

アフリカビジネスにおける エチオピア航空利用の可能性

日本貿易振興機構（ジェトロ）

アディスアババ事務所

2026年1月15日



アフリカの青空市場

エチオピア航空とジェトロのパートナーシップ

- エチオピア航空とジェトロはTICAD9において「エチオピア航空と日本企業の戦略的パートナーシップ」にかかる覚書を締結。日本企業によるアフリカビジネス促進を目的とするもの。
- エチオピア航空の協力のもと、荷主の物流課題解決を目指した航空貨物輸送利用拡大の可能性を検討しつつ、エチオピア航空の新空港貨物事拡大に資するwin-win関係構築を目指す。

パートナーシップ構築の背景

日本企業の課題

アフリカビジネスにおいて物流は頭の痛い課題

- ✓ 日本からの長い輸送リードタイム（LT）
- ✓ 不確実なコールドチェーン
- ✓ 高い輸送コスト
- ✓ 盗難リスク
- ✓ （補用部品等の）緊急対応品の在庫配備計画が難しい

→ 日本企業のアフリカビジネス開拓が進まない要因。

エチオピア航空の現状

アフリカ最大の航空会社

—“Best Cargo Airline-Africa”

- ✓ エチオピア航空は急成長
- ✓ 日本向け路線も今後強化を目指す
- ✓ 2029年の新空港開港予定
- ✓ 荷主の貨物ハンドリングニーズに応える新空港の貨物ターミナル設備を検討できるタイミング

→ アフリカの成長に伴い、アジア～アフリカ輸送網の拡充を急ぐ

2 | パートナーシップで目指すもの

- 日本からの航空輸送利用の可能性を確認することで、日本企業に新たなビジネス展開に選択肢を提供しつつ、エチオピア航空のアジア発貨物増強を目指す。

現状の物流



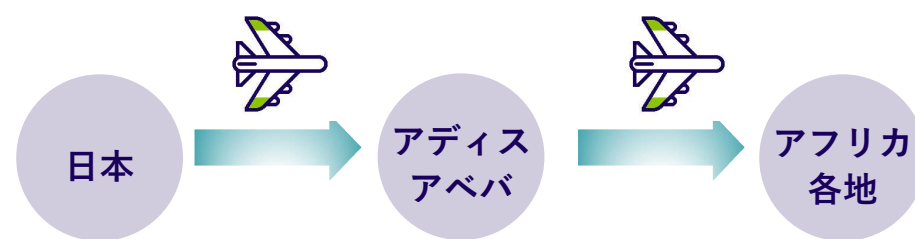
船便＋保税陸送で需要地へ輸送

対日本企業

- 航空輸送の選択肢を追加することで取扱品目・取扱量を増加
- アフリカ内で到達しづらかった市場へ、新たなアクセス可能性を拡充
- これまで進出できなかった日本企業に、アフリカ進出機会を提供

日本企業のアフリカビジネス進出推進

新たな物流オプション



航空便アディスアベバ（ADD）経由でアフリカ各地へ輸送、保税在庫拠点としてのADD活用構想

対エチオピア航空

- これまで以上に日本からの貨物を創貨
- エチオピア国のみならず、ADD経由でのアフリカ各国の輸出入を支援
- 新空港に荷主ニーズに応じた付加価値設備導入を検討
- 将来のADD空港保税ハブ構想の土台検討

エチオピア航空アジア発貨物強化

3 | エチオピア航空利用の可能性

- エチオピア航空は日本からアフリカへの唯一の直行便であり、国際貨物輸送のリードタイム短縮を可能にするメリットがある。
- これまで日本発貨物が少ない等の理由からエチオピア航空貨物輸送はさほど利用されていなかったが、段階的な利用促進を検討すべき。

1st phase（短期・中期の取り組み）

アディスアベバ（ADD）経由アフリカ各地向けトランジット貨物輸送の拡大

- ・ 既存のエチオピア航空貨物サービス便利用による、「早い」日本ーアフリカ間貿易の拡大
- ・ 「早く」届けられることで、新たなアフリカ市場へ進出可能性増加

【LT短縮メリットが大きい貨物】

食品、医薬品、緊急機械補用パーツ等、小ロットのサンプル

2nd phase（長期構想）

アディスアベバ（ADD）の国際保税貨物ハブ運用構想

- ・ 非居住者在庫制度の導入により、日本企業は現地法人を設立せず在庫を保有し、需要に応じてアフリカ各地に輸出
- ・ エチオピア航空のE-Commerce Hubを活用し、アフリカ各地向けEC貨物を一時保管
- ・ 日本企業は柔軟なビジネス展開が可能となり、エチオピア航空のECビジネス及び新たなビジネス開発にも寄与

