

## 資料編

荷主用アンケートA  
航空フォワーダー用アンケートB  
航空会社用アンケートC  
Questionnaire for Airlines

## アンケートご協力をお願い

拝啓 貴社ますますご隆昌のこととお慶び申し上げます。

さて、日本大学経済学部産業経営研究所では、我国産業界および企業の実態を正確に把握するため、昭和54年度に第1回産業経営動向調査を実施し、以来、関係各社のご協力を得ながら、20数回にわたり調査を進めて参りました。その調査結果を報告書として公刊し、産業界や学会の方々にご活用いただいております。

この度、当研究所では「**我国における航空貨物運送の実態調査—より良い航空貨物運送の実現のために—**」をテーマとする第28回の実態調査（平成14、15年度）を行うことになりました。周囲を海に囲まれた我国の貿易貨物運送手段は、必然的に船舶、航空機に限定されますが、航空機による貿易金額はすでに30%を越えており、スピードを最大の特徴とする航空貨物運送は、新しい需要を作り出すとともに、国際物流の観点からも、いまや不可欠の運送手段となっています。実際に海空を合わせた日本の貿易港のなかで、成田空港は、1994年度から金額で首位を占めております。

しかし我国の成田、関空国際空港は4000メートル滑走路は1本しかなく、夜間は事実上利用できないのに、着陸料は94万円と世界一高く、4000メートル滑走路を2本備え、24時間開港している韓国インチョン空港、香港チエック・ラップ・コック空港、シンガポールチャンギ空港に比べ大きく見劣りしております。また輸出入貨物の滞留その他さまざまな問題を抱えております。国際物流の面から言えば、我国の国際空港や港湾は、東アジアでも既に競争力を喪失した惨憺たる有様になりつつあります。原因は、空港、港湾の高コストに他なりません。

我国における国際航空貨物運送について、貴社がどのような視点、展望をお持ちであるのかをご教示賜りたく、**航空貨物運送に関わりを持つ我国荷主企業、エアー・フレイト・フォワードャー全社、我国に乗り入れする全航空会社**を対象に、本アンケートを送付させていただきました次第です。業務ご多忙のところ誠に恐縮ですが、本アンケートにご回答を賜りますようご協力をお願い申し上げます。

調査結果はコンピュータでデータ処理され調査スタッフにより分析された調査報告書を作成いたしますが、回答にご協力いただきました全企業に無償で同報告書を送付させていただきます。

私どもの調査チームは過去2回、「我国で使用されるトレード・タームズの動向調査」等を行っておりますが、その報告書の内容が高く評価され、財団法人貿易奨励会よりそれぞれ「貿易奨励会賞」、「奨励賞」を受賞しておりますことを申し添えます。 敬具

平成14年11月

101-8360 東京都千代田区三崎町1-3-2 日本大学経済学部  
産業経営研究所 第28回産業経営動向調査プロジェクト

代表 小林 晃（日本大学経済学部教授・経博）  
平田義章（神奈川大学講師） 木下達雄（日本大学講師）  
田口尚志（早稲田大学専任講師・商博） 船野仁子（大阪経済大学講師・商博）  
李 貞和（神奈川大学大学院） 黒澤一正（日本大学大学院）

## 記入上のご注意

- (1) ご回答は、この調査表に直接ご記入ください。
- (2) 該当するものの番号を  の中にご記入ください。
- (3) 複数以上の回答欄がある場合、ご回答は必ずしも全部にご記入される必要はありません。必要な数だけご記入ください。
- (4) 質問の内容が貴社の内容と関係なく、あるいは資料等の関係で明確に判断できない場合には、ブランクのままです。
- (5) 報告書をまとめる上で、貴重な資料となりますので、設問中の「その他」の欄に、もしご意見がございましたら、是非ご記入ください。
- (6) 貴社名およびご回答者のご氏名は、一切公表いたしません。
- (7) アンケートご回答は、**11月30日**までにご返送ください。

