

# 第6章 荷主企業の要望について

神奈川大学経済学部講師

平田 義章

## はじめに

本章は、第3章の荷主用アンケートAの回答分析「荷主用アンケート調査結果—我国における航空貨物運送の実態調査」に基づき、国際航空貨物運送を利用する荷主の意向を集約し、より良い航空貨物運送を実現するための指針として作成した。なお、同アンケートAは、荷主用として、「国際航空貨物運送のニーズ」、「わが国の航空貨物運送の現状と今後の課題」、「国際航空貨物運送市場の展望」および「トレード・タームズと保険」の各項目に分かれているが、本章では、トレード・タームズと保険（第14章、第15章に記載）を除く各項目の主要内容を分析し、解説を加えた。

多くの関係各位からアンケートにご回答をいただき、また、極めて貴重なご意見も多数頂戴した。改めて感謝申し上げる次第である。

## I 総括概要

荷主の立場から航空貨物運送に求めるものは何か。いま、国際ビジネスがグローバルに展開するなかで、安全かつ迅速な輸送とロジスティクス・プロセスの効率化によるサプライチェーン・マネジメント（SCM）の最適化が求められている。航空貨物運送の迅速化とコストの削減を求めるためには、国によるインフラの整備と制度の改革など、国際競争力強化に向けての積極的な施策の実施が要請される。また、わが国の航空貨物運送をより良いものにするためには、航空貨物の取扱いに携わる航空会社、フォワーダー、空港運営会社など関係する事業者の努力と相互の協力が必要である。

このような背景のもとで、荷主各位のアンケート結果に基づき、一層拡大する航空貨物運送の現状を認識し、国際ビジネスを有利に展開するための新たな戦略と、わが国の航空貨物運送の構造的な改革に向けての考え方を以下にまとめる。

### 1 荷主が航空貨物運送に求めるものは何か

やはり、わが国発の航空運賃、国内運賃ならびに取扱料金などのコストの削減が求められる第1の要件である。わが国の荷主にとっては、安定的なスペースの確保も懸案事項である。サービスについては、3PLサービスの世界的な展開にともない航空運送にもロジスティクス・サービスが求められている。

### 2 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

最大の問題点は夜間の搬出入ができない、土曜・日曜に貨物の搬出入ができない点にあ

ると指摘されている。空港の24時間オペレーションは世界的に実施されており、わが国の空港も運営体制を再整備する必要がある。フレイターの夜間運航による24時間体制の確立により、リードタイムの短縮とコストの削減が期待できる。

わが国の空港では、航空機の着陸料のみならず空港諸費用が世界の他空港に比べ極めて高い。また、わが国固有の通関制度と作業慣行により貨物の迅速な流れが阻害され、高コストの要因ともなっている。これらの諸問題は、わが国固有の構造的な仕組みに起因し、抜本的な構造改革が必要とされる。

今後、中部国際空港の24時間体制の実施、羽田空港の拡張、成田空港の民営化による効果が期待される。

### 3 わが国の地方空港から他国のハブ空港を経由するルートについてどのように考えるか

わが国主要空港を使用しないで他国空港を経由するルートを使用する可能性についての問題を提起したわけであるが、多くは、わが国の主要空港経由で輸送できるよう競争力のある運賃の設定に努力すべきと回答しており、わが国の空港使用をベースとした積極的な意見は評価される。しかしながら、今後、海運で行われているような他国港経由のルートが徐々に開発される可能性もあると指摘されている。

### 4 各主要経済地域に国際空港がそれぞれ存在するメリットはあるか

本件については、むしろ、既存の空港を重点的に整備し、有効活用するほうが得策である、という意見が多い。しかし、中部国際空港は2005年に開港の予定であり、今後、成田、羽田、中部、関空の競合体制がどのように進展するか推移をみる。

### 5 わが国の主要空港の整備についてどう考えるか

滑走路の拡充、着陸料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施設を整備し、競争料金を設定すべきである。また、羽田空港など特定主要空港の機能を拡充し、貨物専用機の夜間の発着を含め、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、との考えが大勢を占めている。

### 6 安全管理がますます強化されている。荷主としてはどのように考えるか

アメリカによるテロ対策のためのコンテナ明細の船積24時間前の報告ルールなどの処置が強制的に実施されているなかで、航空貨物にもマニフェスト明細の事前通知を含めセキュリティが強化されている。課題は、航空輸送の迅速性と安全の確保をどのように調和させるかにある。現状では、世界的な趨勢として経済規制が緩和される一方セキュリティが強化されている。今後、どのようにして具体的な解決策を求めていくかが世界的な課題である。

### 7 荷主が期待するのはどのようなサービスか

荷主が期待するのは、総合的かつ多角的なサービスであり、必ずしも従来のフォワーディング、エクスプレスなど各部門に専門化したサービスではない。フォワーダーに対する総合的なサービス提供の要望とインテグレーターに対する総合的なサービス提供の要望に大きな差はない。航空会社へも総合サービスの開発を期待している。すなわち、荷主のサービス・プロバイダーへの期待度のトレンドは、特定分野のサービスから総合一貫サービスへと移行している。

## 8 荷主がサービスの直接的な引受者（窓口）として使用するのは誰か

現状では、サービスの内容に応じ複数のフォワーダーを使用している場合が多い。インテグレーターや航空会社も総合的なサービスを提供するなら検討するとしているが、やはり、提供するサービスの内容から判断し、当面、直接的な窓口の適任者はフォワーダーである。