【保税保管メリットが大きな商材】

高価値商品、機械補用部品、テストマーケティング商品、EC商品

4 | 日本企業の声ー航空輸送需要の裏付けー

- 航空貨物輸送の重要性、アディスアベバ活用に前向きな声が、日本企業へのヒアリングで確認できている。

日本食材輸入企業

【現状】

- ・西アフリカで日本食材を輸入・販売。
- ・人口、高所得者層の増加により日本食ニーズが高まり。

【課題】

- ・食品ゆえに輸送時の温度管理が重要だが課題あり
- ・海上輸送ではLTが長すぎて輸入できる商品が限定的（現状、発注～デリバリーまで約4カ月）
- ・少量多品種を輸入したいがコンテナに効率よく詰めるのが難しく、余計なコストが発生。

【ニーズ】

- ・航空便で多少輸送費が高くても商品の買い手がいる
- ・商品の性質上、少量を高頻度で入れたい。

機械メーカー

【現状】

- ・アフリカ市場に大きなニーズ、今後伸びる。
- ・小ロットを中東経由エクスプレス便でスポット供給。

【課題】

- ・中東からでは輸送コスト、人件費も高く価格競争が厳しい。
- ・アフリカ市場でのブランド力も課題。

【ニーズ】

- ・エチオピアに在庫を置き、各国に機動的に輸送したい。
- ・人件費が安いところで付加価値業務を実施したい。
- ・エチオピアはアフリカ外交団が多くPR効果が高い。