< 荷主用アンケート >

我国における航空貨物運送の実態調査  
 ーより良い航空貨物運送を実現するためにー

航空運送にかかわる荷主、航空会社、エア・フレイト・フォワーダーの動向調査

I アンケートご回答各社の内容

御社の概要についてご記入をお願いします。該当する番号に○をつけてください。

貴社名						
所在地	〒					
担当部課名						
ご回答者氏名						
ご連絡先	電話：	Fax：				
	e-Mail：					
事業内容	1. メーカー、商社などの荷主 2. 航空会社（インテグレーターを含む） 3. エア・フレイト・フォワーダー 4. その他（ ）					
年間売上	1. ～10億円未満	2. ～100億円未満	3. ～1,000億円未満			
	4. ～5,000億円未満	5. ～5,000億円以上				
拠点数	国内	ヶ所	海外	ヶ所		
従業員数	1. 100人未満	2. 500人未満	3. 1,000人未満			
	4. 5,000人未満	5. 10,000人未満	6. 10,000人以上			

## Ⅱ 国際航空貨物運送のニーズ

問 1. 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)

- 1) 一時的に停滞するとしても中・長期的には拡大する。
- 2) 全般的には当面横ばい状況が継続する。
- 3) 日本からの輸出は今後とも減少する。
- 4) 日本への輸入は継続的に拡大する。
- 5) 低コストの海上輸送の利用が増え、航空輸送はやや縮小する。
- 6) わからない。
- 7) その他

{

}

問 1 - 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)

- 1) 北米／ヨーロッパ間
- 2) アジア／北米間
- 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) 北米域内
- 7) その他

{

}

問1-B. 今後注目されると思われる市場はどこでしょうか。(複数回答可)

- 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

[ ]

問2. 荷主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)

- 1) 安定的なスペースの提供
- 2) コストの低減
- 3) 安全管理の徹底
- 4) 定時サービスの向上
- 5) 貨物のトレース
- 6) ロジスティクス・サービスの提供
- 7) IT機能の開発
- 8) その他

[ ]

### Ⅲ わが国の航空貨物運送の現状と今後の課題

問3. 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。御社が航空貨物運送を利用するにあたり、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は何でしょうか。(複数回答可)

- 1) 他国の空港に比べ上屋料金が低い。
- 2) 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。
- 3) 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出入ができない(成田空港では23時から6時までの発着陸が禁止されている)。
- 4) その他

( )

問4. アジア各国には大型ハブ空港が整備・建設され、わが国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、わが国の地方空港からわが国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送されるルートも開発されています。御社はこのわが国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)

- 1) 航空輸送には迅速性と正確性が要求されるので、やはりわが国主要空港経由の直行ルートを使用する。
- 2) わが国の地方空港を起点とする貨物の輸送量はさほど多くはないので、大きな問題とはならない。
- 3) 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である。
- 4) 合計輸送コストが低減されるのであれば、多少輸送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。
- 5) その他

( )

問5. わが国では、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、御社にとってどのようなメリットがありますか。  
(複数回答可)

- 1) 各地域内に国際空港があれば国際物流拠点へのアクセスが容易になり、内陸輸送コストの削減が期待できる。
- 2) 荷主にとって迅速な出荷と引取りが可能となる。
- 3) 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い場合、あるいはサービスの頻度が少ない場合は、貨物を他空港へ回送することとなりメリットはあまりない。
- 4) 大局的にみれば、わが国のような狭い国土のなかで膨大な費用な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。
- 5) その他

( )

問6. わが国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)

- 1) 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。
- 2) 滑走路の拡大、着陸料金の低減などについては国が積極的に介入し、国際的に遜色のない施設を整備し、国際的に対抗できる競争料金を設定すべきである。
- 3) 現在の体制ではアジアの主要空港に対抗できないと思われるので、これ以上の設備投資を行う必要はない。
- 4) その他

( )



#### IV 国際航空貨物運送市場の展望

問7. 安全管理がますます強化されています。荷主としてはどのようにお考えですか。

- 1) 旅客が主体であり、貨物については現状の管理体制でよい。
- 2) X線検査機器などを積極的に導入し検査体制を強化すべきである。
- 3) 過度の安全管理は貨物を滞留させ、航空運送の迅速性を阻害する。
- 4) わからない。
- 5) 安全管理についてご意見があれば、お書きください。

--	--

問 8. 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、海運の分野へもサービスを拡大しています。御社は荷主としてどのようなサービスを期待しますか。

