

航空貨物代理店

チェックポイント

事業内容……参入企業は、貨物運送取扱事業法、航空法などの許可、届出を必要とし、数のうえで限られている。そのなかで、航空貨物輸送専業者と、陸運・海運・倉庫などの物流関連業務を本業とする兼業者が混在している。また、取扱貨物の種類により、国内貨物取扱業者と国際貨物取扱業者に分かれ、さらに利用航空運送業と航空運送代理店業といった事業分野の違いによる業者の区分もあり、対象企業の事業内容を十分に把握する必要がある。

営業基盤……安定荷主を確保しているか、また、その取引関係は良好か確認する。

荷主の需要変化への対応力……設備面で充実した国内外の営業・物流拠点網の拡充や、梱包作業の代行等の周辺サービスへの取組み、貨物情報システムのレベルアップなどを進めているか調べる。

業種の特徴

1 沿革

わが国の民間航空貨物輸送は、昭和22年のアメリカ航空会社の国内乗入れを機に開始され、以降、ほぼ一貫して増加してきた。とりわけ50年代以降は、航空機の大型化に伴う輸送効率向上により急増し、50年度と平成12年度の輸送量を比較すると、国内貨物が16.5万トンから93.0万トンへと5.6倍、国際貨物が29.8万トンから292.7万トンと9.8倍になっている（図表1参照）。

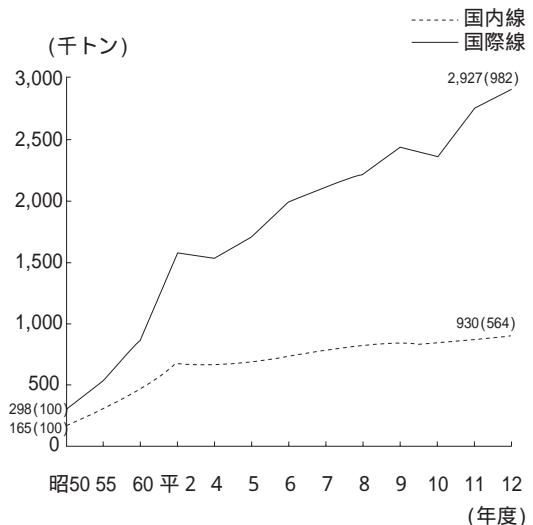
こうしたなか、わが国の航空貨物代理店業は、昭和23年に京阪神急行電鉄（現阪急電鉄）、近畿日本鉄道、西日本鉄道が航空会社との間で航空機の貨物スペースの販売代理店契約を締結したことに始まり、その後、航空貨物輸送の順調な増加とともに成長を遂げてきた経緯がある。

2 航空貨物の特徴

貨物輸送量全体に占める航空貨物の比率は、海上輸送と比べコストがかさむこともあり、重量ベースでは国内貨物輸送で0.02%、国際貨物輸送

でも0.33%にすぎない（図表2、3参照）。しかし、金額ベースでは相当のウェイトを占めており、国際貨物の場合、航空貨物の比率は全体の

図表1 航空貨物輸送実績の推移



（注）1. 国土交通省資料による。

2. ()内は昭和50年度を100とした数字である。

（資料）物流問題研究会編「日本物流年鑑 2000」117頁（株ぎょうせい）

33.3%となっている(図表4参照)。航空貨物の取扱品目をみると、事務用機器、電子部品といった陳腐化が早く、輸送にスピードを要求される貨物が多く、これら機械機器が全体の約7割を占めている。

業界動向

1 業況

(1) 事業者の概要

図表2 輸送機関別国内貨物輸送量(重量ベース)

(単位:千トン、%)

