

第17章 本動向調査のまとめおよび 改革のための提言

代表者 小林 晃
平田 義章 木下 達雄 田口 尚志
飴野 仁子 李 貞和 黒澤 一正

I 提言の基本姿勢

現在、わが国の貿易は、米国とドイツについて、輸出入とも第3位に位置する経済大国である。わが国は周囲を海に囲まれているため、貿易貨物の運送手段は、必然的に船舶、および航空機に限定されている。現在、航空機による貿易金額は3割を超え、なおかつ増加の一途をたどっており、航空機による貿易は新しい製品の需要を掘り起こし、ロジスティクスの観点からもその重要性はますます増大している。現に海空を合わせた日本の貿易港の中で、成田空港は1994年から金額で首位を占めるに至っている。成田空港の取り扱い航空貨物量は、フェデックスのメンフィス、香港国際空港について世界第3位を占めている。

しかし、成田空港を含むわが国の国際空港の現状は、外国諸国と比較すると、極めて憂慮すべき状態にあると言わねばならない。海上運送では、1977年にわが国を代表する貿易港である神戸は、貨物の取扱量で世界第2位を占めていたが、この20数年間に著しい地位低下を招き、2003年現在では1位-3位を香港、シンガポール、上海が占めており、17、28位にやっと東京、横浜が入っているにすぎず、神戸は30位以内にも入っていない。この地位低下の基本的原因は、わが国の港湾の高コストが諸外国港湾に比べて、はっきりと競争力を失わさせ、ハブ港としての機能を喪失したことに因る（*Containerisation International*, March 2004, P.85）。

わが国港湾の持つ問題点は、そっくりそのままわが国の国際空港にあてはまっている。わが国の成田国際空港は4,000メートルと2,180メートル、関西国際空港には3,500メートルの滑走路しかなく、事実上夜間の利用はできないうえに、着陸料は世界一高い不経済空港である。3,750メートル滑走路を2本備え、24時間利用可能な韓国仁川空港、3,800メートル滑走路2本の香港のチェック・ラップ・コック空港、4,000メートル滑走路2本のシンガポールのチャンギ空港に比べた場合に、わが国国際空港の劣勢は疑うべくもない。われわれのグループは、米国主要空港、シンガポールのチャンギ空港、韓国仁川空港を視察しているのだから、わが国空港施設がいかに見劣りするか、またその問題点等は、関連する章で明らかにされている。

しかし、わが国航空運送の問題点を指摘するのは、実際に空港をいつも利用している、荷主、フレイト・フォワーダー、航空会社によるアンケートの回答が最も説得力を持つのは当然である。航空に関連する3つの業界にアンケートを実施し回答を得られたことは、わが国の国際空港の抱える問題点を多角的に把握できることから大きな意義があったといえよう。我々の提言は、アンケートの分析によって浮かび上がった問題点を、重点的に提

言の裏付けとして利用し、行政を含めた関係各業界に、わが国の航空貨物運送の国際競争力強化を実現できるような内容であることが是非とも必要である。そのような観点から、下記に具体的に解決が強く望まれる提言を作成した。

なお、提言の具体的内容についての基本的な考え方としては、以下を重視したい。

「EU、米国が極力目指しているものは、貿易取引の実現にあたって障害となる諸規制、制度等の撤廃もしくは軽減である。狙いは輸出入貨物の流れの効率化によるコストの削減である。EUの例に見られるように、近い将来において日本、韓国、中国、台湾、アセアン諸国などがFTA交渉を通じてゆるやかな経済連合へと進む可能性は極めて高い。こうした大きな経済変動にあらかじめ備える意味でも、わが国の航空運送に係わる規制撤廃は愁眉の急である。航空運送の最大のメリットは、言うまでもなくそのスピードであるが、空港で、貨物が輸入手続きのためにかかなりの時間を滞留することは、極力避けなければならない。こうした理念の上に、輸入手続き、空港オペレーションの改善等による効率化とコストの削減をもたらす主要な具体的提言がなされるべきである。」

II 改革のための具体的提言

いま、わが国の国際競争力の強化が求められ、荷主を含む関係業界からわが国国際物流の構造改革に向けて多くの意見が提示されている。こうした背景のもとで、我々日本大学経済学部産業経営研究所のプロジェクト・チームが行った航空貨物運送の動向調査は極めて時宜を得た企画であったといえる。

航空貨物運送を利用する荷主、航空運送に携わる航空会社ならびにフレイト・フォワードャーから極めて熱心な、かつ厳しいながらも建設的なご意見を多数頂戴した。提示いただいたご意見は、わが国の航空運送に関与する関係者が如何に真剣に改革への道を探求しているかの証拠であるといえよう。外国の航空会社からもわが国行政の施策、業界慣行などについて忌憚のないご意見を頂いた。ご協力をご感謝する次第である。

本動向調査研究報告書の第1章から第16章では、航空貨物運送の動向調査プロジェクトに参加した各メンバーが、アンケートによる調査結果と海外への出張調査に基づきそれぞれの分野で分析を行っている。

この第17章では、それらの各章の内容を踏まえ、以下に、日本大学産業経営動向調査プロジェクト・チームとしての提言を行い総括的なまとめとしたい。我々の提言に対して、航空運送に携わる各位から、さらなる改善に向けてのご意見をいただければ大変に幸せである。

1 わが国の航空貨物運送を取り巻く問題点

(1) インフラストラクチャーの整備

空港の建設、整備に関しては、各国の例にみられるように、自国の輸送の効率化とコストの削減を意図した国による資本の投下が必須である。日本列島を見渡し、わが国として最も効果的な空港の配置を選定する必要がある。しかし、現実には、中部国際空港が2005

年に開港することから、わが国の国際航空貨物を取り扱う主要空港は、当面、成田、中部国際、関西の3空港となる。わが国の主要経済圏を背景としたこの3空港でいかに効率的かつ低コストで航空貨物を取扱えるかが今後の課題である。羽田空港に2,500メートルの新滑走路の建設が決定した。基本的には国内旅客機用であるが、国際化についての討議が行われている。このまま推移すると、成田空港は早晩増大する国際航空需要に対応できなくなると考えられることから、内陸空港であり、住民との問題をかかえる成田空港への一極集中化を避ける方向で対策を検討すべきであろう。

空港を使用する航空会社は、日本の主要空港の整備について（航空会社へのアンケート問13）、38社のうち35社（92.1%）が「滑走路の拡大、着陸料金の低減などについては国が積極的に介入し、国際的に遜色のない設備を整備し、国際的に対抗できる競争料金を設定すべきである。」さらに、22社（57.9%）が「羽田空港の国際線の拡充を含め、特定主要空港の機能を拡充し、貨物専用機の夜間の発着と空港内の作業を含め積極的に航空会社を受け入れることができるよう体制を整備すべきである。」と要望している。

いま、わが国に最も求められている行動は、長期的な展望に基づくインフラの整備である。わが国のこれまでの空港整備に対する姿勢は、必ずしも長期展望に立った構えとはいえない。わが国の経済構造を見通した中・長期計画の策定が望まれる。具体的には、