## 9 荷主は、わが国のフォワーダーに何を期待するか

わが国荷主のグローバル市場におけるビジネスの展開にともない、わが国のフォワーダーにも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の拡大とサービスの拡充が要望されている。当該国の荷主が同じ文化圏の自国のフォワーダーのサービスに期待するのは当然である。アメリカの荷主はアメリカのフォワーダーを使用し、ドイツの荷主は自国のフォワーダーを使用する。

しかしながら、わが国荷主のわが国フォワーダーに対する評価は必ずしも高くない。現地化を推進し、全世界に機能する体制の拡充が要望されている。欧米の大手フォワーダーが他企業のM&Aなどを通じ活発な市場シェアの拡大を進めているなかで、わが国フォワーダーにも海外基盤の拡充とサービスの強化が強く求められている。

## 10 わが国の国際競争力を強化するため、わが国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。わが国の行政がどのような施策を実施すべきか

### (1) 航空会社およびフォワーダーに対する要望

わが国の航空運送に携わる企業は、合併、アライアンスなどにより規模の拡大をはかり国際競争力を強化すべきである。同様に、総合的なサービスを提供することを期待する。

わが国のフォワーダーは、海外拠点の強化をはかり、複合一貫輸送、ロジスティクス・サービスを拡充し、フォワーダー・チャーターなど顧客の求める新しい輸送手段を開発すべきである。わが国のフォワーダーは、単に日本的なサービスを提供する日系フォワーダーに終始することなく、国際競争力のあるグローバル企業に成長してほしい。

### (2) わが国の行政がどのような施策を実施すべきか

基本的に、この業界は事業者間の競争が少ない。さらなる規制の緩和を推進し事業者間の自由競争を促進する必要がある。空港の24時間オープン体制の実施、着陸料の低減、通

関制度の改革，その他高コスト構造の改善について，行政は積極的な対応をはかるべきである。すなわち，わが国の国際競争力を強化するためには，輸出入貨物の流れの効率化とコスト削減を実現するため，制度の改正とインフラの整備など構造的な改革が必要とされる。

## II 重点項目の分析

上記の総括概要の基となるアンケート調査結果のデータは以下の通りである。該当するデータを分析し，荷主企業の主要な要望について解説を加える。

### 1 国際航空貨物運送のニーズ

荷主用アンケートの間2の「航空貨物運送に求められるものは何か」に対する回答の順位は，やはり，「コストの削減」が有効回答353件のうち305件（以下件数は省略）すなわち86.4%で1位，「安定的なスペースの提供」が46.2%で2位，「ロジスティクス・サービスの提供」が31.7%で3位であった。

荷主として，コストの削減を求めることは絶対的な要件であり，何も航空貨物にのみ限定されるものではない。しかし，単なるレート値下げよりも，リードタイムの短縮，在庫削減が一層求められている。フォワーダーへの値下げ要求も継続するが，物流にかかわる直接コストの削減よりも納期の短縮，流通在庫削減の方が重要視されるという意見もある。また，コスト低減については，削減効果を求めるため，期ごとにビッドを実施しフォワーダーを選定している荷主もいる。コストの削減については，サービスの提供者に対する単なる値下げ要求だけではなく，どのようにして合計コストを削減するかについての仕組みの改善が求められている。

具体的には，日本発航空運賃，国内運賃，諸取扱料金が他国に比べすべて高いことが指摘されている。これは，航空会社の参入規制，わが国のバブル経済による諸コストの高騰と輸出入通関などにかかわる制度ならびにわが国固有の作業慣行に起因する。改善には，競争を促進する市場原理の導入，制度と作業プロセスの改革などの構造的な改革を要する。

航空貨物運送の特質がスピードである以上，荷主は，安定的なスペースの提供を要求する。トレードが活発化するなかで競争が激化しスペースの確保が絶対的に必要になる。コストの削減に続いて，安定的なスペース提供に対するニーズが高いことは，特定のルートではスペースが極めてタイトであることを示している。

ロジスティクス・サービスの提供については，最近，特にロジスティクス・プロセスの改善にともなうSCMの最適化への認識が高まり，航空貨物運送の分野でも新しい動きがみられる。アンケートに寄せられた「その他回答」にも，「デリバリーという機能のみならず，物流加工，インベントリー管理などを付加したロジスティクス・サービスが求められているのでは，カーゴ・トレースなどの機能のみならず，ベンダーとの受発注以降，納入に至るまでのプロセスを管理できるITシステムが求められるのでは。」と述べられている。

また，「船にない高付加価値の運送を期待する。①混載その他の方法の開発，拡大によるコスト削減，②各国政府のペーパーレス化の動きを取り入れたIT設備の導入，③VMI

(Vendor Managed Inventory ; 供給者主導型在庫管理) など荷主が顧客から求められている新しい形態のロジスティクスに対する積極的な提案などを期待する。」との要望が出されている。

ロジスティクスのサービスは、成田周辺のリフォワードの倉庫で開発されている例も多い。一部の荷主から、ソリューションの部分に期待するが、それを満たすリフォワードは少ない、との意見が提示されている。ロジスティクスの改善は世界的な動きであり、荷主とリフォワードの協調による新たなサービスの開発が望まれる。

荷主が航空貨物運送に求める主要項目の順位は、前述した「コストの削減」、「安定的なスペースの提供」、「ロジスティクス・サービスの提供」に続き、定時サービスの向上、貨物のトレース、安全管理の徹底、IT機能の開発となっている。

## 2 わが国の航空貨物運送の現状と今後の課題

(1) 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  
国際競争がグローバルに展開するなかで荷主間の国際競争も激化している。当然のことながら、輸送とロジスティクスの効率化とコストの削減のためインフラを整備し制度の改革を実行する国が国際競争上有利な立場にたつことになる。「わが国の国際航空貨物の運営を他国のオペレーションと比較した場合、わが国の国際競争力を阻害する構造的な問題は何か。」とのアンケートの問3に対するわが国荷主の回答結果は次の通りである。

