

はじめに

代表者 小林 晃

I 本動向調査の目的と背景

我々7名は、平成14、15（2002、2003）年度に、日本大学経済学部産業経営研究所が実施する第28回産業経営動向調査に参加した。我々の調査・研究テーマは、「我国における航空貨物運送の実態調査—より良い航空貨物運送を実現するために—」である。産業経営動向調査は、研究対象産業に所属する企業にアンケートを発送し、回答アンケートをコンピュータ分析したうえ、動向調査参加メンバーでその結果を詳しく調査、検討して、調査対象産業の現在の動静、問題点の把握・指摘、将来の動向の推測を動向調査報告書に纏めることを目的としている。

我々が今回の動向調査に参加した目的は、かねて問題が多いと感じていたわが国の貿易運送に占める航空貨物運送につき、関係企業へのアンケート調査を通じて、現状の把握、回答分析からの具体的問題点の指摘、これらの障害を乗り越え将来のわが国の健全な航空貨物運送実現のための具体的提言を広く各界に行うことである。

我々は航空貨物運送の動向調査を行うにあたり、関係する全企業、すなわち航空貨物運送を利用する「荷主企業」、現在航空貨物運送の主体者となっている「航空フレイト・フォワーダー」、実際運送人である「航空会社」を調査対象とすることに決め、アンケートを作成、発送した。なお航空会社はわが国に離発着している外国航空会社全社をも対象とした。荷主企業1,944社にアンケートを発送し、353通の有効回答を得ることができた。また実際にわが国の航空貨物運送に携わる航空フォワーダー全社と航空会社を対象に86通と110通のアンケートを発送し、それぞれ31通、38通の有効回答を得ている。

本動向調査報告書は、上記の回答アンケートの詳細な分析をもとに、わが国の航空貨物運送の現状、問題点を指摘しながら、わが国の将来の「より良い航空貨物運送を実現するため」に第17章で具体的な提言を行っている。これまでも、わが国の航空運送に関する調査は官庁等でもいくつか行われてきたが、大学研究機関による本格的なアンケート調査は恐らく初めてであろう。本動向調査報告書は、大学研究機関による中立・無色透明で客観的な分析、および貴重なアンケート回答者から寄せられた有意義な多くのご意見を参考にした我々の「提言」を中心とし、アンケート分析に基づき参加メンバーの執筆した関連する諸論文から構成されている。

本動向調査に我々が参加したのは、わが国の航空（貨物）運送の将来に対する強い危機感とその根底にあるので、その背景をまず説明したい。

周囲を海に囲まれたわが国の貿易運送は、必然的に船舶か、航空機に拠らざるを得ない。

しかし、船舶による貿易貨物運送はずっとその太宗であり続け、1960年代後半にコンテナ船が出現し、国際複合運送の大進展を実現するなど、多大の貢献を果たしてきている。

しかし、近年特に航空貨物運送の進展が注目を集めている。30年ほど前には、微々たるものであった航空貨物運送は、近年、着実にかつ急速にその比率を伸ばしており、船舶海上運送の補足たる地位からすでに脱却し、船舶海上運送と、十分に比肩する地位を占めるに至っている。

具体的には、わが国の輸出額に占める（航空輸出額）と%を1985年、1990年、1995年、2000年、2002年で比較すると（単位億円）、419,557 (43,305) 9.7%、414,569 (66,877) 16.1%、415,309 (101,453) 24.4%、516,540 (179,260) 34.7%、521,080 (159,580) 30.6%であり、同じく輸入額に占める（航空輸入額）を示すと、310,849 (41,267) 13.3%、338,552 (77,439) 22.9%、315,488 (84,179) 26.7%、409,380 (127,080) 31.0%、422,270 (128,820) 30.5%、となっており、すでに航空貨物運送は、我国の貿易額の約3分の1を占めるに至る重要な運送手段となっていることが明らかである（第2章表2-4、および木下達雄『国際航空運送の理論と実際』同文館、1999年7月、27ページ）。