1) 成田空港の暫定滑走路の早期延長（2,180メートルから2,500メートルへ）

インフラ整備のうちでも滑走路の拡充は喫緊の課題である。成田空港では、暫定滑走路の延長が急務である。成田空港近辺の住民をからめた環境問題などにより、成田空港における滑走路の増設が不可能であれば、羽田空港の国際化・拡充を積極的に推進すべきである。わが国の国益を踏まえた国家的見地から早急な決断が求められる。

2) 成田空港の24時間開港、関西空港と中部国際空港の一層の活用

成田空港は騒音規制のため、23時から06時まで航空機の発着が禁止されている。24時間空港ではない。それにもかかわらず、成田空港の2003年の貨物取扱の実績は、暫定滑走路の建設も貢献し世界第3位である。香港、インチョン空港などのインフラが整備されたアジアの空港と競合するなかで、わが国としても、長期的な見地からわが国空港の整備計画を空港アクセスも含めて策定しなければならない。

成田空港がアジアのハブ空港として発展するためには、24時間開港は当然である（問15航空会社の回答は36.8%）。しかしながら、夜間開港については、騒音問題や地域住民の生活への配慮が不可欠であり、一定の制限を認めざるを得ないことに（同回答28.9%）成田空港自体の根本的な問題が介在する。

それにもかかわらず、成田空港への集中現象が継続している。関西空港では4,000メートル滑走路の増設計画に見合った需要の喚起が必要である。中部国際空港は2005年から稼動する予定であり順調な出発を期待する。両空港とも24時間空港である。

(2) 高コスト構造の改革

1) 航空機の着陸料

わが国の主要空港における航空機の着陸料は、世界の他空港と比較して極めて高額で

ある（第2章表2-9）。わが国の空港は、羽田空港を除きいずれも民営化されたが、着陸料などについて国際競争力のある料金設定を行うためには、受益者負担主義を超えた国家による財政支援が必要と考える。国際空港には、民間経営による空港の経営効率の向上と国によるインフラ整備への支援が求められる。すなわち、わが国として他国の国際空港に対抗できる政策料金の設定が望まれる。

2) わが国発航空運賃，国内運賃と諸料金

荷主は、わが国には「航空料金，飛行場使用料，人件費などすべてにわたって国際競争力がない」という。

わが国発の航空貨物運賃は、最近国際的な標準化が進められているとはいえ、より安い運賃の設定を望むためには、わが国空港における着陸料，施設使用料などの諸コストの低減をはかり，競争原理を導入し，他国航空会社のわが国市場への一層の参入を求めなければならない。すなわち，究極的には，貨物市場の自由化である。スペースがタイトな状態が継続するかぎり運賃は低減しない。しかし，そのためには，自由な参入を可能にする空港自体の拡張と低コスト化が必要である。

いま，荷主のニーズに合わせた輸送ルートが選択され始めている。わが国の荷主は，わが国の主要空港経由の直行ルートを使用し，なおかつ競争力のある運賃の提示を望んでいるが，海運の釜山港経由の例にみられるように，すでに定着化している地方空港からインチョンなどアジアのハブ空港を経由し欧米へ輸送されるルートがますます拡大される可能性がある。

また，荷主は，「国内輸送費が高すぎるので検討を希望する。」，「国内で発生する諸費用の比率は極めて大きい。全体的（国としての）コストダウンを一考して欲しい。」と要望している。

すなわち，わが国発の航空運賃のみならず，国内運送費と施設使用料や取扱諸料金の高さが荷主から指摘されている。成田空港における独占的な上屋運営による非効率と高コスト化が指摘されている。

わが国の国内運送に関しては，通行料などの公共料金が諸外国と比較して極めて高い。また，わが国の高コスト構造は，過去のバブル経済のなかで，我々自らがつくりあげた内外価格差である。通行料の大幅な低減や輸送プロセスの改善，わが国各主要国際空港の効果的な使用による取扱いの効率化，各空港における施設運営の改善と料金の削減などを推進し，国内輸送費ならびに諸コストの低減をはかる必要がある。

しかしながら，現実的には現行コストの削減はそう容易ではない。行政による制度改革を含めたコスト削減に向けての施策の推進，民営化した各空港の経営改善による諸料金の値下げ，荷主とサービス提供者間の航空貨物の取扱い効率化に向けての徹底した改善努力が求められる。

2 求められる制度と運営の改革

(1) 空港の24時間稼働体制の実現

わが国の空港で航空貨物の国際競争力を阻害すると考えられる構造的な問題点は何か、との間に、荷主の71.4%（荷主アンケート問3）がわが国の空港では夜間の搬出・搬入ができない。また、土曜・日曜も貨物の搬出入ができない（成田空港では23時から6時までの発着陸が禁止されている）、と答えている。荷主として国際競争を勝ち抜くうえで、世界各地へのデリバリー・タイムの短縮が最重要であり、在庫圧縮のためにも空港の24時間オペレーションの実施が是非とも必要である。

このような荷主の要請を受け、行政は土曜日・日曜日を含む24時間体制へと移行し、税関臨時開庁料などの軽減処置を実施した。しかし、我々が望むのは、臨時開庁制度の全面的な廃止を含めた実質的な24時間稼働体制の実施である。わが国固有の保税管理制度の抜本的な改革を要請したい。貨物専用機（フレイター）の夜間発着は、世界の標準的なオペレーションであり、わが国各空港で24時間オペレーションを実現することにより、当日の出荷、当日の引取りが可能となる。

(2) 輸出入貨物の流れの効率化とコストの削減

1) 輸出通関手続きの改善

輸出貨物の通関には、アメリカの申告制度を導入し、保税制度の適用を除外する。すなわち、保税地域へ搬入後、申告、検査、許可というプロセスを廃止することにより、不要な作業コストを削減できる。

特に、輸出通関は、区分1（ペーパーレス）がほとんどであり、現物検査は極めて少ない。したがって、航空貨物通関情報処理システム－AirNACCS（Nippon Automated Cargo Clearance System）を通じ、何時でも何処からでも申告し、許可を受けることにより、フライトに合わせた当日出荷が可能となる。

保税地域への強制搬入制度を廃止することにより、臨時開庁制度は不要になり、臨時開庁にともなう事務と作業の集中化が排除される。臨時開庁手数料の支払いも要らなくなる。この保税管理の廃止により、手続きがすべて簡素化され、保税地域間の貨物の移動も自由に行われることになり、極めて大きなコスト削減効果が生み出される。なお、現在、保税蔵置場などの運営にあたり使用者が許可手数料を支払っているが、この手数料の支払いも不要となる。

わが国では、AirNACCSの運営にかかわる費用は、受益者負担の原則により通関業者などのユーザーが負担している。AirNACCSにより税関の事務量も大幅に軽減されていることから、情報処理にかかわる費用の大半を税関の負担とすれば、ユーザー側のコストが低減し、その分荷主の費用負担が減少する。ちなみに、アメリカでは、ユーザーは、輸出情報処理システム－AES（Automated Export System）の使用料を支払っていない。