まず、「わが国の空港では夜間の搬出・搬入ができない。また、土曜・日曜日にも貨物の搬入ができない（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）」に対し、その通りとする回答が71.4%と最も多く、次に、「他国の空港に比べ上屋料金が高い。」が54.4%、「わが国特有の輸出入通関制度と慣行により貨物が空港に滞留し、コスト増を招いている。」が36.8%と続いている。

その他回答欄には次のコメントが述べられている。

24時間空港でなければ、今や世界の中で競争していけない。空港もさることながら、通関も同じである。国内拠点が24時間稼働しているが、受け入れる空港が対応できていないことが最大の問題である。トラックの待機による経済的な損失は大変大きい。国際競争を勝ち抜くうえで、世界各地へのデリバリー・リードタイムの短縮が重要。在庫圧縮のためにも24時間通関フライアップ体制が必要。などが指摘されている。世界の主要空港では、貨物機のオペレーションは夜間に行われており、成田空港が夜間閉鎖されていることは致命的な欠陥である。

空港の運営は荷主にも大きなインパクトを与える要素である。国内インフラの整備・改善は当該国の経済活動に顕著な影響を与える。先進国、途上国を含め多くの国が国際競争力の強化のため長期的視野のもとでインフラの整備へ先行投資を行っている。わが国のインフラ整備への対策は他国に比較し適切であるとはいえない。以下の料金問題を含め早急な改革が望まれる。

空港における料金については、発着料が高い。他国の空港に比べ、上屋料金だけではなく、諸々のチャージが高いため、国際競争力に劣る。空港使用料が高い、空港到着まであ

るいは空港到着以降の国内の輸送費が高い。土・日・祭日の通関時の臨時開庁費用が割高、エア・フレイトが割高、国内運賃が割高等々、上屋の料金や空港の使用にかかわる料金のみならず、航空貨物の取扱に関連するすべての料金が諸外国に比較し高いことが明らかにされている。わが国の料金の高騰は、航空貨物運送のみならず、すべての輸送分野に当てはまる。バブル時代の後遺症でもあり、わが国自体の構造的な問題である。制度の改革を含め構造的な改善が必要である。

通関については、わが国特有の輸出通関制度や作業慣行により、航空貨物の荷渡しがスムーズに行われない場合がある。通関制度の進んでいる諸外国のメーカーとの競争に負けてしまう。保税通関しなければならぬという規制の影響は大きい。しかし、一方、通関制度は税関の理解とIT化が進み、リードタイムは大幅に改善されているので、後は、料金の低減と24時間体制への移行が課題、などの意見も提示されている。

わが国の通関制度については、多くの回答者からの意見にみられるように、他国と対比した場合決して効率的とはいえない。わが国固有の制度が障害となっている面もあり、目下、改善について多くの意見が出されている。臨時開庁時間の延長、開庁料の低減などが実施されているが抜本的な改善とはいえない。保税地域主義などを含めた制度的・構造的な改革が要望されている。

上記の回答結果ならびにその他意見にも述べられているように、航空貨物運送を利用する荷主にとって最も重要な課題は、リードタイムの短縮とコストの削減にある。

## (2) わが国の地方空港から他国のハブ空港を経由するルートについてどう考えるか

このアンケートの問4は、わが国の主要空港を経由する欧米向け直行便よりも、例えばソウル空港などを経由して欧米の仕向地へ発送する方が安い場合、どちらを選択するかをきいている。回答は、1位が「わが国の主要空港経由で輸送できるよう競争力のある運賃の設定に努力すべき。」が56.4%、「迅速性と正確性が要求されるので、わが国の主要空港経由とする。」が2位で40.5%、3位は「合計輸送コストが低減されるのであれば、多少時間がかかっても積極的に他国経由のルートを使用する。」で32.9%であった。競争力のある運賃の設定に努力すべきとする荷主は、わが国の空港経由ルートの使用に積極的であり評価される。

海運の場合は、新潟など地方港発欧米向の多くのコンテナ貨物がコストが安いと、釜山港経由となっている。現在、航空では、スピードが重視されるため直行便が圧倒的に利用されているが、今後、低コストの他国空港経由のルートが開発される可能性が大きいと指摘されている。

## (3) 各主要経済地域に国際空港がそれぞれ存在するメリットはあるか

中部国際空港の建設にからみ、国際空港のメリットについてアンケートの問5が提示された。回答は、「膨大な費用を投入し機能が不十分な複数の重複した国際空港を建設する必要はない。むしろ既存の空港を重点的に整備し、有効活用することによりトータル・コストの削減をはかるほうが得策である。」が1位で56.1%、2位が「各地域内に国際空港があれ

ば、内陸輸送コストの削減が期待できる。」が35.4%、3位は「該当する地域空港に特定の航空会社または特定仕向地向けのサービスがなければメリットがない。」が27.5%であった。現実的に中部空港はすでに建設中であり2005年には開港する。民間の株式会社経営であり、すでに建設費の予算も大幅に削減し、着陸料も成田、関空に比べ大幅に下げるといふ。24時間空港でありフレイターも運航するという。中部経済圏を背景とした活動が期待される。

#### (4) わが国の主要空港の整備についてはどう考えるか

わが国の国内インフラを効率活用する意味で、わが国空港の整備についての問(アンケートの問6)を提示した。回答は「滑走路の拡充、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施設を整備し、競争料金を設定すべきである。」が76.8%、「羽田空港など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。」が69.7%の二つに集約された。

