

第5章 航空会社用アンケートCの調査結果

—我国における航空貨物運送の実態調査より—

西南学院大学商学部専任講師

飴野 仁子

目次

I アンケート回答企業の内容

- 1 年間営業収入
- 2 国内拠点数
- 3 海外拠点数
- 4 従業員数

II 基礎項目

問1～問5：国内空港への乗り入れ状況，等。

III 日本の航空貨物輸送の現状

問6～問7：国際航空貨物市場予測，等。

IV 国際航空貨物輸送市場の動向

問8～問9：オープン・スカイ政策への対応，等。

V 日本の航空貨物輸送の今後の課題

問10～問20：空港問題，等。

問21～問22：航空貨物のEDI化・安全管理，等。

問23～問24：インテグレーターへの対応，等。

VI 国際航空貨物市場の展望

問25～問27：今後の戦略，等。

I アンケート回答企業の内容

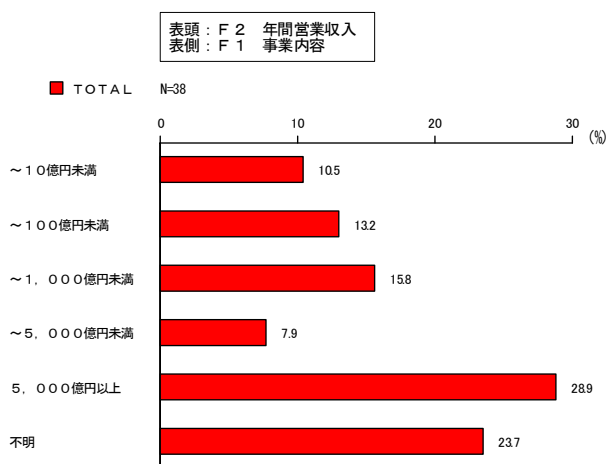
アンケートの実施日時は2003年10月～11月（回収期日は2003年11月15日）、アンケートの発送は110社（同一企業の異部門への送付を含む）、回答を得た企業のトータル数は38社（同一企業の異部門からの回答を含む）、回収率は34.5%であった。なお、回答企業38社には、同一企業の異なる支社が含まれているが、データ処理にあたってはそれぞれ独立したサンプルとして扱った。回答企業の事業内容は、全て、航空会社（インテグレーターを含む）に分類し、小分類は行わなかった。

I では、回答を得た企業の概要について、年間営業収入（1. ～10億円未満、2. ～100億円未満、3. ～1000億円未満、4. ～5000億円未満、5. 5000億円以上の5分類）、拠点数（日本国内および海外）、従業員数（1. 100人未満、2. 500人未満、3. 1000人未満、4. 5000人未満、5. 10,000人未満、6. 10,000人以上の6分類）、をみた。

また、以下で示すアンケートの各設問結果の分析については、回答企業数トータルでの結果の他に、年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果を示した。

1 年間営業収入および従業員数

サンプル企業の年間営業収入についてみると、最多は5000億円以上層の11社（全サンプル中28.9%）であった。他の層についてみると、100億円以上1000億円未満層の6社を最多にそれぞれに分布し、10億円未満層にも4社含まれていた。



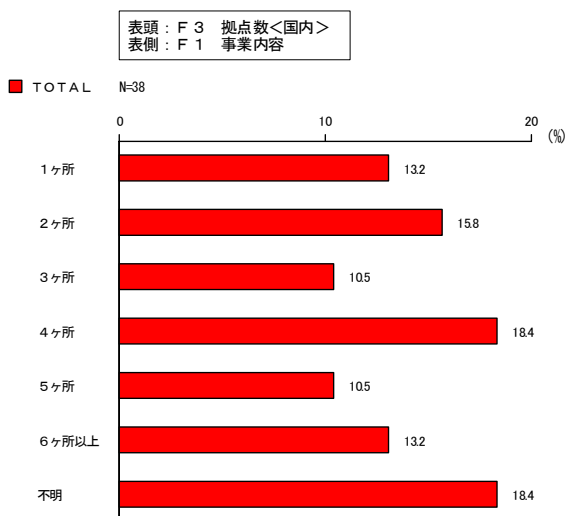
また、従業員数とのクロス分析でも、5000億円以上層の11社中10社は従業員数でみれば最大規模の10,000人以上層に属していた。なお、各設問の回答結果について、トータル分析におけるサンプル企業の回答実数は、各設問ごとに掲げるクロス分析表のトータル欄に示されている。

F 2 年間営業収入

REPORT NO:0002 1 段目 度数 2 段目 権%	TOTAL	1	2	3	4	5	6
		~10億円未満	~100億円未満	~1,000億円未満	~5,000億円未満	5,000億円以上	不明
0003: F 4 従業員数							
0) TOTAL	38 100.0	4 10.5	5 13.2	6 15.8	3 7.9	11 28.9	9 23.7
1) 100人未満	6 100.0	3 50.0	2 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 16.7
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	0 0.0	2 40.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0
6) 10,000人以上	17 100.0	0 0.0	1 5.9	1 5.9	3 17.6	10 58.8	2 11.8
7) 不明	5 100.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	4 80.0

2 国内拠点数

次に、サンプル企業の国内に展開する拠点数についてみた。不明の7社を除く31社についてみれば、国内拠点数は1カ所から6カ所以上までばらつきがある。1カ所しか持たない企業も5社存在した。これに対し6カ所以上持つと答えた企業は6社。なお、4カ所以上持つと答えた企業数は16社（42.1%）であった。



年間営業収入および従業員数とのクロス分析でも、ばらつきがある。10,000人以上の企業17社でみても、国内拠点を1カ所しか持たない企業が1社含まれていた。

F3 拠点数<国内>

REPORT NO:0003 1段目 度数 平均値 2段目 横% 積上値 0002: F 2 年間営業収入	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	9901
		1ヶ所	2ヶ所	3ヶ所	4ヶ所	5ヶ所	6ヶ所以上	不明	平均(ヶ所)
0) TOTAL	38 100.0	5 13.2	6 15.8	4 10.5	7 18.4	4 10.5	5 13.2	7 18.4	6.5 201
1) ~10億円未満	4 100.0	2 50.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0	1.3 4
2) ~100億円未満	5 100.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	4.6 23
3) ~1,000億円未満	6 100.0	1 16.7	1 16.7	1 16.7	1 16.7	1 16.7	0 0.0	1 16.7	3.0 15
4) ~5,000億円未満	3 100.0	1 33.3	0 0.0	1 33.3	1 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2.7 8
5) 5,000億円以上	11 100.0	0 0.0	1 9.1	2 18.2	2 18.2	2 18.2	4 36.4	0 0.0	12.5 137
6) 不明	9 100.0	0 0.0	1 11.1	0 0.0	3 33.3	0 0.0	0 0.0	5 55.6	3.5 14

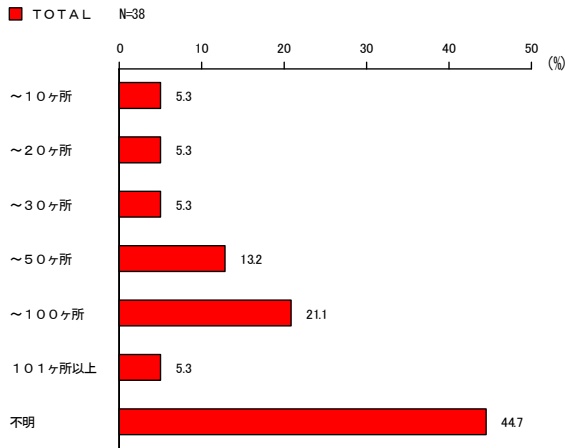
F3 拠点数<国内>

REPORT NO:0003 1段目 度数 平均値 2段目 横% 積上値 0003: F 4 従業員数	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	9901
		1ヶ所	2ヶ所	3ヶ所	4ヶ所	5ヶ所	6ヶ所以上	不明	平均(ヶ所)
0) TOTAL	38 100.0	5 13.2	6 15.8	4 10.5	7 18.4	4 10.5	5 13.2	7 18.4	6.5 201
1) 100人未満	6 100.0	1 16.7	2 33.3	0 0.0	1 16.7	1 16.7	0 0.0	1 16.7	2.8 14
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	4.0 4
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	3.5 7
4) 5,000人未満	5 100.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	4.0 20
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	4.0 4
6) 10,000人以上	17 100.0	1 5.9	2 11.8	3 17.6	3 17.6	2 11.8	4 23.5	2 11.8	9.8 147
7) 不明	5 100.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	3 60.0	2.5 5

3 海外拠点数

サンプル企業の海外に展開する拠点数について、不明の7社を除く31社についてみれば、海外拠点数30から50カ所および50から100カ所と答えた企業が多く、両方で13社(34.3%)であった。

表頭： F 3 拠点数<海外>
表側： F 1 事業内容



海外拠点数と年間営業収入とのクロス分析をみると、両者にはゆるい相関がみられる。30から50カ所、50から100カ所と答えた13社中5社が5000億円以上層であった。従業員数とのクロス分析においても、海外拠点数と企業規模についてはゆるい相関がみられた。

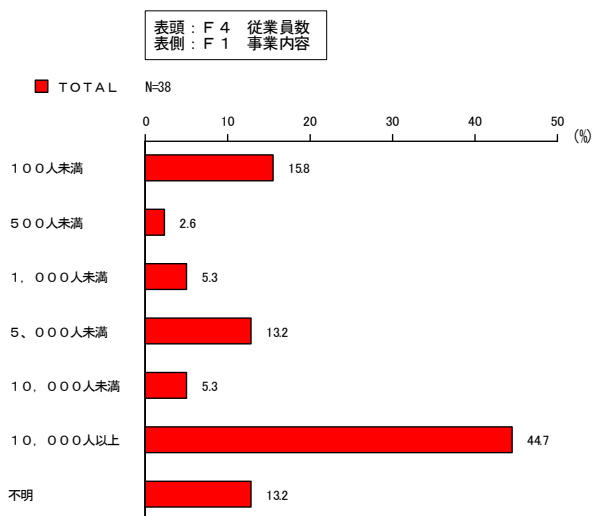
F 3 拠点数<海外>

REPORT NO:0004 1 段目 度数 平均値 2 段目 積% 積上値	TOTAL	9901							平均 (ヶ所)
		1 ~10ヶ所	2 ~20ヶ所	3 ~30ヶ所	4 ~50ヶ所	5 ~100ヶ所	6 101ヶ所以上	7 不明	
0002: F 2 年間営業収入									
0) TOTAL	38 100.0	2 5.3	2 5.3	2 5.3	5 13.2	8 21.1	2 5.3	17 44.7	56.7 1,190
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	33.7 101
2) ~100億円未満	5 100.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	48.5 194
3) ~1,000億円未満	6 100.0	0 0.0	2 33.3	1 16.7	0 0.0	1 16.7	0 0.0	2 33.3	33.3 133
4) ~5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 33.3	1 33.3	1 33.3	0 0.0	103.3 310
5) 5,000億円以上	11 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 18.2	3 27.3	1 9.1	5 45.5	68.0 408
6) 不明	9 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 11.1	0 0.0	0 0.0	8 88.9	44.0 44

F3 拠点数<海外>

REPORT NO:0004	TOTAL	1 ~10ヶ所	2 ~20ヶ所	3 ~30ヶ所	4 ~50ヶ所	5 ~100ヶ所	6 101ヶ所以上	7 不明	9901 平均(ヶ所)
1段目 度数 平均値 2段目 横% 積上値									
0003: F4 従業員数									
① TOTAL	38 100.0	2 5.3	2 5.3	2 5.3	5 13.2	8 21.1	2 5.3	17 44.7	56.7 1,190
1) 100人未満	6 100.0	2 33.3	0 0.0	1 16.7	0 0.0	1 16.7	0 0.0	2 33.3	31.3 125
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	18.0 18
4) 5,000人未満	5 100.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	2 40.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	44.4 222
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	30.0 30
6) 10,000人以上	17 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	3 17.6	4 23.5	2 11.8	8 47.1	80.6 725
7) 不明	5 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	4 80.0	70.0 70

4 従業員数



回答企業の従業員数についてみると、17社（44.7%、有効回答では51.5%）が、最大規模層の10,000人以上層に属している。次いで、100人未満層に6社、1,000以上5,000人未満層に5社、分類された。

従業員数と年間営業収入との関係は、ほぼ相関的であったといえる。

F 4 従業員数

REPORT. NO:0005	TOTAL	1 100人未 満	2 500人未 満	3 1,000 人未満	4 5,000 人未満	5 10,00 0人未満	6 10,00 0人以上	7 不明
1段目 度数 2段目 横%								
0002: F 2 年間営業収入								
① TOTAL	38 100.0	6 15.8	1 2.6	2 5.3	5 13.2	2 5.3	17 44.7	5 13.2
1) ~10億円未満	4 100.0	3 75.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0
2) ~100億円未満	5 100.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	0 0.0	0 0.0	2 33.3	2 33.3	1 16.7	1 16.7	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	3 100.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 9.1	0 0.0	10 90.9	0 0.0
6) 不明	9 100.0	1 11.1	1 11.1	0 0.0	0 0.0	1 11.1	2 22.2	4 44.4

以下の各設問のアンケート分析においては、年間営業収入と従業員数とに相関がみられたこと、また、設問数が多数であること等を考慮し、叙述の煩雑さによって内容の明瞭性がそがれる事を避けるために、クロス分析では主に年間営業集収入とのクロス分析についてその特徴を指摘し、必要があれば従業員数とのクロス分析にも触れることとした。但し、アンケート結果については、年間営業収入だけでなく、従業員数とのクロス分析の結果についても掲げた。

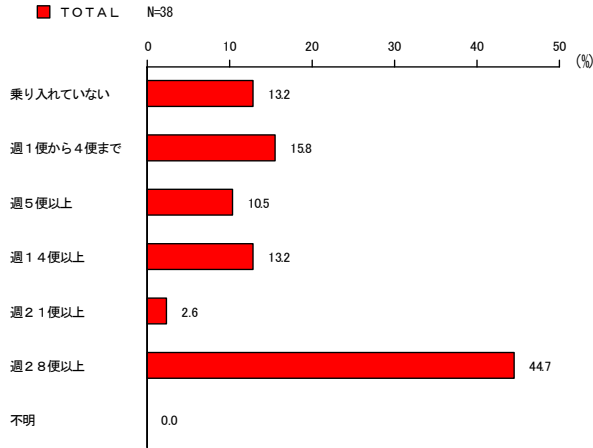
II 基礎項目

IIでは、基礎項目として、成田空港、関西空港およびその他の地方空港への乗り入れ便数について、また、近隣諸国の空港への寄港地変更希望について設問した。

問1 御社は週何便成田空港に乗り入れていますか。

回答をグラフに示した。

表頭：問1 成田空港への乗り入れ便数（週）
表側：F1 事業内容



回答企業中44.7%（17社）が週28便以上乗り入れている。また、営業収入とのクロス分析では5000億円以上の企業11社中9社（81.8%）が週28便以上乗り入れている。他方、営業収益が1000億円未満の企業15社においても5社が週28便以上乗り入れているが、10億円未満企業4社についてだけみれば全く乗り入れていない企業が2社、他の2社は週4便以下であった。年間営業収入とのクロス分析結果については、それぞれ表に掲げた。

問1 成田空港への乗り入れ便数（週）

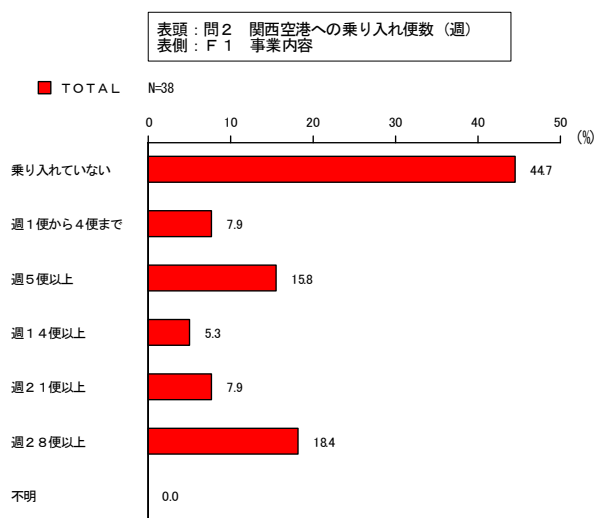
REPORT. NO:0006	TOTAL	1 乗り入れて いない	2 週1便から 4便まで	3 週5便以上	4 週14便以 上	5 週21便以 上	6 週28便以 上	7 不明
1段目 度数 2段目 横%								
0002: F2 年間営業収入								
0) TOTAL	38 100.0	5 13.2	6 15.8	4 10.5	5 13.2	1 2.6	17 44.7	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	2 50.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	0 0.0	0 0.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	1 16.7	0 0.0	2 33.3	0 0.0	0 0.0	3 50.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	1 33.3	0 0.0	0 0.0	1 33.3	0 0.0	1 33.3	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	0 0.0	1 9.1	0 0.0	1 9.1	0 0.0	9 81.8	0 0.0
6) 不明	9 100.0	1 11.1	3 33.3	0 0.0	2 22.2	1 11.1	2 22.2	0 0.0

問1 成田空港への乗り入れ便数（週）

REPORT. NO:0006	TOTAL	1 乗り入れて いない	2 週1便から 4便まで	3 週5便以上	4 週14便以 上	5 週21便以 上	6 週28便以 上	7 不明
1段目 度数 2段目 横%								
0003: F 4 従業員数								
① TOTAL	38 100.0	5 13.2	6 15.8	4 10.5	5 13.2	1 2.6	17 44.7	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	2 33.3	1 16.7	1 16.7	0 0.0	0 0.0	2 33.3	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	1 5.9	1 5.9	0 0.0	3 17.6	0 0.0	12 70.6	0 0.0
7) 不明	5 100.0	1 20.0	3 60.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

問2 御社は週何便関西空港に乗り入れていますか。

回答をグラフに示した。



関西空港に週28便以上乗り入れているのは回答企業の18.4%（7社）に過ぎず、回答企業の実に44.7%（17社）が1便も乗り入れていない。成田空港への乗り入れについては、問1でみられたように、回答企業の44.1%が週28便以上乗り入れていることと対比的である。年間営業収益5000億円以上層の企業11社についてみると、4社は28便以上乗り入れているが、21便以上乗り入れている（選択肢5）の企業が1社、5便以上（選択肢3）が3社、他の3社は全く乗り入れていない。ちなみに10億円未満層の企業については4社とも関西空港には1便も乗り入れていない。

回答結果について、年間営業収入および従業員数とのクロス分析で示せば以下である。

問2 関西空港への乗り入れ便数（週）

REPORT. NO:0007	TOTAL	1 乗り入れて いない	2 週1便から 4便まで	3 週5便以上	4 週14便以 上	5 週21便以 上	6 週28便以 上	7 不明
1段目 度数 2段目 横%								
0002: F 2 年間営業収入								
① TOTAL	38 100.0	17 44.7	3 7.9	6 15.8	2 5.3	3 7.9	7 18.4	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	4 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	4 66.7	0 0.0	1 16.7	1 16.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	2 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 33.3	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	3 27.3	0 0.0	3 27.3	0 0.0	1 9.1	4 36.4	0 0.0
6) 不明	9 100.0	3 33.3	1 11.1	2 22.2	0 0.0	1 11.1	2 22.2	0 0.0

問2 関西空港への乗り入れ便数（週）

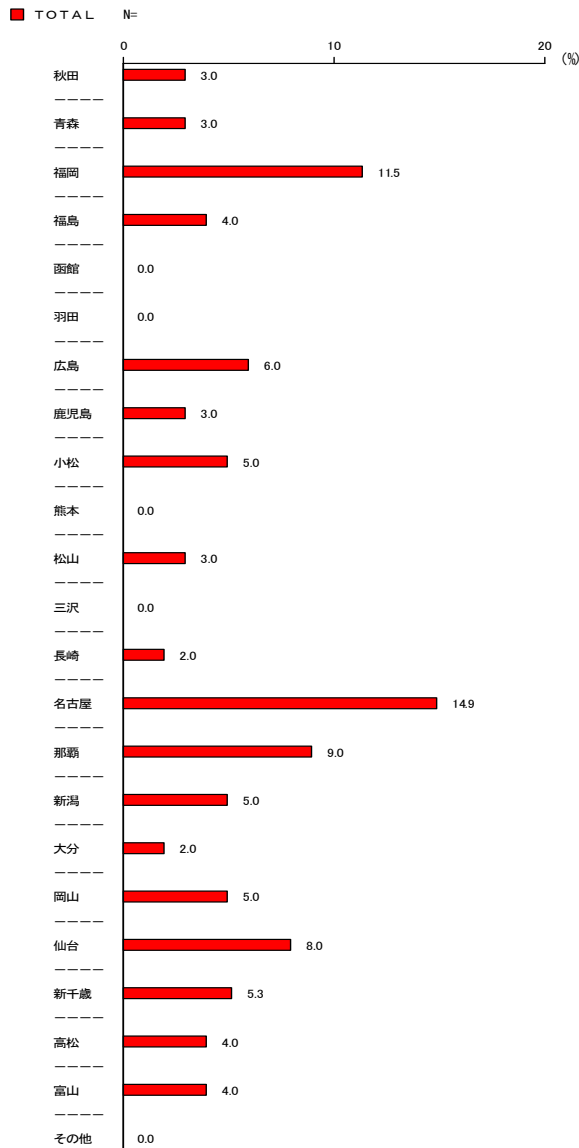
REPORT. NO:0007	TOTAL	1 乗り入れて いない	2 週1便から 4便まで	3 週5便以上	4 週14便以 上	5 週21便以 上	6 週28便以 上	7 不明
1段目 度数 2段目 横%								
0003: F 4 従業員数								
① TOTAL	38 100.0	17 44.7	3 7.9	6 15.8	2 5.3	3 7.9	7 18.4	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	3 50.0	1 16.7	0 0.0	1 16.7	1 16.7	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	4 80.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	4 23.5	2 11.8	4 23.5	0 0.0	2 11.8	5 29.4	0 0.0
7) 不明	5 100.0	4 80.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