在アフリカ日本食レストラン

【現状】

- ・日本食材のニーズ高まり。日本からの売り込みも増加。
- ・船と航空便（中東経由）で輸入。

【課題】

- ・中東系航空会社の航空賃が高い。
- ・消費期限の短さからニーズがあっても売れない商材あり。

【ニーズ】

- ・日本酒や冷凍魚など鮮度の高いものを輸入したい。
- ・速さに加え、コスト面でも一定の競争力も欲しい。
- ・アフリカ域内により広く拡販していきたい。

在アフリカ医療機器輸入販売代理店

【現状】

- ・診断機器を船で数カ月かけて日本から輸送。
- ・日本メーカーはアフリカでも需要は高いが価格も高い。

【課題】

- ・補修部品が必要だが輸送のLTが長いため、故障に備え抱き合わせで販売。値段が上がっている。
- ・補修部品の単価が高くそれだけでコンテナ満載できない。

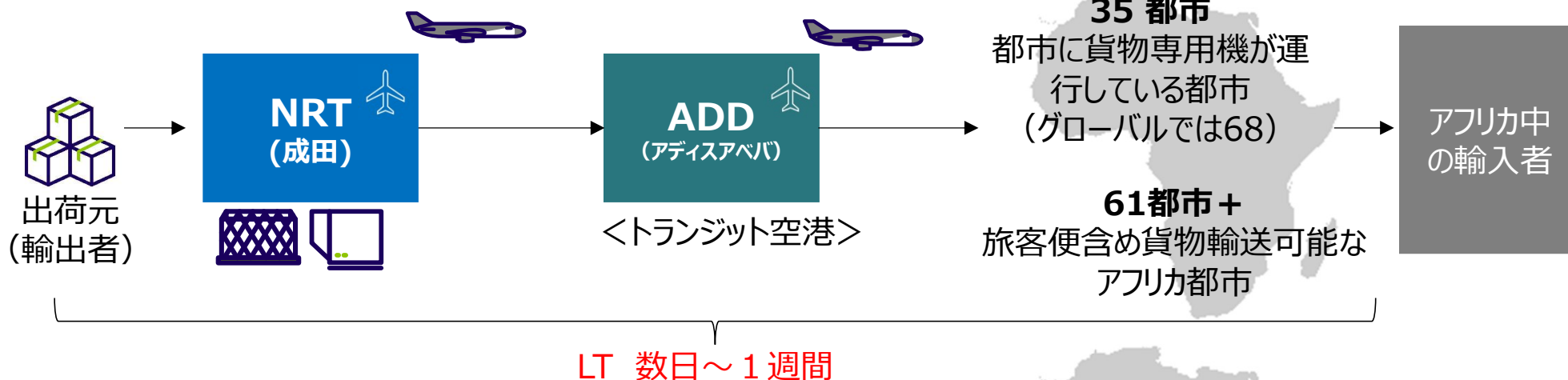
【ニーズ】

- ・本体機器は重量的に船での輸送のみ。
- ・補修部品は故障時に機動的に輸送するのがコスト面でもスピード面でもよい。アフリカ域内に在庫を持ちたい。

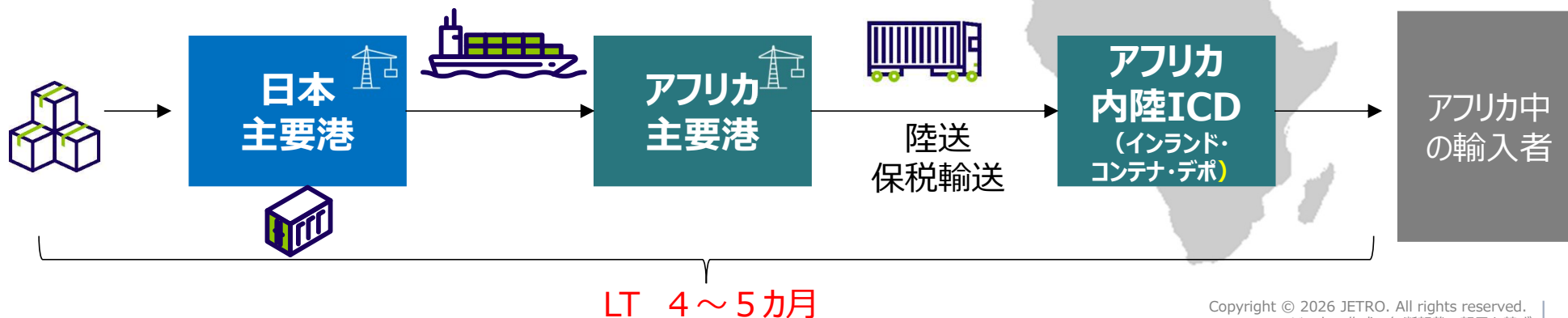
5 | 1st フェーズ：トランジット貨物輸送の拡大

- エチオピア航空はグローバルで160都市以上に就航しており、最大の強みはアフリカ大陸内のネットワーク
- 貨物専用機を運航する都市はグローバル70+都市中の35都市がアフリカであり、主要アフリカ都市への貨物輸送の強さを誇る。旅客便であればアフリカで就航している61都市いずれにも貨物輸送が可能である。
- 海上便は主要港到着後の陸送保税輸送の時間とコストが輸送課題であり、航空便では需要地近くの空港まで輸送可能なため、長距離保税転送を避けLTの大幅短縮、陸送コスト削減が可能となる。