その他の意見として、「国よりも民間活力の導入により民間主導で整備すべきである。」「コストをかけずに空港整備を行う方法を模索して欲しい。」「羽田、成田空港の機能分担が必要。」「乗客(羽田)、貨物(成田)の分散による機能強化が望まれる。」などがある。また、「24時間対応できないデメリットは想像を超える損失。」だといふ。

さらに、アジア地区との連携において、国が積極的に介入すべきである、との意見がある。成田空港もすでに民営化されたことから、コスト削減への努力を期待する。しかし、滑走路の拡充、着陸料の低減などについては、国としての積極的な介入が必須である。今後の積極的な国際競争力のための施策を期待する。

### 3 国際貨物市場の展望

#### (1) 安全管理がますます強化されている。荷主としてはどのように考えるか(アンケートの問7)。

9・11事件を契機としてアメリカの主導によるセキュリティ対策が強化されている。課題は、航空輸送の迅速性の要件と安全の確保をどのように調和させるかにある。

回答は、「過度の安全管理は貨物を停留させ、航空運送の迅速性を阻害する。」が36.5%、「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。」がほぼ同じ35.1%であった。

その他、安全管理はもちろんだが、確実な通関とフライト・スケジュールを維持するためには、フォワーダーの情報収集、システム化による対応を望む。非常に難しい問題である。何よりも安全が第一であるが、コスト低減も必要。サービスも必要。税関は、信頼できるフォワーダー、荷主のデータを持っているので、必要に応じ(特定の)検査を強化すべきで、すべての貨物について管理体制を強化する必要はないと考える。等々の回答があった。

米国税関のコンテナ貨物に対する貨物到着前のマニフェスト提出ルールは2003年から

実施、RFID（Radio Frequency Identification Devices）タグの使用なども検討されており、セキュリティ対策は世界的な課題となっている。

カナダも一部アメリカと同様なセキュリティ対策を実施しており、EUも独自の制度の導入を検討している。わが国も世界の主要貿易国として方針を策定する必要がある。

（2）荷主が期待するのはどのようなサービスか。

アンケートの間8で、世界のフォワーダー、インテグレーターとも航空貨物の運送のみならず、ロジスティクス、海運の分野へもサービスを展開しているが、荷主としてどのようなサービスを期待するか、との間を提示した。

従来、エア・フレイト・フォワーダーは、もっぱら、航空貨物の混載業者としてのサービスを提供してきたが、国際ビジネスの拡大と競争の激化により、サービスの多角化が求められてきた。さらに、インテグレーターの出現、3PLプロバイダーの誕生など変化する市場のなかで、エア・フレイト・フォワーダーにも変化が求められている。

このような現状で、いま、荷主はどのようなサービスを期待するか、との間に対し、「フォワーダーには、エア・フレイト・フォワーダーのサービスに加え、ロジスティクス、金融、海運、倉庫など総合的なサービスを期待する。」との回答が67.1%、「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する。」との回答が65.2%、「航空会社もフォワーディングを含めた総合サービスを開発すべき。」が37.7%となっている。ここで、注目すべき事実として、いまや、荷主は、フォワーダー、インテグレーター、航空会社などのタイトルに拘らず、荷主のために期待するサービスを提供できるプロバイダーを求めていることである。フォワーダーに対する期待とインテグレーターに対する期待度に大きな差はない。

一方、フォワーダーは、通関、混載輸送などの従来のフォワーダーのサービスに専念すればよいが7.4%、インテグレーターは、書類およびパッケージのサービスに専念すればよいが3.7%、航空会社はキャリアとしての運送業務に専念すればよいが12.5%であった。すなわち、航空会社に対するキャリア業務への専任の要望は多少高いが、フォワーダー、インテグレーターの従来の本来業務に対する評価は低い。

ただし、年間売上5,000億円以上の荷主の回答は、フォワーダーの総合化に対し80.7%、フォワーダーは従来のサービスに専念が1.8%、インテグレーターの総合化が66.7%、インテグレーターは書類・パッケージに専念が3.5%であった。すなわち、大手荷主の場合、インテグレーターに比べ、フォワーダーの総合化への期待が多少高い。

その他自由解答欄に記載されたコメントには、「サービスの総合化は、ボーダーレス化の流れであり、ワン・ストップ・ショッピング・サービスが求められる。専門業者はそれはそれで必要だが。航空会社はフォワーダー、インテグレーターに売り込みをはかるだけではなく、最終ユーザーとの接点を考えるべきと考える。」、また、「インテグレーターの登場でフォワーダーの存在が怪しくなっている。」などの意見もあり、荷主は、各業種の区別にあまり拘っていない。

「今、顧客が一番要求しているものは、この商品を、どこの国へ、いつまで、なるべく

コストを安く、を望んでいる。輸送形態等はすべてフォワーダーにまかせ、安全に最終デリバリー先に届けること。」、また、「航空／海運／クーリエ等の輸送モード、サービスや輸送／倉庫／金融等の活動にはとらわれない。サードパーティとしての総合サービスの提供を期待する。」と述べている。

総論的には、荷主としては、自社に最も有利なサービスを提供するプロバイダーを期待している。フォワーダーには、通関だけにとどまらず、輸送全般に関して荷主へ提案ができることを期待している。また、FedExは、自社で航空機を運行し、すべての機能に対応してきているが、わが国の関連業界は少し遅れているのではないかと、この意見が出されている。