アメリカでは、輸出貨物の申告は、何時でも、何処からでも行える。臨時開庁の制度はない。わが国の制度に比較し、輸出貨物の流れを効率化しコストの低減をもたらすことから、より有利であるといえる。

わが国の制度は、輸出貨物にも保税管理を強制することにより、空港および空港周辺に貨物を集中させ、貨物の効率的な流れを妨げている。すべての輸出貨物に保税制度を適用することが、わが国から社会悪物品の輸出を阻止し、セキュリティを強化することにはならない。

このような理由から、我々としては、輸出貨物を保税地域へ強制搬入する制度の廃止を強く要望する。

2) 輸入通関手続きの改善

輸入貨物については、貨物到着前の通関を実施することにより貨物の引き取りが早くなる。空港が24時間稼働すれば、貨物の到着前に税関の許可を受け、夜間に貨物専用機で貨物が到着次第、引取り、仕分け後、荷主へ翌朝配達することが可能となる。すなわち、当日夜到着した貨物も翌朝配達できることになり、大幅なリードタイムの短縮が実現する。

わが国では、現在、「到着即時輸入許可制度」が導入されているが、それをさらに進め、貨物到着前の輸入許可制度を実施すれば、一層迅速な貨物の引き取りが可能となる。

輸出入通関手続きの改善は、制度の改革であり過剰規制の撤廃である。輸入貨物の通関も区分1が大勢を占めていることから、事前通関の制度が導入されれば大幅なリードタイムの削減をもたらす。単に保税制度を存続させることがセキュリティ強化の効果をもたらすものではない。セキュリティの対策には、別途、画一的ではない、現物検査も含めた、コンプライアンス（法令遵守）の仕組みを活用した現実的な対策を講じるべきである。このようにして、まず、わが国の空港を24時間稼働させ、保税制度や臨時開庁制度などのわが国の固有の通関制度と、それに基づく作業慣行を世界的な標準に合致させることが肝要である。旧来の仕組みを大幅に変革することが、貨物の流れの迅速化とコストの削減に大きく貢献する。

上述した諸問題は、わが国固有の構造的な仕組みに起因するものであり、行政をはじめ、航空貨物運送に携わる全関係者が、改善に向けて一層の努力を傾注することを強く要望する。

3) セキュリティの強化

9・11事件の対策として米国政府の主導のもとで、セキュリティが世界的に強化されている。我々のアンケートの結果によると、航空会社の問22の回答順位は、1. X線検査器などを積極的に導入し検査体制を強化すべきである（50.0%）。2. 旅客が主体であり、貨物については現状の管理体制でよい（23.7%）。3. 過度の安全管理は貨物を停滞させ航空運送の迅速性を阻害する（10.5%）、であり、荷主（問7）およびフォワーダー（問7）の順位は、1. 過度の安全管理は貨物を停滞させ航空運送の迅速性を阻害する（荷主36.5%、フォワーダー41.9%）。2. X線検査機器などを積極的に導入し検査体制を強化すべきである（荷主35.1%、フォワーダー29.0%）。3. 旅客が主体であり、貨物は現状の管理体制でよい（荷主13.6%、フォワーダー22.6%）、であった。

航空会社は、キャリアとして自ら安全管理に厳しく取り組む姿勢を示しているが、荷主とフォワーダーは、むしろ、貨物の迅速性を重視している。

このセキュリティの確保と貨物の迅速性のニーズにどのようにして対処していくか。国際貿易がグローバルに進展するなかで、単に、「セキュリティの強化は、コスト増を招き、リードタイムの短縮に逆行する」という短絡的な見地からだけでなく、情報の世界的共有による付随的効果なども考慮すべきである。また、効率的な管理を行うため、リスクマネジメントの導入など現実的な対応策を検討すべきである。今後、わが国として明確な方針を決めていく必要がある。

3 新しいサービス・プロバイダーへの期待

いま、ビジネスのグローバル化が急速に進行するなかで、世界の輸送とロジスティクスの市場は新たな変革の機を迎えている。荷主が期待するのは、キャリア、フォワーダーの枠を超えた新しいサービスの創造である。EUの統合を契機としたドイツ郵便などヨーロッパの郵便事業者の速攻的なM&A作戦の展開、アメリカの二大インテグレーターによるサービスの多角化、ヨーロッパをベースとするメガ・フォワーダーのグローバル市場への進出などが最近の顕著な動向である。

彼等に共通するシェア拡大の戦略は、同業種、異業種をも含めた他企業の買収であり、従来の自力による自社戦力の拡大ではない。特に、国際市場では、自力拡大よりも他社の買収によるシェアの拡大がより効果的とみられている。

航空会社の分野でも、最近のAir FranceとKLMの合併にみられるような統合化が進行している。企業合併と寡占化が世界的な趨勢である。

荷主の67.1%がわが国のフォワーダーに多角的・総合的なサービスを期待し、65.2%がインテグレーターにもフォワーディングを含めた総合的なサービスを期待している。また、37.7%が航空会社も総合サービスを開発すべきと答えている（荷主アンケート問8）。荷主は、フォワーダー、インテグレーター、航空会社など、タイトルにかかわらず、荷主が期待するサービスを提供するプロバイダーを求めている。

(1) わが国フレイト・フォワーダーの海外基盤の拡充

荷主の71.7%、特に売上5,000億円以上の大手荷主の78.9%は、わが国のフォワーダーが外国企業の買収を含め積極的に海外市場へ進出するとともに、荷主企業のグローバルな活動に対応できるよう海外ネットワークを拡充し、サービスの多様化を推進することに期待している（荷主アンケート問10）。

すなわち、わが国荷主が国際市場でグローバルな活動を急速に展開しているなかで、わが国荷主を支援するわが国フォワーダーのさらなる海外展開が強く要望されている。混載業務と通関、日本的なパーソナル・サービスをベースとしてきたわが国のエア・フレイト・フォワーダーが世界のメガ・フォワーダーやインテグレーターに対抗し、国際的なロジスティクス・プロバイダーへと大きく成長することが期待されている。

わが国の一部のフォワーダーは、既に世界的な規模の企業として国際市場で評価されており、またわが国の多くのフォワーダーは、特に、中国を含むアジア市場で積極的なサービスの展開をはかっているが一層の強化、拡充が荷主から要望されている。

(2) 行政の支援活動と規制の撤廃

このような背景のもとで、わが国フォワーダーの国際基盤の拡充にあたり、行政としても一層の支援を検討すべきであろう。例えば、国土交通省は中国とのフォワーディング・ビジネスの促進、サードパーティ・ロジスティクス（3PL）ビジネスのわが国における開発など、積極的な支援活動を展開しているが、今後、国際的なビジネスの開発について行政のさらなる協力を要望する。

これまで、フォワーダー・チャーターや複数の用機者に分割して使用を許可するスプリット・チャーターの完全自由化は認められていなかったが、今後、自由化に向けての積極的な検討が期待される。航空会社、フォワーダーを含めた航空貨物運送の市場に、さらなる競争政策を導入することが望まれる。アメリカやEUでは、自国フォワーダーの市場参入ならびに料金規制を撤廃しているが、わが国では、緩和されたとはいえ、依然として規制が存続している。段階的な規制の緩和ではなく、世界の標準にあわせた全面的な自由化を実施すべきであろう。