もちろん、わが国の主要輸入品である、鉄鉱石、石炭、石油、穀物等の原材料品は船舶で輸入されており、コンテナ船による輸出入も多いので、2002年の輸出入品の重量ベース9億4177万トンのうち、航空機で運送されたものは287万トン、0.3%にすぎない。しかし、現在では、原材料品を除くほとんど総て貿易商品が航空運送の対象となっており、もし航空運送が重量ベースで0.1%増加すれば、金額ベースでは、40%を超えることになることがほとんど確実である。

荷主が航空運送を選択する最大の理由は、その高速性である。航空機の高速性を生かし、ニュースフィルム、医薬品、化学薬品、医療用血清、臓器など時間的制約のある商品の運搬には不可欠であるほか、そのスピードを利用して一般商品であって商機を逸することなく顧客の確保を可能にしており、運賃負担能力のあるパソコン、ビデオ、カメラ等の高付加価値製品、ファッション製品、季節商品に適しているほか、マーケットの微妙な変化にも即座に反応できるスピードにより、新しい商品の需要を開拓できる運送手段であるといえよう。船舶による運送では期待できない新しい商品の需要を、航空運送は積極的に創出しているといえることができる。

航空貨物運賃は、海上貨物運賃に比べて、一般的に高額であることは否めないが、航空運送はそのスピードと頻繁な運航頻度を生かして、長距離かつ広範囲な地域に対し、短時間かつ継続的に商品、部品の輸送が可能であることから、部品や完成品の在庫量の低減を可能とし、在庫投資、在庫金利、保管費、人件費の削減をもたらす、トータルコスト的にみれば、海上運送よりもメリットがある場合も少なくない。国際物流費の削減・全体管理を目指すロジスティクスの観点からすれば、航空運送は今後不可欠の運送手段として、より一層重要性を増すことは間違いない。

現に、成田国際空港は、我国の代表的な港湾である横浜港、神戸港、東京港を追い抜き、貿易港として1994年から金額で首位を占め、2003年輸出入総額は18兆8308億円で過去最高を記録し、我国輸出入総額の19.0%を占めている。航空機製造会社ボーイング社は、自

社の航空機製造の観点から、精緻な航空貨物市場の予測を行っているが、1991年から2001年までの1年あたりの成長率6.6%から推測して、世界の航空貨物市場は、今後20年間に3倍増になり、2019年には4700億トン・キロメートルの伸びを示すとの予測を発表している。また全体の航空貨物に対する国際エクスプレス貨物は1999年当時9.2%であったものが、2019年には31%に増加すると予測している（第2章，表2-3，図2-16参照）。

我々は、航空貨物運送はボーイング社の予測に近い形で着々と増大し、それほど遠くない将来のある時期に、貿易金額で50%を超えるのではないかと、この予測を持っている。今後の日本経済の発展にとり航空貨物運送は不可欠の命運を担っている、と日本国民全体が認識することがとりわけ重要である。わが国の航空貨物運送を積極的に育成するためには、諸外国との競争に負けぬよう、インフラや法制上の環境を可及的速やかに整備し、不適切な規制は出来るだけ早く撤廃することが不可欠の条件である。

近年、わが国の貿易運送を担う根幹である航空運送の将来は大丈夫だろうか、という強い疑念の声を耳にすることが多くなった。わが国航空貨物運送に問題点があるとすれば、それを実際に実感しているのは、現実には航空貨物運送に直接、間接に係わっている企業、具体的には航空運送を利用する荷主企業、航空フレイト・フォワーダー、航空会社に他ならない。これらの企業にアンケートを発送し、ご意見を収集して問題点の所在をまず明らかにすることが先決かつ最も重要であると我々は判断した。