問3 御社は成田、関西空港以外には、何処に週何便乗り入れてしていますか？ 空港名と便数をお答え下さい。

回答は、各乗り入れ空港について、それぞれ乗り入れ便数を記入してもらった。

回答の集計より、延べ乗り入れ会社数が複数である空港を列举すると、以下の空港である。それらの空港について、上位より、空港名（延べ乗り入れ便数、延べ乗り入れ会社数）を示すと、名古屋（239便、16社）、福岡（149便、13社）、広島（24便、4社）、新千歳（21、4）、那覇（18便、2社）、仙台（16、2）、小松（10便、2社）、であった。全ての結果について示せば以下のようなものである。

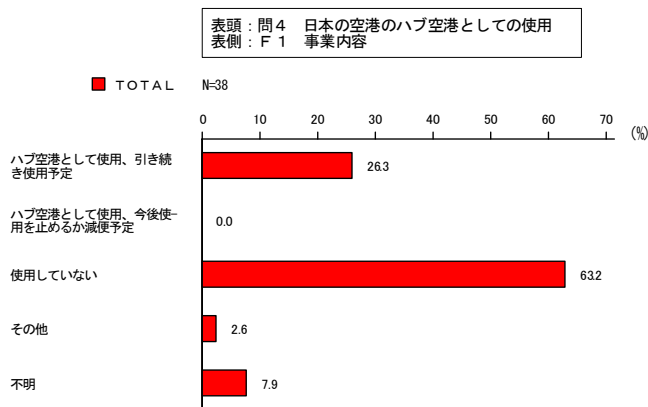
表頭：問3 その他の空港への乗り入れ便数（週）【1セル目：延べ乗り入れ便数、2セル目：乗り入れ会社数】
表側：F1 事業内容



年間営業収入とのクロス分析では、10億円未満層の企業は、成田および関空以外には乗り入れていない。延べ乗り入れ便数および延べ乗り入れ会社数が最も多い名古屋空港について、年間営業収入とのクロス分析でみると、239便中171便（71.5%）、16社中6社が5000億円以上層の企業で占められている。名古屋空港に次いで延べ乗り入れ便数および延べ乗り入れ会社数が多い福岡空港について、年間営業収入とのクロス分析でみると、延べ乗り入れ便数149便中90便（60.4%）、乗り入れ会社13社中4社が5000億円以上層の企業で占められていた。年間営業収入および従業員数のクロス分析の結果について、表に掲げる。

問4 御社は成田，関空など現在乗り入れている日本の空港を御社の旅客もしくは貨物運送のハブ空港としてお使いになっていますか。

回答をグラフに示した。



使用している（選択肢1）と回答したのが10社（26.3%）であるのに対し，使用していない（選択肢3）と回答したのは24社（63.2%）で，使用している（選択肢1）と答えた企業の2倍以上存在した。残りの3社は不明，また，（選択肢2）の回答はなかった。この数値は，近年のハブ空港間競争の結果を如実に反映した数値であると思われる。年間営業収入とのクロス分析について示せば以下のようである。

問4 日本の空港のハブ空港としての使用

REPORT. NO:0009	TOTAL	1 ハブ空港として使用、引き続き使用予定	2 ハブ空港として使用、今後使用を止めるか減便予定	3 使用していない	4 その他	5 不明
1 段目 度数 2 段目 横%						
0002: F2 年間営業収入						
0) TOTAL	38 100.0	10 26.3	0 0.0	24 63.2	1 2.6	3 7.9
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	2 50.0
2) ~100億円未満	5 100.0	1 20.0	0 0.0	4 80.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	1 16.7	0 0.0	5 83.3	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	0 0.0	3 100.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	3 27.3	0 0.0	7 63.6	1 9.1	0 0.0
6) 不明	9 100.0	4 44.4	0 0.0	4 44.4	0 0.0	1 11.1

また，意見記入欄には「日本の航空貨物市場の豊かさから見てハブ空港としての魅力を評価できる。経由貨物と日本からの国際貨物を併せ見ると今後も成田，関空は引続き市場

規模を拡大すると見られる。」「GATEWAYとして成田を使っている。」という記入が見られた一方で、「成田、関空ともハブ空港とは言えないと思う。」という記述がみられた。後者は日本の大手企業のご意見であった。

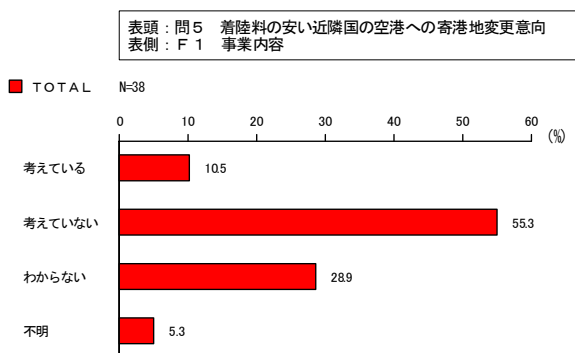
また、従業員数とのクロス分析の結果について表に掲げる。

問4 日本の空港のハブ空港としての使用

REPORT. NO:0009 1 段目 度数 2 段目 横%	TOTAL	1	2	3	4	5
		ハブ空港として使用、引き続き使用予定	ハブ空港として使用、今後使用を止めるか減便予定	使用していない	その他	不明
0003: F 4 従業員数						
0) TOTAL	38 100.0	10 26.3	0 0.0	24 63.2	1 2.6	3 7.9
1) 1000人未満	6 100.0	0 0.0	0 0.0	4 66.7	0 0.0	2 33.3
2) 5000人未満	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	0 0.0	0 0.0	5 100.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	5 29.4	0 0.0	11 64.7	1 5.9	0 0.0
7) 不明	5 100.0	2 40.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0

問5 日本の空港の着陸料が現行の水準のままであるならば、御社として着陸料の安い近隣国の空港（例えば、韓国インチョン空港、台湾台北空港、上海Pudong空港、香港Chek Lap Kok空港、シンガポールChangi空港）への寄港地の変更をお考えになりますか。（問17参照）

回答をグラフに示した。



回答企業38社中、（選択肢1）の「考えている」を選択した企業が4社（10.5%）、（選択肢

2) の「考えていない」が21社 (55.3%)、(選択肢3) の「わからない」が11社 (28.9%) であり、日本の空港の着陸料に変化がないとしても、寄港地の変更について考えていない企業のほうが多かった。このような傾向は、大手企業について強くみられた。年間営業収入1000億円以上層 (1000億円以上5000億円未満層および5000億円以上層) に属する企業14社の回答についてみると、「考えていない」と答えたのが9社、「わからない」と答えたのが4社、「考えている」と答えた企業はなかった。

年間営業収入、従業員数とのクロス分析結果について、それぞれ表に示す。

問5 着陸料の安い近隣国の空港への寄港地変更意向

REPORT. NO:0010 1 段目 度数 2 段目 権%	TOTAL	1	2	3	4
		考えている	考えていない	わからない	不明
0002: F 2 年間営業収入					
0) TOTAL	38 100.0	4 10.5	21 55.3	11 28.9	2 5.3
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	1 25.0	2 50.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	0 0.0	3 60.0	2 40.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	1 16.7	4 66.7	0 0.0	1 16.7
4) ~5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	1 33.3	2 66.7	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	0 0.0	8 72.7	2 18.2	1 9.1
6) 不明	9 100.0	2 22.2	4 44.4	3 33.3	0 0.0

問5 着陸料の安い近隣国の空港への寄港地変更意向

REPORT. NO:0010	TOTAL	1	2	3	4
		考えている	考えていない	わからない	不明
1 段目 度数 2 段目 権%					
0003: F 4 従業員数					
0) TOTAL	38 100.0	4 10.5	21 55.3	11 28.9	2 5.3
1) 100人未満	6 100.0	2 33.3	2 33.3	2 33.3	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	0 0.0	4 80.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	0 0.0	10 58.8	5 29.4	2 11.8
7) 不明	5 100.0	1 20.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0

この問に対する解答から推測できることは、運航権に拘束されている場合を除けば、日本以外の近隣諸国の空港に寄港地を変更することで生じるデメリットと着陸料の削減とを勘案し、寄港地を変更することが有利な企業については、もうすでに、寄港地の変更をすすめてきたという可能性である。裏返せば、現在日本の空港を寄港地として選択している企業は、運航権によって拘束されているか、着陸料の高さを前提の上で寄港地選択をしている企業であると思われる。

なお、英語版調査票には意見記入欄を設けた。記入された意見を以下に示す。

- ・私共としてはその様に望んでいるのですが、私共は運航権によって拘束されています。これは日本に限らず、他のコストの安い国であっても例外ではありません。
- ・コスト面および運航権に関して何ら制約を受けないから、私共は、成田でもなく関西でもなく、インチョン空港にハブを持っています。(日本では制約を受けています。)

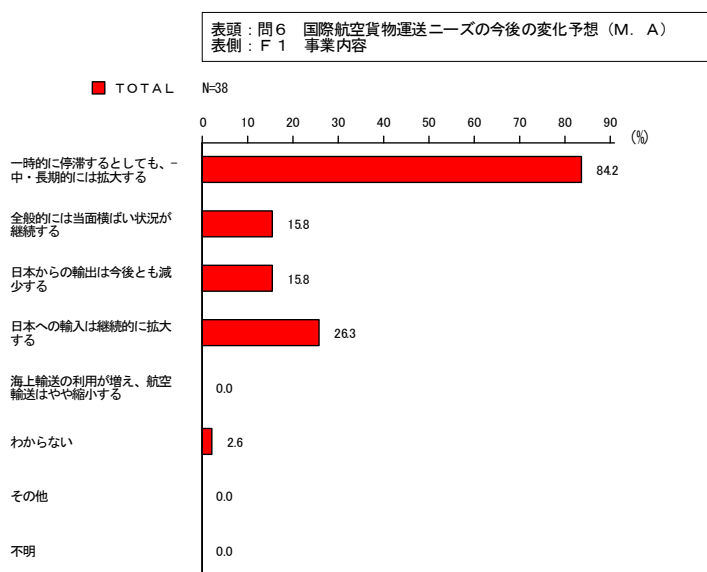
以上、Ⅱの基本項目に関するアンケート結果について概括すると、成田空港については大部分の企業が乗り入れており、ほぼ企業規模に応じて便数を確保している。他方、関西空港には一部大手企業が乗り入れているに過ぎず、成田・関西以外の空港については福岡空港と名古屋空港を除けば乗り入れ企業数は激減する。福岡および名古屋の乗り入れ企業と便数は、大手企業によって過半が占められている。また、現在成田や関西に乗り入れている企業は、日本の着陸料の高さを前提にした上で寄港地を選択しており、そのことは逆に、着陸料の高さを補うメリットがない企業はすでに近隣諸国の空港を利用していることをうかがわせるものである。あるいは、運航権の拘束がなくなれば、さらに近隣諸国にハブ空港を移す企業があることを推測させる。

Ⅲ 日本の航空貨物輸送の現状

問6 テロ事件の影響もあり、IT不況が持続するなか、国際競争が激化しています。世界の航空貨物運送のニーズは今後どのように変化すると思われますか。(複数回答可)

回答は

航空貨物輸送の全般的な傾向に対する予測では、(選択肢1)の「中・長期的には拡大」を選択したものが84.2%で回答中最も多かったのに対し、「横ばい状況が継続」とする(選択肢2)を選んだものは15.8%と少なかった。また、日本の輸出入に関する航空貨物輸送の推移に関する予測についても、「輸出の減少」(選択肢3)の15.8%に対し、「輸入の拡大」(選択肢4)を選択したものは26.9%とかなり上回っていた。航空貨物輸送については、世界的にもまた日本に関連しても総じて一時的な停滞減少を除けば今後の拡大を予測している。



この傾向は、クロス分析で見ると、大手企業についていっそう明瞭である。営業収入100億円以上層(100億円以上1000億円未満層、1000億円以上5000億円未満層および5000億円以上層)の回答企業20社についてみると18社が、また、5000億円以上層11社についてみると10社が、(選択肢1)を選び「今後の拡大」を予測している。また、日本の輸出入についても、(選択肢3)の「輸出における今後の減少」を予測したものは、100億円以上層の企業20社中1社であるのに対し、(選択肢4)の「輸入の継続的拡大」については7社が選択している。

なお、年間営業収入及び従業員数とのクロス分析の結果については、表に示す。

問6 国際航空貨物運送ニーズの今後の変化予想 (M. A)

REPORT NO:0011	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8
1段目 度数 2段目 横%		1	2	3	4	5	6	7	8
		一時的に停滞するとしても、中・長期的には拡大する	全般的には当面横ばい状況が継続する	日本からの輸出は今後とも減少する	日本への輸入は継続的に拡大する	海上輸送の利用が増え、航空輸送はやや縮小する	わからない	その他	不明
0002: F 2 年間営業収入									
0) TOTAL	38 100.0	32 84.2	6 15.8	6 15.8	10 26.3	0 0.0	1 2.6	0 0.0	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	2 50.0	2 50.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	3 60.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	5 83.3	1 16.7	0 0.0	1 16.7	0 0.0	1 16.7	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	3 100.0	0 0.0	0 0.0	2 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	10 90.9	1 9.1	1 9.1	4 36.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	9 100.0	0 0.0	2 22.2	3 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

問6 国際航空貨物運送ニーズの今後の変化予想 (M. A)

REPORT NO:0011	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8
1段目 度数 2段目 横%		1	2	3	4	5	6	7	8
		一時的に停滞するとしても、中・長期的には拡大する	全般的には当面横ばい状況が継続する	日本からの輸出は今後とも減少する	日本への輸入は継続的に拡大する	海上輸送の利用が増え、航空輸送はやや縮小する	わからない	その他	不明
0003: F 4 従業員数									
0) TOTAL	38 100.0	32 84.2	6 15.8	6 15.8	10 26.3	0 0.0	1 2.6	0 0.0	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	5 83.3	1 16.7	2 33.3	1 16.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	2 40.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	17 100.0	0 0.0	1 5.9	7 41.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
7) 不明	5 100.0	4 80.0	1 20.0	2 40.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

記入された意見についてみると、それぞれに世界経済の動向に注視しながら、一方で航空貨物輸送における短期的な変化要因に対する配慮がうかがわれる点が特徴である。以下に記入意見を列挙する。

- ・ (3) については、国内産業空洞化の影響で、特に欧米向け製品輸出はすでに減少傾向にあるものの、アジア向け部材、半製品又は欧米向けハイテク先端商品等は今後も引き続き増加していくものと予測される。
- ・ 国際航空貨物運送においては、日本は輸入国となり、輸出においては、空洞化現象故に今後減少する事が予想される。
- ・ up, downが激しい。仕向地によって一概に言えない状況では?
- ・ 米国西海岸ストに見られるように、航空貨物とその影響を多大に受け、一時的にせよブームが起るような凸凹現象が続くと思われる。
- ・ 今日的には日本の輸入事情は内需の拡大次第と思われるが、アジア諸国の発展と共に生産部材の輸入も将来拡大されると思われる。
- ・ 私共はもっと大きな視点から見る必要があると思います。世界の貿易は一国のみの要素

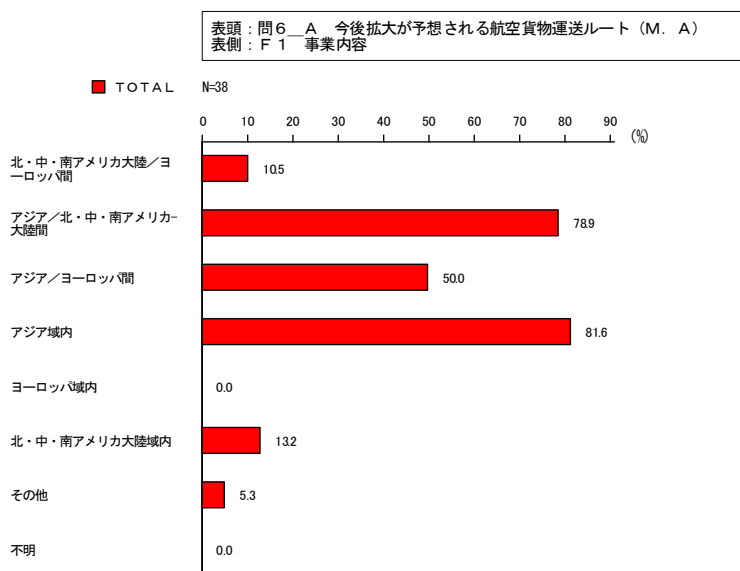
に限られているのではなく、世界経済に相関関係があります。世界経済が強力である時は、私共にとっても、日本にとっても、よき時代となります。これは相対的に同様です。

問6では、関連質問として、拡大が予想されるルートおよび今後の成長を見込める市場として注目される地域について尋ねた。結果は以下である。

問6-A 下記のうちどのルートが今後拡大するとお考えですか。(複数回答可)
(選択肢の記入欄は3カ所)

回答をグラフに示した。

回答順位は、1位がアジア域内で81.6%，2位がアジア／北・中・南アメリカ大陸間で78.9%，3位はアジア／ヨーロッパ間で50.0%と続く。回答選択肢の第3順位まではいずれもアジア地域関連のルートである。アジア関連以外のルートを選択した企業はせいぜい10数%から一桁の%にすぎない。



問6-A 今後拡大が予想される航空貨物運送ルート (M. A)

REPORT NO:0012	TOTAL	1 北・中・南 アメリカ大 陸／ヨー ロッパ間	2 アジア／北 ・中・南ア メリカ大 陸間	3 アジア／ヨ ロッパ間	4 アジア域内	5 ヨーロッパ 域内	6 北・中・南 アメリカ大 陸域内	7 その他	8 不明
1 段目 度数 2 段目 備%									
0002 F 2 年間営業収入									
0) TOTAL	38 100.0	4 10.5	30 78.9	19 50.0	31 81.6	0 0.0	5 13.2	2 5.3	0 0.0
1) ～10億円未満	4 10.0	2 5.0	1 2.5	1 2.5	2 5.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ～100億円未満	5 10.0	0 0.0	5 10.0	4 8.0	4 8.0	0 0.0	1 2.0	1 2.0	0 0.0
3) ～1,000億円未満	6 10.0	1 16.7	5 83.3	5 83.3	5 83.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ～5,000億円未満	3 10.0	0 0.0	3 90.9	2 66.7	2 66.7	0 0.0	0 0.0	1 33.3	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	1 9.1	10 90.9	3 27.3	10 90.9	0 0.0	3 27.3	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	0 0.0	6 66.7	4 44.4	8 88.9	0 0.0	1 11.1	0 0.0	0 0.0

年間営業収入5000億円以上層の企業11社についてみると、10社がアジア／北・中・南アメリカ大陸間およびアジア域内を選択している。アジア／ヨーロッパ間については、5000億円以上層の企業11社中で3社しか選択していないが、不明を除き5000億円未満層18社についてみると、アジア／北・中・南アメリカ大陸間を14社、アジア域内を13社が選択し、それに続き、アジア／ヨーロッパ間のルートについても12社が選択していることが特徴的である。

年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果について、表に示した。

問6-A 今後拡大が予想される航空貨物運送ルート (M. A)

REPORT NO:0012	TOTAL	1 北・中・南- アメリカ大 陸/ヨーロ ッパ間	2 アジア/北 ・中・南ア メリカ大陸 間	3 アジア/ヨ ーロッパ間	4 アジア域内	5 ヨーロッパ 域内	6 北・中・南- アメリカ大 陸域内	7 その他	8 不明
1段目 度数 2段目 権%									
0003:F 4 従業員数									
0) TOTAL	38 100.0	4 10.5	30 78.9	19 50.0	31 81.6	0 0.0	5 13.2	2 5.3	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	1 16.7	4 66.7	3 50.0	3 50.0	0 0.0	0 0.0	1 16.7	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	2 100.0	1 50.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	1 20.0	4 80.0	3 60.0	4 80.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	0 0.0	16 94.1	7 41.2	14 82.4	0 0.0	3 17.6	1 5.9	0 0.0
7) 不明	5 100.0	1 20.0	2 40.0	2 40.0	5 100.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0

その他（意見記入）については、アジア／南アフリカルートの拡大を予測したもの、また、アジアのなかでも中国関連のルートを指摘したものが複数みられた。記入意見について以下に列挙する。

- ・日本ー中国間の物量が増える。
- ・アジア／南アフリカ。
- ・ヨーロッパとアメリカは成熟した市場です。アジアは伸びる地域です。中国が機関車の役を買っています。

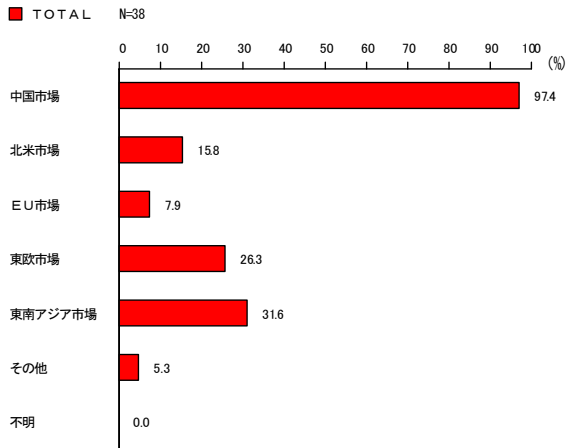
問6-B 今注目されると思われる市場は何处でしょうか。（複数回答可）

回答をグラフに示した。

回答企業38社中37社が（1）の中国市場を選択しているのに続き、12社が（5）の東南アジア市場を選択している。アジア関連以外では、10社が（4）の東欧市場を選択しているが、（2）の北米市場および（3）のEU市場を選択したのは6社と3社にすぎなかった。