	合計	鉄道	自動車	内航海運	航空
昭50年度	5,025,721	180,616	4,392,859	452,054	192
55	5,981,364 (0.5)	162,827 (9.4)	5,317,950 (1.1)	500,258 (2.8)	329 (4.3)
60	5,597,256 (1.3)	96,285 (7.2)	5,048,048 (1.3)	452,385 (0.5)	538 (8.2)
平2	6,776,257 (4.1)	86,619 (4.6)	6,113,565 (3.8)	575,199 (6.9)	874 (5.7)
5	6,430,496 (4.4)	79,259 (3.8)	5,821,537 (4.6)	528,841 (2.1)	859 (0.6)
6	6,445,996 (0.2)	78,948 (0.4)	5,810,374 (0.2)	555,764 (5.1)	910 (5.9)
7	6,643,005 (3.1)	76,932 (2.6)	6,016,571 (3.5)	548,542 (1.3)	960 (5.5)
8	6,798,734 (2.3)	73,558 (4.4)	6,177,265 (2.7)	546,909 (0.3)	1,002 (4.4)
9	6,677,063 (1.8)	69,228 (5.9)	6,065,384 (1.8)	541,437 (1.0)	1,014 (1.2)
10	6,397,912 (4.2)	60,369 (12.8)	5,819,881 (4.0)	516,647 (4.6)	1,015 (0.1)
11	6,445,607 (0.7)	58,685 (2.8)	5,863,259 (0.7)	522,602 (1.2)	1,061 (4.5)
12	6,371,017 (1.2)	59,274 (1.0)	5,773,619 (1.5)	537,021 (2.8)	1,103 (4.0)

(注) 1. 航空は、定期航空運送事業および不定期航空運送事業にかかわる輸送の合計である。

2. ()内は対前年比伸び率(%)を示す。

3. 昭和62年度以降の自動車は軽自動車による輸送を含む。

4. 自動車は、平成6年度について7年1~3月の兵庫県の数値が含まれていない。

(資料) 物流問題研究会編「数字でみる物流2002」1頁(社)日本物流団体連合会)

図表3 わが国の国際貨物輸送量(重量ベース)

(単位:千トン)

年度	海上輸送				航空貨物				b/(a+b) ×100(%)
	輸出	輸入	合計(a)	指数 (55年=100)	輸出	輸入	合計(b)	指数 (55年=100)	
昭55	76,494	605,635	682,129	100	281	250	531	100	0.08
60	81,803	592,999	674,802	99	471	402	873	164	0.13
平2	70,420	699,307	769,727	113	730	851	1,581	298	0.20
4	85,616	699,877	785,493	115	675	868	1,544	291	0.20
5	91,019	704,867	795,886	117	705	1,012	1,717	323	0.22
6	95,347	733,088	828,435	121	808	1,189	1,997	376	0.24
7	97,383	756,835	854,218	125	837	1,289	2,126	400	0.25
8	94,780	757,930	852,710	125	950	1,280	2,230	420	0.26
9	101,932	775,908	877,840	129	1,148	1,302	2,450	461	0.28
10	100,905	730,217	831,122	122	1,111	1,269	2,380	448	0.29
11	101,995	748,855	850,850	125	1,286	1,488	2,773	522	0.32
12	101,735	788,002	889,737	130	1,318	1,609	2,927	551	0.33

(資料) 物流問題研究会編「日本物流年鑑 2002」118頁(株)ぎょうせい)

図表4 わが国の国際貨物輸送量（金額ベース）

（単位：10億円）

年 度	海 上 輸 送				航 空 貨 物				b / (a + b) × 100 (%)
	輸 出	輸 入	合計(a)	指 数 (55年 = 100)	輸 出	輸 入	合計(b)	指 数 (55年 = 100)	
昭55	27,552	28,716	56,268	100	2,507	2,761	5,268	100	8.6
60	36,543	25,147	61,690	110	4,188	3,933	8,121	154	11.6
平2	35,810	23,399	59,209	105	6,887	7,571	14,458	274	19.6
4	32,673	20,327	53,000	94	6,940	6,123	13,063	248	19.8
5	33,407	22,930	56,337	100	7,343	6,059	13,402	254	19.2
6	33,240	25,820	59,060	105	8,831	7,130	15,961	303	21.3
7	31,515	23,937	55,452	99	10,554	9,016	19,570	371	26.1
8	34,051	29,083	63,133	112	11,999	10,551	22,550	428	26.3
9	37,104	28,865	65,969	117	14,306	11,113	25,419	483	27.8
10	35,690	24,593	60,282	107	13,760	10,801	24,561	447	28.1
11	33,088	25,374	58,462	104	15,460	11,078	26,538	504	31.2
12	33,923	29,092	63,015	112	18,122	13,357	31,479	598	33.3