(注) 1970年代に始まったアメリカの規制緩和により、航空機を自ら運航しかつ両端の集配も含めた一貫輸送を行うインテグレーター（インテグレートッド・キャリア）が台頭して来ました。航空会社の輸送がエアポート・ツー・エアポートであるのに対して、インテグレーターはドア・ツー・ドアで期日指定のエクスプレス・サービスを売り物とし急速に取扱いのシェアを拡大しています。現在はまだ、航空会社とフレイト・フォワーダーの連携によるサービスが航空貨物運送の主流ですが、インテグレーターの取扱い貨物も増えています。

- 1) フォワーダーは通関、混載輸送など従来のフォワーダーのサービスに専念すればよい。
- 2) フォワーダーは従来のエア・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提供することを期待する。
- 3) インテグレーターもフォワーディングを含めた競争力のある総合的なサービスを提供することを期待する。
- 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。
- 5) 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である。
- 6) 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。
- 7) その他

--	--	--	--

問9. 上記7でお尋ねした航空運送にかかわるサービスの提供に関して、御社は誰をサービスの直接的な引受者（窓口）として使用しますか。（複数回答可）

- 1) サービスの内容に応じ複数のフォワーダーを選択し使用する。
- 2) 特定のフォワーダーを選定しすべてのサービスを委託する。
- 3) インテグレーターがフォワーディング業務を含めた総合サービスを提供するのならば使用を検討する。
- 4) 航空会社がフォワーディング業務を含めた総合サービスを提供するのならば使用を検討する。
- 5) 書類・パッケージのエクスプレス・サービスについては専らインテグレーターを使用する。
- 6) 書類・パッケージのエクスプレス・サービスについてはインテグレーターのみならずフォワーダーあるいは航空会社のサービスも使用する。
- 7) その他

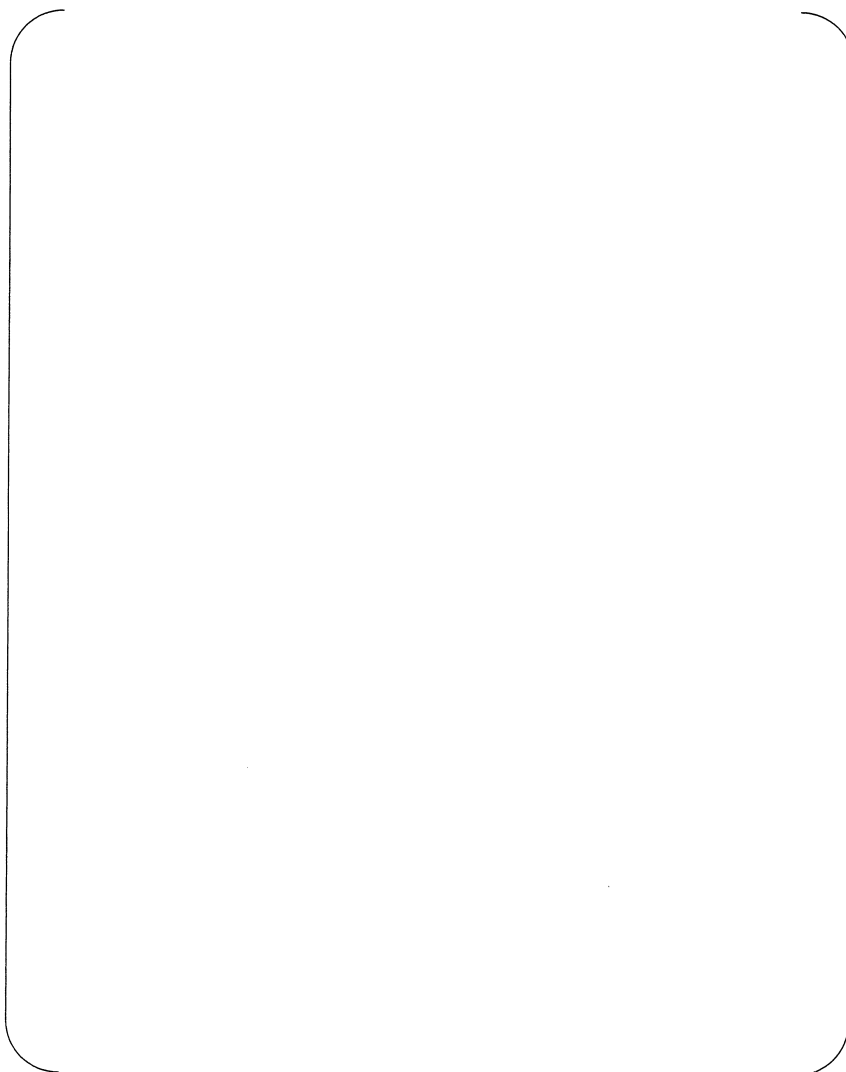
[ ]