年間営業収入及び従業員数とのクロス分析結果について表に示した。

表頭：問6_B 今後注目が予想される市場 (M. A)
表側：F1 事業内容



問6-B 今後注目が予想される市場 (M. A)

REPORT. NO:0013 1段目 度数 2段目 権%	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
		中国市場	北米市場	EU市場	東欧市場	東南アジア市場	その他	不明
0002: F2 年間営業収入								
0) TOTAL	38 100.0	37 97.4	6 15.8	3 7.9	10 26.3	12 31.6	2 5.3	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	3 75.0	1 25.0	1 25.0	3 75.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	5 100.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	6 100.0	1 16.7	1 16.7	1 16.7	2 33.3	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	3 100.0	0 0.0	0 0.0	1 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	11 100.0	1 9.1	0 0.0	2 18.2	4 36.4	1 9.1	0 0.0
6) 不明	9 100.0	9 100.0	2 22.2	0 0.0	1 11.1	5 55.6	0 0.0	0 0.0

問6-B 今後注目が予想される市場 (M. A)

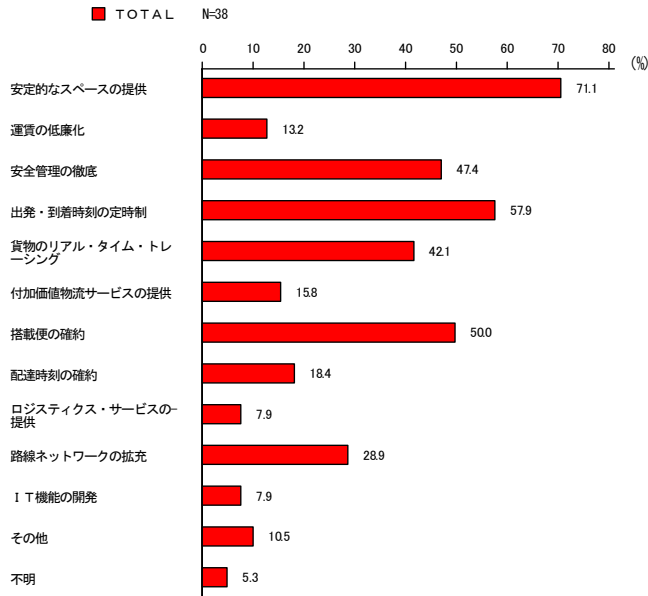
REPORT. NO:0013	TOTAL	1 中国市場	2 北米市場	3 EU市場	4 東欧市場	5 東南アジア- 市場	6 その他	7 不明
1段目 度数 2段目 権%								
0003: F 4 従業員数								
0) TOTAL	38 100.0	37 97.4	6 15.8	3 7.9	10 26.3	12 31.6	2 5.3	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	5 83.3	1 16.7	2 33.3	4 66.7	0 0.0	1 16.7	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	5 100.0	1 20.0	0 0.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	2 100.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	17 100.0	1 5.9	0 0.0	2 11.8	6 35.3	1 5.9	0 0.0
7) 不明	5 100.0	5 100.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0

意見記入欄には、中国、東南アジア以外にも、日本市場や、東欧が加盟した時のEU市場の拡大を予測するものも見られた。以下に列举する。

- ・ 東南アジアに関しては、インドネシア、ベトナム等安価な労働市場が注目される。又東欧市場も今後の日系製造業の進出度合いによっては注目に値する。
- ・ 日本市場の持続的成長
- ・ 中国市場の発展だけが注目されがちですが、東南アジアの回復、発展も期待できると推測します。アジアにおける市場バランスが計られるとおもいます。
- ・ 数年の内にEUの加盟国は増加します。これが実現した時、東ヨーロッパがEUの構成国になった際に市場は爆発的に増大します。

問7 航空会社にとって航空貨物運送に求められるものは何でしょうか。(複数回答可)
回答をグラフに示した。

表頭：問7 航空会社が航空貨物運送に求められるもの (M. A)
表側：F 1 事業内容



選択順位は、安定的なスペースの提供（選択肢1）が1位で38社中27社（71.1%）、次いで、出発・到着時刻の定時制（選択肢4）が22社（57.9%）、搭載便の確約（選択肢7）が19社（50.0%）と50%台で続き、40%代では、安全管理の徹底（選択肢3）が18社（47.4%）、貨物のリアル・タイム・レーシング（選択肢5）が16社（42.1%）と続いた。回答企業の内、ほぼ半数ないしはそれ以上の企業が選択した項目は、いずれも航空貨物運送サービスの安定性および確実性に関わる、既存サービスの質に関するものであった。他方、運賃の低廉化（選択肢2）と新しいサービス（選択肢6, 9, 11）等を上げる企業は少なかったことが極めて特徴的であった。

クロス分析で見ても、この傾向は、どの層にも共通していた。年間営業収入と従業員数とのクロス分析結果について、以下に表に掲げる。

問7 航空会社が航空貨物運送に求められるもの (M. A)

REPORT NO:0004	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 項目 2 度数 3 率%		安定的なスペースの提供	運賃の低廉化	安全管理の徹底	出発・到着時刻の定時制	貨物のリアル・タイム・トレーシング	付加価値物流サービスの提供	搭載便の確約	配達時刻の確約	ロジスティクス・サービスの提供	路線ネットワークの拡充	IT機能の開発	その他	不明
0002: F 2 年間営業収入														
① TOTAL	38 100.0	27 71.1	5 13.2	18 47.4	22 57.9	16 42.1	6 15.8	19 50.0	7 18.4	3 7.9	11 28.9	3 7.9	4 10.5	2 5.3
① ~ 100億円未満	4 100.0	2 50.0	1 25.0	1 0.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0
② ~ 100億円未満	5 100.0	4 80.0	0 0.0	2 40.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0
③ ~ 1,000億円未満	6 100.0	5 83.3	0 0.0	3 50.0	3 50.0	4 66.7	1 16.7	5 83.3	1 16.7	0 0.0	1 16.7	2 33.3	0 0.0	0 0.0
④ ~ 5,000億円未満	3 100.0	3 100.0	1 33.3	2 66.7	3 100.0	0 0.0	0 0.0	3 33.3	1 0.0	0 0.0	3 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0
⑤ 5,000億円以上	11 100.0	8 72.7	3 27.3	6 54.5	7 63.6	6 54.5	1 9.1	8 72.7	1 9.1	1 9.1	4 36.4	0 0.0	1 9.1	0 0.0
⑥ 不明	0 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

問7 航空会社が航空貨物運送に求められるもの (M. A)

REPORT NO:0014	TOTAL	1 安定的なサービス の提供	2 運賃の低廉 化	3 安全管理の 徹底	4 出発・到着 時刻の定時 性	5 貨物のリアル タイム・トラ ッキング	6 付加価値物 流サービスの 提供	7 搭乗便の確 約	8 配当時刻の 確約	9 ロジスティ クス・サー ビスの提供	10 路線ネット ワークの拡 充	11 IT機能の 開発	12 その他	13 不明
1 項目 2 度数 3 項目 4 度数														
0003: F 4 従業員数														
① TOTAL	38 100.0	27 71.1	5 13.2	18 47.4	22 57.9	16 42.1	6 15.8	19 50.0	7 18.4	3 7.9	11 28.9	3 7.9	4 10.5	2 5.3
① 100人未満	6 100.0	4 66.7	1 16.7	1 16.7	4 66.7	1 16.7	0 0.0	2 33.3	3 50.0	1 16.7	2 33.3	1 16.7	1 16.7	0 0.0
② 500人未満	1 100.0	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
③ 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	1 50.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
④ 5,000人未満	5 100.0	3 60.0	1 20.0	3 60.0	2 40.0	2 40.0	1 20.0	4 80.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0
⑤ 10,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	2 100.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
⑥ 10,000人以上	17 100.0	14 82.4	3 17.6	8 47.1	12 70.6	9 52.9	2 11.8	10 58.8	1 5.9	6 35.3	5 29.4	0 0.0	1 5.9	0 0.0
⑦ 不明	5 100.0	1 20.0	0 0.0	3 60.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	2 40.0

回答結果からいえることは、インテグレーター等との競争関係のなかで、航空貨物企業は、新しいサービス分野への適応やサービスの多角化を意識しつつも、むしろ現状では、まずは貨物輸送サービスそのものも安定性や確実性の向上によって対応しようとしていることが示されていると思われる。なお、このような傾向は記入意見にも示されていた。以下にそれらを列挙する。

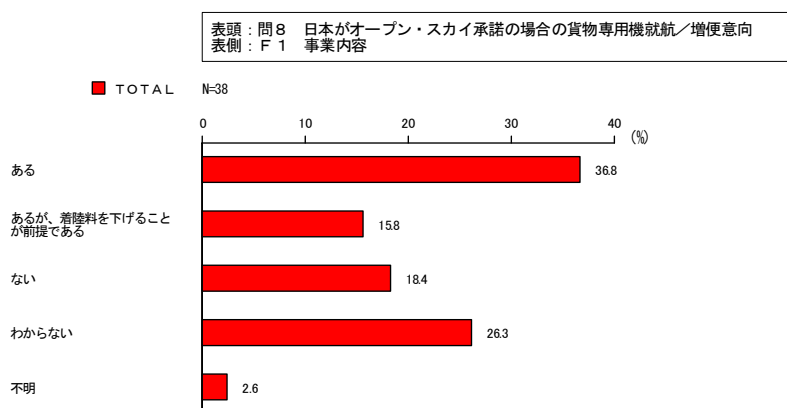
- ・同回答は必要不可欠な最低限のものとしての位置付け。これに加えて (7) (8) (10) (11) 等が考えられる。
- ・航空業界ほど競争にさらされ、一定の運賃収入が望めない業界も珍しい。最も改善すべきは国の規制
- ・所謂インテグレーターであるFederal, UPSと、一般航空貨物を輸送する我々航空会社との2分化はもっと加速され、我々航空会社はインテグレーターに対抗する為に、フォワーダーとの連携を強めて行く事になるであろう。
- ・保有する機材、Capacityに応じた顧客との安定取引。
- ・注目市場がアジアにあると見ると、路線ネットワークの拡大が必要であり、単独、アライアンス等による動きも活発化すると思われる。
- ・ほとんどの航空会社は直接的には関与していませんが、SCMは、特に情報通信技術 (IT) の発達によって、その重要性を増しています。

以上、航空貨物輸送の今後については、中国市場の急速な拡大とアジア関連市場の堅調を予想しつつも、一方で、短期的で急激な変化が生じやすいことについても認識している状況が示されていた。また、インテグレーターなどとの競争関係の中で、新しいサービスの質における競争にさらされながら、航空会社としての対応を模索しつつあるが、その方向性については必ずしも明瞭ではなく、当面は航空企業としての本来的なサービスの強化によって対応しつつある現状が示されていた。

IV 国際航空貨物輸送市場の動向

問8 もし、貨物専用機のみを対象として貴国に対し日本がオープン・スカイを承諾したら、御社は貨物専用機を日本に就航される意志がありますか。すでに就航している会

社については、増便をする意志がありますか。
回答をグラフに示した。



ある（選択肢1）と答えた企業は14社（全体の36.8%）、条件付きである（選択肢2）と答えた企業は6社（全体の15.8%）であった。両者を合わせると、全体の半数以上の企業が、着陸料の値下げという条件付きも含んで、増便の意向を示している。年間営業収入別のクロス分析でも同じ傾向であり、特筆されるような傾向はみられなかった。従業員数とのクロス分析とあわせて表に掲げる。

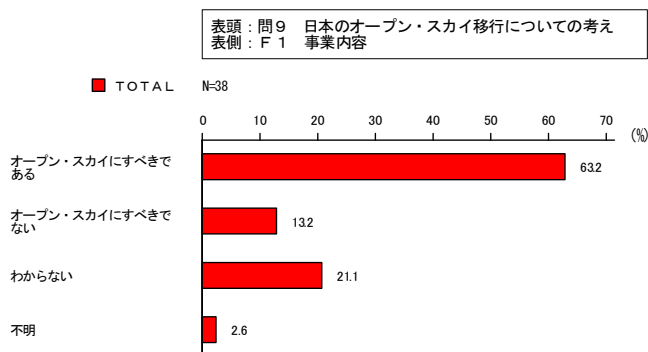
問8 日本がオープン・スカイ承諾の場合の貨物専用機就航／増便意向

REPORT. NO:0015 1 段目 度数 2 段目 権%	TOTAL	1	2	3	4	5
		ある	あるが、着陸料を下げるのが前提である	ない	わからない	不明
0002: F2 年間営業収入						
0) TOTAL	38 100.0	14 36.8	6 15.8	7 18.4	10 26.3	1 2.6
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	2 50.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	4 66.7	1 16.7	1 16.7	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	2 66.7	0 0.0	1 33.3	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	2 18.2	2 18.2	4 36.4	3 27.3	0 0.0
6) 不明	9 100.0	5 55.6	1 11.1	0 0.0	2 22.2	1 11.1

問8 日本がオープン・スカイ承諾の場合の貨物専用機就航/増便意向

REPORT. NO:0015 1 段目 度数 2 段目 横%	TOTAL	1	2	3	4	5
		ある	あるが、着陸料を下げる事が前提である	ない	わからない	不明
0003: F 4 従業員数						
0) TOTAL	38 100.0	14 36.8	6 15.8	7 18.4	10 26.3	1 2.6
1) 100人未満	6 100.0	3 50.0	0 0.0	0 0.0	3 50.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	3 17.6	5 29.4	5 29.4	4 23.5	0 0.0
7) 不明	5 100.0	3 60.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0

問9 航空輸送は二国間協定により、乗り入れ空港、航空会社、機材、便数すべて規制下にあります。オープン・スカイ協定とは、乗り入れ空港、航空会社、機材、便数、以遠権を含む運航権、運賃等すべて自由な協定のことをいいます。(略)日本がオープン・スカイに移行することについて、どうお考えですか。1-3からお選び下さい。回答をグラフに示した。



全体でみると、すべきであると答えた企業は24社（63.2%）であった。他方、少数とはいえ5社（13.8%）の企業がすべきでないと答えている。

年間営業収入と従業員数とのクロス分析結果については、表に掲げる。

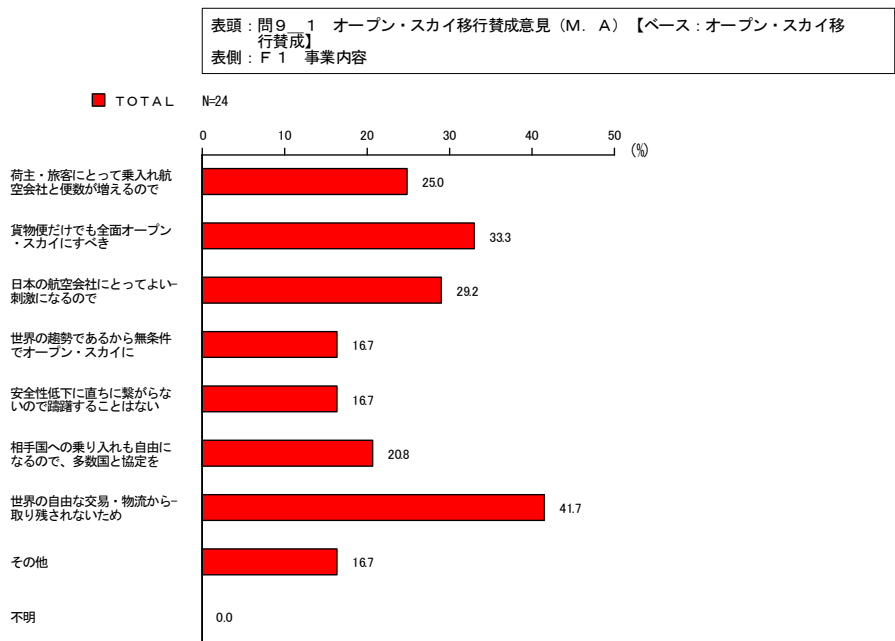
問9 日本のオープン・スカイ移行についての考え

REPORT. NO:0016 1段目 度数 2段目 権%	TOTAL	1	2	3	4
		オープン・スカイにすべきである	オープン・スカイにすべきでない	わからない	不明
0002: F 2 年間営業収入					
0) TOTAL	38 100.0	24 63.2	5 13.2	8 21.1	1 2.6
1) ~10億円未満	4 100.0	2 50.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	6 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	1 33.3	1 33.3	1 33.3	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	8 72.7	1 9.1	2 18.2	0 0.0
6) 不明	9 100.0	5 55.6	1 11.1	2 22.2	1 11.1

問9 日本のオープン・スカイ移行についての考え

REPORT. NO:0016 1段目 度数 2段目 権%	TOTAL	1	2	3	4
		オープン・スカイにすべきである	オープン・スカイにすべきでない	わからない	不明
0003: F 4 従業員数					
0) TOTAL	38 100.0	24 63.2	5 13.2	8 21.1	1 2.6
1) 100人未満	6 100.0	4 66.7	1 16.7	1 16.7	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	3 60.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	11 64.7	2 11.8	4 23.5	0 0.0
7) 不明	5 100.0	2 40.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0

問9-1 問9で、1)と答えた方にお尋ねします。(複数回答可)
 回答はをグラフに示した。



上位回答をみると、オープン・スカイがグローバル化に対応する世界の主流であるとする(選択肢7)が41.7%で一位、次いで、貨物便だけでもオープン・スカイを求めるとする(選択肢2)を選んだ33.3%、第3位は荷主・旅客ともに有利になるとする(選択肢1)を選んだ25.0%であった。各航空会社は、オープン・スカイがグローバル・スタンダードになりつつあるという認識下で、特に貨物市場では競争条件の平等化としてオープン・スカイが求められていること、また、それが荷主・旅客という需用者のニーズにもかなうものであると考えていることが示されている。

年間営業収入と従業員数とのクロス分析については、表に掲げる。

問9-1 オープン・スカイ移行賛成意見 (M. A) 【ベース：オープン・スカイ移行賛成】

REP. RT. NO:0017	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 段目 度数 2 段目 機%		荷主・旅客 にとって乗 入れ航空会 社と便数が 増えるので	貨物便だけ でも全面オ ープン・ス カイにすべ き	日本の航空 会社にとっ てよい刺激 になるので	世界の趨勢 であるから 無条件でオ ープン・ス カイに	安全性低下 に直ちに繋 がらないの で調整する ことはない	相手国への 乗り入れも 自由になる ので、多数 国と協定を	世界の自由 な交易・物 流から取り 残されない ため	その他	不明
0002: F 2 年間営業収入										
① TOTAL	24 100.0	6 25.0	8 33.3	7 29.2	4 16.7	4 16.7	5 20.8	10 41.7	4 16.7	0 0.0
1) ~10億円未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	2 100.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	0 0.0	3 50.0	0 0.0	0 0.0	1 16.7	3 33.3	5 83.3	1 16.7	0 0.0
4) ~5,000億円未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	8 100.0	1 12.5	1 12.5	5 62.5	2 25.0	2 25.0	2 25.0	3 37.5	2 25.0	0 0.0
6) 不明	5 100.0	2 40.0	2 40.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0

問9-1 オープン・スカイ移行賛成意見 (M. A) 【ベース：オープン・スカイ移行賛成】

REP. RT. NO:0017	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 段目 度数 2 段目 機%		荷主・旅客 にとって乗 入れ航空会 社と便数が 増えるので	貨物便だけ でも全面オ ープン・ス カイにすべ き	日本の航空 会社にとっ てよい刺激 になるので	世界の趨勢 であるから 無条件でオ ープン・ス カイに	安全性低下 に直ちに繋 がらないの で調整する ことはない	相手国への 乗り入れも 自由になる ので、多数 国と協定を	世界の自由 な交易・物 流から取り 残されない ため	その他	不明
0003: F 4 従業員数										
① TOTAL	24 100.0	6 25.0	8 33.3	7 29.2	4 16.7	4 16.7	5 20.8	10 41.7	4 16.7	0 0.0
1) 100人未満	4 100.0	2 50.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	100.0	1 50.0	0 0.0
4) 5,000人未満	3 100.0	0 0.0	1 33.3	0 0.0	1 33.3	0 0.0	1 33.3	100.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	100.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	11 100.0	3 27.3	2 18.2	5 45.5	1 9.1	3 27.3	3 27.3	3 27.3	2 18.2	0 0.0
7) 不明	2 100.0	1 50.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0