（資料）物流問題研究会編「日本物流年鑑 2002」118頁（略ぎようせい）

航空貨物代理店はその事業内容により、利用航空運送事業者と航空運送代理店事業者に分けられる。

利用航空運送事業者……利用航空運送事業者は混載貨物専門業者（フォワーダー）と呼称される。航空会社からあらかじめ貨物スペースを確保し、各荷送人から集荷した貨物をまとめて、その貨物スペースに混載している。混載業者は航空貨物の運賃が重量遞減制であることを利用して、各荷送人から収受した運賃と航空会社へ支払う運賃との差額を利益としている。なお、利用航空運送事業を行うには、貨物運送取扱事業法に基づき国土交通大臣から事業の許可を受ける必要がある。

航空運送代理店事業者……航空運送代理店事業者とは、航空会社の運送契約締結の代理を行う事業で、荷送人から航空貨物輸送案件を受注し、そのつど航空会社に取り次いでいる。航空会社のかわりに航空運送状の発行、航空運賃の授受、航空会社への貨物の搬入の手配等を行い、航空会社より運賃の一部を手数料として受け取っている。なお、航空運送代理店事業を営むには、航空法に基づき国土交通大臣への届出が必要となる。

現在では、代理店形式から混載形式への移行が進んでおり、航空貨物に占める混載形式のウェイトは約9割を占めるに至っている。

(2) 事業者数

国土交通省の調べによると、平成14年3月末時

点における利用航空運送事業者の数は、以下のとおりとなっている。

国内利用航空運送事業者……56社

国際利用航空運送事業者……63社

参入企業をみると、陸運、海運、旅行、鉄道、倉庫、通関といった運輸業者、これら運輸業者の関連会社および商社・メーカーなどさまざまである。参入企業の事業内容の構成をみると、陸運・倉庫などの比重の高い兼業型と航空貨物主体の専業型があるが、兼業型が圧倒的に多くなっている。

航空運送代理店事業者については、正確な数は不明だが、国内航空貨物の場合、航空運送代理店事業のみを手がける業者はほとんど存在せず、利用航空運送事業者が代理店も兼ねているケースが大半である。一方、国際航空貨物の場合、取扱貨物量が小さい数十社程度の業者が、航空運送代理店事業のみを手がけている。

また、国際航空貨物を取り扱う業者には国際宅配便業者（DHL ジャパン、フェデラル・エクスプレス・ジャパンなど）も存在するが、書類や小口貨物が中心であるうえ、重量ベースで国際航空貨物全体の2%弱にすぎず、国際航空貨物の取扱いにおいては利用航空運送事業者が中心的な役割を担っているといえる。

(3) 市場規模

国土交通省の調べによると、平成12年度の市場規模は、国内・国際航空貨物合算で6,701億円である（調査対象：日系利用航空運送事業者106

社)。

2 業界主要企業の紹介・分析

主要業者については図表5、6に示す。国内航空貨物では、日本通運、ヤマト運輸、佐川航空、西武運輸の上位4社で7割近くの取扱量シェアを占めているもようである。そのなかでも、日本通運が、国内全域にわたる営業網を背景に、全体の3割を超えるトップシェアを維持している。