航空会社への問9で、日本がオープン・スカイに移行することの是非について、38社のうち24社がオープン・スカイにすべきである。5社がすべきでないと答えている。なお、アンケートに回答をいただいた航空会社の大半が外国の航空会社であることに留意願いたい。

同問9-2でオープン・スカイに「すべきでない」と答えた5社のうち3社が選択肢3)の「日本の空港は限られているので、オープン・スカイにしても相手国とは公平な関係は築けない。したがって、オープン・スカイにすべきではない。」を理由としてあげている。

また、貨物専用機のみを対象として日本がオープン・スカイを承諾したら、貨物専用機を日本に就航する、あるいは増便する意思があるか、との問8に対し、38社中14社が「ある」、7社が「ない」、10社が「わからない」と答えている。

我々は、航空貨物市場に競争原理が導入され、わが国発航空運賃が低減されることを期待する。そして、今回の米中間の自由化に向けた航空協定の合意にみられるように、オープン・スカイは世界の趨勢であることを理解する。

しかしながら、我々は、わが国がおかれた現状を認識し、航空協定については、アンケートに参加いただいた航空会社の意見を提示するに留める。

世界の航空市場は、極めて早いスピードで変革している。航空会社、インテグレーター、メガ・フォワーダーが新たな経営戦略を展開しているなかで、わが国荷主企業のグローバルな経済活動を促進するため、わが国の行政が、わが国の航空会社、フレイト・フォワーダーの経営基盤の拡充と海外市場シェアの拡大に対して一層の支援を差し伸べることを要望する。

4 「まとめ」とわが国の航空貨物運送の将来展望

アンケートの間「航空貨物運送に求められるものは何か」に対して、荷主（問2）の86.4%が「コストの削減」、フォワーダー（問2）の77.4%が「ロジスティクス・サービスの提供」、航空会社（問7）の71.1%が「安定的なスペースの提供」と答えている。この回答結果は、

荷主、フォワーダーならびに航空会社が直面するわが国航空貨物運送の現状を如実に表している。

航空貨物の迅速性と定時性は、荷主が求めるリードタイム短縮のニーズに合致しており、航空貨物運送の需要は継続的に拡大する。一方、荷主が求める最大の要求はコストの削減であり、荷主の国際競争を有利に導くためには、わが国発の航空運賃ならびに国内運賃と諸費用の低減をはかることが大きな課題である。

わが国発航空運賃の低減をはかるためには、市場開放による競争原理の導入が必要である。すなわち、空港を24時間開港し、着陸料、上屋施設使用料などの空港会社への負担を軽減し、多くの航空会社の日本市場への参入を促進する。そのためには、貨物専用機の運航を含め、キャリアがよるこんで使用できる環境の整備が必要である。

わが国発の航空貨物量はなお増加傾向にあり、日本が魅力ある貨物市場である限り運賃低減についての可能性は大である。国による積極的なインフラの整備と国際競争力強化のための諸施策の実行が強く望まれる。

わが国の国内輸送費と諸掛り費用の高騰は、わが国のバブル経済の後遺症と構造上の問題に起因する。国内輸送の分野においても、さらなる規制の緩和を促進し、受益者負担主義への偏重を改革することにより、わが国国内輸送費と諸費用の低減をはからねばならない。

輸出入貨物の空港におけるオペレーションについては、空港の24時間開港によるフレイターの夜間運航と貨物の取扱い、税関の臨時開庁制度の廃止、保税地域主義の改革、空港内作業体制の改善、空港の24時間アクセスの整備、さらに、その他旧来の作業慣行の見直しなどを実施することにより大幅な貨物の流れの効率化とコストの削減が期待できる。その実現のためには、行政を含めた航空貨物運送に携わる各業界の意識改革がまず必要である。

残念ながら、現状では、管轄する各行政機関、各運營業界ならびに企業ともわが国の国際競争力強化に向けてのコンセンサスを得るまでに至っていないのが実情と考える。

フレイト・フォワーダーや航空会社、インテグレーターなどのサービス・プロバイダーに対して、荷主は、総合的なサービスの提供を要求している。総合的なサービスとは、航空貨物運送のみならず特定荷主のロジスティクスの効率化をもたらし、究極的には、荷主のサプライチェーン・マネジメントの最適化をはかるサービスをいう。

世界の輸送とロジスティクスの市場は、いま、大きく変貌を遂げている。キャリア、フォワーダーの枠を超えた、新たなサービス企業が誕生しつつある。いま、荷主がグローバル市場に展開している国境と文化を超えたビジネスに対応できるサービス・プロバイダーが求められている。現実的に、フォワーダーが荷主の直接的なサービスの引受者であるかぎり、わが国のフォワーダーには、従来の航空貨物に特化した専門的なサービスの提供に加え、海外ネットワークを拡充し、日本以外のエリアでサービスを強化することが強く要望されている。わが国のフォワーダーが、わが国のグローバル荷主企業を支援するためには、真の現地化に基づいたグローバルなサービス体制を確立することが急務である。

我々は、わが国の国際競争力の強化に向けて、国によるインフラの整備ならびに輸出入

貨物の流れの効率化とコストの削減をもたらすための制度の改革を早急に進めるよう要望する。さらに、我々は、航空貨物の運送に携わる業界の作業慣行の合理化、キャリアとフォワーダーによる競争力のある魅力的な運賃とサービスの提供、先端情報技術の導入によるサービスの高度化と空港オペレーションの効率化などについて、早急な行動とその実現を要望するものである。

一方、テロ事件以来セキュリティ対策が米国主導のもとで世界的に実行に移されている。セキュリティの確保と国際的なサプライチェーンの効率化をどのように調和させていくかが今後の大きな課題となっている。航空貨物運送の分野においても、先端情報技術の活用によるセキュリティの確保を含めたオペレーションの一層の効率化に向けての探求が進められている。わが国としても明確な方向付けが必要である。

以下にわが国の航空貨物運送の将来への展望をまとめた。

- (1) わが国の航空貨物運送の拠点であるわが国各国際空港の長期的な視野に基づくインフラの整備と運営体制の強化・拡充
- (2) わが国の高コスト構造の改革
 - 1) 航空運賃，国内運賃，諸取扱料金の低減化
 - 2) 輸出入貨物の流れの効率化とコストの削減をはかるための制度と慣行の抜本的な改革
- (3) 航空貨物運送に携わるわが国フレイト・フォワーダーや航空会社のグローバル市場への参入とシェア拡大およびサービスの高度化
 - 1) わが国フレイト・フォワーダーや航空会社の海外ネットワークの強化・拡充
 - 2) 荷主のサプライチェーン・マネジメントの最適化をはかる新たなサービスの創造
- (4) わが国の航空貨物運送に携わるフレイト・フォワーダー，航空会社および上屋業者の業務改善に向けての意識改革ならびに行政の国際競争力の強化に対する施策の策定と実施

より良い航空貨物運送の実現のため、わが国の国際競争力の強化に向けて、荷主、フォワーダー、航空会社および航空貨物の運営者、行政が一丸となり、諸企画、諸施策の実現のため一層の努力を傾注することが望まれる。

Chapter 17 Conclusion of the Survey and Proposals for Improvement

Project Team Representative Akira Kobayashi
Yoshiaki Hirata Ben T. Kinoshita Naoshi Taguchi
Hiroko Ameno Lee Jung-Hwa Kazumasa Kurosawa

I Position of the Project Team in compiling the Proposals

Currently, Japanese foreign trade ranks as the third largest economy in both exports and imports trailing after the United States and Germany. Since Japan is surrounded by waters, it is of natural consequence that transport means for foreign trade shipments are limited to ocean going vessels and aircraft. Foreign trade values carried by aircraft have now surpassed 30 percent and this growth trend is still prevailing. Foreign trade using air transportation has developed demands for new products, and from a logistic standpoint the importance of air transportation is ever increasing. To underscore this trend, of all the Japanese sea and airports put together, Narita Airport has always been holding the topmost position since 1994. Tonnage handled at Narita is in third position only behind FedEx's hub airport, Memphis, and Hong Kong.