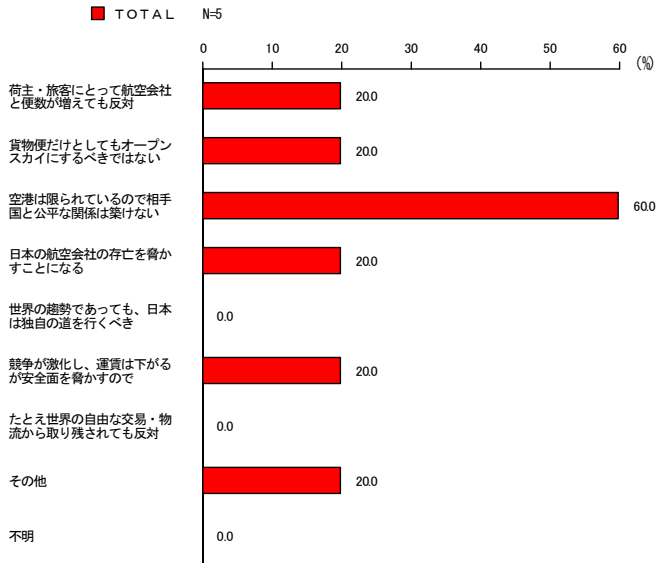
自由意見には、オープン・スカイのメリットを前提としながら、日本の空港の高額な離発着料や日本の航空企業の国際競争力など、オープン・スカイの実施に対する懸念材料への指摘がみられた。以下に記入意見を列挙する。

- ・特に (7) の理由により、貨物便だけでもオープン・スカイとすべきと考えるが、本邦企業がメインハブとする国内主要空港の利用料低減は国際競争力上必要不可欠なものと思われる。
- ・日本がオープン・スカイに移行するのは大賛成であるが、現在のJAL, ANAがその体質を改善しない場合、日本の航空会社は極めて危機的状況に陥るのでは？
- ・自国の航空会社の権限を守ろうとする政策は恐らく結果的にその航空会社の世界的競争力を発展させる事はできないであろう。
- ・急激にそのように出来ない事情もあり、日本は徐々にオープンスカイ政策に顔を向けることでよいと思います。この時間に日本の航空会社は [新しい時代を迎えるための] 調整をする機会を持つことができます。長期的に見れば、オープンスカイ政策は日本の消費者および日本の貿易に利益をもたらします。

問9-2 問9で、2) と答えた方にお尋ねします。(複数回答可)

回答はをグラフに示した。

表頭：問9_2 オープン・スカイ移行反対意見 (M. A) 【ベース：オープン・スカイ移行反対】
表例：F 1 事業内容



日本がオープン・スカイに移行することに反対と答えた企業5社のうち、3社が反対の理由として、「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。」(選択肢3)をあげている。オープン・スカイに移行しても、空港数・整備状況が実質的な競争条件として影響を与えることを指摘したものである。他の反対理由として、(選択肢1)、(選択肢2)、(選択肢4)、(選択肢6)を1社ずつあげている。

年間営業収入と従業員数とのクロス分析結果については、表に掲げる

問9-2 オープン・スカイ移行反対意見 (M. A) 【ベース：オープン・スカイ移行反対】

REP. RT. NO:0018	TOTAL	1 荷主・旅客 にとって航 空会社と便 数が増えて も反対	2 貨物便だけ としてもオ ープンスカ イにするべ きではない	3 空港は限ら れているの で相手国と 公平な関係 は築けない	4 日本の航空 会社の存亡 を脅かすこ とになる	5 世界の趨勢 であっても 、日本は独 自の道を行 くべき	6 競争が激化 し、運賃は 下がるが安 全面を脅か すので	7 たとえ世界 の自由な交 易・物流か ら取り残さ れても反対	8 その他	9 不明
1段目 度数 2段目 割合 000がF2 年間営業収入										
① TOTAL	5 100.0	1 20.0	1 20.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
1) ~10億円未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	1 100.0	0 0.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 不明	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0

問9-2 オープン・スカイ移行反対意見 (M. A) 【ベース：オープン・スカイ移行反対】

REPORT NO:0018	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		荷主・旅客 にとって航 空会社と便 数の増えて も反対	貨物便だけ としてもオ ープンスカ イにするべ きではない	空運に限ら れているの で相手国と 公平な関係 は築けない	日本の航空 会社の存亡 を脅かすこ とになる	世界の趨勢 であっても 、日本は独 自の道を行 くべき	競争が激化 し、運賃は 下がるが安 全面を脅か すので	たとえ世界 の自由な交 易・物流か ら取り残さ れても反対	その他	不明
1 段目 度数 2 段目 確%										
0003:F4 従業員数										
① TOTAL	5 100.0	1 20.0	1 20.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
① 100人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
② 10,000人以上	2 100.0	0 0.0	1 50.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
③ 不明	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0

意見記入欄には、オープン・スカイが寡占・独占に導くことを懸念するものが1件見られた。

- ・国力、資力ある国のキャリアの（寡占、独占）に陥る。

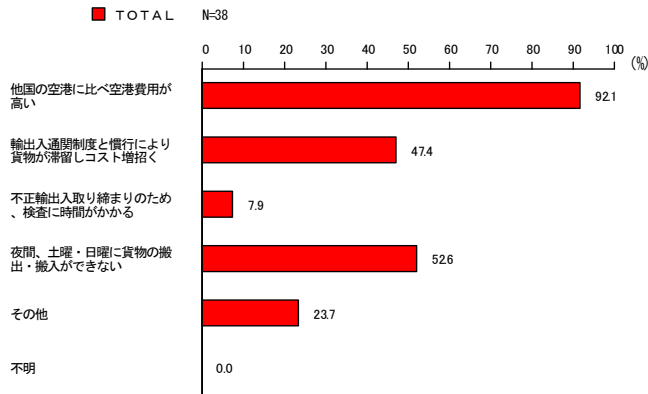
以上、IV 国際航空貨物輸送市場の動向では、オープン・スカイ政策への移行問題を中心に各航空会社の意向を調査したが、全体としてはオープン・スカイへの移行は国際的な潮流として避けられないものと認識しつつ、個々にオープン・スカイの実施にあたって懸念される日本の空港問題や日本の航空会社の国際競争力に関する要因についての指摘がみられた。

V 日本航空貨物運送の今後の課題

この項目では、ハブ間競争と日本の空港問題、航空貨物のEDI化への対応、インテグレーターの台頭に対する戦略などについて、各航空会社の意向を調査した。

問10 国際ビジネスがグローバルに展開するなかで国際競争が激化しています。顧客（荷主やフォワーダー）が航空貨物運送を利用するにあたり、日本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は何でしょうか。（複数回答可）
回答をグラフに示した。

表頭：問10 わが国の空港での航空貨物国際競争力阻害要因 (M. A)
表側：F1 事業内容



日本の航空貨物運送の国際競争力を阻害する要因として、回答企業38社中35社が、「日本の空港費の高さ」（選択肢1）をあげた。年間営業収入最高層である5000億円以上層に分類される11社については、8社が（選択肢1）をあげた。ついで、24時間開港問題にかかわる（選択肢4）をあげた企業がトータルで20社（52.6%）、通関制度および慣行に関する（選択肢2）をあげた企業がトータルで18社（47.4%）であった。アンケート用紙には選択肢記号の記入欄として2箇所が設けてあったが、選択肢記号記入欄に「all」と記入されていた解答用紙もみられた。

クロス分析で見ても、この傾向は変わらない。以下に、年間営業収入および従業員数とのクロス分析結果について、表に掲げる。

問10 わが国の空港での航空貨物国際競争力阻害要因 (M. A)

REPORT NO:0019	TOTAL	1 他国の空港 に比べ空港 費用が高い	2 輸出入通関- 制度と慣行 により貨物 が滞留しコ スト増招く	3 不正輸出入- 取り締まり のため、検 査に時間か かかる	4 夜間、土曜 ・日曜に貨 物の搬出・ 搬入ができ ない	5 その他	6 不明
1 段目 度数 2 段目 積%							
0002: F 2 年間営業収入							
0) TOTAL	38 100.0	35 92.1	18 47.4	3 7.9	20 52.6	9 23.7	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	4 100.0	2 50.0	0 0.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	5 100.0	2 40.0	2 40.0	4 80.0	2 40.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	6 100.0	0 0.0	0 0.0	4 66.7	1 16.7	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	3 100.0	2 66.7	0 0.0	1 33.3	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	8 72.7	6 54.5	1 9.1	6 54.5	5 45.5	0 0.0
6) 不明	9 100.0	9 100.0	6 66.7	0 0.0	4 44.4	0 0.0	0 0.0

問10 わが国の空港での航空貨物国際競争力阻害要因 (M. A)

REPORT NO:0019	TOTAL	1 他国の空港 に比べ空港 費用が高い	2 輸出入通関- 制度と慣行 により貨物 が滞留しコ スト増招く	3 不正輸出入- 取り締まり のため、検 査に時間が かかる	4 夜間、土曜 ・日曜に貨 物の搬出・ 搬入ができ ない	5 その他	6 不明
1 段目 度数 2 段目 権%							
0003: F 4 従業員数							
0) TOTAL	38 100.0	35 92.1	18 47.4	3 7.9	20 52.6	9 23.7	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	6 100.0	4 66.7	2 33.3	3 50.0	2 33.3	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	4 80.0	1 20.0	0 0.0	4 80.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	15 88.2	9 52.9	1 5.9	7 41.2	5 29.4	0 0.0
7) 不明	5 100.0	5 100.0	3 60.0	0 0.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0

自由記入意見としては、(選択肢2)にかかわる指摘が多かった。他には、成田空港の貨物地区の整備問題や、空港の24時間開港を指摘するものが見られた。以下に記入意見を列挙する。

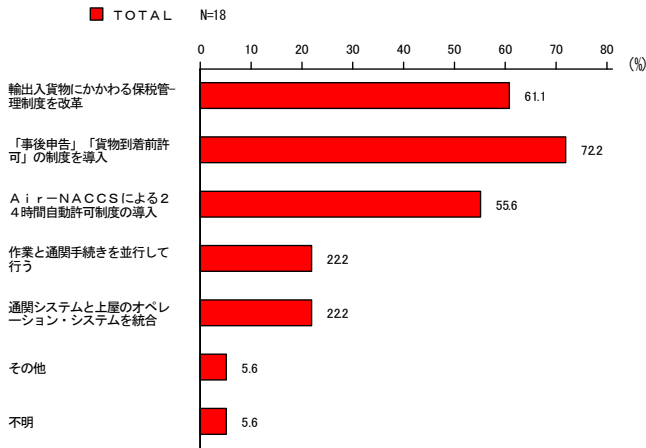
- ・空港施設、成田空港では貨物上屋が分散している
- ・カーゴ・エリアを整備し、効率よく使えるようにする
- ・官の介入を見直すべき
- ・すべての上記要件が影響させるが、(2)の件は特に日本のユニークな問題として解決されるべき問題であり、諸外国との比較においてまったくもって厳しすぎる制度が多すぎる。あらゆる官庁の権限を再調査すべきである。
- ・臨時開庁制度の廃止、土日祝日も税関の通常業務による物流円滑化必要。
- ・輸出は滞留していませんが、輸入は上記(2)及び上屋の問題により滞留しています。
- ・空港の貨物地区が明らかに狭いです(成田)。
- ・全て論議尽くされた問題であるが、実施に至る国の決定のみ。
- ・上記の[選択肢]はすべて有効です。貨物にとって最も重要なのは航空便がもっとも適した時間帯に出発と到着が出来ることです。しかしながら、多くの空港での飛行禁止時間帯や、24時間運航を難しくしている空港設備の欠落が、日本での大きな障害になっています。

問10-A 上記問10で、2)と回答された方のご意見をお伺いします。

どのようにすれば日本の空港における貨物の流れを迅速化することができるでしょうか(複数回答可)。

回答をグラフに示した。

表頭：問10-A わが国の空港での貨物の流れを迅速化する方法（M. A）【ベース：通関制度・慣行が阻害要因】
表例：F1 事業内容



（選択肢2）をあげた18社について解答を求めた。回答は、輸出貨物の「事後申告」および輸入貨物の「貨物到着前許可」制度導入を求める（選択肢2）が最も多く、13社（72.2%）、ついで、輸出入貨物にかかわる保税管理制度改革を求めた（選択肢1）が11社（61.1%）、そしてAir-NACCSによる24時間自動許可制度導入を求めた（選択肢3）が10社（55.6%）と続いた。いずれも、制度改革への要求の高さを示すものである。なお、クロス分析で見ても、同じ傾向であった。年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果について、以下に表に掲げる。

問10-A わが国の空港での貨物の流れを迅速化する方法（M. A）【ベース：通関制度・慣行が阻害要因】

REPORT. NO.:0020	TOTAL	1 輸出入貨物にかかわる保税管理制度を改革	2 「事後申告」「貨物到着前許可」の制度を導入	3 Air-NACCSによる24時間自動許可制度の導入	4 作業と通関手続きを並行して行う	5 通関システムと上屋のオペレーション・システムを統合	6 その他	7 不明
1 段目 度数								
2 段目 権%								
0002: F 2 年間営業収入								
0) TOTAL	18 100.0	11 61.1	13 72.2	10 55.6	4 22.2	4 22.2	1 5.6	1 5.6
1) ~10億円未満	2 100.0	2 100.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	1 50.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0
4) ~5,000億円未満	2 100.0	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	6 100.0	4 66.7	4 66.7	4 66.7	0 0.0	0 0.0	1 16.7	0 0.0
6) 不明	6 100.0	2 33.3	4 66.7	4 66.7	3 50.0	3 50.0	0 0.0	0 0.0

問10-A わが国の空港での貨物の流れを迅速化する方法 (M. A) 【ベース：通関制度・慣行が阻害要因】

REPORT. NO:0020	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
1段目 度数 2段目 構%		輸出入貨物にかかわる保税管理制度を改革	「事後申告」「貨物到着前許可」の制度を導入	Air-NAVACSによる24時間自動許可制度の導入	作業と通関手続きを並行して行う	通関システムと上層のオペレーション・システムを統合	その他	不明
0003: F 4 従業員数								
0) TOTAL	18 100.0	11 61.1	13 72.2	10 55.6	4 22.2	4 22.2	1 5.6	1 5.6
1) 100人未満	4 100.0	3 75.0	3 75.0	3 75.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0
4) 5,000人未満	1 100.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	9 100.0	5 55.6	6 66.7	5 55.6	1 11.1	1 11.1	1 11.1	0 0.0
7) 不明	3 100.0	2 66.7	2 66.7	2 66.7	2 66.7	1 33.3	0 0.0	0 0.0

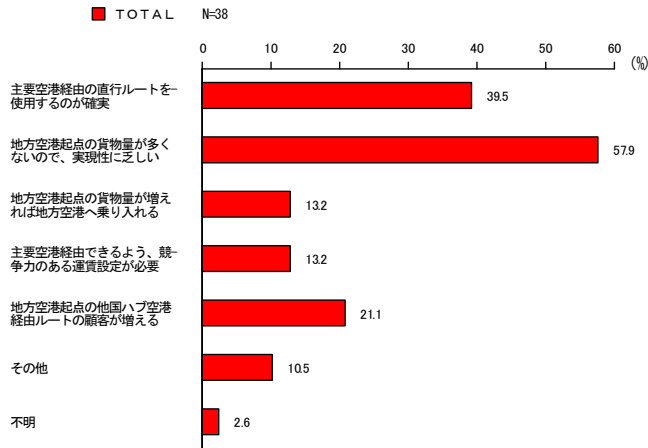
自由意見の記入は4件みられたが、いずれも行政に対し改革を求めるものであった。以下に記入意見を列挙する。

- ・単なる流れの問題だけでなく、各官庁のタテワリな管理が通関、検疫等を含めて時間がかかりすぎる。事前通関制度をもっと発展させるべきであろう。
- ・(2) の制度化をグローバル規模で統合化、一体化する必要があります。
- ・税関による独占的通関業務に競争力を求めるため、民間運営会社の設立の必要性を感じます。
- ・全て論議尽くされた問題であるが、実施に至る国の決定のみ。

問11 アジア各国には大型ハブ空港が整備・建設され、日本の主要空港はハブ機能を失いつつあるといわれています。一方、日本の地方空港から日本の主要空港を経由しないで、他国のハブ空港経由で諸外国の仕向地へ発走されるルートも開発されています。御社は日本の主要空港を経由しないルートについてどのようにお考えでしょうか。(複数回答可)

回答をグラフに示した。

表頭：問 1 1 わが国の主要空港を経由しないルートについての考え (M. A)
表例：F 1 事業内容



トータルで見ると、地方空港への乗り入れは実用性に乏しいとする（選択肢2）をあげたものが22社（57.9%）で最も高く、次に迅速性と正確性を担保するために日本の主要空港経由を選択するとした（選択肢1）をあげたものが15社（38.5%）で続いた。これらの回答は、日本の地方空港を起点に他国のハブ空港を経由するルートを採用するメリットに対しては否定的な評価が多いことを示している。これに対し、（選択肢3）、（選択肢4）、（選択肢5）をあげた企業数も、それぞれ5社、5社、8社みられた。これらの回答は、現状では地方空港→他国のハブ空港というルートに対しては積極的ではなくとも、競争的な運賃の設定および地方空港起点の貨物量の増量次第では、そのような選択もありうることを示している。

年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果について、表に掲げる。

問 1 1 わが国の主要空港を経由しないルートについての考え (M. A)

REPORT. NO:0021	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
1 段目 度数 2 段目 権%		主要空港経由の直行ルートを使用するのが確実	地方空港起点の貨物量が多くないので、実現性に乏しい	地方空港起点の貨物量が増えれば地方空港へ乗り入れる	主要空港経由でできるよう、競争力のある運賃設定が必要	地方空港起点の他国ハブ空港経由ルートの顧客が増える	その他	不明
0002: F 2 年間営業収入								
0) TOTAL	38 100.0	15 39.5	22 57.9	5 13.2	5 13.2	8 21.1	4 10.5	1 2.6
1) ~10億円未満	4 100.0	2 50.0	3 75.0	0 0.0	2 50.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	3 60.0	4 80.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	2 33.3	4 66.7	1 16.7	0 0.0	2 33.3	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	2 66.7	1 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	4 36.4	6 54.5	2 18.2	0 0.0	2 18.2	2 18.2	0 0.0
6) 不明	9 100.0	2 22.2	4 44.4	2 22.2	3 33.3	2 22.2	0 0.0	1 11.1

問11 わが国の主要空港を経由しないルートについての考え (M. A)

REPORT. NO:0021	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
1 段目 度数 2 段目 横%		主要空港経由の直行ルートを使用するのが確実	地方空港起点の貨物量が多くないので、実現性に乏しい	地方空港起点の貨物量が増えれば、地方空港へ乗り入れる	主要空港経由である競争力のある運賃設定が必要	地方空港起点の他国へ航空経路の顧客が増える	その他	不明
0003: F 4 従業員数								
① TOTAL	38 100.0	15 39.5	22 57.9	5 13.2	5 13.2	8 21.1	4 10.5	1 2.6
1) 100人未満	6 100.0	2 33.3	4 66.7	1 16.7	2 33.3	1 16.7	1 16.7	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	3 60.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	6 35.3	10 58.8	2 11.8	1 5.9	2 11.8	2 11.8	0 0.0
7) 不明	5 100.0	3 60.0	2 40.0	0 0.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0

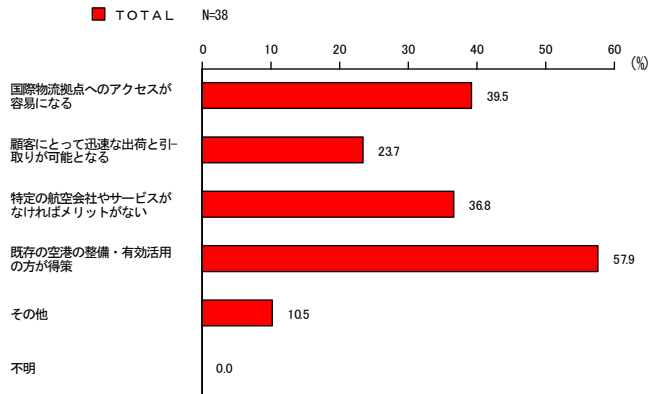
自由意見の記入は、地方空港発の貨物の増量・確保を模索する意見と、地方空港発貨物の増量が見込めないとする意見が同程度みられた。記入意見を以下に列挙する。

- ・地方発着の航空貨物の需要を喚起したい。
- ・貨物便はありません
- ・日本の物流はTYOまたはOSAへ集中する構図は今後も大きく変わらない見通し、地方空港へ、当社も貨物便（SDJ仙台）を運航するが、極論すると不要で、やはりNRTの様に貨物が十分に集中しないと、スペースを埋め切れず、結局は運航停止等良い結果を出しにくい。
- ・こと貨物に関しては地方空港を好んで利用している訳でなく、旅客便としての“貨物”としてどうしたら積載量を増加できるかを考えている。その結果として、地方空港トランジット（例：SYD→FUK→SEL）が考えられる。
- ・最大規模の経済性の観点から主要空港からの輸送が中心であり、国内のトラック網の完備した日本では地方空港からの直輸送の発展は望めない。
- ・ハッキリと言い過ぎます。もっと深く討議する必要があります。

問12 日本では、成田、関西空港に加え中部国際空港も建設中です。各主要経済地域に国際空港がそれぞれ存在することは、顧客（荷主、フォワーダー）にとってどのようなメリットがあると思いますか。（複数回答可）

回答をグラフに示した。

表頭：問12 各主要経済地域に国際空港があることの顧客にとってのメリット (M. A)
 表側：F1 事業内容



各経済地域にそれぞれ国際空港があることに対する肯定的評価を示す（選択肢1）および（選択肢2）をあげたものが、それぞれ15社（39.5%）および9社（23.7%）であったのに対し、否定的意見である（選択肢4）および条件付きながらメリットがあまりないとする（選択肢3）をあげたものがそれぞれ22社（57.9%）および14社（36.8%）であった。そのメリットを評価する企業についても必ずしも少ないとはいえないが、否定的な見解を持つ企業数のほうが勝っていた。