具体的には、荷主企業は航空貨物運送を利用していると推測される企業を選定し1,944通を、航空フレイト・フォワーダーは、社団法人航空貨物運送協会（JAFJ Japan Aircargo Forwarders Association）で国際部会および国際宅配便部会のメンバーに所属する全企業に86通、航空会社は、日本に乗り入れをしている日本、外国の全航空会社を対象として110通のアンケートを発送した。

航空貨物運送に直接関係する3業界ではあるが、それぞれ立場が異なるため、同一設問のアンケートを発送することは無理がある、と我々は判断した。従って各業界ごとに異なる3種類のアンケートを作成した。もちろん重要なテーマについては、同一の設問を含んでいる。航空会社用アンケートは、外国の航空会社が多数を占めるため、英文のアンケートも作成している。3業界へのアンケートは全員で十分意見を交換しながらかなりの時間をかけて作成したが、3種類全部を巻末に添付している。

従って本報告書の骨子となる基本的内容は、上記3業界へのアンケート回答を分析しそこから抽出した問題点を指摘するとともに、可能な解決提言を広く提起することにある。このアンケート分析結果は、各業界ごとに分けて第3章，第4章，第5章に示されている。我々はこれらアンケート分析の結果から、全員で第17章に「本動向調査のまとめおよび改革のための提言」を執筆した。さらに各メンバーが分担して、2003年9月に米国の航空運送事情およびシンガポール チャンギ空港を調査し、2004年1月に韓国 仁川空港の調査を行った。この調査結果を含め、本アンケート調査に直接間接に関連するテーマについて各メンバーが論文を執筆している。

本動向調査報告書は基本的にアンケート回答に基づいて事実関係を確認しているが、以下に基本となる問題点をいくつか提示したい。

II わが国の国際空港は、既に競争力を失いつつある

2002年の成田空港の貨物取扱量は200万トンで、メンフィスTN(339万トン)、香港(251万トン)、に次いで第3位であり、第5位に韓国仁川(インチョン170万トン)、第6位にシンガポール(166万トン)が続いている。関西国際空港は77万トンで17位、羽田空港は70万トンで19位となっている(第2章、表2-8参照)。成田空港の貨物取扱量は、東京圏の大消費地を控えた地理的条件からして当然であると言えようが、成田空港、関西国際空港は東アジアの代表的空港と比較すると、極めて問題の多い空港である。

成田空港は着工後30年を経過するもまだ完成に至らない不完全空港であり、4000メートル滑走路は1本しかなく、夜間(23時-06時)の離発着はできない。泉南市沖の海を埋め立てて作った関西国際空港も3500メートル滑走路は1本しかなく、24時間空港を謳っているが、夜間は空港へのバスも電車も走っておらず事実上夜間の利用はできない状態にある。それに加え、両者の航空機着陸料は世界一高く、948,000円、908,500円となっており、ニューヨーク285,770円、ロサンゼルス100,707円、ロンドンヒースロー78,282円、シャルル・ド・ゴール285,452円と比べられない高額である。空港は貨物であふれ、不便で、使用料金も桁違いに高価である。これは物理的な問題のみならず、規制等のからみが非常に大きいというべきである。このままでは、日本の国際空港は、諸外国の国際空港との競争に負けてしまうのは、明らかである。

国際空港でありながら、4000メートル級滑走路が1本だけというのは、極めて適格性に欠けるといわねばならない。成田空港では、2001年6月にノースウエスト航空機が着陸に際して片方の車輪が出ず、滑走路上で立往生し、滑走路が2時間半にわたり閉鎖された事故があった。成田への着陸予定機はその間、名古屋や関空や札幌に臨時に着陸、貨客は法規制のため下りることもできず機内に留め置かれ、成田が復旧してからはじめて成田に飛来できたのである。成田空港、関西国際空港にとり、4000メートル級滑走路が1本だけ、というのは正に致命的な欠陥である。世界の主要空港は、シカゴオヘア空港が7本、ケネディ空港5本、ヒースロー空港3本と複数以上の滑走路を備えている。