図表5 主な国内利用航空運送事業者

会社名	本社所在地
アイシーエクスプレス(株)	東京
旭川通運(株)	旭川
伊藤勝(株)	大阪
* インターナショナルエクスプレス(株)	東京
エフアンドエイチエアエクスプレス(株)	東京
岡山県貨物運送(株)	岡山
岡山通運(株)	岡山
沖縄エアカーゴサービス(株)	那覇
沖縄空輸(株)	那覇
(資)沖縄通関社	那覇
沖縄日通エアカーゴサービス(株)	那覇
鹿児島海陸運送(株)	鹿児島
九州航空(株)	北九州
九州産交運輸(株)	熊本
(株)近鉄ロジスティクスシステムズ	東京
(株)合通	大阪
国際空輸(株)	東京
佐川航空(株)	東京
札幌通運(株)	札幌
西濃運輸(株)	大垣
* 西武運輸(株)	東京
仙台運送(株)	仙台
第一貨物(株)	山形
大栄空輸(株)	那覇
中越運送(株)	新潟
トナミ運輸(株)	高岡
名瀬港運(株)	名瀬
新潟運輸(株)	新潟
西鉄運輸(株)	福岡
日本空輸(株)	東京
* 日本通運(株)	東京
初村第一倉庫(株)	福岡
(株)阪急カーゴサービス	大阪
広島運輸(株)	広島
(株)丸運	東京
丸全昭和運輸(株)	横浜
三ツ輪運輸(株)	釧路
宮崎中央運輸(株)	宮崎
名鉄ゴールデン航空(株)	東京
ヤマト運輸(株)	東京
(資)琉球通運航空	那覇

(注) * 印は国際併業。

(資料) (社)航空貨物運送協会の資料から筆者作成。

国際輸出航空貨物でも、日本通運が最大手で、それに続く郵船航空サービス、近鉄エクスプレスの2社と合算すると、上位3社の取扱量シェアは5割近くに達する(図表6参照)。

3 需給動向

(1) 輸送量

航空貨物輸送量は、昭和50年代の航空機のジェット化・大型化による輸送効率の向上や、60年代以降のプラザ合意を境とした輸出の拡大、内需の盛り上がりなどを背景に、国内・国際貨物とも大幅な増加を続けてきた。その後も、景気変動による短期的な振れを伴いつつも、荷主の高速輸送サービスに対するニーズの高まりや、情報化投資の拡大に伴うIT関連材(電子部品、パソコン等)の輸送需要の盛り上がり追い風として、拡大基調をたどっている。

今後についても、航空貨物輸送量は、高速輸送サービスへのニーズが一段と高まることが予想されるため、堅調な増加が期待できる。

(2) 新規参入動向

これまで、利用航空運送事業を始めるには、免許を取得する必要があったうえ、まずは航空運送代理店事業者として2~3年の経験を積み、年間の最低取扱量基準を満たすことなどが条件付けられていたが、平成2年に参入が免許制から許可制へと緩和されたほか、9年には経験年数要件や最低取扱量基準も廃止されるなど、規制緩和が進展したことから、参入が活発化、2年度から13年度にかけて、国内利用航空運送事業者は15社、国際利用航空運送事業者は29社増加している。

これら新規参入業者のなかには、集荷量の拡大をねらって低運賃攻勢をかける業者も少なく、既存業者も、対抗値下げを行わざるをえない状況となっている。このため、各社が荷主から受け取る運賃は、低下傾向をたどっている。

4 課題と展望

このように、航空貨物代理店間の競争が厳しさを増すなかで、各社が業績の維持・拡大を図っていくための課題を、以下に列挙してみた。

(1) 設備面で充実した国内外ネットワークの拡充

荷主の事業展開に応じて、集配や倉庫機能を備えた大型の営業・物流拠点網を国内外に充実させていくことが必要である。とりわけ、大手荷主の取込みには、海外拠点網の充実により国際物流へ

図表6 主な国際利用航空運送事業者と平成14年の輸出混載貨物取扱実績 (単位：トン、%)