(3) 荷主がサービスの直接的な引受者（窓口）として使用するのは誰か。

アンケートの間9で荷主が誰をサービスの引受者として使用するかと聞いたが、大勢は、サービスの内容に応じ複数のフォワーダーを使用する、が61.2%を占め最も多い。次に、インテグレーターが総合サービスを提供するなら検討、が33.7%、航空会社が総合サービスを提供するなら検討、が26.6%ある。年間売上10億円未満の荷主の上記に対する比率は、それぞれ54.2%、37.5%、41.7%であり、売上5,000億円以上の荷主の上記比率は、それぞれ73.7%、26.3%、15.8%となっている。すなわち、大荷主は複数のフォワーダーの選択・使用に対する比率が高いが、小荷主の場合は航空会社の総合サービスへの期待度が比較的高い。

その他、次の意見が述べられている。

自社に便利で、仕向地側のサービスに安定性が高ければ窓口にこだわることはないとし、輸送内容により、それぞれ複数のフォワーダー、インテグレーター、航空会社を使い分ける。様々な輸送モード、活動を提供できるロジスティクス・プロバイダーを使用する。さらに、フォワーダー、キャリアとの協力関係が重要で特定の分野に限定することはできないと述べている。

荷主のニーズは、総合的なサービスへの指向であり、3PLサービスへの関心も高い。ただし、現段階では、荷主の直接的なサービスの引受者は、やはり、フレイト・フォワーダーである。

(4) 荷主は、わが国のフォワーダーに何を期待するか。

ヨーロッパの総合フレイト・フォワーダー、ドイツポストなどの郵便事業者、アメリカの大手インテグレーター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るが、我国のフォワーダーに対し何を期待するか、との問（アンケートの間10）に対する荷主の回答は、「外国企業の買収を含め積極的に現地化を推進し、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の拡大とサービスの多様化をはかるべきである。」が圧倒的であり71.7%を占めている。売上5,000億円以上の大手荷主は、さらに期待度が高く78.9%である。

「必ずしも外国化する必要はない、日本の荷主企業に日本語で荷主の要望に即応する所

謂日本的なサービスを提供すればよい。」が16.4%、「特定の荷主，地域に特化し専門的なサービスを提供すればよい。」が9.1%である。

大多数の荷主が，自社のグローバルな活動に対応できるよう，わが国フォワーダーの積極的な海外進出を要望している。

その他の荷主コメントとして，荷主もUPS-Fritz，ドイツポスト・DHLなどの巨大ネットワークを有する物流企業の市場参入に対する日本勢の出方に関心を示しており，海外企業の買収などについては，日本のフォワーダーでもそれが出来るのは数社に限られていると考えられるが，現地化をする必要はあり，現地のエージェントも含め全世界的に機能するネットワークを構築して欲しいと述べている。

また，「何も日本の企業でなくても良い。本質的に中身の濃いサービスを提供できる企業であれば，どこであろうとかまわない。」といい，わが国のフォワーダーに対しては下記の要望が出されている。

- ・わが国のフォワーダーは，力がないので，スペースの確保に際して航空会社に対しても発言力が乏しい。真に荷主のサービスについて考えて欲しい。
- ・わが国のフォワーダーは，日本発および日本向け貨物はとれるが，三国間出荷については，ほとんどスペースが取れない。
- ・日系企業だけ相手にしては拡大は望めない。
- ・日系企業以外の仕事もできるようになって欲しい。
- ・日系フォワーダーでグローバルに活動している会社は全くない。せいぜい大手がアジアで活躍しているに過ぎない。日本の税体系，法体系ではグローバル化は困難。
- ・「海外ネットワークの拡大」と「日本的なサービス」の選択は矛盾しているが，日本的なマインドでサービスをしてもらいながら，企業のグローバル化にしたがってネットワークを拡大してもらいたい。
- ・海外ネットワークが多い業者は，情報が早く伝わるので，どんどん買収しグローバル化を進めるべき。
- ・アメリカ，アジア，ヨーロッパの主要地域（日本企業が進出している地域）においては，外国企業の買収も含め，現地化を推進し，各現地に日本語で対応できるスタッフを配置することが望ましい。
- ・荷主からみた理想は，航空，海運を含め，書類から大口貨物までの“ワン・ストップ・ショッピング”だが，邦人企業の欠点（特に大手フォワーダー）は，組織が縦割化しており，柔軟なサービスに欠ける。いわゆる時代追従型で新しい提案もない。

上記にみられるように，荷主から国のフォワーダーに対して厳しいコメントが出されている。しかし，一方，今後のわが国フォワーダーに対する期待も下記にうかがえる。

- ・外国企業の買収というのは慎重に対応すべきと考えるが，おおむね賛成。
- ・海外ネットワークの拡大とサービスの多様化が必要。ただし，ネットワークのなかで十分な情報・サービスの提供ができれば，外国企業の買収などによる現地化は特に必要なし。
- ・横の連携・つながりが荷主の意向を熟知してきちんとできていれば，必ずしも買収によ

る拡大を支持するものではない。ただ、外資と日系を組み合わせる場合、両者の温度差をよく感じる。

- ・規模の拡大は必要。だが、米系大手のインテグレーター（米国内）で時々起こる貨物紛失や抜き取りは許されるレベルではなく、日本的な精密さを求めたい。
- ・航空会社、フォワーダーの国際競争力を強化することは重要であるが、航空輸送の質の向上に努めるべき。

わが国フォワーダーの海外ネットワークの拡大とサービスの多様化に対する荷主の声は、上記の通り圧倒的である。アンケート回答者のうち平均約7割、年間売上5,000億円以上の荷主の約8割がわが国フォワーダーの海外活動の強化を要請している。