However, when comparisons are made with foreign airports, we must admit that the current condition of Japanese airports including Narita is in an extremely grave state. In the case of ocean transport, during 1977, Kobe, Japan's foremost foreign trade port, was ranking second in tonnage in the world. During the past 20 years, Kobe has drastically slipped its position. Today in 2003, Hong Kong, Singapore and Shanghai hold first through third positions in sea freight volume with Tokyo and Yokohama barely ranking 17th and 28th, respectively. The port of Kobe is not even ranked within 30th position in the world chart. The basic cause of this drastic slip is due to the very high port infrastructure costs in Japan when compared to similar costs at foreign seaports. The obvious loss of competitive strength resulted to the loss of hub capabilities (*Containerisation International*, March 2004, P.85).

Problems which Japanese seaports carry are duplicated at Japanese international airports. Narita International Airport has one 4,000-meter and one 2,180-meter runway, and Kansai International has only one 3,500-meter runway. Both airports are practically not usable during night hours and they are both uneconomical with landing fees being those of the highest in the world. Comparing to Korea's Incheon Airport which can be used 24 hours a day and equipped with two 3,750-meter runways; Hong Kong's Chek Lap Kok airport with two 3,800-meter runways; and Singapore's

Changi airport with two 4,000-meter runways; without any doubt, Japanese international airports are clearly inferior. Since our project team members have inspected major airports in the United States, as well as Singapore Changi Airport and Korea's Incheon Airport, each project member has taken up this issue in their individual chapters where they have focused on the inferiority of Japanese airport facilities as well as on the other surrounding issues.

In order to focus upon the issues pertaining to Japanese air transportation, it is however only natural that the responses gathered in answer to the project team's questionnaire distributed to the shippers, freight forwarders and airlines who are the users of the airports would have the most convincing power. The fact that we were able to secure responses from these three industries having direct relationship with air transportation meant great value as we were able to understand from differing angles the issues contained within Japanese international airports. We have taken up as our conclusion and proposals, issues which were highlighted through the analysis of the responses and have used them as accentuation to underscore our proposals directed to all relative industry circles concerned including administrative and regulatory bodies. We have taken heed that our proposals are realistic in their contents and that they are vital in strengthening the international competitive strength of Japanese air cargo transportation. This is the position that we have taken in compiling our proposals with factual contents on those issues which gravely require corrective solutions.

Furthermore, as for the factual contents of the proposals, we have placed weight on the following point.

“The European Union and the United States are spearheading on removing or otherwise relaxing various restrictions and procedures that hinder a smooth realization of foreign trade transactions. Their aim is to attain cost reduction by achieving an efficient flow of export and import cargo. As seen in the development of the European Union, through FTA negotiations there is great possibility that in the near future, Japan, Korea, China, Taiwan and ASEAN states may formulate a loosely-tied economic union. Even just to cope with such important economical changes, it is gravely urged that removal of regulatory restrictions pertaining to Japanese air transport would be swiftly realized. Needless to say, the most important element of air transportation is speed itself. Considerable dwell time at the airports for shipments undergoing export or import customs clearance processing must be avoided to the utmost. Based on this principle, major proposals with detailed contents which will result in reduction of costs through achieving efficiency by improving export and import procedures, airport operations and other issues need to be pursued.”

II Factual proposals for improvement

Intensification of Japanese international competitive strength being pursued, shippers and related industry circles have been voicing numerous opinions toward a structural reform of Japanese international logistics. Amongst such background, we are confident in stating that this survey on air cargo transport conducted by the Institute of Business Research, Nihon University College of Economics was extremely timely.

We are grateful that we had received countless zealous yet severe but constructive feedbacks from the shippers who are users of air cargo transportation and from the airlines and freight forwarders who are providers of air transportation. The expressed opinions are nothing but proof that all parties who are relevant to Japanese air transport are sincere in searching ways and means for improvements. We wish to extend our appreciation to the foreign airlines and foreign forwarders who have also voiced candid comments on Japanese administrative policies as well as on Japanese trade practices. We wish to extend our appreciation for the support.

Chapters 1 through 16 of this Report comprise analytical results of each member who had participated in this project conducted on the study of air cargo transportation. Members have made analysis in the field of their specialty based on studies made from the responses to the questionnaire and from actual on-site inspection of overseas airports.

Placing due consideration to the contents of each of the preceding chapters, this Chapter 17 spells out a summary of the proposals made in the name of Nihon University Business Research Project Team. We will be very grateful if comments aimed at achieving further improvements in reference to our proposals are voiced from all those concerned in air transportation.

1 Issues on Japanese air cargo transportation

(1) Development of infrastructure

As seen with other countries, investment from national funds is absolutely necessary for the construction and development of airports placing into consideration the achievement of efficiency for the nation's transport system and with an aim to reduce costs. There is a necessity to overview the entire Japanese archipelago and determine the most effective airport locations to suit Japan. Since Chubu International Airport will open in 2005, in fact, the major airports to handle Japanese international air cargo for the time being will be the three airports at Narita, Chubu International and Kansai. The challenges lying ahead are to find a desired method to handle air cargo efficiently and at low cost with these three airports having their hinds in the major economic zones of

Japan. A new 2,500-meter runway has been decided for construction at Haneda airport. The airport is basically for domestic use but discussions are being conducted to accommodate international flights

If all go without any change, it is foreseeable that Narita will no longer be able to accommodate the increasing international air traffic demands. Being an inland airport and considering existing issues with the local residents, countermeasures and studies for avoiding centralization of traffic to Narita should be pursued.

In the responses from the airlines using the airports, reaction on the issue of facilities of Japanese major airports scored 35 of the 38 airlines (92.1%) favored that “the government should positively get involved in the expansion of the runways, reduction of landing fees, and should improve airport and related facilities to meet international standards and set user fees at competitive levels”. Furthermore, 22 airlines (57.9%) urged that “including the expansion of Haneda airport to house international flights, there is a need to improve the capacity of selected major airports, allow night flights by freighter aircraft, allow night cargo processing at these airports, and create an environment where airlines would be willing to operate into”.