問10. 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。御社はわが国のフォワーダーに対して何を期待しますか。

- 1) 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。
- 2) 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良い。
- 3) 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。
- 4) その他

[ ]

問11. 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。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、また、わが国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下さい。



## V トレード・タームズと保険

わが国ではこれまで使用されてきた在来貨物船用のトレード・タームズFOB、C&F(CFR)、CIFが航空運送の場合も多用されています。欧米では、FCA、CPT、CIPが徐々に使用されつつあるようですが、未だに主流とはなっていません。わが国の航空運送に関してはどうでしょうか。

また航空運送における保険の利用実態は不明のままです。

以下の質問にお答え頂ければ幸いです。

問12. 航空貨物に使用されるトレード・タームズは、1995年度の産業経営研究所の調査では、本来は在来貨物船に使われるべきとされるFOB、C&F、CIFが約90%使用され、航空運送用としてICC（国際商業会議所）のインコタームズ（INCOTERMS）で定められたFCA、CPT、CIPは1%程度しか使用されていないという結果が得られました。御社の航空運送用のトレード・タームズは、どのようなものを使用していますか。（Ex系、Delivered系は除く）

- 1) FCA、CPT、CIPを使用している。
- 2) FCA、CPT、CIPを使用したいが、相手との関係で、FOB、C&F、CIFを使用している。
- 3) 両者を併用しているが、FCA、CPT、CIPの方が多い。
- 4) 両者を併用しているが、FOB、C&F、CIFの方が多い。
- 5) ほとんど、あるいは全面的にFOB、C&F、CIFを使用している。



問13. 欧州のトレード・タームズを調査したところ、既に過半数が「現場渡し」のEx系 (Ex Works, Ex Factory 工場渡しなど) と、「持込渡し」のDelivered系 (DDU、DDP、Free House Delivery, Free など) に移行しているようです。インテグレーターのドア・ツー・ドア貨物は、すべてFree House Delivery, Free Domicile Deliveryになっているのが通例です。日本では9割以上が依然としてFOB、C&F、CIFであることが、調査の結果判明しています。御社の航空貨物の場合、Ex系、Delivered系トレード・タームズの使用につきお尋ねします。(複数回答可)

- 1) Ex、Delivered系は、当社では全く、あるいはほとんど使用していない。
- 2) FOB、C&F、CIFで何ら問題ないので、そのまま使用し続けたい。
- 3) ICCの勧めるFCA、CPT、CIPをむしろ積極的に使用するよう努力すべきだ。
- 4) 日本ではEx、Delivered系の使用はこれまであまり多くなく、将来もそれほど増加するとは思えない。
- 5) Ex、Delivered系の使用は考えてみたこともない。
- 6) Ex、Delivered系には関心があり、出来るものなら使用したい。
- 7) 当社は少数ではあるがすでにEx、Delivered系の使用に踏みだしている。
- 8) 当社は既に使用しているが、出来る限りEx、Delivered系に移行を目標としている。
- 9) 国際運送業者の実力が向上しているので、今後、Ex系、Delivered系の使用は大いに増えるだろう。
- 10) 運送費(Freight)の全体管理がしやすく、物流費の削減が期待できるから、Ex、Delivered系を重視している。
- 11) 日本ではFOB、C&F、CIFがこのまま主流であり続けると思うが、将来急速にEx、Delivered系に移行するのではないか。
- 12) 日本では将来もFOB、C&F、CIFが中心であり続けるのではないか。
- 13) Ex、Delivered系にそれほどメリットがあるとは考えられない。
- 14) その他

[		]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	--	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

問14. 御社の場合、航空貨物におけるE x系、Delivered 系の使用割合をお知らせください。

(航空輸出E x系) (1つだけお選び下さい。)

