扉が開くや否や、入国審査へ猛ダッシュ。税関で輸入通関をする。

一番で通り抜け、タクシーで三河地方の工場へ。朝もやの中、タクシーが信号で止まるたび、思わず腕時計をのぞく。作業時間直前に滑り込んだ。

バンコクのオフィスに部品工場の責任者から

電話が入る。「お客を失うどころか、違約金5000万円も払わずにすみませう。私の首も何とかつながらそうです」と声が弾んでいる。

8年で扱い6倍に

一刻一秒を争う緊急輸送。手荷物で機内持ち込みは最速の輸送手段だ。電気・電子、自動車部品メーカーのタイ進出で、運びのプロたちの需要は急速に拡大している。

☆

ロータス社は、タイ国内の同業者3〜4社の中で草分け的存在。取り扱い

月平均60件。開業時から6倍に急増した。連休後は100件に達するころもある。電子・電気部品が60%、自動車部品が40%。目的地は日本、東南アジアが多い。

最近ではベトナムやBRICs(ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ、アルゼンチン、東欧向けの自動車部品のニーズが増えている。荷主の8割が日系企業。地球の裏側まで飛ぶ。航空券手配は、航空会社、旅行代理店と提携し、夜間、土日祝祭日の緊急発券も可能という。

の戦い、挑戦が続く。

機中5連泊の猛者

東京―バンコク―大阪―バンコク―名古屋―バンコク―福岡―バンコク。機中5連泊の猛者がいた。

「基本的に旅が好き、飛行機が好きで人間でない」とこの仕事は務まりません」と久野社長。

20人を超すスタッフは、エアラインのゴールドカードを持っていて、席が取りやすい。チェックインでの貨物の重量も優遇される。だが、きょうの行き先は、地球の裏側かもしれない。男たちの時間と

顧客はトヨタ系

【TASエクスプレス(タイランド)】

2001年4月に設立(資本金800万パーツ)。自動車部品の緊急輸送に重点を置くフォワーダー。取扱量は、輸出貨物が月200トン、輸入貨物は同500件。10トントラック1台、2トン2台、ピックアップトラック1台、フォークリフト(2トン)1基を保有。従業員は40人(日本人3人)。

昨年の完成車の空輸取扱実績は25台だった。顧客の9割がトヨタ・グループのメーカーで、主要顧客は◇タイ国トヨタ自動車(TMT)◇サイアム・トヨタ・マニュファクチャリング(STM)◇デンソー(タイランド)――など。

【タイ阪急交通社】

1992年に設立(資本金は1,100万パーツ)。阪急交通社が49%、地場系貨物代理店トランス・エア・カーゴ(TAC)ほかタイ資本が51%出資した。バンコク近郊バンナーに倉庫を近くオープンする。トラック25台(ピックアップ18台、6輪7台)を保有。従業員270人(日本人4人)と阪急の海外現法で最大規模という。

取扱貨物は輸出入とも電子部品4割、自動車部品3割、電機部品2割、その他1割だ。顧客の95%が日系企業。最近手掛けた航空の大型貨物は、薄型テレビ。昨年10月ごろから今年3月にかけて、計1,000トン以上を米国に空輸した。

97年の通貨・金融危機を受けて落ち込んだ業績は、2000年ごろから急激に回復したという。

同社の強みはフットワークの軽さだ。搭載スペース確保に時間がかかる大型の輸出貨物の場合、「今、航空会社と交渉中です」という具合に予約状況などを2時間ごとに伝えて安心してもらう。

また、得意先からのメールには4時間以内に返信するなど顧客満足度(CS)の向上に努めている。(5面に続く)

「生産ラインを止めるな」