【エチオピア航空輸送利用】



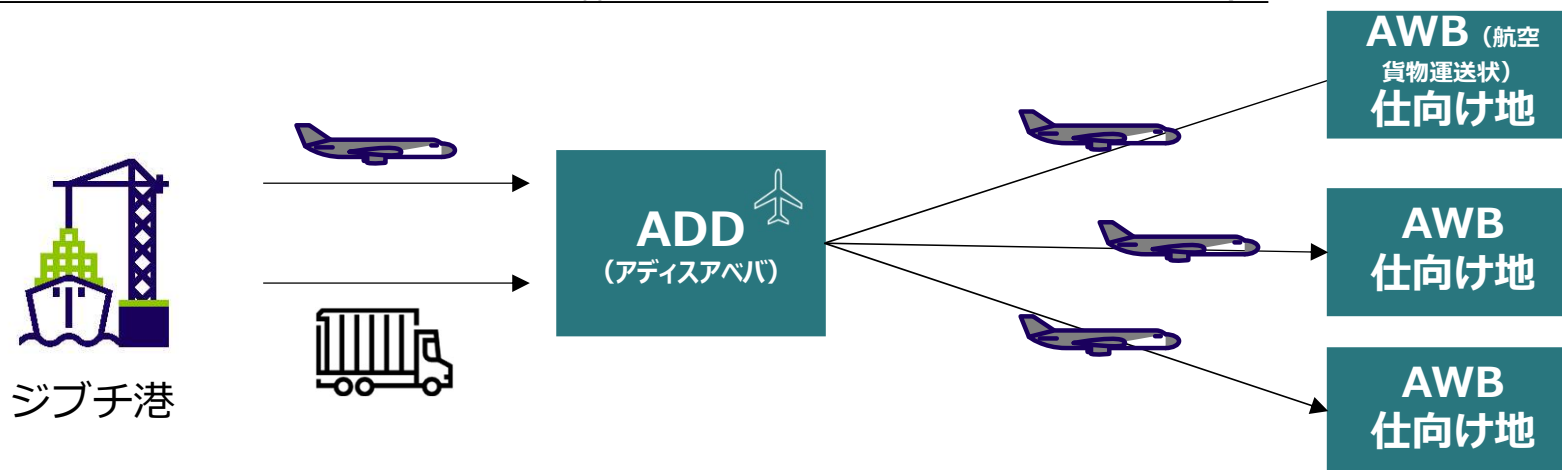
【海上輸送利用】



6 | 1st フェーズ：トランジット貨物輸送の拡大（複合輸送）

- エチオピア航空では複数の輸送モードを組み合わせた輸送サービスを展開しており、荷主の定期的な貨物輸送需要に応じて柔軟に輸送モードを提案している。
 - Sea & Airサービス、Sea & Air & Truck サービスを特定の荷主向けに提供実績あり
 - ADD Bole国際空港到着以降の最終納品先までのトラックも、エチオピア航空で手配が可能