クロス分析をみても、全階層で同様の傾向であった。年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果について、表に掲げる。

問12 各主要経済地域に国際空港があることの顧客にとってのメリット (M. A)

REPORT. NO:0022 1 段目 度数 2 段目 横%	TOTAL	1	2	3	4	5	6
		国際物流拠点へのアクセスが容易になる	顧客にとって迅速な出荷と引取りが可能となる	特定の航空会社やサービスがなければメリットがない	既存の空港の整備・有効活用の方が得策	その他	不明
0002: F2 年間営業収入							
0) TOTAL	38 100.0	15 39.5	9 23.7	14 36.8	22 57.9	4 10.5	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	0 0.0	2 50.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	2 40.0	0 0.0	2 40.0	4 80.0	2 40.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	2 33.3	2 33.3	2 33.3	4 66.7	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	2 66.7	1 33.3	0 0.0	1 33.3	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	5 45.5	4 36.4	3 27.3	6 54.5	2 18.2	0 0.0
6) 不明	9 100.0	3 33.3	2 22.2	5 55.6	5 55.6	0 0.0	0 0.0

問12 各主要経済地域に国際空港があることの顧客にとってのメリット (M. A)

REPORT NO:0022	TOTAL	1	2	3	4	5	6
1 段目 2 段目	度数 権%	国際物流拠点へのアクセスが容易になる	顧客にとって迅速な出荷と引取りが可能となる	特定の航空会社やサービスがなければメリットがない	既存の空港の整備・有効活用の方が得策	その他	不明
0003: F 4 従業員数							
0) TOTAL	38 100.0	15 39.5	9 23.7	14 36.8	22 57.9	4 10.5	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	2 33.3	0 0.0	3 50.0	3 50.0	1 16.7	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	8 47.1	5 29.4	4 23.5	10 58.8	2 11.8	0 0.0
7) 不明	5 100.0	1 20.0	1 20.0	4 80.0	4 80.0	0 0.0	0 0.0

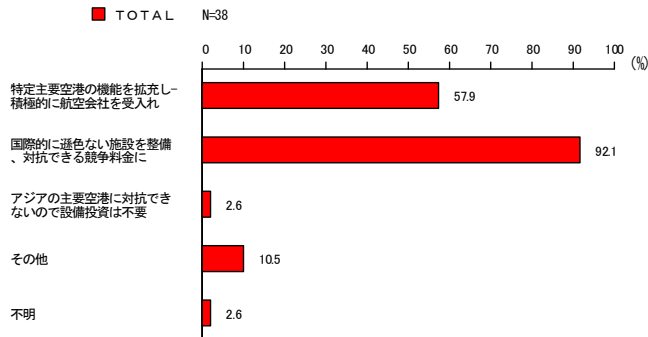
自由意見欄の記入も、否定的評価と肯定的評価の両者が同程度みられた。また、羽田空港の国際化についての要望もみられた。以下に記入意見を列挙する。

- ・羽田空港の国際化に期待
- ・一概に言えない。中部の場合、トヨタ及びその系列等があつて、乗り入れキャリアとの合致点が多ければ、効果は大（キャリア・荷主）他は見回しても航空機のスペースを安定利用できる程集荷できるか疑問。
- ・貨物便運搬の会社はともかく旅客便としてのカーゴ利用は選択できない必然性である。運搬効率を高める為にも、フレイト収入に期待せざるを得ない。又、荷主から見て、特典になることのほうが多いだろう。
- ・NRT（成田）、KIX（関西）の2極集中で十分に対応可能。各地方自治体や国の思惑に依り、空港を地方に作るのは、自己満足的であり、結局Airline, Shipperにもメリットが減る。

問13 日本の主要空港の整備についてはどうお考えでしょうか。（複数回答可）

回答をグラフに示した。

表頭：問13 わが国の主要空港の整備についての考え (M. A)
表側：F1 事業内容



日本の主要空港の整備を求める（選択肢1）および（選択肢2）を選択した企業数は、それぞれ、22社（57.9%）および35社（92.1%）であった。これに対し、日本における主要空港のこれ以上の整備は無駄であるとする（選択肢3）を上げた企業はわずか1社にすぎなかった。

年間営業収入及び従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問13 わが国の主要空港の整備についての考え (M. A)

REPORT. NO:0023	TOTAL	1 特定主要空港の機能を拡充し積極的に航空会社を受入れ	2 国際的に遜色ない施設を整備、対抗できる競争料金に	3 アジアの主要空港に対抗できないので設備投資は不要	4 その他	5 不明
1 段目 度数 2 段目 横%						
0002: F 2 年間営業収入						
0) TOTAL	38 100.0	22 57.9	35 92.1	1 2.6	4 10.5	1 2.6
1) ~10億円未満	4 100.0	0 0.0	3 75.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0
2) ~100億円未満	5 100.0	3 60.0	5 100.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	5 83.3	6 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	2 66.7	2 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	5 45.5	10 90.9	1 9.1	1 9.1	0 0.0
6) 不明	9 100.0	7 77.8	9 100.0	0 0.0	1 11.1	0 0.0

問13 わが国の主要空港の整備についての考え (M. A)

REPORT. NO:0023 1 段目 度数 2 段目 横%	TOTAL	1	2	3	4	5
		特定主要空港の機能を拡充し積極的に航空会社を受入れ	国際的に遜色ない施設を整備、対抗できる競争料金に	アジアの主要空港に対抗できないので設備投資は不要	その他	不明
0003: F 4 従業員数						
0) TOTAL	38 100.0	22 57.9	35 92.1	1 2.6	4 10.5	1 2.6
1) 100人未満	6 100.0	3 50.0	5 83.3	0 0.0	2 33.3	1 16.7
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	3 60.0	4 80.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	8 47.1	16 94.1	0 0.0	1 5.9	0 0.0
7) 不明	5 100.0	4 80.0	5 100.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0

自由意見欄の記入も、空港整備の現状に対して手厳しいものがみられた。以下に列挙する。

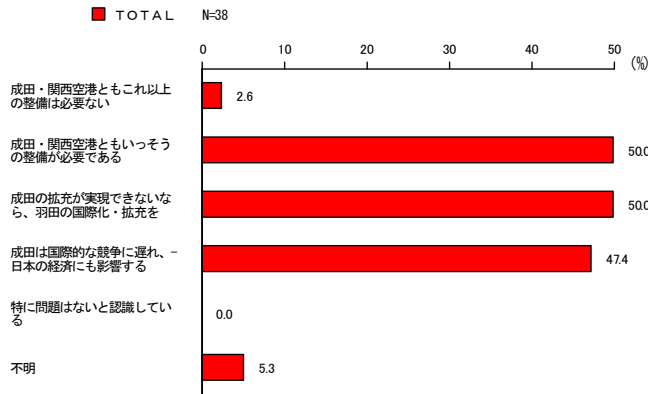
- ・現在までの国の空港整備対策は0点に近い。ほとんど、ビジョンなき政策で今日の状況を招いた責任は大きい。又羽田への一部移転論争も航空会社の新たな設備投資という各々の財政問題を無視して決定されていく事は問題あるだろう。
- ・羽田空港の国際化を別課題として、羽田、関空、名古屋、福岡の機能拡大、発着制限の廃止は必要であり、アジアの“空港と市場”が競争関係にある以上速やかに推進する必要があると感じております。
- ・JFK (ニューヨーク・ケネディ空港)、LGA (ニューヨーク・ラガーディア空港) のように空港機能のさらなる充実が羽田と成田に必要なのでは。(例えば成田、羽田共に国際化、航空会社の国で使い分けるなど)
- ・現行の機能等アジアのハブに劣っていると思うので、今こそ国の強力なリーダーシップが必要。
- ・設問10に書いたコメントが適用します。

問14 世界の空港の規模は並行滑走路最低2本、横風用滑走路は最低1本の態勢で運営されています。成田空港、関西空港とも4000メートル級の滑走路が1本あります。それについてどう思われますか。(複数回答可)

(注：2002年4月18日から成田空港で2180メートルの第2滑走路が使用可能となりましたが、長距離便大型機には使用できません。)

回答をグラフに示した。

表頭：問14 成田・関西空港の滑走路についての考え (M. A)
表側：F1 事業内容



これ以上の整備は必要なしとする（選択肢1）を選択した企業は1社、現状で問題なしとする（選択肢5）を選んだ企業はなかった。これに対し、それぞれに成田，関西，羽田等の拡充・整備を求めた（選択肢2），（選択肢3），（選択肢4）については，19社ないし18社の企業が選択した。予想通りといえれば予想通りの結果が示された。

年間営業収入および従業員規模とのクロス分析の結果については，表に掲げる。

問14 成田・関西空港の滑走路についての考え (M. A)

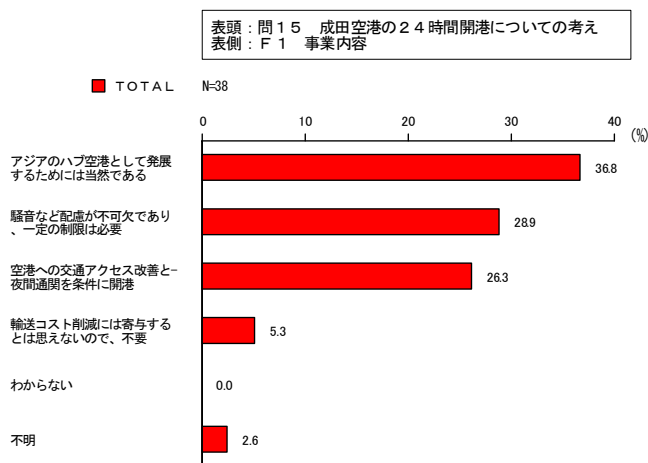
REPORT NO:0024	TOTAL	1 成田・関西- 空港ともこ れ以上の整 備は必要な い	2 成田・関西- 空港ともい っそうの整 備が必要で ある	3 成田の拡充 が実現でき ないなら、 羽田の国際 化・拡充を	4 成田は国際 的な競争に 遅れ、日本 の経済にも 影響する	5 特に問題は ないと認識 している	6 不明
1 段目 度数 2 段目 確%							
0002: F2 年間営業収入							
0) TOTAL	38 100.0	1 2.6	19 50.0	19 50.0	18 47.4	0 0.0	2 5.3
1) ~10億円未満	4 100.0	0 0.0	2 50.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0
2) ~100億円未満	5 100.0	0 0.0	4 80.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	0 0.0	0 0.0	4 66.7	3 50.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	1 33.3	2 66.7	1 33.3	0 0.0	1 33.3
5) 5,000億円以上	11 100.0	1 9.1	6 54.5	4 36.4	6 54.5	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	0 0.0	6 66.7	6 66.7	6 66.7	0 0.0	0 0.0

問14 成田・関西空港の滑走路についての考え (M. A)

REPORT NO:0024	TOTAL	1	2	3	4	5	6
1 段目 度数		成田・関西- 空港ともこ れ以上の整 備は必要な い	成田・関西- 空港ともい っそうの整 備が必要で ある	成田の拡充 が実現でき ないなら、 羽田の国際 化・拡充を	成田は国際 的な競争に 遅れ、日本 の経済にも 影響する	特に問題は ないと認識 している	不明
2 段目 権%							
0003: F 4 従業員数							
0) TOTAL	38 100.0	1 2.6	19 50.0	19 50.0	18 47.4	0 0.0	2 5.3
1) 100人未満	6 100.0	0 0.0	4 66.7	1 16.7	2 33.3	0 0.0	1 16.7
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	1 20.0	1 20.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	1 50.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	0 0.0	8 47.1	7 41.2	11 64.7	0 0.0	1 5.9
7) 不明	5 100.0	0 0.0	4 80.0	4 80.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0

問15 成田空港は、夜間（23時-6時まで）は離発着禁止です。24時間開港についてどう思われますか。

回答をグラフに示した。



(選択肢4)をあげた2社を除けば、回答は(選択肢1)、(選択肢2)、(選択肢3)に分散した。トータルでみると、(選択肢1)を選択した企業は14社(36.8%)、(選択肢2)を選択した企業は11社(28.9%)、(選択肢3)を選択した企業は10社(26.3%)であった。24時間開港を求めた(選択肢1)を選択した企業数が最も多く、交通アクセスの整備を条件とする(選択肢3)を上げた企業も少なくなかったことは予測された結果といえるが、他方で、(選択肢2)を10社が選んだということは、日本における環境問題への関心の高さについて、各航空会社も十分に配慮が求められている、あるいは、航空会社自身がそのような

認識を持ちつつあることの反映に他ならない。

年間営業収入の階層ごとの傾向を見ても、階層ごとに異なるような顕著な傾向は見られず、トータルでみた結果と同様、分散的である。従業員数とのクロス分析の結果とあわせて、表に掲げる。

問15 成田空港の24時間開港についての考え

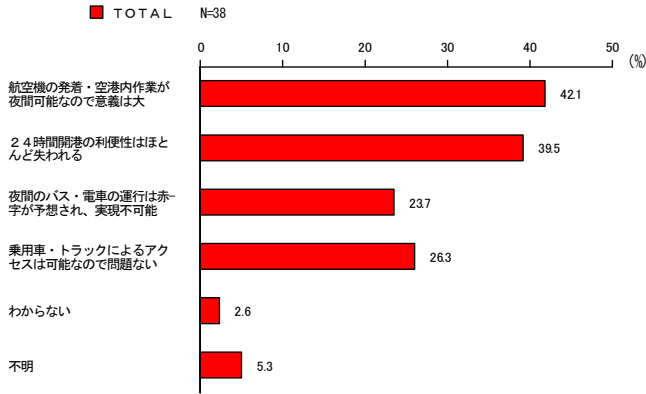
REPORT. NO:0025	TOTAL	1	2	3	4	5	6
1 段目 度数 2 段目 権%		アジアのハブ空港として発展するためには当然である	騒音など配慮が不可欠であり、一定の制限は必要	空港への交通アクセス改善と夜間通関を条件に開港	輸送コスト削減には寄与するとは思えないので、不要	わからない	不明
0002: F 2 年間営業収入							
0) TOTAL	38 100.0	14 36.8	11 28.9	10 26.3	2 5.3	0 0.0	1 2.6
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0
2) ~100億円未満	5 100.0	3 60.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	4 66.7	2 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	1 33.3	2 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	4 36.4	3 27.3	3 27.3	1 9.1	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	2 22.2	2 22.2	5 55.6	0 0.0	0 0.0	0 0.0

問15 成田空港の24時間開港についての考え

REPORT. NO:0025	TOTAL	1	2	3	4	5	6
1 段目 度数 2 段目 権%		アジアのハブ空港として発展するためには当然である	騒音など配慮が不可欠であり、一定の制限は必要	空港への交通アクセス改善と夜間通関を条件に開港	輸送コスト削減には寄与するとは思えないので、不要	わからない	不明
0003: F 4 従業員数							
0) TOTAL	38 100.0	14 36.8	11 28.9	10 26.3	2 5.3	0 0.0	1 2.6
1) 100人未満	6 100.0	3 50.0	1 16.7	1 16.7	0 0.0	0 0.0	1 16.7
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	3 60.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	3 17.6	6 35.3	7 41.2	1 5.9	0 0.0	0 0.0
7) 不明	5 100.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0

問16 関西空港は24時空港ですが、夜間はバスも電車も走っていません。それについてのご意見をお聞かせください。(複数回答可)
回答をグラフに示した。

表頭：問16 関西空港で夜間公共交通機関のアクセスがないことについての考え (M. A)
 表例：F1 事業内容



トータルでみると、公共交通機関の夜間アクセスがなくても24時間開港の意義を認める（選択肢1）を選んだ企業が最も多く16社（42.1%）であったが、ほぼ同数の15社（39.5%）が、公共交通の夜間アクセスがなければ24時間開港の利便性はほとんどないとする（選択肢2）を選んでおり、評価が相半ばしている。クロス分析でこの点についてみると、年間営業収入の高い層に分類される企業ほど（選択肢1）を選び、逆に、年間営業収入の低い層に分類される企業ほど（選択肢2）を選ぶ傾向が強かった。この傾向は、大手企業と中小企業との間で公共交通への依存度が相違していることの反映でもあり、乗用車・トラックによるアクセスが可能であるので問題なしとする（選択肢4）について、5000億円以上層では45.5%の企業が選択していることとも関連していると思われる。年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問16 関西空港で夜間公共交通機関のアクセスがないことについての考え (M. A)

REPORT. NO:0026 1段目 度数 2段目 横%	TOTAL	1	2	3	4	5	6
		航空機の発着・空港内作業が夜間可能なので意義は大	24時間開港の利便性はほとんど失われる	夜間のバス・電車の運行は赤字が予想され、実現不可能	乗用車・トラックによるアクセスは可能なので問題ない	わからない	不明
0002:F2 年間営業収入							
0) TOTAL	38 100.0	16 42.1	15 39.5	9 23.7	10 26.3	1 2.6	2 5.3
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	3 75.0	2 50.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	2 40.0	2 40.0	2 40.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	2 33.3	2 33.3	1 16.7	0 0.0	1 16.7	1 16.7
4) ~5,000億円未満	3 100.0	1 33.3	1 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 33.3
5) 5,000億円以上	11 100.0	6 54.5	2 18.2	3 27.3	5 45.5	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	4 44.4	5 55.6	1 11.1	2 22.2	0 0.0	0 0.0

問16 関西空港で夜間公共交通機関のアクセスがないことについての考え (M. A)

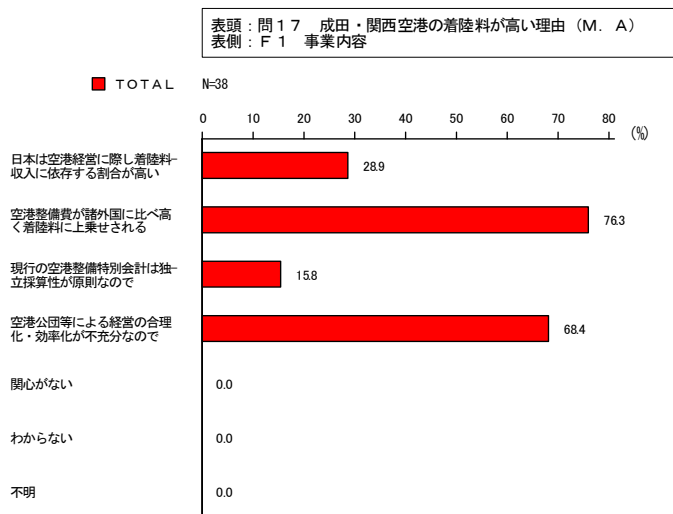
REPORT NO:0026 1段目 度数 2段目 横%	TOTAL	1	2	3	4	5	6
		航空機の発着・空港内作業が夜間可能なので意義は大	24時間開港の利便性はほとんど失われる	夜間のバス・電車の運行は赤字が予想され、実現不可能	乗用車・トラックによるアクセスは可能なので問題ない	わからない	不明
0003: F 4 従業員数							
0) TOTAL	38 100.0	16 42.1	15 39.5	9 23.7	10 26.3	1 2.6	2 5.3
1) 100人未満	6 100.0	3 50.0	3 50.0	1 16.7	2 33.3	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	2 40.0	3 60.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	6 35.3	6 35.3	3 17.6	5 29.4	0 0.0	2 11.8
7) 不明	5 100.0	2 40.0	3 60.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0

問17 成田空港、関西空港は、着陸料が、なぜ世界一高いのでしょうか。

参考 下に掲げた世界の主要空港の着陸料の比較表をご参照ください。

(表は省略)

回答をグラフに示した。



回答は、日本の空港整備料の高さをあげる (選択肢2)、および、空港公団の経営の非効率性をあげる (選択肢4) に集中した。トータルでは、29社 (76.3%) が (選択肢2) を、26社 (68.4%) が (選択肢4) を選択している。クロス分析でみても、どの階層についてもこの傾向は変わらない。なお、(選択肢2) および (選択肢4) に比べればその数はやや減

少するが、着陸料収入への依存度の高さ（選択肢1）については11社（28.9%）が、また、空港特別会計の独立採算制（選択肢3）については6社（15.8%）が選択している。

年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問17 成田・関西空港の着陸料が高い理由（M. A）

REPORT. NO:0027	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
1段目 度数 2段目 横%		日本は空港経営に際し着陸料収入に依存する割合が高い	空港整備費が諸外国に比べ高く着陸料に上乘せられる	現行の空港整備特別会計は独立採算性が原則なので	空港公司等による経営の合理化・効率化が不十分なので	関心がない	わからない	不明
0002: F 2 年間営業収入								
① TOTAL	38 100.0	11 28.9	29 76.3	6 15.8	26 68.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	3 75.0	1 25.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	2 40.0	5 100.0	0 0.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	2 33.3	5 83.3	1 16.7	4 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	2 66.7	0 0.0	2 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	4 36.4	8 72.7	3 27.3	7 72.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	2 22.2	6 66.7	1 11.1	7 77.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0

問17 成田・関西空港の着陸料が高い理由（M. A）

REPORT. NO:0027	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
1段目 度数 2段目 横%		日本は空港経営に際し着陸料収入に依存する割合が高い	空港整備費が諸外国に比べ高く着陸料に上乘せられる	現行の空港整備特別会計は独立採算性が原則なので	空港公司等による経営の合理化・効率化が不十分なので	関心がない	わからない	不明
0003: F 4 従業員数								
① TOTAL	38 100.0	11 28.9	29 76.3	6 15.8	26 68.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	1 16.7	4 66.7	1 16.7	4 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	2 40.0	5 100.0	0 0.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	6 35.3	12 70.6	4 23.5	11 64.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
7) 不明	5 100.0	0 0.0	4 80.0	0 0.0	5 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