The most desired action demanded of Japan today is the development of infrastructure based on a long term perspective. The standpoint which Japan so far had been taking in the development of airports is not necessarily based on long term perspective. Establishment of a mid and long term planning with a view of the economical structure of the nation is urged.

- ① Swift extension of the temporary runway at Narita airport (from 2,180 to 2,500 m)

Among the development of infrastructure, the betterment of runways is of paramount and pressing importance. If the addition of a new runway at Narita airport is impossible due to environmental issues involving the local residents around the airport, accommodation and expansion of international flights at Haneda should be aggressively pressed. A swift decision from a national perspective is urged with consideration to national interests.

- ② Round-the-clock operation at Narita airport, declining volume at Kansai airport, and the opening of Chubu International airport

Due to noise restrictions, landings and take-offs at Narita airport are prohibited during the hours from 23:00 to 06:00. It is not a 24-hour airport. Despite such shortcomings, although steamed by the addition of the temporary runway, actual cargo volume handled in 2003 at Narita ranked the airport as the third in the world. In competition with Asian airports

such as Hong Kong and Incheon where infrastructures are existent, there is a need for Japan to adopt policies on the development of airport infrastructure including airport access from a national as well as from a long term perspective.

In order to enable Narita airport to contribute as a hub airport for Asia, it is only a matter of course that it should be opened for 24 hours. (Questionnaire #15 Choice 1 where response was 36.8% in favor) To have the airport functional around-the-clock, Narita has a built-in fundamental problem where it is unavoidable to consider the noise issues as well as affects to the livelihood of regional residents, a certain level of limitations will be required. (Questionnaire #15 Choice 2 where response was 28.9% in favor)

Despite these backgrounds, the concentration to Narita airport is continuing. Kansai airport does have a plan to increase a 4,000-meter runway but the demand is declining. Chubu International airport is to commence operation in 2005 and we wish an orderly start. Both Kansai and Chubu are 24-hour airports.

(2) Reformation of High Cost Structure

① Aircraft landing fees

Aircraft landing fees at major Japanese airports are at an extremely high level when compared to other airports of the world (Chapter 2 Table 2-9). Major airports, with the only exception of Haneda, have been privatized, but in order to establish a tariff for landing fees and other airport charges that can have international competitive strength, monetary aid from national funds beyond the concept of beneficiary burden is inevitable.

For operating an international airport, improvement of managerial efficiency by having private management and a national aid for infrastructural development are necessary. In short, what is needed is a policy-based-pricing which can compete with international airports of other countries.

② Airfreight charges for outbound cargo, domestic rates and other charges

Shippers are unanimously voicing that Japan “lacks international competitive strength in all aspects including airfreight charges, airport user fees, labor costs and others areas”.

Although international standardization is being sought for recently, if lower airfreight charges are desired to be established, it will be necessary to lower the landing fees and other facility user fees at the airports, introduce principles of competition, and invite more foreign airlines to access the Japanese market. In other words, it is necessary to aim for liberalizing the

cargo market. As long as the space is tight and such condition prevails, airfreight charges will never come down. To bring this to reality, expansion of the airport itself to accommodate unrestricted entry and the lowering of costs are mandatory.

Selection of transport routes that fit the shippers' needs is being explored. Although Japanese shippers desire to use direct flights commencing from one of the major Japanese airports with still an internationally competitive rate, as observed from ocean going traffic which shifted to routes via Busan, there is a possibility that the already established transport route via Incheon or the use of other Asian hub airports for exports originating from local Japanese airports to Europe and the United States will further intensify.

In addition, the shippers are "desiring a study on domestic transportation costs as being too expensive", and urging "a serious consideration to bring the costs down as a whole (nationwide) since the proportion of various charges of domestic nature are taking a large percentage" (of distribution costs).

Not just only the high level of airfreight charges imposed on export cargo but the high domestic transportation costs, facility user charges and other various handling charges and fees are being questioned by the shippers. Exclusive monopoly in the operation of bonded warehouse business at Narita, its inefficiencies and its high cost are being questioned.

In regard to Japanese domestic transportation, public charges such as toll fees are extremely higher when compared to that of other foreign countries. The high cost structure stems from international and domestic price differences created by our own selves during the past bubble economy days. Drastic lowering of toll fees, improvements in the transportation process, increased efficiency in handling by an effective use of the major Japanese airports, improvements in the management of infrastructures at each airport, and lowering of fees must all be promoted with the aim in lowering domestic transportation costs and other various costs.

Having stated so, it is however not an easy task to lower current charge levels. Thorough efforts in the improvements aimed at promotion of policies for reduction of costs including reform of procedures directed by administrative agencies, reduction of various charges as result of management improvements at each airport through privatization, improved efficiency in the handling of air cargo between the shippers and the service providers are urged.

2 Innovations desired in Procedures and Management

(1) 24-hour operation of airports

In posing a question to the shippers on what are the obstacles which hinder international competitive strength of air cargo at Japanese airports, 71.4% of the shippers responded (Shipper's Questionnaire #3) that ingress and egress of cargo cannot be done during night hours at Japanese airports, and the inability to handle cargo during weekends (at Narita airport landings and take-offs are not permitted during 23:00 to 06:00) were mentioned. In order for the shippers to win against international competition, shortening of delivery time to points throughout the world is of paramount importance, and a 24-hour operation at the airports is of vital necessity in reducing inventory.

Answering such urge from the shippers, administrative authorities have moved to a 24-hour operation including weekends and relaxed charges such as the fees for temporary opening the customs office. The Project Team however urge implementation of a complete 24-hour operation including total abolition of fees pertaining to temporary opening the customs office and a sweeping reform of the unique Japanese bonded control system.

Night operation of dedicated cargo aircraft (freighters) is an accepted international standard. By implementing a 24-hour operation at each of the Japanese airports, same day exports and same day inbound receipts will become possible.

(2) Efficiency in the flow of export and import shipments and reduction in costs

① Improvement of export customs clearance procedures

For clearance of export cargo, the U.S. declaration system should be introduced, and application of the bonded control system should be abolished. By discontinuing the current procedure of hauling shipments into a customs bonded area, filing of declaration, inspection, and issuance of export permit, unnecessary procedural costs can be eliminated.

Particularly, since almost all the export customs clearances are in Category 1 (paperless process), actual inspection of the shipments is rare. Therefore through the use of AirNACCS (Nippon Automated Cargo Clearance System), declarations should be able to be filed from any location, and by receiving permits through the system, shipments will be able to meet departure and a same day dispatch can be realized.

By abolishing the need to forcibly place the shipment into a bonded area, the need for the current procedure pertaining to temporary opening the customs office cease to exist, and all clerical work and concentration of workload related to temporary opening of customs office will be entirely

removed. The need to pay fees for temporary opening of customs office will no longer be required. By abolishing the bonded control system, all relevant procedures will be facilitated, and by allowing a free movement of cargo between bonded zones, it will result to a sizeable cost reduction. In addition, the users of the bonded facilities are currently paying a permit fee to operate a bonded facility and this fee will no longer be needed.