以前、わが国の荷主企業が活発な海外進出をはかっていた時代には、わが国フォワーダーも積極的な海外基盤の拡充に努めていた。しかしながら、日本経済の後退とそれともなうわが国荷主企業の海外活動の減速化にしたがい、それに付随するわが国フォワーダーも精彩を失ってきた。中国などアジア市場を含めたグローバル化が加速度的に進行する国際市場で、いま、わが国フォワーダーには、一層のグローバル・ネットワークの拡充が求められている。欧・米の競争企業がM&Aを含めたシェア拡大の戦略を展開するなかで、わが国フォワーダーの速攻的な海外基盤の拡大が期待される。

- (5) わが国の国際競争力を強化するため、わが国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。わが国の行政はどのような施策を実施すべきか。

いま、グローバル市場では、郵便事業者、インテグレーター、フォワーダー間のM&Aやアライアンスなどにより国際航空貨物運送の市場は大きく変貌している。今後のビジネス展開にあたり、荷主として考えられる今後の国際競争力強化のための策は、との問（アンケートの問11）に対し、多くの荷主から建設的な意見が提示された。まず、以下にその要旨を集約する。

#### 1) フォワーダーおよび航空会社に対する要望

- ・M&A、アライアンスは賛成であり、グループや資本先を超えた関係強化を行うものが今後企業として生き残る。
- ・現状においては、現地サイドの受け入れ態勢、提携方法が限界でスムーズな対応が整っていないケースが多々みうけられる。フォワーダーに求められるのはグローバル化（アライアンス、M&A）ではないだろうか。
- ・わが国の航空運送に携わる航空会社、フォワーダーも合併、アライアンスを通じ、規模を大きくすると同時に、コストの低減化をはかり、国際競争力を高めるべきである。運送のプロをもっと育成すべきである。国際法を良く知った人材、運送を改善するアイデアを提供できる人材、提案型のビジネスを展開できるプロが運送会社には少ないのではないか。
- ・航空運送に携わる会社が総合的なサービスを提供することを期待する。
- ・日系のフォワーダーは名前ばかりで実はただの看板だけのことが多い。現地業者とのア

ライアンスにより、人件費などを圧縮し、コストの削減に努めるべき。全世界レベルでのアライアンスを期待する。

- ・まず、国内の企業による日本連合をつくり、その後海外のインテグレーターも傘下に入れるくらいの国際競争力のある企業をつくってもらいたい。
- ・フォワーダーの数が多すぎるので、合併し規模を拡大し国際競争力をつけるべきである。
- ・グローバル企業になって欲しい。日本の物流業者で、外国企業間の物流（運輸）契約をとれる企業はいない。国際的なビッドで、日本発着や三国間であっても、日系企業の貨物しか獲得できないのではなく、本当の意味でのグローバル企業として登場して欲しい。物流のなかでも航空が一番可能性があると感じている。
- ・コスト競争力をつける（低コスト化）。フォワーダーの統合（大規模化）により海外拠点の強化。フォワーダーの専用機保有、エアポートでの低温設備の完備、顧客の求める新しい輸送手段の開発、提案などを行う。
- ・複合一貫輸送ならびに3PL、4PLのできる業者に期待する。
- ・日本の国際競争力を強化するためには、航空運送関係事業者が、外資を含む事業者との提携により、国際ネットワークを強化することが不可欠である。また、今後、航空会社、フォワーダー等は航空運送のみに固執するのではなく、トア・ツウ・ドア、一連のサプライチェーンを総合的に管理できるサービスを提供すべきである。
- ・昨今の航空会社は、自社の利益を第一目標としており、平気である日突然、運賃の値上げをしてしまう。燃料代があがれば、**Fuel Surcharge**なるものを導入し、その負担を100%荷主に押し付けてしまう。スペースがタイトな状態のときは、運賃をいきなり2倍、3倍に値上げしてしまう。企業モラルに反するところが多すぎる。
- ・積極的に国際競争に参加し、価格、サービス、品質の向上をしてほしい。
- ・同じ航路であっても、日本発と海外発では運賃レートが異なり、日本発はコスト高、通関、配送費用についても日本国内の諸掛は他国のそれと比べて大幅に高い。そこから導かれる答えは、いかに日本を経由しない物流を考えるかであり、まさに生産、物流ルートの海外移転である。
- ・まず第一に現在の航空運送における国内費用項目が多岐にわたり、料金が高すぎる。コスト計算をする上でもドア・ツウ・ドアのレートを積極的に売り出した方が荷主にとっても歓迎される。ガーゴ・フレイターは夜間発着でも支障ないと思われ、生鮮食料品、緊急貨物等に対応すべきである。航空会社でも独自の子会社を設立してインテグレーター、フォワーダー業界への参入を検討したり、一部実行しているが、やはり、キャリアーはキャリアーに徹するべきである。特に、インテグレーターとフォワーダーの業際が取り払われようとしているが、やはり各々の特色を出して専門特化すべきと考える。荷主にとっては、航空輸送を利用する上で、時間厳守、安全性、コスト競争力が最大のポイントである。
- ・完全自由化を進めるべき。ヤマト、UPSなどのようなグループ化が進むことは歓迎する。Nippon Expressには自らコアになりアジアの航空貨物ネットワークを完成させるぐらいの積極性がほしい。

荷主が求める航空会社、インテグレーター、フォワーダーの姿は、コスト効果のある専門サービスの提供である。航空会社のレートの一方向的な設定と値上げは問題としている。やはり、荷主としては、直接の窓口となるフォワーダーに対する要望が多い。フォワーダーのサービス品質の向上、グローバル化と海外サービスの高度化を求めている。日系フォワーダーの企業規模の強化、現地化とサービスの向上を要望する声が多い。