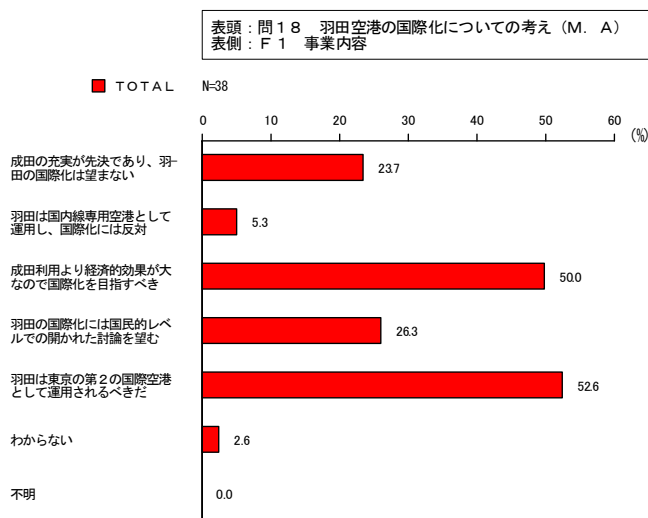
自由解答欄には、手厳しい意見が多数記入されていた。以下に列挙するが、いずれの意見にも高額な離着料の是正に対する全航空会社の強い要望が反映されている。

- ・上記（1）も、（2）、（3）と並んで高い空港利用料の主因
- ・空港公団は経営を合理化し、着陸料を世界の主要空港と同じレベルに引き下げるべし。
- ・バブル経済の名残り。いまや世界のSHAME（恥）
- ・アフリカ及び超後進国の航空会社乗り入れに関し、ODAの一環として週2便位を限度に60～70%の割引の適用を行う（国の指導により民営化されても）
- ・少なくとも香港新空港（チェック、ラップ、ユック）並みにすべきである。

- ・成田、関西は異常に高いのは明らかなのに、是正がまったく進まない。日本の低成長性と料金が合致していない。
- ・官の主導で有るが為、すべての経費の上乗せと云う経営自体がこの様な料金体系になっているのと、過去の政治判断の間違い及び、天下り体質に依り高コストな空港経営。
- ・旅客、貨物、全体の利用料を増大させ、そのインフラ収入も含めてパイを大きくする事によって、離着料は限りなく無料にする努力をすべし。セキュリティー問題は、確かにあるが、空港に一般の人間（旅客以外）は基本的に入ってはいけないという性格は人が来ない場所となる。輸入した商品がこの地区で販売される特別のAREA等を設置して（税金優遇して）人を多く集める。空港一大コミュニティーを考えてもよいのではないか（ディズニーランド的な遊戯施設もおもしろい。）
- ・空港自体が国際社会のインフラと認識する以上、一般会計からの歳出が必要であり他国とのコスト均衡を図る必要があります。
- ・1つの空港が完成するのに、建設費、人件費が膨大なため、着陸料が上がったと思われませんが、空港公団による経営合理化がさらに必要となってくるでしょう。
- ・国が本格的に航空行政に着手しない限り、この問題は解消しないと思います。
- ・あまりにも多くの不必要なコストと人件費が掛かりすぎています。賃貸料や他の付随するコストも共に大変高価です。

問18 羽田空港の利用についてお伺いします。（複数回答可）

回答をグラフに示した。



回答として最も多くあげられたのは（選択肢5）で20社（52.6%）、ついで（選択肢3）の19社（50.0%）であった。（選択肢5）および（選択肢3）はいずれも羽田空港の国際空港としての運用を望む声である。これに対し、羽田空港の国際化にどちらかといえば消極的立

場ととれる（選択肢4）および（選択肢1）についてみると、国民的議論を望むとする（選択肢4）を選んだ企業が10社（26.3%）、成田空港の充実を優先さず（選択肢1）を選んだ企業が9社（23.7%）存在している。羽田空港の国際化に反対とする（選択肢2）については、トータルでも2社（5.3%）しか存在しなかった。しかし、企業規模とのクロス分析についてみると、羽田の国際化に反対とした（選択肢2）を選んだ企業2社は、いずれも年間営業収入で5000億円以上層に属す最大手企業であった。

なお、年間営業収入で5000億円以上層に属す11社の回答を見てみると、羽田の国際化に積極的な（選択肢3）および（選択肢5）はそれぞれ3社と4社であるのに対し、羽田の国際化に反対すか現状では消極的な選択肢である（1）、（2）および（4）についてもそれぞれ3社、2社、3社が選択している。年間営業収入とのクロス分析から見る限り、10億円以上100億円未満層、100億円以上1000億円未満層、1000億円以上5000億円未満層では羽田空港の国際化を求める意見のほうが優勢であるといえそうであるが、最小層の10億円未満層と最大層の5000億円以上層では、羽田空港の国際化についてはかなり意見が分散する傾向が見られた。従業員数とのクロス分析の結果とあわせて、表に掲げる。

問18 羽田空港の国際化についての考え (M. A)

REPORT. NO:0028	TOTAL	1 成田の充実 が先決であ り、羽田の 国際化は望 まない	2 羽田は国内 線専用空港 として運用 し、国際化 には反対	3 成田利用よ り経済的効 果が大なの で国際化を 目指すべき	4 羽田の国際 化には国民 的レベルで の関心を 望む	5 羽田は東京 の第2の国 際空港とし て運用され るべきだ	6 わからない	7 不明
1段目 度数 2段目 権%								
0002: F 2 年間営業収入								
0) TOTAL	38 100.0	9 23.7	2 5.3	19 50.0	10 26.3	20 52.6	1 2.6	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	1 25.0	0 0.0	2 50.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	3 60.0	0 0.0	2 40.0	1 20.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	1 16.7	0 0.0	2 33.3	2 33.3	5 83.3	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	1 33.3	0 0.0	2 66.7	0 0.0	1 33.3	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	3 27.3	2 18.2	3 27.3	3 27.3	4 36.4	1 9.1	0 0.0
6) 不明	9 100.0	0 0.0	0 0.0	8 88.9	3 33.3	6 66.7	0 0.0	0 0.0

問18 羽田空港の国際化についての考え (M. A)

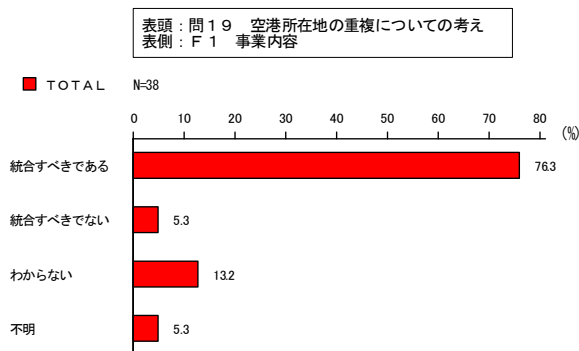
REPORT. NO.:0028	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
1 1 段目 度数 2 2 段目 横%		成田の充実が先決であり、羽田の国際化は望まない	羽田は国内線専用空港として運用し、国際化には反対	成田利用より経済的効果が大きなので国際化を-目指すべき	羽田の国際化には国民的レベルでの開かれた討論を望む	羽田は東京の第2の国際空港として運用されるべきだ	わからない	不明
0003: F 4 従業員数								
0) TOTAL	38 100.0	9 23.7	2 5.3	19 50.0	10 26.3	20 52.6	1 2.6	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	3 50.0	0 0.0	3 50.0	0 0.0	3 50.0	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	0 0.0	1 20.0	3 60.0	1 20.0	4 80.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	6 35.3	1 5.9	6 35.3	5 29.4	7 41.2	1 5.9	0 0.0
7) 不明	5 100.0	0 0.0	0 0.0	4 80.0	2 40.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0

自由記入意見については以下に列挙する。内容はさまざまであるが、多くの意見は、各空港の役割分担を踏まえた整備を求めている点に共通性が見出せる。

- ・上記(4)の通り、羽田の国際化は十分な議論が必要。特に貨物分野に関しては、搬出入トラックの増大等による都心部の交通混雑+騒音等環境に係わる問題も踏まえ議論されるべき。
- ・羽田空港は東京の第一の空港として位置付けたい。また関東上空のほとんどは、米軍の管制下に置かれているので、民間に開放してほしい。横田基地の民間への開放にも期待。
- ・チャーター、貨物に関し中心的に成田を使う。羽田は現行の成田と同様に扱う。ただし国内線を含める。
- ・神奈川県(横浜)にも、国際空港を作るべきである。
- ・エアラインとして同一地域への運搬において複数の空港を利用せざるを得なくなるのは(例えばロンドンにおけるヒースローとガトウィック)極めてコスト面において問題となるので、貨物便、旅客便とした同一空港とすべきである。
- ・各々羽田、成田空港の役割の理念が必要ではないか。各々の空港に事務所を設けると云う事のない様に。
- ・今までの全体的航空政策の失敗を問われる恐れを官僚はいつも考えていて羽田という最大の空港に対しての決断が政治家も含めて出来ない。まったく馬鹿げた乏しい発想であり、すぐにでも民間の人間を入れた移転計画(国際線の)を始めるべきと思われる。
- ・成田空港がより完成した空港になることが先決であり、空港アクセス、産業アクセス、基盤整備、空港整備に関わる投資の集中化等からして、羽田空港の国際化は望まない。成田空港の拡大が国内路線の発展にも寄与すると考える。
- ・旅客機は羽田へ、貨物機は成田へ振り分けてはいかがでしょうか。
- ・私共は空港以外の他の面や施設も調べなければならないと思います。例えば、倉庫設備の有無などが国際線に羽田が使用されるような際には無ければなりません。

問19 関空、伊丹、神戸など空港所在地が重複する例がみられます。この点についてご意見をお聞かせください。

回答はをグラフに示した。



「統合すべき」と答えた企業が29社（76.3%）、これに対し、「統合すべきでない」を選択した企業は2社（5.3%）にすぎなかった。なお、「わからない」と回答した企業は5社（13.2%）である。

「統合すべきでない」と答えた2社は、年間営業収入とのクロス分析でみると、最大のクラスである5000億円以上に属するものが1社と、それに続く1000億円以上5000億円未満層に属す1社とであった。この2社は、従業員数とのクロス分析では、2社とも最大手の10,000人以上層に属していた。「わからない」と答えた5社についてみると、年間営業収入が不明である2社を除く3社中2社が、最大層の5000億円以上層の企業であった。最大手企業の一部を除き、回答企業のほとんどが、「統合すべきである」という選択肢を選んだ。年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問19 空港所在地の重複についての考え

REPORT. NO:0029 1 段目 度数 2 段目 権%	TOTAL	1	2	3	4
		統合すべきである	統合すべきでない	わからない	不明
0002: F 2 年間営業収入					
0) TOTAL	38 100.0	29 76.3	2 5.3	5 13.2	2 5.3
1) ~10億円未満	4 100.0	4 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	3 60.0	0 0.0	1 20.0	1 20.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	6 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	2 66.7	1 33.3	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	7 63.6	1 9.1	2 18.2	1 9.1
6) 不明	9 100.0	7 77.8	0 0.0	2 22.2	0 0.0

問19 空港所在地の重複についての考え

REPORT. NO:0029 1 段目 度数 2 段目 権%	TOTAL	1	2	3	4
		統合すべきである	統合すべきでない	わからない	不明
0003: F 4 従業員数					
0) TOTAL	38 100.0	29 76.3	2 5.3	5 13.2	2 5.3
1) 100人未満	6 100.0	4 66.7	0 0.0	1 16.7	1 16.7
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	5 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	12 70.6	2 11.8	2 11.8	1 5.9
7) 不明	5 100.0	5 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

自由記入意見について以下に列挙する。複数空港の存在による競争の利益よりも、現実には、維持管理費の増大や国の援助の必要性などのデメリットないしは負担の増大に対する懸念や、役割の明確化を求める意見で占められた。

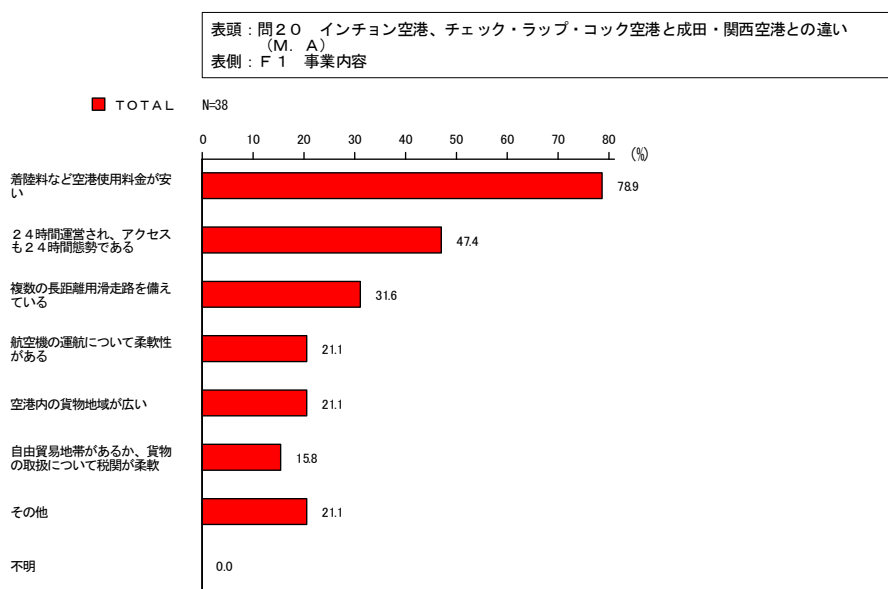
- ・ケースバイケースで考えるべきであり、一概に評価は出来ないか、基本的には集約化を

志向すべきと考える。特に関西空港は既存の二空港の充実，活用を図るべき。

- ・ 関西の人口や経済規模からすると，三空港の維持管理はかなりの負担になるのでは。
- ・ 同一経済圏（関西経済圏）に複数の国際空港が存在するのは極めてナンセンスである（東京はその例外である）
- ・ 上記同様，目的，役割の理念を知りたい。
- ・ 民間が各々，経営を競うという型になれば3ヶ所あってもよいが，国の援助がなければ無理というならやめるべきでしょう。
- ・ 関空，伊丹，神戸，又は静岡，北九州等の空港は統合化し，主要空港の完成，充実が優先され効率を高める。
- ・ 伊丹，神戸はOSAの航空業界発展を阻害しますが，出来あがった空港は，後戻りできない。国内線，チャーター保守に限定使用し，KIX集約化を計るべきと思います。
- ・ 伊丹も神戸も国内旅客便のために主に使われるのですから，この設問は貨物よりも旅客により適用します。

問20 最近，韓国のインチョン空港や香港チェック・ラップ・コック空港などアジアのハブ空港として航空貨物の取扱いを拡大しています。日本の成田空港と比較して何が違うのでしょうか。（複数回答可）

回答はをグラフに示した。



回答は，トータルで見ると，安価な空港使用料（選択肢1）が最も多く30社（78.9%），ついで24時間のアクセス（選択肢2）が18社（47.4%），複数の長距離滑走路（選択肢3）が12社（31.6%）と続いた。航空機運行の柔軟性（選択肢4），貨物地域の広さ（選択肢5）

についてもそれぞれ8社（21.1%）が選択し、自由貿易地帯ないしは税関の柔軟性についても6社（15.8%）が選択した。

年間営業収入とのクロス分析でも、各階層で同様の傾向であり特に際立った点は認められないが、空港内の貨物地域の広さ（選択肢5）を選んだ8社のうち半数の4社が5000億円以上層に属していた点はやや特徴的であった。年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問20 インチョン空港、チェック・ラップ・コック空港と成田・関西空港との違い（M、A）

REPORT NO:0030	TOTAL	1 着陸料など 空港使用料 金が安い	2 24時間運 営され、ア クセスも2 4時間態勢 である	3 複数の長距 離用滑走路 を備えてい る	4 航空機の運 航について 柔軟性があ る	5 空港内の貨 物地域が広 い	6 自由貿易地 帯があるか 、貨物の取 扱について 税関が柔軟	7 その他	8 不明
1段目 度数 2段目 権%									
0003: F 2 年間営業収入									
0) TOTAL	38 100.0	30 78.9	18 47.4	12 31.6	8 21.1	8 21.1	6 15.8	8 21.1	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	4 100.0	2 50.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	3 60.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	3 60.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	6 100.0	4 66.7	3 50.0	2 33.3	1 16.7	2 33.3	1 16.7	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	3 100.0	1 33.3	1 33.3	1 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	7 63.6	5 45.5	3 27.3	2 18.2	4 36.4	1 9.1	3 27.3	0 0.0
6) 不明	9 100.0	7 77.8	6 66.7	2 22.2	2 22.2	2 22.2	3 33.3	1 11.1	0 0.0

問20 インチョン空港、チェック・ラップ・コック空港と成田・関西空港との違い（M、A）

REPORT NO:0030	TOTAL	1 着陸料など 空港使用料 金が安い	2 24時間運 営され、ア クセスも2 4時間態勢 である	3 複数の長距 離用滑走路 を備えてい る	4 航空機の運 航について 柔軟性があ る	5 空港内の貨 物地域が広 い	6 自由貿易地 帯があるか 、貨物の取 扱について 税関が柔軟	7 その他	8 不明
1段目 度数 2段目 権%									
0003: F 4 従業員数									
0) TOTAL	38 100.0	30 78.9	18 47.4	12 31.6	8 21.1	8 21.1	6 15.8	8 21.1	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	5 83.3	2 33.3	1 16.7	1 16.7	1 16.7	0 0.0	2 33.3	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	3 60.0	2 40.0	2 40.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	13 76.5	6 35.3	7 41.2	3 17.6	4 23.5	1 5.9	3 17.6	0 0.0
7) 不明	5 100.0	5 100.0	4 80.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0

自由記入意見について以下に列挙する。それぞれの意見では、空港使用料、ハードな設備面、制度などの柔軟性における日本の空港の遅れを指摘しているが、空港の後背地としての中国の意義についての指摘も見られた。

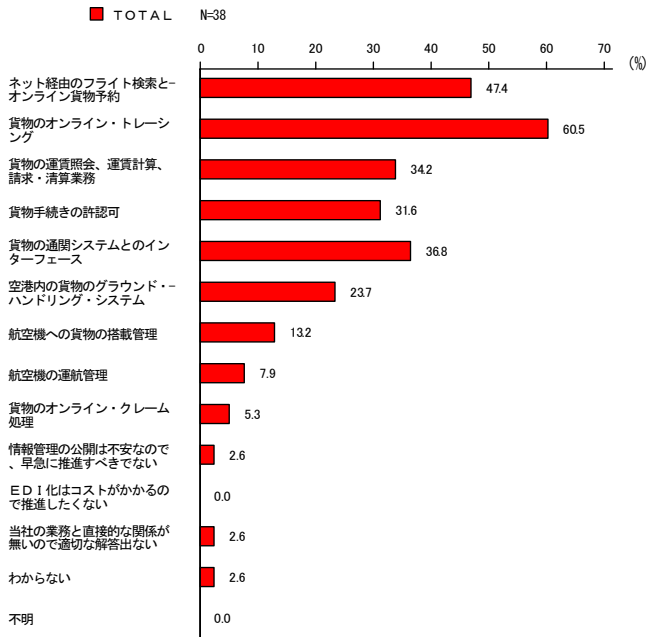
- ・これに加え、(3) (6) も重要
- ・インチョン空港やチェック・ラップ・コック空港は設計前から物流拠点としての構想がまとまっていた。加えて韓国経済が不況から脱したことと中国の高度経済成長が両空港の成功を支えている。

- ・上の総ての点で、日本の各空港より優れている、日本政府の対応が遅すぎ、又認識不足。日本経済の足をひっぱっている。
- ・中国を後背地として存在する香港、輸出立国である韓国と日本を比較するのは問題であるが・・・？
- ・各国AIRPORT着陸料を単価に直して、単純比較する他、貨幣価値をも勘案すると海外から見た日本のモノの高さはハンパではないはずだ。だからこそ、日本の空港はハブとして敬遠されるのだろう。
- ・日本の空港行政の体質が古い。
- ・先日、(インチョン空港を) 見学に行ったが、確かに貨物ターミナルにおける各分野における合理的システムには驚かされた。何故、取扱いが拡大したかについては、一般論だが、貨物便/旅客便の増大でトランスファーカーゴ (VIA SEL) が容易になった事があげられる。もちろん、 空港使用料が安い事も原因にある。
- ・規制緩和、24時間運営、対応する貨物施設等が不可欠の関係にあることを認識すべきである。
- ・全てのことがあてはまると思います。
- ・貨物に於いては、コストとスペースが重要です。
- ・上記 [の選択肢] はすべて有効です。これらすべて [の選択肢] を複合した政策により、これらの空港は貨物量を増やすことが出来たのです。
- ・日本の空港は容量に限られ、料金が高いため、ハブ空港にはなりえない。

問21 航空貨物のEDI化（電子化）が進んでいます。どの機能のEDI化を一層進めるべきとお考えですか。（複数回答可）

回答はをグラフに示した。

表頭：問21 航空貨物のEDI化についての考え（M. A）
表側：F1 事業内容



EDI化については、それぞれの機能で選択されているが、特に多かったものは、貨物のオンライン・トレーシング（選択肢2）およびネット経由のフライト検索とオンライン貨物予約（選択肢1）であった。貨物のオンライン・トレーシング（選択肢2）を選んだ企業は23社（60.5%）、ネット経由のフライト検索とオンライン貨物予約（選択肢1）は18社（47.4%）が選択している。貨物通関システムとのインターフェース（選択肢5）を上げた企業が14社、貨物の運賃関連（選択肢3）が13社（34.2%）、貨物手続きの許認可（選択肢4）が12社（31.6%）と続いている。