- 1) ほとんど使用しない。
- 2) 3 - 5 %程度。
- 3) それ以上。
- 4) 航空輸出はしていない。

具体的な使用パーセントが、もしおわかりでしたらお書き下さい。 約  %

(航空輸出Delivered系) (1つだけお選び下さい。)

- 1) ほとんど使用しない。
- 2) 3 - 5 %程度。
- 3) それ以上。
- 4) 航空輸出はしていない。

具体的な使用パーセントが、もしおわかりでしたらお書き下さい。 約  %

(航空輸入E x系) (1つだけお選び下さい。)

- 1) ほとんど使用しない。
- 2) 3 - 5 %程度。
- 3) それ以上。
- 4) 航空輸入はしていない。

具体的な使用パーセントが、もしおわかりでしたらお書き下さい。 約  %

(航空輸入Delivered系) (1つだけお選び下さい。)

- 1) ほとんど使用しない。
- 2) 3 - 5 %程度。
- 3) それ以上。
- 4) 航空輸入はしていない。

具体的な使用パーセントが、もしおわかりでしたらお書き下さい。 約  %

問15. 航空貨物は損害が極めて少ないと言われていますが、万一貨物が滅失・損傷した場合に備えて、保険はどうしているのでしょうか。

- 1) 当社が保険をかけることが求められているトレード・タームズの場合には（輸出であればC I F、C I P、Delivered系、輸入であればE x系、F O B、C & F、F C A、C P T）、必ず保険をかけている。
- 2) 1) のトレード・タームズを使用した場合、ほとんど保険をかけているが、かけない場合もある。
- 3) 1) のトレード・タームズを使用した場合、状況に応じてかける場合もあるが、かけない場合が多い。
- 4) 安全性が航空運送の特色であるから、原則として保険はかけない。

[ ]

問16. 御社がかけている保険についてお尋ねします。

- 1) 主として自社が取引をしている保険会社による保険を利用する。
- 2) 主として取引先が指定する保険会社による保険を利用する。
- 3) 主として航空会社が提供する Air Waybill 荷主保険を利用する。
- 4) 主としてフォワダーが提供する House Air Waybill 荷主保険を利用する。
- 5) かけていない。
- 6) その他。

[ ]



問17. 上記「問15」で、2、3、4と回答された方におうかがいします。

航空貨物の滅失・損傷は、実際に輸出入とも、荷主工場・倉庫と空港間の陸上輸送中に発生することが多いと考えられます。この区間で損害が発生したが、御社が保険をかけていない場合に、御社はどのような対応をとってこられましたか。(複数回答可)

- 1) 陸上運送区間の運送を担当した、フレイト・フォワードナーなどの運送人には、運送契約上の運送責任があるから、運送人から全額回収している。
- 2) 運送人責任は、法律上一定の制限があるので、その範囲内で運送人から回収している。
- 3) 2)とは関係なく、運送人と話合いの結果、両方で合意した金額を運送人から回収している。
- 4) 陸上運送中に損害が発生したとの明確な証拠がなければ、運送人も支払いを拒絶するので、実際には回収は極めて難しい。
- 5) 保険をつけていなかった当社に責任があると認識し、損害回収をあきらめる。
- 6) 理論的にはともかくとして、実際には、荷主と運送人の力関係で決まることが多いと実感している。
- 7) こうした事例はまだ発生していないので、回答できない。
- 8) よくわからない。

具体的な事例がありましたら、お書き下さい。

ご協力ありがとうございました。

## アンケートご協力のお願い

拝啓 貴社ますますご隆昌のこととお慶び申し上げます。

さて、日本大学経済学部産業経営研究所では、我国産業界および企業の実態を正確に把握するため、昭和54年度に第1回産業経営動向調査を実施し、以来、関係各社のご協力を得ながら、20数回にわたり調査を進めて参りました。その調査結果を報告書として公刊し、産業界や学会の方々にご活用いただいております。