2) わが国の行政がどのような施策を実施すべきか。

・行政側はもっと規制緩和を行い、関係業者間の自由競争を促すべきと思う。他の業界に比べ、この業界は業界企業間の競争が少ない。

① 航空貨物業界の発展を損ねる大きな原因としては次の点がある

- ・国際的な規準と比較して大幅に高い着陸料。
- ・夜間の離・着陸規制。
- ・通関業務の煩雑さ。
- ・集配にかかわる国内物流の効率の悪さ、価格の高さ。

② 上記に対し行政が取るべき施策としては

- ・大幅な規制緩和。すなわち、A. 通関業務の効率化 B. 着陸料の低減 C. 利用率の低い地方空港の貨物便の利用率拡大 D. C. と同時に高速道路へのアクセス道路の優先設置など。
- ・行政面では、空港のさらなるオープン化、通関の年中無休などを要望する。
- ・輸出、輸入とも24時間対応できる体制（通関関係、フォワーダー、航空会社）の整備、通関行政の支援が必要となる。
- ・一番の問題点は、高コスト体質であること。インフラ（空港、道路等）、国内輸送（陸運）、輸送にかかわるあらゆる部分がアジア諸国に比較して高い。
- ・日本再生のため、シングルウィンドウのITインフラを構築し、荷主の物流コスト削減に協力し、リードタイム削減のために東南アジアに負けない物流インフラを構築する。
- ・空港運営にはっきりと国が関与し、効率的な空港施設の運用、発着枠の拡大、24時間化、成田の第2滑走路の延長を推進する。地方空港への相互補助を取りやめ、主要空港の集約をはかり、世界水準の空港使用料へ転換する。
- ・安全管理にかかわる規制以外の規制は原則としてすべて緩和、ないし自由化する。形式的な緩和や自由化ではなく、本質的な緩和、自由化を希望する。
- ・通関を含む空港機能の改善と、それにとまなう高コスト体質の改善のため、官民あげて戦略的施策を策定することが、われわれ荷主にとって最も望ましい。
- ・政府による規制が多い。高コストである。24時間体制を実現しないと、ますますアジアのハブになる機会を失う。東京にすべてが集中し、関西ー北米ルートが激減している。
- ・空港施設の整備を国家事業として使用料の低減化をはかる。
- ・空港料金、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。
- ・航空会社に対しては、料金の値下げ、高コスト体質の是正、労使関係の改善。行政に対しては、通関手続きの迅速化、輸入関税の納付については、米国の事例を参考にし、物流を阻害することのない、利用者側の視点に立った方策の立案を要請する。

- ・行政の施策に対して、国際物流に関するあらゆる規制を、緩和ではなく撤廃して欲しい。航空、海運とも通関の24時間対応を完全に機能させること。中途半端な簡易申告制度ではなく、米国並みの事前輸入申告制度を導入し、輸入物流におけるリードタイムとコストの削減を達成すること。統計が主目的である輸出通関を廃止（もしくは）簡素化すること。
- ・国際ハブ競争は、グローバルな観点からみて無駄である。自由貿易協定を踏まえたネットワーク造りを指向する。インフラの整備には利用者の負担を極力少なくする。
- ・国、業界ともコスト削減による国際競争力の強化が急務である。24時間対応へのシフト化策は是非必要。航空・海上をマッチさせた通関体制を望む。
- ・輸出通関は、アメリカなどに比較し時間を要しているため、輸出通関にかかわる仕組みを、輸出通関許可ではなく、申告のみで輸出できるような仕組みを早急に確立する必要がある。
- ・夜間利用ができる体制を確立すべき。コスト削減により競争力を高めるべき。
- ・すべてのコストが高コストであるため、日本政府が航空運送に対して補助を行い、空港、航空輸送、諸設備などのコスト削減を行わないかぎり、どのような体制をとっても成功しない。
- ・通関業務の開庁時間を延長し、当日出荷の貨物の当日フライトを可能にする。輸入貨物の通関については、アメリカでもプリクリアランスのような事前の書類審査だけでの通関を可能にする（物が必要なところまで届くのに時間がかかりすぎている）。
- ・航空会社、インテグレーター、フォワーダーなどの改革も重要であるが、税関の近代化も急務である。税関が24時間に対応しなければ航空会社などが変革しても意味がない。
- ・官の統括（企画・推進）母体を一本化すべきである。民は協調的競争を考え、広く共同企画・推進母体を組織すべきである。官民一体の企画・推進組織（特殊法人でない事業推進会社）をつくり、明確なコンセプトと事業展開計画を立案する。この際、取り入れるべき機能と捨てる機能を明確化する。例えば、ハブ空港としての機能は諦めるとか（予算取りのための甘いデータや、いいかげんなインフラ配置は許されない）。より具体的に将来に責任をもつ。必要なシステムや制度、国内外を問わない優遇措置・期限をはっきり打ち出しておくことが必須である。大切なことは、官民の責任区分とその所在を明らかにしておくことである。事業展開は官民による共同出資を行い、稼働開始以降も管理・運営について、当然ではあるが企業としての採算責任を負って行う。要は、政策執行・外交交渉・初期投資などは政官で、効率化は民へ、という道筋を整えた上で事業展開をする方式が必要である。

極めて多くの回答者から真剣な改善案をご提示いただいた。各位の真意を披露するため、上記にできるかぎり多くのご意見を表示させていただいた。高コスト問題、インフラの整備、24時間オープン、着陸料、通関手続きと制度などにかかわる諸問題がわが国の航空貨物を利用する荷主から極めて明快地に提示されている。このように明確にされた多くの問題点にどのように対処していくかが、荷主を含めたわが国の航空運送に関与するすべての関係者にとって、今後、早急に解決すべき課題となっている。