会社名	重量	前年比	シェア
日本通運(株)	217,842	108.5	21.9
郵船航空サービス(株)	119,197	123.9	12.0
(株)近鉄エクスプレス	117,590	120.3	11.8
西日本鉄道(株)	55,622	117.7	5.6
(株)阪急交通社	51,154	109.8	5.1
エメリーワールドワイドジャパン(株)	33,318	130.2	3.3
商船三井ロジスティクス(株)	31,225	122.5	3.1
ヤマトグローバルフレイト(株)	28,641	119.9	2.9
(株)日新	27,296	129.2	2.7
東急エアカーゴ(株)	25,246	110.2	2.5
エクセルジャパン(株)	23,470	110.2	2.4
川崎航空サービス(株)	18,065	117.5	1.8
日立物流(株)	17,130	139.9	1.7
ソニーロジスティクス(株)	15,198	237.1	1.5
ダンザス丸全(株)	14,492	86.7	1.5
スズヨフリッツロジスティックサービス(株)	14,165	119.1	1.4
阪神エアカーゴ(株)	14,155	115.2	1.4
アイロジスティクス(株)	13,071	162.5	1.3
西濃シェンカー(株)	12,325	88.1	1.2
バックスグローバルジャパン(株)	11,464	135.5	1.2
エアボーンエクスプレス(株)	9,057	88.6	0.9
キューネアンドナーゲルジャパン(株)	8,595	117.9	0.9
ユナイテッド航空貨物(株)	8,277	119.7	0.8
(株)ホンダエクスプレス	7,938	173.5	0.8
ディーエイチエルジャパン(株)	7,806	87.1	0.8
東京エアサービス(株)	7,532	125.5	0.8
イージーエルジャパン(株)	6,726	83.4	0.7
(株)ジェイティーピーカーゴ	6,660	120.4	0.7
エクスペダイターズジャパン(株)	6,298	96.3	0.6
山九(株)	6,160	115.3	0.6
(株)南海エクスプレス	5,937	111.1	0.6
エヌイーシーロジスティクス(株)	5,802	106.6	0.6
ユニトランス(株)	5,593	97.9	0.6
ジオロジスティクス(株)	4,909	122.5	0.5
(株)バンテック	4,426	92.6	0.4
ケイヒン航空(株)	4,377	78.8	0.4
名鉄観光サービス(株)	3,953	93.6	0.4
(株)住友倉庫	3,921	112.7	0.4
東京航空貨物(株)	2,660	122.2	0.3
名港海運(株)	2,249	111.5	0.2
西武運輸(株)	1,771	126.9	0.2
インターナショナルエクスプレス(株)	1,662	124.7	0.2
富士ゼロックス流通(株)	1,637	174.6	0.2
芙蓉エアカーゴ(株)	1,481	88.3	0.1
澁澤倉庫(株)	1,476	114.9	0.1
ジャスフォワードディングジャパン(株)	1,466	109.0	0.1
(株)泰運商会	1,436	117.7	0.1
佐川通関(株)	1,426	98.2	0.1
ネットインターナショナル(株)	977	117.0	0.1
セントラルエクスプレス(株)	749	103.6	0.1
伊勢湾海運(株)	656		0.1
上組航空サービス(株)	542	107.5	0.1
マツダエース(株)	429		0.0
(株)アルプス物流	247		0.0
(株)ヤマタネ	154	103.6	0.0
濃飛倉庫運輸(株)	32		0.0
合計	995,954	115.8	100.0

(注) 1. ユナイテッド航空貨物(株)はグループ混載会社で、(株)エアロ航空、(株)東洋トランス、内外日東(株)、丸運国際フレイト(株)、三井倉庫(株)が加盟している。

2. 上記個別企業はIATA 貨物代理店でもある。

(資料) 「月刊CARGO(2003年2月号)」78~83頁(株)海事プレス社)