この度、当研究所では「**我国における航空貨物運送の実態調査—より良い航空貨物運送の実現のために—**」をテーマとする第28回の実態調査（平成14、15年度）を行うことになりました。周囲を海に囲まれた我国の貿易貨物運送手段は、必然的に船舶、航空機に限定されますが、航空機による貿易金額はすでに30%を越えており、スピードを最大の特徴とする航空貨物運送は、新しい需要を作り出すとともに、国際物流の観点からも、いまや不可欠の運送手段となっています。実際に海空を合わせた日本の貿易港のなかで、成田空港は、1994年度から金額で首位を占めております。

しかし我国の成田、関空国際空港は4000メートル滑走路は1本しかなく、夜間は事実上利用できないのに、着陸料は94万円と世界一高く、4000メートル滑走路を2本備え、24時間開港している韓国インチョン空港、香港チェック・ラップ・コック空港、シンガポールチャンギ空港に比べ大きく見劣りしております。また輸出入貨物の滞留その他さまざまな問題を抱えております。国際物流の面から言えば、我国の国際空港や港湾は、東アジアでも既に競争力を喪失した惨憺たる有様になりつつあります。原因は、空港、港湾の高コストに他なりません。

我国における国際航空貨物運送について、貴社がどのような視点、展望をお持ちであるのかをご教示賜りたく、**航空貨物運送に関わりを持つ我国荷主企業、エアー・フレイト・フォワードナー全社、我国に乗り入れする全航空会社**を対象に、本アンケートを送付させていただきました次第です。業務ご多忙のところ誠に恐縮ですが、本アンケートにご回答を賜りますようご協力をお願い申し上げます。

調査結果はコンピュータでデータ処理され調査スタッフにより分析された調査報告書を作成いたしますが、回答にご協力いただきました全企業に無償で同報告書を送付させていただきます。

私どもの調査チームは過去2回、「我国で使用されるトレード・タームズの動向調査」等を行っておりますが、その報告書の内容が高く評価され、財団法人貿易奨励会よりそれぞれ「貿易奨励会賞」、「奨励賞」を受賞しておりますことを申し添えます。 敬具

平成14年10月

101-8360 東京都千代田区三崎町1-3-2 日本大学経済学部  
産業経営研究所 第28回産業経営動向調査プロジェクト

代表 小林 晃（日本大学経済学部教授・経博）  
平田義章（神奈川大学講師） 木下達雄（日本大学講師）  
田口尚志（早稲田大学専任講師・商博） 飴野仁子（大阪経済大学講師・商博）  
李 貞和（神奈川大学大学院） 黒澤一正（日本大学大学院）

## 記入上のご注意

- (1) ご回答は、この調査表に直接ご記入ください。
- (2) 該当するものの番号を  の中にご記入ください。
- (3) 複数以上の回答欄がある場合、ご回答は必ずしも全部にご記入される必要はありません。必要な数だけご記入ください。
- (4) 質問の内容が貴社の内容と関係なく、あるいは資料等の関係で明確に判断できない場合には、ブランクのままです。
- (5) 報告書をまとめる上で、貴重な資料となりますので、設問中の「その他」の欄に、もしご意見がございましたら、是非ご記入ください。
- (6) 貴社名およびご回答者のご氏名は、一切公表いたしません。
- (7) アンケートご回答は、10月31日までにご返送ください。

<フォワーダー用アンケート>

我国における航空貨物運送の実態調査  
 ーより良い航空貨物運送を実現するためにー

航空運送にかかわる荷主、航空会社、エア・フレイト・フォワーダーの動向調査

I アンケートご回答各社の内容

御社の概要についてご記入をお願いします。該当する番号に○をつけてください。

貴社名	
所在地	〒
担当部課名	
ご回答者氏名	
ご連絡先	電話： Fax： e-Mail：
事業内容	1. メーカー、商社などの荷主 2. 航空会社（インテグレーターを含む） 3. エア・フレイト・フォワーダー 4. その他（ ）
年間営業収入	1. ～10億円未満 2. ～100億円未満 3. ～1,000億円未満 4. ～5,000億円未満 5. ～5,000億円以上
拠点数	国内 ケ所 海外 ケ所
従業員数	1. 100人未満 2. 500人未満 3. 1,000人未満 4. 5,000人未満 5. 10,000人未満 6. 10,000人以上

## II 国際的な航空貨物輸送市場の動向

問 1. テロ事件の影響もあり、I T不況が持続するなか、国際競争が激化しています。世界の航空貨物輸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)