### Ⅲ まとめ

2002年度のわが国の航空貨物の取扱実績はアメリカに次ぎ第2位であった<sup>1)</sup>。また、わが国主要港の2002年ならびに2003年度の輸出入額をみると、ともに成田空港が1位で、それぞれ19.2%および19.0%のシェアを占めている<sup>2)</sup>。さらに、2002年の空港の貨物輸送量実績をみると成田・羽田空港のシェアが69.5%（うち輸出シェア31.4%，輸入シェア38.1%，輸出入合計1,997,509トン，対前年比126.0%），その他の空港のシェアが30.5%（うち輸出シェア14.2%，輸入シェア16.3%，輸出入合計876,580トン，対前年比111.5%）である<sup>3)</sup>。

世界の航空貨物運送は、中長期的に順調に推移する見通しである<sup>4)</sup>。

このような背景のもとで、わが国の荷主としても、わが国の航空運送にかかわるインフラの整備、制度の改革、フォワーダーや航空会社のオペレーションの効率化などについて荷主自らが積極的に介入し改善に取り組む必要がある。

荷主の狙いは、ビジネスのグローバルな展開にともない、国際競争力を強化するため、自社製品のロジスティクスのプロセスを効率化し、国際SCMを最適化することにある。

特に、航空貨物の運送に関しては、スピードとコストの削減が求めるターゲットである。国際ビジネスの競争力を高めるため、アメリカやEUなどの先進国も空港、港湾、道路、鉄道などの国内インフラの整備のため資金を投入しており、自国の輸入手続きの効率化をはかるため制度の大幅な改革を実施してきた。いま、アメリカやEUのみならず韓国や中国などのアジアの諸国もインフラの拡充と制度の改革に積極的に取り組んでいる。

制度の改革には、膨大な資金の投下を必要としない。制度の改革により輸出入貨物の流れの大幅な効率化とコストの削減が期待されるのであれば、是非とも実施すべきである。

このような世界的な背景のもとで、わが国の現状をみると、まず、わが国の航空運送にかかわるインフラの整備については、航空貨物の急速な増加にもかかわらず、滑走路の増設などについて適切な対応が行われてきたとはいえない。世界一高い着陸料の設定にも問題があり、それを是正できない現実がより問題である。成田空港が騒音規制のため夜間閉鎖されており、フレイターの夜間発着ができないことも致命的な欠陥である。さらなる改善への努力を行うべきである。

荷主が求めるものはコストの削減であり、わが国発航空運賃の低減を要望している。しかしながら、航空会社自体のオペレーション・コストを低減し、航空機運営の効率化を支援しないかぎり航空運賃は低下しない。わが国主要空港の能力を拡充し、運営の効率化をすすめるコストを削減すること、すなわち、国際競争力の強化をはかることが急務である。

わが国の国内運賃および諸取扱料金も他国に比較して競争力があるとは決していえない。航空運送のさらなる発展を指向するためには、わが国の国内運賃と諸取扱料金の低減に向けての取り組みが必須である。

航空貨物の流れには一層のスピードが要求される。それにもかかわらず、わが国の輸出入通関手続きは簡素化されたとはいえない。これまで、諸々の技術的な改革が行われてきたが、抜本的な制度の改革には着手できていない。在来船時代からの管理方式である保税制度などを改革し、特に、輸出貨物については、アメリカで行われているような簡素化された制度を導入すべきである。

国際ビジネスのグローバル化にともないフォワーダーにも国際ネットワークの拡充とサービスの多角化が要求されている。従来の単なるフォワーディング・サービスに加え荷主のロジスティクス・プロセスの効率化をもたらす新たなサービスが求められている。定時サービスのニーズが高まる一方、低価格ルートの選定も要望されている。

メガ・フォワーダーによるチャーターを含めた総合サービスの拡大も顕著である。巨大インテグレーターのサービスの多角化も急速に進められている。さらに、ドイツポストなどヨーロッパの郵便事業者のM&A作戦によるシェアの拡大が進行するなかで、わが国フォワーダーの海外市場の拡充が期待されている。

わが国荷主の国際活動を支援し、彼らの国際競争力を強化するためには、航空貨物運送にかかわるわが国のインフラの整備、制度の改革、わが国のフォワーダーや航空会社などサービス・プロバイダーの能力の向上とサービスの高品質化などが改善すべき主要なターゲットである。改善を実現するためには、荷主、フォワーダー、航空会社および行政を含む関係者が現状を認識したうえで、改革に向けての施策を早急に策定し、現実的な実施にふみきることを強く要請する。

日本列島を見据えた長期的なビジョンのもとで、構造的な改革と世界規模でのサービスの拡大と高度化が求められる。

---

注 1) 1位アメリカ123,283百万TKM (Tonne-Kilometers) ,2位日本22,469 TKM,3位イギリス20,022 TKM,4位ドイツ19,156TKM,5位中国16,200 TKM (Hong Kong 10,821, Macao 232を除く), Icao Journal, Vol. 58, No. 6, July/August 2003. p. 12.

注 2) 第2章 表2-3

注 3) 国際輸送ハンドブック (2004年版), オーシャンコマース, p.489. (国土交通省航空局)

注 4) The Merge Global 2004-2008 World Air Freight Forecast (AirCargoWorld May 2004, p.24), 2003~2008年の世界の航空貨物の伸張予測は, FTK (Freight Ton Kilometers Flown) あたり年率5.6% (うち国際貨物は6.1%) である。