対応していくことが必要となる。

(2) 周辺サービスの拡充

近年、荷主の間では、輸送、荷役、保管といった基本的な物流業務だけではなく、商品の梱包、簡単な部品の組立てのような一部の加工業務などまで外部に委託したいというニーズも高まっている。こうしたなか、受注獲得を有利に進めていくには、物流拠点等にこうした周辺サービスを行うための、施設や人員の整備を進めていくことも重要となってくるとみられる。

(3) 貨物輸送情報システムの機能強化

荷主の間では、最適生産の実現や余剰在庫の圧縮に向け、貨物の輸送状況をきめ細かく把握したいとするニーズが高まっている。これに対応すべく、荷主がインターネットを通じて貨物の所在等の情報を確認できるようにしたり、貨物情報の追跡可能ポイントをよりきめ細かく設定するなど、情報システムのレベルアップを図ることも必要である。

業務知識

1 運賃制度

航空貨物運賃は航空運送代理店業者が取り扱う場合、航空会社所定の運賃が適用されるが、利用航空運送業者の場合は、国土交通大臣に届出のうえ各社独自に運賃の設定を行う。なお、運賃の届出は運賃変更の30日前に行う必要がある。ただし、大口先に対する割引運賃は認められている。

2 航空貨物の流れ

国内航空貨物の流れは図表7、国際航空貨物の流れは図表8に示す。

国際航空貨物は間に通関手続が入ることが、国内航空貨物の場合との大きな違いである。

国際航空貨物では、高度な業務知識と経験が要

求され、大手兼業者を除けば、国内航空貨物と国際航空貨物では取扱業者も異なる。

審査のポイント

1 取引形態と条件

航空貨物輸送では、利用航空運送業、航空運送代理店業とも、運送手段は自ら保有せず航空会社に全面的に依存しており、仕入原価に該当するのは航空会社への支払運賃となる。

航空運賃の支払は、国際貨物ではIATAの決済ルール、国内貨物についても国内航空会社共通のルールがあり、これに従って行われている。毎月前半は15日まで、後半は月末までで締め切り、国際貨物の場合は各締切日の翌日から起算して30日以内、国内貨物の場合は10日以内に現金、小切手で決済される。

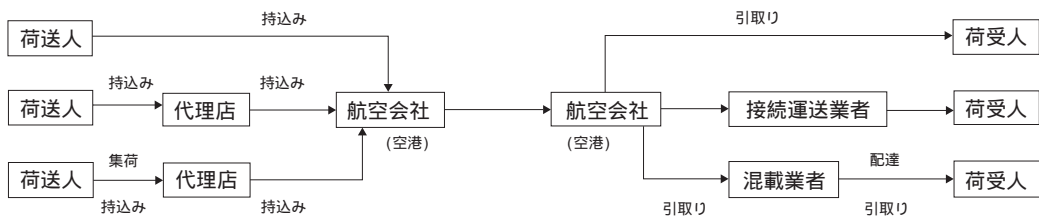
他方、荷主からの受取運賃は売上げとなる。航空貨物の大部分が継続運送される業務用貨物であり、それら貨物の荷主企業との間の運賃決済条件は、個別に取り決められることとなる。大口荷主については、月末締め、翌月末現金払いといった決済条件が一般的である。