In Japan, the expenses of running the AirNACCS is shared by customs clearance agents based on the principle of beneficiary burden. Since clerical volume at Customs is also drastically reduced by the use of AirNACCS, if the majority of the cost of data processing is borne by Customs, the resultant cost burden on the private sector will decrease and thereby result to a reduction in shippers' burden. As reference, in the United States, users are not required to absorb cost of AES (Automated Export System).

In the United States, declarations of export shipments can be filed anytime from any location. There is no such system as temporary opening of customs office. Compared with the Japanese procedure, their system is aimed at an efficient flow of export shipments and results in lowering costs, and is certainly a better procedure.

The current system practiced in Japan forces concentration of outbound shipments to the airport or around the airport vicinity by enforcement of a bonded control system against export shipments, and thus hinders an efficient flow of cargo. The application of bonded control system to all Japanese export shipments does not add to checking items of social disease or to strengthen security.

Based on these grounds, the Project Team strongly urges that the current procedure of forcing export shipments to be taken into a bonded zone be abolished.

② Improvement of import customs clearance procedures

For inbound shipments, by implementing a pre-clearance system whereby customs clearance can be completed prior to the arrival of the shipment, cargo delivery will be speeded up. If the airport is made operational 24 hours, by securing customs permit prior to the arrival of the cargo, when the freighter arrives during the night, shipments can be received as they arrive, perform breakbulk, and an early morning delivery to the end customer can be realized. Freight arriving during the night can be delivered the following morning thereby realizing a drastic shortening of lead time.

A "simultaneous arrival/clearance system" is being implemented in Japan today, however by advancing this system to a clearance prior to arrival of

freight, a further speed up in cargo delivery can be realized.

Improvements in the export and import customs clearance procedures mean an innovation of the system itself and a removal of excessive controls. Since the majority of inbound cargo is also categorized as Category 1 (paperless process), if a clearance system prior to arrival of cargo is implemented, a drastic improvement in the lead time can be realized. The maintenance of the bonded control system does not equate to strengthening security. As for measures to maintain security, a separate, non-uniform, compliance system with a realistic method including inspection of actual cargo should be considered.

As aforesaid these innovative measures should be implemented by having the Japanese airports operate around-the-clock. It is of utmost importance to reform the Japanese bonded control system, the system of temporary opening of the customs office and other unique Japanese customs clearance procedures and relative work practices to match international standards. Drastic reformation of long standing practices will contribute greatly to a speed up in the flow of cargo and to a reduction in costs.

The aforementioned issues stem from the unique Japanese structural system, and the Project Team strongly urges that administrative authority as well as all parties related to air cargo transport should focus their continued efforts in the realization of these innovative improvements.

③ Strengthening of Security

As countermeasures against the 9/11 incident, under directives from the United States, security is emphasized on a global basis. According to the analysis of the responses gathered against our questionnaire, responses from the airlines to Questionnaire #22 (“Security Control is ever intensified. How should the airlines react?”) were in order of 50.0% in favor of “Inspection should be further intensified by positive acquisition of X-ray equipment and other necessary apparatus”; 23.7% in favor of “Security is passenger oriented and current security control for cargo is sufficient”; 10.5% in favor of “Excessive safety control stops the flow of cargo and hinders speed in air transportation”. The responses from the shippers (Questionnaire #7) and the forwarders (Questionnaire #7) were in the order of 1. “Excessive safety control stops the flow of cargo and hinders speed of air transportation” (shippers 36.5% and forwarders 41.9% in support); 2. “Inspection should be further intensified by positive acquisition of X-ray equipment and other necessary apparatus” (shippers 35.1% and forwarders 29.0% in support); 3. “Security is passenger oriented and current security control for cargo is

sufficient” (shippers 13.6% and forwarders 22.6% in support).

The airlines as operators are positive in exercising self-disciplined stringent safety and security controls but the shippers and forwarders are placing importance on the speed of air cargo.

In a general climate where international trade is expanding on a global basis, the method of managing the needs to practice security and the needs for maintaining speed in air cargo would be a matter to be evaluated not just from a simplistic interpretation that “strengthening of security adds to cost increase and will retrograde against shortening of lead time” but from the by-product effects resulting from a global common sharing of information. In addition in order to exercise efficient control, introduction of risk management and other practical countermeasures should be considered. There is a necessity for Japan to establish her policies in this area.

3 Expectations to New Service Providers

In an environment where globalization of business is developing with speed, worldwide transportation and logistic markets are facing a chance of new innovations. What the shippers are expecting is a creation of new services beyond the frameworks of carriers and forwarders. Generated by the unification of the European Union, the fast break expansion of Deutsche Post and other European postal entities through mergers and acquisitions, diversification of services by the two giant U.S. integrators, expansion of European based mega-forwarders into the global market are some of the recent notable developments.

The strategies common with these enterprises are enlargement of market share by acquisition of similar companies or companies of differing trade and not a strengthening of its own company through its own efforts. Particularly in an international market, it appears to be more effective to increase share by acquisition of other companies rather than the expansion of its own business.

In the area of airlines, consolidation is developing as seen with the merger of Air France and KLM. The global trend is mergers of enterprises and practice of oligopoly.

In responses to Questionnaire #8 to the shippers, 67.1% of the shippers are expecting Japanese forwarders to diversify their services and provide overall services. 65.2% expects the integrators to provide overall services including forwarding business. 37.7% are even expecting the airlines to expand into providing overall services. The shippers are looking for a service provider that can offer the services expected by the shipper, regardless of the title of trade, be it a forwarder, an integrator or an airline.

① Expansion of overseas infrastructures of Japanese forwarders

71.7% of the shippers, particularly 78.9% of the major shippers with an annual business turnover in excess of US\$4,167 million (500 billion yen) expects that Japanese forwarders should aggressively expand into overseas markets through various means including acquisition of foreign enterprises, and establish an overseas network to cope with the global activities of the shippers, and to promote diversification of services. (Shippers' Questionnaire #10).

When the Japanese shippers are speedily expanding their activities globally in the international market, the Japanese forwarders, which are to support the Japanese shippers, are keenly expected to further expand their overseas activities. Japanese air freight forwarders which had been accustomed to consolidation business and customs clearance with a service based on a very Japanized personalized nature are now expected to compete against the world's mega-forwarders and integrators and to grow up into international logistics providers

A few Japanese forwarders are being recognized in the international market as a global enterprise. On the other hand, majority of Japanese forwarders are expanding into providing active services particularly in China as well as in other Asian markets.

② Assistance from administrative authorities and the removal of controls

Under such environment, there is a need for administrative authorities to provide increased assistance to help Japanese forwarders to expand their overseas infrastructures. For instance, while the Ministry of Land, Infrastructure and Transport is currently active in assisting the promotion of forwarding business between China, and the development of Third Party Logistics (3PL) in Japan, a further cooperation from the administrative authorities are desired for future developments in international business.

Hitherto forwarder charters and complete liberalization of split charters where multiple users would split up a chartered aircraft were not permitted, it is expected that active discussions will take place with the aim of liberalization. It is desired that a further competition policy will be introduced in the air cargo transport market consisting of the airlines and forwarders. In the United States and in the European Union, restrictions for entry into a market by domestic forwarders and restrictions to pricing are non-existent. In Japan, although there had been some relaxation, restrictions still prevail. It is proposed that an entire liberalization should be implemented rather than a piece meal relaxation of regulations.