なお、年間営業収入とのクロス分析のうち最大手層の5000億円以上層についてみると、（選択肢1）～（選択肢6）までについて、それぞれ3社から6社が選んでおり、トータルの傾向に比べれば、各選択肢にわたりEDI化が重視されていることが伺われる。なお、トータルでみても、EDI化に否定的な（選択肢10）を選択した企業は1社、また、（選択肢11）を選んだものは無かった。

年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問 2 1 航空貨物のEDI化についての考え (M. A)

REPORT NO:0031	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数
0002:F2 年間営業収入														
0) TOTAL	38 100.0	18 47.4	13 34.2	12 31.6	14 36.8	9 23.7	5 13.2	3 7.9	2 5.3	1 2.6	0 0.0	1 2.6	1 2.6	0 0.0
1) 1.00人未満	4 100.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	2 50.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) 1.00人未満	5 100.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	20 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
3) 1.00人未満	6 100.0	3 50.0	3 50.0	16 16.7	5 50.0	1 16.7	1 16.7	16 16.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	16 16.7	0 0.0	0 0.0
4) 5.00人未満	3 100.0	2 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5.00人未満	11 100.0	5 45.5	6 54.5	4 36.4	3 27.3	5 45.5	1 9.1	9 81.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	5 55.6	3 33.3	6 66.7	5 55.6	1 11.1	1 11.1	11 111.1	1 11.1	1 11.1	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

問 2 1 航空貨物のEDI化についての考え (M. A)

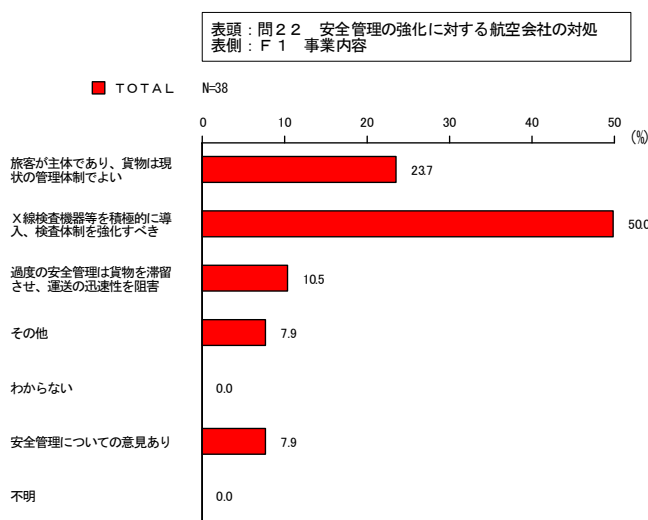
REPORT NO:0031	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数	2 段目 度数	1 段目 度数
0003:F4 従業員数														
0) TOTAL	38 100.0	18 47.4	12 34.2	12 31.6	14 36.8	9 23.7	5 13.2	3 7.9	2 5.3	1 2.6	0 0.0	1 2.6	1 2.6	0 0.0
1) 1.00人未満	6 100.0	3 50.0	1 16.7	1 16.7	1 16.7	1 16.7	1 16.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) 5.00人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1.00人未満	2 100.0	1 50.0	2 100.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5.00人未満	5 100.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	3 60.0	2 40.0	2 40.0	1 20.0	20 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 10.00人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
6) 10.00人以上	17 100.0	10 58.8	5 35.3	29 29.4	23 23.5	4 23.5	1 5.9	1 5.9	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
7) 不明	5 100.0	2 40.0	3 60.0	3 60.0	3 60.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

自由意見記入について以下に列挙する。いずれの機能においてもEDI化が競争の手段として重要であることを訴えている。

- ・EDI実施に際して、業務ルール化が必須。但し、航空貨物業界は業務が複雑な部分が多く、その部分のEDI化は他業界と比べ容易ではない。その意味で特にオンライン予約に関しては、荷主・航空会社双方にメリットのある体制作りが必要。
- ・EDI化を進めると、様々な情報が入手でき、処理や統計資料の作成に役立つ。反面、初期登録の方法が統一されていないと混乱する。
- ・インターネットを通じてパレットの売買をする場を設ける。アイデアは面白い。
- ・(1)～(9)の全てが実現されるよう官民の協力が必要である。
- ・今後の国際貨物はさらなるスピードが求められてくるように考えます。ゆえに、予約から航空機搭載までのプロセスがいかに短く、スムーズかが問題になってゆくと思うので、コンピューターを今よりさらに使用、依存することとなるでしょう。
- ・(1)～(8)まであてはまります。どんどんEDI化しなくてはならないと思います。
- ・EDIはAirlineの商品の一部ですが、EDI競争の激化している現在、何かの整備をしないと不要な分野まで取り込む状況になると思われる。
- ・(1)から(9)までがすべて適応します。これらを助長しなければなりません。

問22 安全管理がますます強化されています。航空会社としてはどのように対処すべきでしょうか。

回答をグラフに示した。



X線などの検査体制の強化（選択肢2）を19社（50.0%）の企業が選んだが、現状維持（選択肢1）および過度の安全管理による迅速性の阻害（選択肢3）を上げた企業も9社（23.7%）および4社（10.5%）と、一定数存在した。記入された自由意見からみても、安全管理の必

要性と迅速性の阻害とのトレードオフ関係を懸念しつつも、必ずしも明確な改善方向を見出しているとは言い難い状況が窺われる。クロス分析でも特定の傾向を読み取ることはできなかった。年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問2 2 安全管理の強化に対する航空会社の対処

REPORT. NO:0032	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
1段目 度数 2段目 横%		旅客が主体であり、貨物は現状の管理体制でよい	X線検査機器等を積極的に導入、検査体制を強化すべき	過度の安全管理は貨物を滞留させ、運送の迅速性を阻害	その他	わからない	安全管理についての意見あり	不明
0002: F 2 年間営業収入								
0) TOTAL	38 100.0	9 23.7	19 50.0	4 10.5	3 7.9	0 0.0	3 7.9	0 0.0
1) ~10億円未満	4 100.0	2 50.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 100.0	1 20.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 100.0	3 50.0	2 33.3	0 0.0	1 16.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 100.0	1 33.3	2 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	1 9.1	4 36.4	1 9.1	2 18.2	0 0.0	3 27.3	0 0.0
6) 不明	9 100.0	1 11.1	6 66.7	2 22.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

問2 2 安全管理の強化に対する航空会社の対処

REPORT. NO:0032	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7
1段目 度数 2段目 横%		旅客が主体であり、貨物は現状の管理体制でよい	X線検査機器等を積極的に導入、検査体制を強化すべき	過度の安全管理は貨物を滞留させ、運送の迅速性を阻害	その他	わからない	安全管理についての意見あり	不明
0003: F 4 従業員数								
0) TOTAL	38 100.0	9 23.7	19 50.0	4 10.5	3 7.9	0 0.0	3 7.9	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	3 50.0	3 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	0 0.0	5 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	3 17.6	6 35.3	3 17.6	2 11.8	0 0.0	3 17.6	0 0.0
7) 不明	5 100.0	0 0.0	4 80.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

以下に記入意見を列挙する。

- ・及び (3)。保安基準が特に米国の政治的な思惑により左右されることに危惧を感じる。
- ・安全については、所定ルールを守り、万全を期すべし。機器導入だけでなく手順の徹底も大事。
- ・管理は必要であるが、その費用と時間との兼ね合いが、大変難しい問題であると思います。
- ・代理店 (FORWARDER) の安全に対する認識が甘い (無責任)。
- ・監視所やゲートでのガードマンチェックはトレーラーの片扉をあけるだけ。また、車の

下をのぞいていない。チェックは甘い。屋根も見ない。(トレーラーに上る必要はない。反射性のたかいアルミ板がゲート屋根に貼ってあればよい。車の下も同じ。)

- ・安全上非常に重要なので、フォワーダーと共に検査強化が必要。
- ・空港外でパレダイズされている貨物が多くなってきています。従って、航空会社自身が内容に関してタッチ出来ない部分のセキュリティーに問題が出てくるものと思われます。
- ・荷主、FORWARDER が安全管理意識を高める必要がある。航空会社が空港の WAREHOUSE で受付後、航空機搭載までの間、X線検査、開包検査等は時間的、量的にも物理的に限界があり、貨物の迅速な流れを阻害してしまう。十分な安全対策、確認が実施された後、搬入されるのが望ましい。
- ・Airline とフォワーダーの協力下には、充分と思われる。
- ・今日起きている諸現象を見る限り、現行の保安対策は、その施行方法および設備の両面にわたり、強化されなければなりません。しかしながら、より高度になった方式を実施するにあたり、航空会社の業務を阻害したり、航空会社、荷主およびフォワーダーの負担でなされてはなりません。
- ・(4) その他：保安チェック体制作り、ICAO、米税関、WCO等で保安対策案が検討されているが、効率的、効果的にチェックが出来て、かつ、スムーズな物流を阻害しない方法を統一的に導入する必要がある。

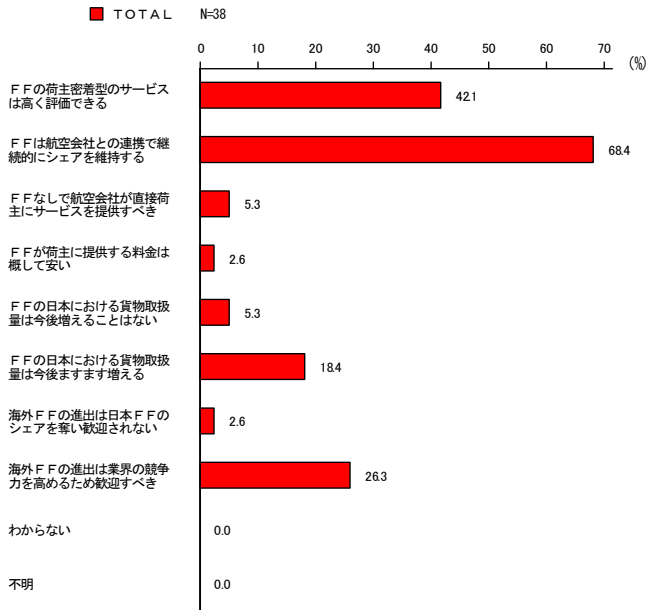
問23 フレイト・フォワーダーとインテグレーター

フレイト・フォワーダーとインテグレーターについての説明 (略)

問23-1 フレイト・フォワーダーについてお伺いします。(複数回答可)

回答をグラフに示した。

表頭：問23_1 フレイト・フォワーダーについての考え (M. A)
 表側：F1 事業内容



トータルでみて、回答の多かった選択肢の順序は、(選択肢2)が26社(68.4%)、(選択肢1)が16社(42.1%)、(選択肢8)が10社(26.3%)、(選択肢6)が7社(18.4%)であった。これらの選択肢は、いずれも、通常の航空会社、インテグレーターおよびフォワーダー間の競争と役割の再編成過程の中で、フォワーダーの地位について、安定的であるか今後も拡大していくこと、中でも海外フォワーダーの進出、それを歓迎する、ものなどである。年間営業収入とのクロス分析でも、回答は、どの階層ともほぼ同様の傾向であった。

これに対しフォワーダーのシェアの縮小や航空会社のサービス提供によるフォワーダーの撤退などを予測する(選択肢5)や(選択肢3)などを選択した企業は1ないし2社にとどまった。フォワーダーなしで航空会社が直接荷主にサービスを提供すべきであるとする(選択肢3)を選んだ2つの企業は、年間営業収入の階層では最大の5000億円以上層の企業1社と不明の1社であった。

年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問23-1 フレイト・フォワーダーについての考え (M. A)

REPORT NO:003	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1段目 2段目	度 %	FFの荷主 密着型のサ ービスは高 く評価でき る	FFは航空 会社との連 携で継続的 にシェアを 維持する	FFなしで 航空会社が 直接荷主に サービスを 提供すべき	FFが荷主 に提供する 料金は概し て安い	FFの日本 における貨 物取扱量は 今後増える ことはない	FFの日本 における貨 物取扱量は 今後ますま す増える	海外FFの 進出は日本 FFのシェア を奪い、歡 迎されない	海外FFの 進出は業界 の競争力を 高めるため 歓迎すべき	わからない	不明
0002: F 2 年間営業収入											
0) TOTAL	38 100.0	16 42.1	26 68.4	2 5.3	1 2.6	2 5.3	7 18.4	1 2.6	10 26.3	0 0.0	0 0.0
1) ~10億円未満	4 10.0	2 5.0	3 7.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 2.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 10.0	1 2.0	2 4.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 4.0	0 0.0	3 6.0	0 0.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 10.0	2 3.3	6 10.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 1.7	0 0.0	1 1.7	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 10.0	1 3.3	2 6.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 3.3	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 10.0	5 45.5	7 63.6	1 9.1	0 0.0	1 9.1	3 27.3	0 0.0	3 27.3	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 10.0	5 55.6	6 66.7	1 11.1	1 11.1	1 11.1	0 0.0	1 11.1	2 22.2	0 0.0	0 0.0

問23-1 フレイト・フォワーダーについての考え (M. A)

REPORT NO:003	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1段目 2段目	度 %	FFの荷主 密着型のサ ービスは高 く評価でき る	FFは航空 会社との連 携で継続的 にシェアを 維持する	FFなしで 航空会社が 直接荷主に サービスを 提供すべき	FFが荷主 に提供する 料金は概し て安い	FFの日本 における貨 物取扱量は 今後増える ことはない	FFの日本 における貨 物取扱量は 今後ますま す増える	海外FFの 進出は日本 FFのシェア を奪い、歡 迎されない	海外FFの 進出は業界 の競争力を 高めるため 歓迎すべき	わからない	不明
0003: F 4 従業員数											
0) TOTAL	38 100.0	16 42.1	26 68.4	2 5.3	1 2.6	2 5.3	7 18.4	1 2.6	10 26.3	0 0.0	0 0.0
1) 100人未満	6 10.0	3 50.0	4 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 16.7	0 0.0	2 33.3	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 10.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 10.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 10.0	0 0.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 10.0	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 10.0	7 41.2	11 64.7	1 5.9	1 5.9	1 5.9	4 23.5	0 0.0	4 23.5	0 0.0	0 0.0
7) 不明	5 10.0	3 60.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0

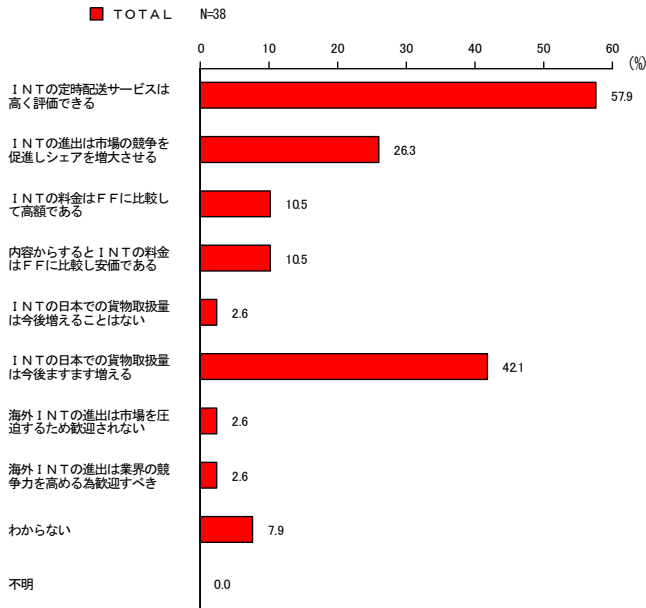
自由記入意見を以下に列挙する。記入意見では、インテグレーターの進出、外国籍フォワーダーのSCMサービスなどへのいっそうの進出などを予測し、航空会社の厳しい状況を指摘したのが見られた。

- ・IATA代理店としての責任が、SHIPPER さんの為の代理店が最近この問題でフォワーダーが問われている問題が多い。特にIATA-RESOLUTION (IATA決議) 改定を指令した容積率変更に関してJAFがとった態度は若干問題があった。
- ・近い内に日本のフォワーダーは、邦人系数社を残し、その他はインテグレーターとの競争に敗れ、フォワーダー間の倉庫等再編が進む。
- ・より多くのフォワーダーがサプライ・チェーン・サービスの分野に進出して来ています。これは特に多国籍フォワーダーの場合顕著です。航空会社は、自身がすでにインテグレーターでない限り、このような役を果たすことは不可能です。空港から空港への輸送に専念する以外に方法はありません。

問23-2 インテグレーターについてお伺いいたします。(複数回答可)

回答をグラフに示した。

表頭：問23_2 インテグレーターについての考え (M. A)
表側：F1 事業内容



回答は、トータルで見ると、インテグレーターの定時配送サービスを評価する（選択肢1）が最も多く22社（57.9%）、次いで、インテグレーターの日本での貨物取扱量の増加を予測した（選択肢6）は16社（42.1%）、インテグレーターの進出による市場競争の促進とシェアの拡大を予測する（選択肢2）が10社（26.3%）と続く。概ね各航空会社は、インテグレーターの提供するサービスを評価し、今後もインテグレーターの進出とシェアの拡大を予測していることがわかる。

インテグレーターの提供するサービス価格に関しては、高額であるとするもの（選択肢3）と安価であるとするもの（選択肢4）とは同数のいずれも4社（10.5%）であった。高額であったとする4社について年間営業収入によるクロス分析でみると、10億円未満層に属するもの1社、100億円から1000億円に属するもの2社、5000億円以上層に属する企業は1社と分散しているのに対し、安価とした4社は、10億円以上100億円未満層に1社属していたが、残りの3社はすべて最大手の5000億円以上層に属していた。5000億円以上層に属す企業11社中8社がインテグレーターの日本市場での貨物取扱量の増加を予想し、また5社がそのサービスを高く評価していることとも符合する。

年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問23-2 インテグレーターについての考え (M. A)

REPORT NO:0034	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1段目 度数 2段目 標%		1 INTの定 時配送サー ビスは高く 評価できる	1 INTの進 出は市場の 競争を促進 しシェアを 増大させる	1 INTの料 金はFFに 比較して高 額である	1 内容からす るとINT の料金はF Fに比較し 安価である	1 INTの日 本での貨物 取扱量は今 後増えるこ とはない	1 INTの日 本での貨物 取扱量は今 後ますます 増える	1 海外INT の進出は市 場を圧迫す るため歓迎 されない	1 海外INT の進出は業 界の競争力 を高める為 歓迎すべき	1 わからない	1 不明
0002: F 2 年間営業収入											
① TOTAL	38 100.0	22 57.9	10 26.3	4 10.5	4 10.5	1 2.6	16 42.1	1 2.6	1 2.6	3 7.9	0 0.0
1) ~10億円未満	4 10.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) ~100億円未満	5 10.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	0 20.0	0 0.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
3) ~1,000億円未満	6 10.0	6 100.0	0 0.0	2 33.3	0 0.0	0 0.0	2 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) ~5,000億円未満	3 10.0	1 33.3	1 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 33.3	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 10.0	5 45.5	4 36.4	1 9.1	3 27.3	0 0.0	8 72.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 10.0	7 77.8	3 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 22.2	1 11.1	1 11.1	1 11.1	0 0.0

問23-2 インテグレーターについての考え (M. A)

REPORT NO:0034	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1段目 度数 2段目 標%		1 INTの定 時配送サー ビスは高く 評価できる	1 INTの進 出は市場の 競争を促進 しシェアを 増大させる	1 INTの料 金はFFに 比較して高 額である	1 内容からす るとINT の料金はF Fに比較し 安価である	1 INTの日 本での貨物 取扱量は今 後増えるこ とはない	1 INTの日 本での貨物 取扱量は今 後ますます 増える	1 海外INT の進出は市 場を圧迫す るため歓迎 されない	1 海外INT の進出は業 界の競争力 を高める為 歓迎すべき	1 わからない	1 不明
0003: F 4 従業員数											
① TOTAL	38 100.0	22 57.9	10 26.3	4 10.5	4 10.5	1 2.6	16 42.1	1 2.6	1 2.6	3 7.9	0 0.0
1) 100人未満	6 10.0	3 50.0	2 33.3	0 0.0	1 16.7	1 16.7	1 16.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 10.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 10.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 10.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 10.0	2 100.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 10.0	9 52.9	6 35.3	1 5.9	2 11.8	0 0.0	8 47.1	0 0.0	0 0.0	2 11.8	0 0.0
7) 不明	5 10.0	3 60.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0

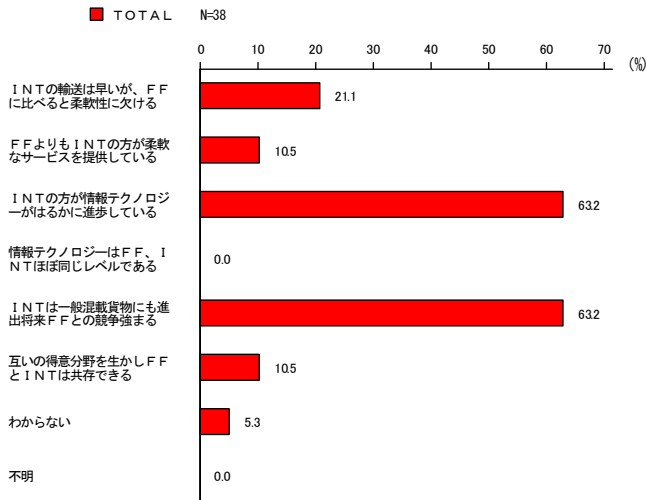
以下に自由記入意見を列挙する。いずれもインテグレーターの進出とその影響に関するものであった。