なお、小口貨物取扱いにかかわる代理店手数料の決済は、前記の航空会社に対してこの航空運賃決済時に差引きで行われる。

2 資金需要

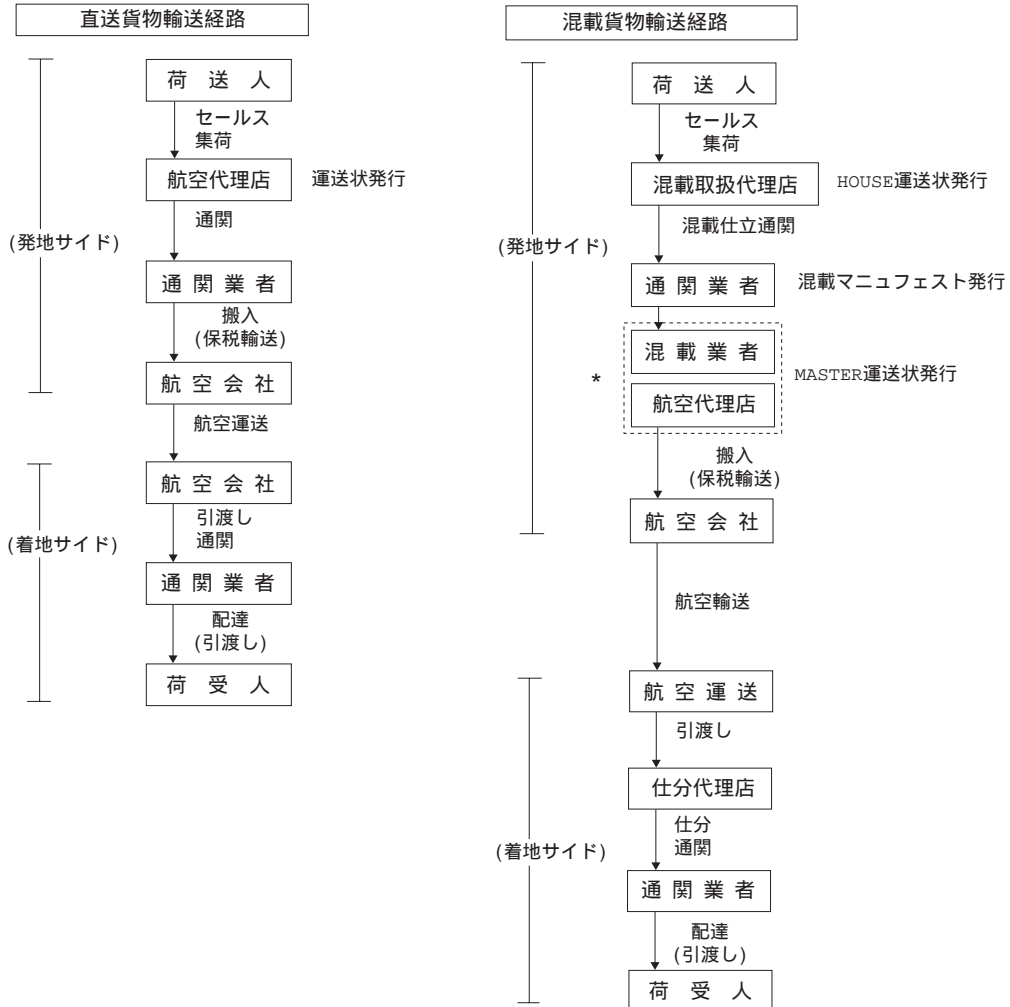
航空会社への運賃決済と荷主からの運賃決済は、時期が前述のように異なっているのが一般的であり、航空会社への運賃支払が先行し、荷主からの運賃受取までの間の所要資金は通常、航空貨物代理店業者が立て替えることとなる。また、国際航空貨物を取り扱う業者のなかには、荷主の輸入通関業務を手がけるところが多いが、こうした業者の場合、貨物通関時の関税支払を立て替える

図表7 国内航空貨物の流れ



(資料)「エアカーゴマニュアル」(株サンデー)

図表8 国際航空貨物の流れ



(注) * AWB (Master AWB) の配布対象は航空代理店のみで混載業者は AWB を発行することはできない。

そこで混載業者は、集荷した貨物を航空会社に搬入する際はグループを形成している代理店 1 社が代表して AWB を発行する (単独の場合も同様)。

(資料) 「エアカーゴマニュアル」(株サンデー)