派生トランジットサービス例：複合輸送手配（Sea & Air、Sea & Air & Truck）

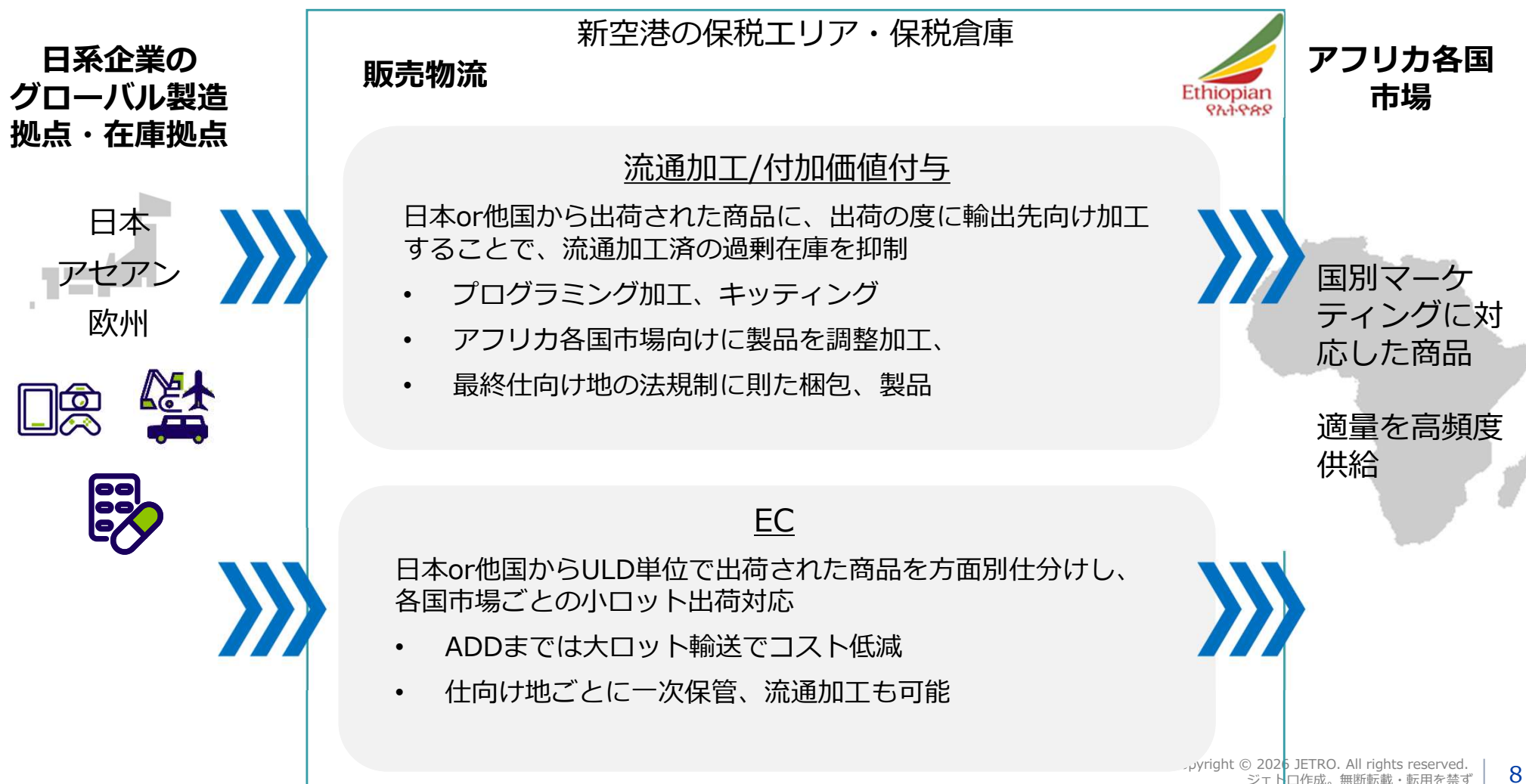


派生トランジットサービス例：ADD到着以降のトラック手配（Air & Truck）



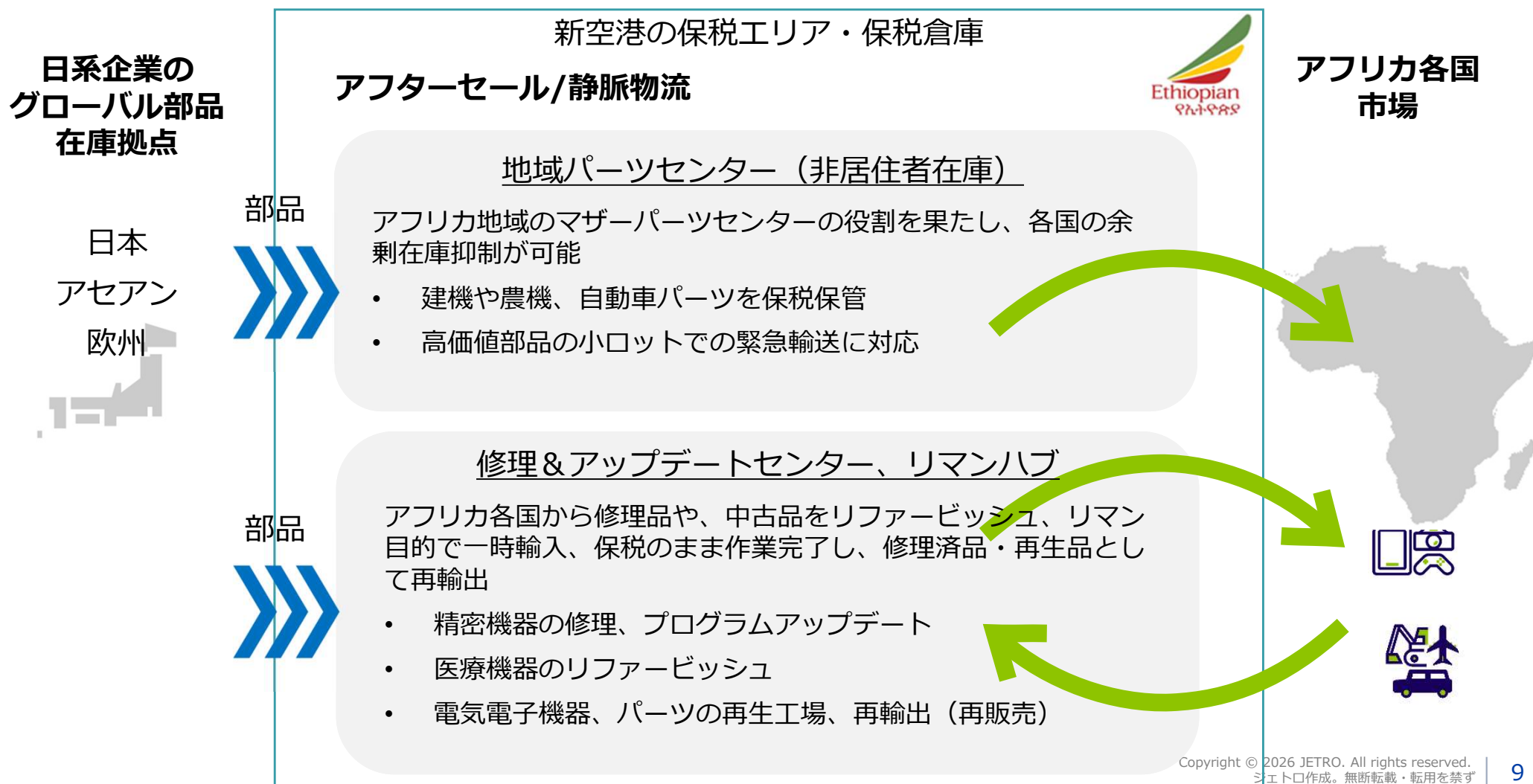
7 | 2nd フェーズ：保税貨物ハブ運用（販売物流）

- アフリカの人・貨物のハブであるアディスアベバを、アフリカ各国市場に供給する「在庫ハブ」「流通加工ハブ」として活用したいという日本企業のニーズがある。
- 「非居住者在庫制度」を活用し保税状態で空港保税倉庫内に一定期間保管、アフリカ市場の需要に応じ航空輸送で迅速かつ市場に最適な物量を高頻度で供給可能となる。



8 | 2nd フェーズ：保税貨物ハブ運用（アフターセール）

- アフリカ各地に輸送ネットワークを持つエチオピア航空であれば、アジアや欧州からパーツを手配するよりも大幅に輸送リードタイムを短縮でき、機器のダウンタイムの短縮に貢献できる。
- アフリカでも循環経済への移行が見られる中、保税区内での修理やリファーマビッシュ、再製造（リマン）等が可能となれば、大陸内資源循環に資する製品の静脈物流構築に航空貨物輸送が寄与することが可能となる。



9 | エチオピア航空利用推進を進める上での課題

- アフリカビジネスにおいてエチオピア航空の段階的活用を促進するためには、エチオピア政府の協力を得ながら、日本、エチオピア双方において課題解決の努力が必要である。

保税法制度の整備課題

- 保税ハブ構想を実現するための前提条件である保税関連法整備が不十分
 - エチオピア政府による「非居住者在庫制度」確立が必要
 - 保税地域で対応可能な作業について柔軟な運用が必要

エチオピア航空の課題