東アジア諸国でも国際的に通用する空港建設を最優先させてきたが、その努力を結実させている。シンガポールのチャンギ空港、香港のチェック・ラップ・コック空港、マレーシアのクアラ・ルンブル空港、上海の浦東(プートン)空港、韓国の仁川(インチョン)空港はすべて滑走路は2本以上、24時間稼働の設備の整った巨大な国際空港であり、着陸料は成田や関空の4分の1から2分の1の安さとなっている。広大で設備がよく、便利で、使用料の安い空港には路線が集中し、ヒト、モノ、カネ、情報が集積することは自明の理である。成田、関空は、こうした意味でも、東アジア航空物流の後塵を拝しており、ますますその差を広げられているのであるが、このことは国際物流面で日本が東アジア諸国に大きく見劣りつつあることを意味し、回復出来ないほどの危険性をはらんでいる。

たとえば東京圏に居住する人間は、米国、欧州等の海外旅行に出かけるために、成田空港を利用している。しかし、北海道、秋田等に居住する人間が、海外旅行に出かけるため

には、まず羽田空港まで飛んできて、それからJRを2時間ほど利用して成田空港に行き、搭乗手続きを終え、やっと機内の客となることができる。彼らにとり、羽田空港到着から成田空港を飛び立つまでに、4時間ほどの時間が必要であろう。ところが韓国ソウル仁川空港では、これらの人々に北海道、秋田等から直接仁川空港に飛んできて、隣の滑走路で待機する米国、欧州等行きの航空機の利用を強く勧めている。たしかに乗り換え時間は大幅に短縮するし、費用も安くなることが分かっている。このように東京圏、大阪圏、および近い将来に国際空港が完成する名古屋圏以外の地方の人間が仁川空港を利用することの便利さと経済性を実感したとき、わが国地方空港—韓国仁川空港利用の流れは確実に加速され、大きな流れとなっていくことは容易に理解できる。恐ろしいことは、旅客のこうした流れが定着すると、それを追って、航空貨物の流れも確実に変わることが直ちに推測できることである。

Ⅲ 輸出入貨物の流れを迅速化するためのわが国制度の改正

米国、欧州で始まったグローバルな貿易の自由化はもはや世界的な趨勢であり、とりわけ貿易運送に関わる国際物流の分野で顕著である。重要なことは、税関手続きの標準化と簡素化は先進国における共通の動向であることである。税関手続きの簡素化は、貿易貨物の流れを効率化し、輸送コストの劇的な削減をもたらしていることは間違いない。

米国は100年余にわたり、独占禁止法、荷主保護の観点から運送面で強い規制政策を押し進めてきたが、議会は荷主のニーズに応え、効率的な運送を推進するため、1970年代後半に規制撤廃（Deregulationデイレギュレーション）の方向に舵を切る政策の大転換に踏み出した。その結果、米国の輸入手続きでは、事後申告と到着前許可が可能となっている。つまり税関は輸出貨物のコンテナ詰め、輸送などにつき一切規制していないので、輸出者は最も効率的かつ低コストの方法を選び輸出貨物を内陸輸送することができるし、輸入貨物では、本船の到着5日前、航空機の場合は出発地で離陸次第輸入通関が開始できる。従って本船入港前あるいは航空機到着以前に通関手続きを終了させておけば、到着後貨物を速やかに引き取ることが可能である。

欧州では1993年のEU統合以来、単一市場としての域内経済を活性化させるために、域内を流通する貿易貨物の障害となる諸規制を極力排除する明確な方針をとってきた。域内各国間の通関手続きは不要となり、域内交通の自由化が進んでいる。EU政府はEU関税法を制定し、各加盟国のEU外諸国との輸入手続きの統一化を図ったが、顕著な手続きとしては事後申告を認める簡易申告制度と自社通関制度がある。後者はEU独自の制度として評価されており、輸出者あるいは輸入者が、税関から事前の承認を得ることにより、自社で最寄の管轄税関と直結し輸出入の通関を行う方法である。当然のことながら輸出入データの事後申告もでき、輸入関税、付加価値税（VAT）の定期的な後納も可能である。