In Questionnaire #9 to the airlines (“What is your opinion on Japan to switch over to an Open Sky Policy?”), 24 of the 38 airlines responded affirmative that open sky should be adopted whereas 5 responded negative. Bear in mind that the majority of the airlines who had responded to the questionnaire are of foreign nationality.

In Questionnaire #9-2 directed to those who responded negatively, 3 out of the 5 airlines selected Choice 3) “Since Japanese airports have certain limitations, a fair situation cannot be realized with the other country. Consequently, Japan should not adopt an Open Sky policy.”

Furthermore, against Questionnaire #8 “If Japan should agree to an Open Sky policy limited to freighter operations only, do you have any intension to inaugurate freighter frequencies into Japan, or whether you have any intension to increase frequencies?”, 14 out of the 38 airlines responded “Affirmative”, 7 stated “Negative”, and 10 selected “Unable to answer” as a response.

The Project Team expects that the principle of competition be introduced in the air cargo market, and that the airfreight charges for outbound shipments from Japan be reduced. As observed from the recent aviation treaty aimed at liberalizing air traffic between the United States and China, the Team further understands that Open Sky is a worldwide trend .

However, realizing the situation Japan is in, as for the issue of aviation treaties, we will leave the subject by listing the opinions expressed by the airlines who had participated in the questionnaire.

The air market of the world is changing with extreme rapidness. Amongst the environment where airlines, integrators, mega-forwarders are developing new business strategies, in order to promote the global economical activities of the Japanese shippers, it is desired that the government will extend further support to the Japanese airlines and Japanese freight forwarders to strengthen their management structure and expansion of overseas market share.

4 Conclusion and Future Prospects of Japanese Air Cargo Transport

Against a question in the Questionnaire “What are the features desired of air cargo transportation?”, 86.4% of the shippers responded “Reduction in costs” (Questionnaire #2), 77.4% of the forwarders responded “Ability to offer logistic services” (Questionnaire #2), and 71.1% of the airlines responded “Ability to provide constant and reliable space” (Questionnaire #7). The responses speak for themselves the present situation of Japanese air cargo transportation which the shippers, the

forwarders and the airlines are facing today.

The speed and punctuality of air cargo match the shippers' desire to shorten lead time with the need for air cargo transportation to grow continuously. On the other hand, the shippers' largest concern is the reduction in costs. In order to give the shippers an upper hand with international competition, it is a big task to focus on lowering outbound airfreight charges from Japan and various related domestic expenses.

To realize a reduction of outbound airfreight charges from Japan, introduction of the principle of competition is necessary by opening up the market. Airports should be open 24 hours around-the-clock, landing fees, other charges borne by the airport enterprise including customs bonded warehouse fees must be reduced, and airlines must be promoted access into the Japanese market. To accomplish this, development of an environment where airlines will be happy to fly in, including freighter operation, is necessary.

Outbound air cargo volume is still showing an upward climb, and as long as Japan remains an attractive cargo market, a high possibility exists with the reduction of airfreight charges. Aggressive development of infrastructure by the government and the practice of a line of policies that would intensify international competitive strength are strongly urged.

The steep increase of Japanese domestic transport costs and related charges are a result of the aftermath of Japanese bubble economy and stems from issues on structural problems. In the field of domestic transportation, a further relaxation of restrictions must be promoted, and by reforming the over-biased beneficiary burden principle, reduction of domestic transportation costs and other related charges must be realized.

In reference to the handling of export and import shipments at the airports, by having the airport operational around-the-clock with night operation of freighter aircraft permitted, the abolition of the procedures of temporary opening of customs office (abolition of customs overtime), reformation of the bonded zone controls, improvements in airport ground handling, development of a 24-hour access to/from the airport, and in addition., a review and reformation of past traditional practices should result in a drastic improvement with the realization of an ever efficient flow of cargo and a reduction in costs. To make these happen, it is of primary importance to start with reforming the minds of all parties associated with air cargo transportation including those of administrative authorities.

Regretfully, regulatory authorities, each business circle and each business entity are still not yet on the same platform to reach a consensus directed to achieving intensification of international competitive strength for Japan.

The shippers are demanding comprehensive services to be provided from service providers including freight forwarders, airlines and integrators. By comprehensive services, it encompasses not only just air cargo transportation but includes provision of efficiency in logistics for a given shipper, and ultimately, a service that offers optimization of the shipper's supply chain management.

Transportation and logistics market of the world is showing a drastic change. New service providers are being born which cross existing frameworks of carriers and forwarders. A service provider is wanted that can cope with global business activities of the shipper who has expanded its business across borders and cultures. As long as the forwarder undertakes immediate service needs of the shipper, Japanese forwarders are strongly expected to add specialized services in addition to traditional air cargo business, expand overseas network, and be able to strengthen ability to provide services outside of Japan. In order for Japanese forwarders to be able to support Japanese global shippers, it is of urgent importance to establish a true global service capability through localization.

The Project Team propose a speedy innovation of procedures aimed at intensifying international competitive strength of Japan by developing infrastructure using national funds, achievement of efficiency in the flow of export and import shipments as well as in cost reductions. Furthermore, the Project Team propose speedy action and realization of rationalization in work processes related to cargo transportation, ability of carriers and forwarders in offering attractive rates and services which can aid to shippers' competitive strength, intensification of services through introduction of advanced high technology, and achievement of efficiency with airport operations.

Following the terrorists attack, security measures are being implemented under U.S. direction. It is a big task to harmonize maintenance of security and efficiency of international supply chain. In the field of air cargo transportation, research to achieve further efficiency of operations including maintenance of security by utilizing advanced high technology is desired. It is necessary for Japan to choose a clear course of action.

Below shown is a summary of the future prospects of Japanese air cargo transportation.

- ① Development of infrastructure and strengthening and development of management systems of each Japanese international airports which are the key points of Japanese air cargo movements.
- ② Reformation of the Japanese high cost structure
 - Reduction of airfreight charges, domestic airfreight charges and various relative handling costs.
 - Sweeping reforms on the system and traditional practices in order to

achieve efficiency in the flow of export and import shipments and reduction in costs.

- ③ Participation in global markets by Japanese freight forwarders and Japanese airlines who are players in air cargo transportation, enlargement of their share of business and improvement of their services
 - Strengthening and expansion of overseas network of Japanese freight forwarders and Japanese airlines.
 - Creation of a new service which will optimize shippers' supply chain management.
- ④ Reforming the minds of all parties associated with air cargo transportation, freight forwarders, airlines and warehouse operators to head for business process improvements as well as the establishment and implementation of policies by administrative authorities aimed at intensifying international competitive strength.

In order to realize an improvement in air cargo transportation, it is desired that shippers, forwarders and airlines as well as administrative authorities of air cargo all team up and devote untiring efforts in achieving establishment of various schemes and policies that will result in intensifying international competitive strength.

(Translated by Ben T. Kinoshita)