- 日本発スペースが限定的

現状では日本発貨物が少なくICN積貨物が多いことから、日本発貨物受託はICN発貨物受託に劣後している。

- ADD以降トランジット便搭載の不確実性

ADD発トランジット便が旅客機の場合、貨物専用確保されたベリースペースがない。旅客荷物が優先され貨物が搭載できないことがあり、予定したトランジット便に搭載を確約できない。

日本側の課題

- 日本発着枠の確保

現状は成田発週6便で仁川経由の準直行便。需要と供給の「鶏とたまご」の状態。

- 荷主の認知度不足

エチオピア航空があまり使われておらず、実績も少ないため、航空フォワーダーによるエチオピア航空利用意欲が限定的にとどまっている。

- 輸送コストの現状把握

航空貨物運賃は高いという定説のため利用回避されがちだが、船便と比較して実際の航空輸送コスト実態がどの程度なのかはつきり把握できていない。



ジェトロ・アディスアベバ事務所



EAD@jetro.go.jp



5th Floor, Nile Source Building, Airport Road,
Addis Ababa, Ethiopia

世界の
ビジネス関連情報
を毎日掲載！

閲覧無料

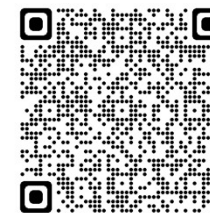
『ビジネス短信』
はこちら



<https://www.jetro.go.jp/biznews/>

無料
メールマガジン
『ジェトロ中東ア
フリカNews』
毎週配信！

新規登録はこちら



<https://www.jetro.go.jp/mail/list.html>

■ ご注意

本資料は情報提供を目的に作成したものです。資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても責任を負うことができませんのでご了承ください。