これに反し、わが国の場合は、画一的な保税地域主義と、船積前許可制度が輸出貨物の円滑な輸送を大きく妨げている。我国も通関情報処理システムNACCS（Japan Automated Cargo Clearance System）を導入し、手続きの簡素化を図っている。しかし、わが国では

関税法の規定に基づき、独自の規制が行われている。わが国関税法は「貨物を輸出し、または輸入しようとする者は、当該貨物の品名並びに数量および価格その他必要な事項を税関長に申告し、貨物につき必要な検査を経て、その許可を受けねばならない。」(関税法第67条)、および「輸出申告または輸入申告は、その申告に係わる貨物を保税地域または税関長が指定した場所に入れた後にするものとする。」(関税法第67条の2)と規定し、このため長年にわたりすべての貨物を港頭の保税地域に搬入し許可を得た後コンテナ詰めを行い船積みしており、船積み作業の高コスト化の要因となっている。現在メーカー倉庫で貨物をコンテナ詰めし、輸出申告、許可を受ける「コンテナ扱い」の制度があるが、コンテナ詰めは自社施設でできても、輸出通関は港頭の保税地域へ搬入した後にしている。この保税地域への搬入後、申告、そして許可を受けた後船積みという手順は、貿易貨物の流れを大きく渋滞させる原因となっており、通関システムNACCSが24時間稼動していないことにも起因し、臨時開庁などの時間外費用が嵩み、わが国の港湾物流費が諸外国と比べ異常に高い原因となっている。このことが、わが国港湾、空港の国際競争力を著しく低下させている大きな要因である。

IV 衰退した日本港湾の轍を踏んではならない

わが国の国際空港は、成田、関空の他に中部国際空港の建設が進んでいる。今後、わが国の航空運送が成功裏に進展するためには、インフラとしての空港整備が不可欠である。貿易運送で後発の航空運送は、先人たる海上運送に、多くのことを学ばなければならない。従って、わが国空港はわが国港湾が直面してきた問題点にハード・ソフト面で学ぶべきことが多々あると言わねばならない。

1960年代にわが国の代表的港湾である横浜、神戸は、世界の貨物取扱い量でベスト10上位の常連であったが、次第に地位低下が顕著となり、それに反して1980年代以降東アジアの諸港が貨物取扱い量で日本港湾を逆転し、ますますその差を広げている構図となっている。その現在の実態を見れば、もはやわが国港湾が東アジア主要港湾を再逆転できる可能性はほとんどないと思われる。

2002年における港湾の取扱い量を具体的に見れば(単位 万TEU)、1位香港(1860)、2位シンガポール(1680)、3位釜山(943)、4位上海(861)、5位高雄(849)、6位深圳(761)、18位東京(290)、24位横浜(234)、27位神戸(200)、となっている(山上 徹「アジア諸港間競争と東京湾の経済的優位性」日本港湾経済学会『港湾経済研究』No. 42, 2004年3月, 32ページ)。

ここで注目したいのは、シンガポール港の大躍進である。シンガポールは東西42km、南北23km、面積618km²で、兵庫県淡路島とほとんど同じ面積の島であり、人口305万人である。シンガポール港は、1970年代は、世界の20位前後であったが、その後急速に取扱い量を増やし、1990年代以降香港と常に首位争いを続けてきている。2002年の取扱い量は、東京、横浜、神戸3港を合わせた取扱い量の2.3倍に達している。シンガポールの人口から容易に理解できるが、シンガポール港は、ハブ港として大成功を収めているのである。