ケースが一般的である。

以上の二つの立替資金負担が航空貨物運送業としての業種特性となっており、運転資金需要としては不可欠なものである。

設備資金需要としては、支店などの集荷営業網の整備、集荷貨物の空港までの輸送用トラックの所持などが最低限必要となっている。

このほか特に国際航空貨物分野を主たる対象として、自社物流網の拡充、大規模な貨物情報システムの構築、海外での大型ターミナルの設置、といったものも設備投資資金需要として考えられるが、これらは、いずれも多額の資金を要す

るもので、取上げにあたっては十分な吟味が必要である。

3 財務諸表の見方

航空貨物代理店業界をみると、陸運、海運、鉄道、倉庫、旅行業などの大企業、またはそれら業界を出身母体とする大企業系列の企業が多数を占めているし、国内貨物分野で見受けられる地場企業も、当該地域で有力な事業基盤を有している企業が多い。

ただ、個別企業について、航空貨物事業に関する経営内容の検討・比較を行う場合、現状はきわめてむずかしい。利用可能な業界関連の資料・統

計類は貨物量に関するものにほぼ限定されており、企業経営・業績について公開されているものはほとんどないのが実情である。また、非上場企業が多いうえ、兼業が中心で部門ごとの損益も把握しづらいといった問題もある。

以上のような制約があることを念頭に置き、航空貨物代理店事業に限定して経営上のポイントと目される点につき、以下にみていきたい。

利用航空運送事業が中心の航空貨物代理店は、集荷力が事業の収益力・成長力に直接影響を与えることから、取扱貨物量と業界シェアの推移は最大の着目点といえる。ただし、集荷量は受託運賃水準に大きく左右される側面があり、安値受注は利益率の悪化要因となることから、無理な運賃値下げを行っていないか留意する必要がある。

航空貨物の場合、業務用貨物のウェイトが高く、安定的な大口荷主の確保も重要となる。大口荷主を有しているか否かを確認し、また、特定の大口荷主や特定の貨物に売上げを大きく依存している場合、その荷主との取引動向や貨物の需要動向をチェックすることが必要不可欠である。

収益向上・経営改善へのアドバイス

航空貨物代理店が受け取る荷主からの運賃は、厳しい値引要求にさらされて低下傾向をたどることが見込まれる。したがって、収益向上には運賃低下を取扱量の増加でいかにカバーするかがポイントとなる。これには、荷主のニーズにきめ細かに対応して、荷主獲得およびその取扱シェアの向上を進めていくことが必要で、設備の充実した国内外のネットワーク網や周辺サービスの拡充、貨物情報システムの機能強化を図っていくことが重要になるとみられる。

取引推進上のポイント

多業種との兼業が多いため、貸出をする場合は、どの事業の何に使うかといった資金使途（航空会社への運賃支払が先行することに伴う収支ズレ、輸入貨物の関税支払資金の肩代り、あるいは物流設備拡充のための設備資金）を明確にしてお

く必要がある。

新規取引獲得にあたっては、航空貨物代理店は、他の物流関連業者と業務上でさまざまなつながりがあるとみられるため、取引のある物流関連事業者に紹介を依頼することが考えられる。また、取引深耕には、積極的に物流関連業者や荷主を紹介していくことが有効な方策とみられる。

関連法規制・制度融資等

航空法（航空運送代理店事業者）

貨物運送取扱事業法（利用航空運送事業者）

IATA 貨物代理店規則……現在、世界の航空輸送の90%以上が IATA に加盟の航空会社により行われており、国際貨物を取り扱うには貨物代理店規則に基づき IATA の貨物代理店として認可されることが不可欠となっている。

業界団体

(社)航空貨物運送協会（JAF A）

所在地...〒103 - 0011 東京都中央区日本橋大伝馬町6 5（岩清日本橋ビル）

電話.....03 5695 8451

FAX.....03 5695 8455

ホームページアドレス

.....<http://www.jafa.or.jp/>

国際航空運送協会（IATA）

所在地...〒105 - 0004 東京都港区新橋1 18 1

（航空会館4F）

電話.....03 3595 1878

FAX.....03 3597 0633