- ・オールカーゴキャリアとしては、上記(7)に関連して、日本のオールカーゴマーケットへの圧迫が懸念される。特にA380Fの導入を決定している FedExの動向は注視する必要あり。
- ・キャリアとの住み分けが必要では？投資金額を考えても住み分けが望ましい。
- ・Airline 及びフォワーダーはインテグレーターと共存するしか無いと思われるが、彼らは独自でマーケットを支配する意向と思う。
- ・インテグレーターが提供しているサービスは必ずしもすべてドア・ツー・ドアであるとは限りません。大手は、空港から空港のサービスを他の航空会社と同様に提供しています。貨物フォワーダーは、他よりも安い運賃で、インテグレーターの提供する空港から空港までのサービスを利用しています。

問24 フレイト・フォワーダーと航空会社の連携サービスをインテグレーターのサービスと比較して、どのようにお考えですか。(複数回答可)

回答をグラフに示した。

表頭：問24 フレイト・フォワーダーと航空会社の連携サービスとインテグレーターとのサービスとの比較 (M. A)
 表側：F1 事業内容



フレイト・フォワーダーと航空会社との連携によるサービス提供と、インテグレーターとの今後の関係について、柔軟性、情報力、競争関係の側面から尋ねた。結果は、柔軟性に関しては、欠けるとした（選択肢1）を選んだ企業が8社（21.1%）であったのに対し、柔軟であるとした（選択肢2）を選んだ企業は4社（10.5%）であった。ただし、年間営業収入とのクロス分析で、最大手層の5000億円以上層の企業についてみると、柔軟性に欠けるとした企業が3社、柔軟性があるとした企業が2社と、評価が相半ばしている。

次に、インテグレーターの情報力の評価については、はるかに進歩しているとする（選択肢3）を選んだ企業が24社（63.2%）であったのに対し、同じレベルとした企業は1社も無かった。評価は明瞭に示されていた。今後の関係については、競争が強まるとした企業が24社（63.2%）であるのに対し、共存できるとした企業は4社に過ぎなかった。特に最大手層5000億円以上層に属する企業では、7社が競争は強まるとしたのに対し、共存できるとする企業は1社も無かった。

年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については、表に掲げる。

問24 フレイト・フォワーダーと航空会社の連携サービスとインテグレーターとのサービスとの比較 (M, A)

REPORT NO:0035	TOTAL	1 INTの輸 送は早い が、FFに 比べると 柔軟性に 欠ける	2 FFよりも INTの方 が柔軟な サービス を提供し ている	3 INTの方 が情報テ クノロジ ーがはる かに進歩 している	4 情報テク ノロジー はFF、I NTはほぼ 同じレベ ルである	5 INTは一 般混載貨 物にも進 出するこ とでFFと の競争強 まる	6 互いの得 意分野を 生かしFF とINTは 共存でき る	7 わからない	8 不明
1段目 度数 2段目 横%									
0002: F 2 年間営業収入									
0) TOTAL	38 100.0	8 21.1	4 10.5	24 63.2	0 0.0	24 63.2	4 10.5	2 5.3	0 0.0
1) 1～10億円未満	4 100.0	2 50.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) 10～100億円未満	5 100.0	2 40.0	0 0.0	3 60.0	0 0.0	4 80.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000億円未満	6 100.0	0 0.0	1 16.7	5 83.3	0 0.0	3 50.0	1 16.7	0 0.0	0 0.0
4) 5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	0 0.0	1 33.3	0 0.0	1 33.3	0 0.0	1 33.3	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	3 27.3	2 18.2	8 72.7	0 0.0	7 63.6	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	1 11.1	1 11.1	6 66.7	0 0.0	7 77.8	2 22.2	1 11.1	0 0.0

問24 フレイト・フォワーダーと航空会社の連携サービスとインテグレーターとのサービスとの比較 (M, A)

REPORT NO:0035	TOTAL	1 INTの輸 送は早い が、FFに 比べると 柔軟性に 欠ける	2 FFよりも INTの方 が柔軟な サービス を提供し ている	3 INTの方 が情報テ クノロジ ーがはる かに進歩 している	4 情報テク ノロジー はFF、I NTはほぼ 同じレベ ルである	5 INTは一 般混載貨 物にも進 出するこ とでFFと の競争強 まる	6 互いの得 意分野を 生かしFF とINTは 共存でき る	7 わからない	8 不明
1段目 度数 2段目 横%									
0003: F 4 従業員数									
0) TOTAL	38 100.0	8 21.1	4 10.5	24 63.2	0 0.0	24 63.2	4 10.5	2 5.3	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	2 33.3	0 0.0	4 66.7	0 0.0	4 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	1 20.0	1 20.0	3 60.0	0 0.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	3 17.6	2 11.8	12 70.6	0 0.0	10 58.8	1 5.9	1 5.9	0 0.0
7) 不明	5 100.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	3 60.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0

記入意見は1件、インテグレーターの評価するもののみであった。

- ・インテグレーターへのサービスは素晴らしいと思います。

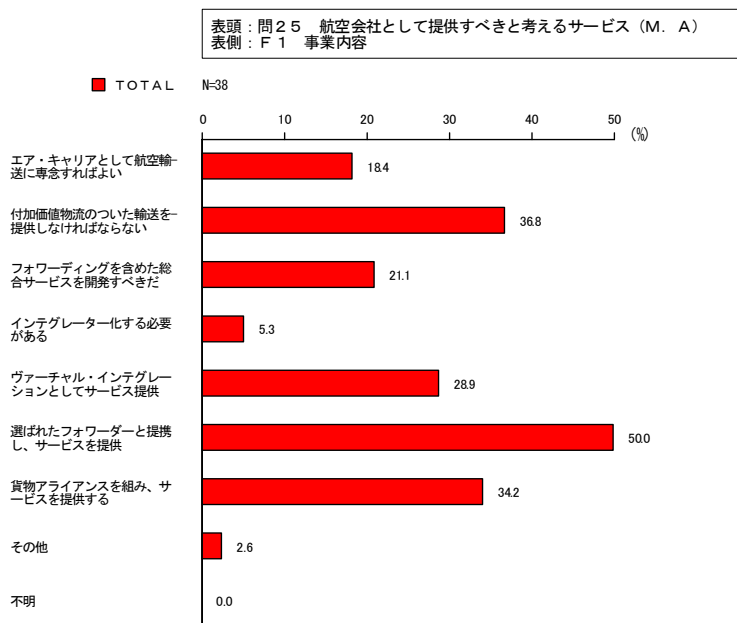
以上、日本の既存空港の整備状況や通関制度の現代化について厳しい評価が示されたとともに、各空港の役割分担についてはポリシーある政策を求める声が多くみられた。また、航空会社、フレイト・フォワーダーおよびインテグレーターとの今後の競争関係については、外国籍フォワーダーの進出やインテグレーターの情報力を基礎にした競争力の強さと日本市場への進出を予測するものが多くみられた。

VI 国際航空貨物市場の展望

グローバル市場での郵便事業者による大型買収や、アメリカの二大インテグレーターによるM&Aおよび多角化・総合化戦略などについて簡単に紹介した上で、航空会社の今後の戦略について質問した。

問25 国際的なサプライチェーンの効率化をはかりコストを削減するため、世界のフォワーダー、インテグレーターともITを駆使し、航空貨物の運送のみならずロジスティクス、海運分野へもサービスを拡大しています。御社は航空会社としてどのようなサービスを提供すべきと考えていますか。（複数回答可）

回答をグラフに示した。



トータルでみると、次の順序で回答数が多かった。選ばれたフォワーダーと提携しサービスを提供（選択肢7）が19社（50.0%）、付加価値物流のついた輸送を提供すべき（選択肢2）が14社（36.8%）、アライアンスによるサービス提供（選択肢7）が13社（34.2%）、ヴァーチャル・インテグレーションによるサービス提供（選択肢5）が11社（28.9%）、フォワーディングを含めた総合サービスの提供（選択肢3）が8社（21.1%）、エア・キャリアとして航空輸送に専念（選択肢1）が7社（18.4%）、これに対し、インテグレーター化する（選択肢2）を上げた企業は2社にとどまった。

年間営業収入によるクロス分析でみると、航空輸送に専念（選択肢1）を選んだ7社中5社が1000億円未満層に属していた。この数値は、小規模企業では、現行のサービスに特化せざるを得ないのに対し、中規模以上から大規模企業層は、何らかの意味で新しいサービスの開発のために、新しい手段を模索していることの反映と思われる。ただし、1000億円以下層の企業で見ると、それぞれのクラスで、フォワーダーと提携してサービス提供（選択肢6）が最も多く選ばれているが、この傾向は、大手企業層にも共通する。最大手企業層の5000億円以上層に属す企業では、選ばれたフォワーダーと提携したサービス提供（選択肢6）を上げた企業が最も多く6社（54.5%）、次いでアライアンスによるサービス提供（選

択肢7) が4社 (36.4%) であった。より新しい戦略であると思われる (選択肢2), (選択肢3), (選択肢5) などについては, 最大手企業層ではそれぞれ3社 (27.3%) が選択している。(選択肢2) および (選択肢5) については, 10億円以上100億円未満層および100億円以上1000億円未満層の企業が最も高い率で選択している。インテグレーター化 (選択肢4) を選択した2社については残念ながら, どの規模に属す企業かは不明であった。年間営業収入および従業員数とのクロス分析の結果については, 表に掲げる。

問25 航空会社として提供すべきと考えるサービス (M. A)

REPORT NO:0036	TOTAL	1 エア・キャ リアとして 航空輸送に 専念すれば よい	2 付加価値物 一流のついた 輸送を提供 しなければならない	3 フォワーデ ーを含 めた総合サ ービスを開 発すべきだ	4 インテグレ ーター化す る必要があ る	5 ヴァーチャ ー・インテ グレーション としてサ ービス提供	6 選ばれたフ ォワーダー と提携し、 サービスを 提供	7 貨物アライ アンスを組 み、サービ スを提供す る	8 その他	9 不明
1段目 度数 2段目 率%										
0002: F2 年間営業収入										
0) TOTAL	38 100.0	7 18.4	14 36.8	8 21.1	2 5.3	11 28.9	19 50.0	13 34.2	1 2.6	0 0.0
1) 10億円未満	4 100.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0
2) 100億円未満	5 100.0	3 60.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	2 40.0	3 60.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000億円未満	6 100.0	1 16.7	2 33.3	1 16.7	0 0.0	2 33.3	4 66.7	1 16.7	1 16.7	0 0.0
4) 5,000億円未満	3 100.0	0 0.0	0 0.0	1 33.3	0 0.0	1 33.3	1 33.3	1 33.3	0 0.0	0 0.0
5) 5,000億円以上	11 100.0	1 9.1	3 27.3	3 27.3	0 0.0	3 27.3	6 54.5	4 36.4	0 0.0	0 0.0
6) 不明	9 100.0	1 11.1	7 77.8	2 22.2	2 22.2	2 22.2	5 55.6	3 33.3	0 0.0	0 0.0

問25 航空会社として提供すべきと考えるサービス (M. A)

REPORT NO:0036	TOTAL	1 エア・キャ リアとして 航空輸送に 専念すれば よい	2 付加価値物 一流のついた 輸送を提供 しなければならない	3 フォワーデ ーを含 めた総合サ ービスを開 発すべきだ	4 インテグレ ーター化す る必要があ る	5 ヴァーチャ ー・インテ グレーション としてサ ービス提供	6 選ばれたフ ォワーダー と提携し、 サービスを 提供	7 貨物アライ アンスを組 み、サービ スを提供す る	8 その他	9 不明
1段目 度数 2段目 率%										
0003: F4 従業員数										
0) TOTAL	38 100.0	7 18.4	14 36.8	8 21.1	2 5.3	11 28.9	19 50.0	13 34.2	1 2.6	0 0.0
1) 100人未満	6 100.0	2 33.3	1 16.7	1 16.7	0 0.0	2 33.3	3 50.0	3 50.0	0 0.0	0 0.0
2) 500人未満	1 100.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
3) 1,000人未満	2 100.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
4) 5,000人未満	5 100.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	3 60.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0
5) 10,000人未満	2 100.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
6) 10,000人以上	17 100.0	2 11.8	5 29.4	3 17.6	0 0.0	5 29.4	6 35.3	8 47.1	0 0.0	0 0.0
7) 不明	5 100.0	0 0.0	4 80.0	2 40.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0

記入意見は2件あった。以下に列挙する。

- ・我が社では, WORLDWIDE に Door/Door を行なっている。
- ・インテグレーターのサービスに対抗していく為には Airline と Forworder が共に協力し, 新しいサービスを開発していく必要があると思います。

問26 ヨーロッパの総合フレイト・フォワーダー, 郵便事業者, アメリカの大手インテグレーターなどは企業買収などにより積極的に企業規模の拡大とサービスの多角化をはかっています。航空会社としては, 御社はどのような対応をすべきとお考えですか。忌憚のないご意見をお聞かせ下さい。

企業買収とサービスの多角化に関する最近の動向への対応を、自由記入の形で質問した。設問25の回答で見られた傾向が、それぞれの記入意見でも確認された。企業買収やインテグレーターの進出などによる競争の激化の中で、サービスの多角化や差別化を模索しつつも、当面は、フォワーダーとの連携の強化やアライアンスによるサービスの提供などに頼らざるを得ない側面と、新しい経営手法の模索など、が示されていた。記入意見について以下に列挙する。

- ・欧米企業の積極的規模拡大等は、外国社の参入出来ない（又は、困難な）米国内又は、欧州域内市場の権益をバックボーンとしたものとする。一方、日本国内は旅客にとっては広大な市場と言えるが、貨物には限界がある。従ってアジア域内でどのようなサービスを構築、展開していくかが今後のカギとなると思われる。
- ・当社としても多様化する顧客ニーズに対しサービスの多角化を検討している。企業の規模のもたらす優位性を意識しつつ、他社の動向に注意を払っている。
- ・現在の航空会社のスタイルでは、他社との競争を勝ち抜くことは難しい状況でもあることから、まず路線の拡大を図るとともに、インテグレーター的な要素を含んだ輸送形態を早急に検討していかなければならないと思う。しかし、問25にもあるようにインテグレーターには膨大なCOSTがかかることから付加価値的なサービスをまず目指していかなければならない。ゆくゆくは、インテグレータースタイルになればと思う。
- ・Forwarder と航空会社は協調関係にない。航空会社は単に Sector の運送に終わることなく DOOR/DOOR の分野に進出していくことが望ましい。
- ・現状では、AIRPORT TO AIRPORTの需要はまだまだ伸びており、弊社では、提供可能な路線内における輸送をより安全確実なものにし、顧客であるフォワーダーに提供することを第一と考えております。
- ・規制が撤廃されることにより、最終的にはC to Cのサービスを提供する会社が便利に使われるようになる。航空会社も独自に又は、他社（FORWARDER, TRUCK会社）と組み、サービスを構築しないと非常に単価の安いAIRPORT TO AIRPORTに頼る商売になってしまう。
- ・商品の差別化及び特別化し、高価値商品の販売に専念。
- ・上記問25にもあるように航空会社のインテグレーター化には膨大な投資が必要であり、フォワーダー及びインテグレーターとの提携に依ってサービスの多角化を図る事になるのであろう。
- ・ローカルオフィスですので、特別な意見はありません。
- ・必要とし合うキャリアとフォワーダーの関係強化が大切。
- ・航空会社のアライアンスをもっと強化するとともに、日本もオープンスカイポリシーを取り入れ、日本の航空会社の保護という観点からではなく、日本の利便性をもっと強固なものにするべき。現状では、航空会社とインテグレーターとの住み分けがある程度なされているが、早急に航空会社の体質強化をすすめる為にも、路線の自由化は不可欠。
- ・航空会社は航空会社ならではのサービスの拡大と充実を極める必要があり、フォワーダーとの提携、もしくは提携のさらなる強化が今後は必要となるのではと感じておりま

す。

- ・個人のお客様のニーズにも対応できる様なサービスを **Forwarder** と協力して開発していくべきだと思います。
- ・**Airline** 独自でアピールできる商品の促進、(然し、何があるか疑問)。アジアの地域性を利用し、アライアンスへの参加等、自主防衛を設けるしか延命策は無いと思われる。
- ・設問25にもあるように、生き残るために航空会社は運賃を見つめ直さなければならないと思います。上記に書いてあるような、世界にある種々のグループは、それらが他日、強力に成長したときには、航空会社を牛耳ることになるかも知れません。航空会社はアライアンスを組み、協力する以外にこれらの変化に対応する手段はないと思います。
- ・設問Q25と同じ回答です。
- ・航空会社としても、航空会社間の提携、航空会社とフォワーダー間の提携等を通じて、荷主に選ばれるサービスを提供していく考え。

問27 航空会社、インテグレーター、フォワーダー、郵便事業者間のM&Aやアライアンスなどにより国際航空運送の市場は大きく変貌しています。日本の国際競争力を強化するため、日本の航空運送に携わる航空会社、フォワーダーを含め関係事業者がどのように対応すべきか、また、日本の行政がどのような施策を実施すべきか、忌憚のないご意見をおきかせください。

市場の新しい競争条件にいかに対応すべきかについて、自由記入の形式で御意見を伺った。オープン・スカイや通関システムの改善、空港システムの改善など、行政への改善を求める意見も多くみられた。以下に記入意見を列挙する。

- ・まずは、行政面で更なる規制緩和、利用料低減。航空会社においては、世界の趨勢となりつつあるオープンスカイには対処出来得る企業体力の強化。
- ・競争力を高めるべくAIRLINEとしては、よりインテグレーターに近い輸送形態を構築していかなければならないし、また行政としては海外空港 (ICN等) に劣らない空港施設の展開を実施 (貨物エリアの拡大、滑走路等) しなければならず、実際には、空港に係る自由貿易の部分についても踏まえ国際空港のあるべき姿を検討しなければならないと思う。
- ・多くの規制が存在する日本の航空行政は、将来に多くの問題を残す。
- ・互いの弱点を埋めることの出来るようなM&Aやアライアンスは良いことだと思いますが、特にアライアンスパートナーは、同時にコンペティターでもある為、十分な注意が必要だと考えます。
- ・物流は永久になくならない仕事であり、科学技術等と同等の意味を持つ。新しい効率的なシステムを創ることにより、マーケットで主導権も握れるし、大きな収入源になりうることを考えて将来のビジョンを作るべきである。
- ・税関の職員の態度 (役人的気質) が、物流のスムーズな動きの障害になっている。大変基本的な事ではあるが・・・

- ・ 1. 日本発の輸出貨物のみに執着する事なく、輸入、三国間輸送にも力を入れるべきである。2. 所謂、非関税障壁を完全撤廃すべきである（通関行政、空港着陸料及びそのハンドルクスト等・・・）
- ・ 価格の安定の為、特に供給の調達、他社とのスペース共有が大切、供給があり余って、価格が崩れれば、あらゆる事業の運営に問題が出るので、着陸料の下げ、行政問題は解決されて当然で価格以前の問題では。
- ・ フライトルートをもっと効率化できるようキャリアは考えるべき。又、行政は、コストの低廉化、又自由競争をもっと促進できるように、いろいろな面での自由化を進めるべきで、この上で航空会社は体質強化を図るべき。
- ・ 貧しき航空政策の結果、日本は近隣諸国からも追い越されようとしている。第一に戦後復興には役立った官僚的機構の多くを見直す必要がある。あまりにも諸規制が多すぎる一方、物の流れが他の国に比べ、複雑である為、検疫に見られる日本全国どこでも同じ考えはまったく地方の発展を阻害する一因になっている。すなわちどこでも同じでなく、北海道に到着すればこのようなメリット（ベネフィット）があるという政策をあらゆる役所が提供すべきである（例、日本全体では輸入禁止であるが（あるいは規制されているが）、ある地域には特例を認めるという制度）。このようにすれば物流の変化が全国的に起るし、地方はそれによって発展すると思う。たとえば、家畜類輸入に関して北海道到着に多くのアドバンテージをあたえれば、必ず、札幌に産業が生まれる筈だ。このように全国的に考えていけば、沖縄にもその他特有の産業が生まれる筈だ。現在の航空物流をただ、空港設備の点のみで語るのは充分でない。何故そこに航空機が運航するかの原因を政治によって生み出す時代になっていると思う。その様な考えを持った国の政治家が生まれぬ事は残念である。
- ・ 日本の航空会社の国際市場におけるリーダーシップと日本の行政のフレキシビリティが望まれます。
- ・ GLOBALな視点で日本の航空、物流業界を現実的に捉え、積極的により良いサービスを開発することが全ての企業、関連団体にあてはまると思います。
- ・ Airline と荷主、そしてフォワーダーのトライアングルを透明感のあるシステムにしないと Airline の業績はますます赤化する。更に米系 Airline のマーケットへの参入は賛成であり、フォワーダーの理解が必要。現在のインテグレーターの強化は、フォワーダー自身が育てた結果であり、料金・利益のみ追求せず、日本の業界について深く考慮して欲しい。Airline 特に外国 Airline は目先の利益のみ追求しているので、こちらの整備も不可能に近いと思われます。
- ・ 最初の一步は日本政府が取らなければなりません。市場を開放することです。手続きやシステムについて、空港をもっと効率的、且つ、安価に、官僚的な面を減らすことです。
- ・ 回答することが出来ません。貨物機についてはオープン・スカイ政策を取るべきと思います。
- ・ 成田空港の容量の拡大を図り、使用料金を下げることが必要。

(アンケートC調査結果・以上)