シンガポールは東南アジアにおける商工業、貿易、金融、造船、海運の中心的存在である。シンガポール港は主として中東諸国から原油を輸入し、国内で精製したあと日本やASEAN諸国などアジア・太平洋地域へ製品を輸出する中間石油精製基地として知られ、それを反映して最大の港湾取扱い貨物は石油である。しかし、近年の取扱い貨物の増加はコンテナ貨物の増加によるところが大きい。シンガポールがASEAN諸国の経済発展を背景に、同地域を始めインド、パキスタン、スリランカなどのコンテナ・フィーダー・サービスのハブ拠点としての機能を強めているためである。シンガポールは、港湾事業を国策として位置付け、着々と港湾機能の充実を図っている。独自のコンピューターシステム（PORTNETとCITOS）および最先端のEDIによる港湾管理を導入し、最高の能率化を実現してきた。シンガポール港の港湾経営に係わる特徴として、①年間365日無休、1日24時間荷役。港湾労働者によるストライキは1件もなし（台風、霧の発生なし）、②世界一の荷役能率：第3世代コンテナ船への1時間1船あたりの平均コンテナ取扱い個数は81個、が挙げられる。その実績は高く評価され、シンガポール港湾局は“The Asian Freight Industry Award”から「アジア最良のコンテナターミナル」（10回）、「アジア最良の倉庫運営業者」（9年連続）としての賞を受けている（汪 正仁『東アジアの国際物流の知識』、文理閣、1999年、199-205ページ）。わが国港湾は、いまや真剣にかつ謙虚にシンガポールの成功に学ぶべきである。

航空運送についても、我々の視察チームが2003年9月にシンガポールを訪れたとき、狭い国土でありながら、成田空港の1.6倍、1,663haの広さを持つチャンギ国際空港は、3本目の4000メートル滑走路が完成間近であった。実際に視察してみると、空港の効率のよさには感心させられた。シンガポールの繁栄のために港湾、空港の整備は不可欠であるとし、国策としてこれを推進するシンガポールの姿勢はアジアでも群を抜いており、その努力が世界中から高く評価されているのは当然である。

世界60ヵ国・地域の世界競争力ランキングを発表しているスイスの国際経営開発研究所（IMD）が発表した2004年版では、シンガポールは米国に次いで第2位となっており、日本の第23位よりはるかに高く評価されている。同研究所は、経済関係323項目を指数化して算出比較しているが、日本は政府の効率性分野、ビジネスの効率性分野がいずれも37位と低迷して順位を下げている。

わが国港湾が東アジア諸国の港湾に比べ、はるかに後塵を拝する結果となっているのは、輸出入・港湾諸手続きの煩雑、不能率に基づく港湾諸経費が高コスト化しており、外国港湾と比較して競争力を失っていることが最大の原因である。日本港湾の衰退と競争力喪失はかねがね多くの識者から指摘され憂慮されてきたが、ここに至りついに（社）日本経済団体連合会（日本経団連）も、2004年6月22日付で「輸出入・港湾諸手続きの効率化に関する提言—ITを活用した港湾をめぐる諸手続きの効率化とセキュリティの確保に向けて—」を発表し、わが国の国際競争力の強化を図る観点から、港湾利用コストの低減、利便性の向上は、我国産業界として緊急の課題であり、そのために輸出入・港湾諸手続きの簡素化は不可避であるとして、政府の早急な対応を強く求めるに至った。

日本港湾の衰退と競争力喪失は、わが国航空貨物運送にも直接、間接に関連を有する大

問題である。わが国の航空貨物運送は、衰退した日本港湾の轍を決して踏んではならない。しかし、航空運送には海上運送とは異なる背景や問題もあることは事実である。今回の我々の実態調査は、航空貨物運送に関連を有する、荷主企業、航空フレイト・フォワーダー、航空会社にアンケートを発送し、広く問題点や意見を収集した。実際の航空貨物運送に立脚している彼等の意見や問題意識は、今後の我国の航空貨物運送がどうあるべきかにつき、貴重かつ説得力のある提言となりうることは疑いのないところであろう。また我々も、彼等の貴重な意見を集約し、報告書の形で広く発信することにより、将来のわが国のより良い航空貨物運送の実現に少しでも寄与したいと強く願っている次第である。

本動向調査報告書の中心は、航空貨物運送関連企業からのアンケート回答を分析した第3章、第4章、第5章と、その結果をメンバーが意見交換して纏めた提言である第17章にあるが、調査の過程で明らかになったさまざまな事実をもとに、各メンバーが関連論文を執筆している。参加メンバーの執筆部分を以下に示したい。

小林 晃 はじめに 第1章、第15章、第17章
平田義章 第6章、第7章、第11章、第17章
木下達雄 第2章、第8章、第9章、第10章、第12章、第17章、
田口尚志 第3章、第14章、第17章
飴野仁子 第5章、第16章、第17章
李 貞和 第13章、第17章
黒澤一正 第4章、第17章

アンケート送付先、とりわけ荷主企業の選定にあたってはとりわけ苦労した。社団法人日本ロジステイクスシステム協会を始めとする多くの諸団体を訪問し、アンケートの趣旨を説明して、ご了解のうえ会員名簿をいただき発送させていただいている。アンケートご回答者など多数の方々のご協力なしには本動向調査報告書は完成できなかったことは言うまでもないが、併せて本動向調査に直接間接にご協力いただいた関係各位のお名前を挙げ、我々の深甚なる感謝の意を表したい。

社団法人日本荷主協会常務理事 河村輝夫氏、社団法人日本輸入団体連合会専務理事 後藤一吉氏、財団法人家電製品協会管理部長 須藤直武氏、社団法人日本ロジステイクスシステム協会専務理事 稲束原樹氏、社団法人日本化学工業品輸出組合部長 北山勝弘氏、日本機械輸出組合貿易業務部門グループリーダー 坂 邦良氏、同主幹 井尾正一氏、社団法人日本機械輸入協会課長 田中修二氏、日本繊維輸出組合業務部長 古川清之助氏、社団法人ビジネス機械・情報システム産業協会常務理事 林 清輝氏、社団法人電子情報技術産業協会事務局長 小笠原一晃氏、社団法人日本貿易学会自動車工業会国際統括部グループ長 青木康夫氏、上野貴志氏、日本繊維輸入組合常務理事 小村恒夫氏

航空エアフレイト・フォワーダーについては、社団法人航空貨物運送協会（JAJFA）

事務局長 荒巻英夫氏にとりわけお世話になった。心よりお礼申しあげる次第である。

航空会社アンケート配布については、BOAR (Board of Airline Representatives－航空会社代表者会議) とその成田空港における下部機関であるAOC (Airport Operators' Committee－空港運航者委員会)にお世話になった。BOAR会長である, Mr. Chris Garton, およびBOAR Secretary (事務局), AOC Secretary (事務局) に深くお礼申しあげたい。

本動向調査報告書「提言」作成の過程で、メンバー全員が伊豆熱川で合宿し、意見を述べ合い調整しながら提言部分を纏めたが、それも今となっては懐かしい思い出である。なお本稿の執筆にあたっては、小林 晃, 平田義章, 木下達雄『21世紀の国際物流－航空運送が創る新しい流通革命－』文眞堂, 2002年3月, を一部参照, 引用している。

2004年7月20日

追記

本動向調査報告書は各メンバーの熱心な研究成果として500ページを越える大冊となり、当初の印刷予算を大幅に超過する結果となった。従って図表が小さくなり、文中に引用したアンケート設問では回答選択肢部分を省略せざるを得なかった。そのため一部読みにくい箇所が生じているが、上記事情ご賢察のうえ後者については巻末添付のアンケートを参照され併読されるようお願い申し上げる次第である。

2004年11月20日