- 1) 一時的に停滞するとしても中・長期的には拡大する。
- 2) 全般的には当面横ばい状況が継続する。
- 3) 日本からの輸出は今後とも減少する。
- 4) 日本への輸入は継続的に拡大する。
- 5) 低コストの海上輸送の利用が増え、航空輸送はやや縮小する。
- 6) わからない。
- 7) その他

--	--	--

問 1-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)

- 1) 北米／ヨーロッパ間
- 2) アジア／北米間
- 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) 北米域内
- 7) その他

--	--	--	--

問1-B. 今後注目されると思われる市場はどこでしょうか。(複数回答可)

- 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

--	--	--

問2. フォワーダー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)

- 1) 安定的なスペースの提供
- 2) コストの低減
- 3) 安全管理の徹底
- 4) 定時サービスの向上
- 5) 貨物のトレース
- 6) ロジスティクス・サービスの提供
- 7) IT機能の開発
- 8) その他

--	--	--	--



問3-A. 上記問3で、2)と回答された方のご意見をお伺いします。

どのようにすればわが国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)

- 1) 「保税地域へ搬入後、申告、検査、許可」という輸出入貨物にかかわる保税管理制度を改革する。(特に、輸出貨物に対する保税管理を廃止し、どこでも輸出の申告ができるようにすれば、貨物の航空機搭載までに要する時間を大幅に短縮し、費用を削減することが可能となる。)
- 2) 輸出貨物には「事後申告」、輸入貨物には「貨物到着前許可」、の制度を導入する。(これにより、通関の迅速化が進み、臨時開庁に要する費用を大幅に削減できる。また、空港の混雑も軽減できる。)
- 3) Air-NACCSによる24時間自動許可制度を導入する。(これにより臨時開庁に要する費用が大幅に削減できる。)
- 4) 貨物を確認した後通関を開始するのではなく、作業と通関手続きを並行して行う。(これにより上屋内作業の迅速化がはかれる。)
- 5) 通関システムと上屋のオペレーション・システムを統合する。(これにより作業の迅速化・効率化をはかる。)
- 6) その他

[ ]



問4. アジア各国には大型ハブ空港が整備・建設され、わが国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、わが国の地方空港からわが国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送されるルートも開発されています。御社はフォワーダーとしてこのわが国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)

- 1) 航空輸送には迅速性と正確性が要求されるので、やはりわが国主要空港経由の直行ルートを使用する。
- 2) わが国の地方空港を起点とする貨物の輸送量はさほど多くはないので、大きな問題とはならない。
- 3) 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である。
- 4) 合計輸送コストが低減されるのであれば、多少輸送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。
- 5) その他

--	--	--

問5. わが国では、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、フォワーダーにとってどのようなメリットがありますか。(複数回答可)

- 1) 各地域内に国際空港があれば国際物流拠点へのアクセスが容易になり、内陸輸送コストの削減が期待できる。
- 2) 荷主にとって迅速な出荷と引取りが可能となる。
- 3) 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い場合、あるいはサービスの頻度が少ない場合は、貨物を他空港へ回送することとなりメリットはあまりない。
- 4) 大局的にみれば、わが国のような狭い国土のなかで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。
- 5) その他

( )

問6. わが国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)

- 1) 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。
- 2) 滑走路の拡大、着陸料金の低減などについては国が積極的に介入し、国際的に遜色のない施設を整備し、国際的に対抗できる競争料金を設定すべきである。
- 3) 現在の体制ではアジアの主要空港に対抗できないと思われるので、これ以上の設備投資を行う必要はない。
- 4) その他

( )

問7. 安全管理がますます強化されています。フォワーダーとしてはどのように対処すべきでしょうか。

- 1) 旅客が主体であり、貨物については現状の管理体制でよい。
- 2) X線検査機器などを積極的に導入し検査体制を強化すべきである。
- 3) 過度の安全管理は貨物を滞留させ航空運送の迅速性を阻害する。
- 4) わからない。
- 5) 安全管理についてご意見があれば、お書きください。

[ ]

#### IV わが国のエア・フレイト・フォワーダーの展望

問8. 大手インテグレーターはM&Aなどによりサービスの多角化をはかり市場シェアを拡大しています。フォワーダーとしてはどうお考えでしょうか。(複数回答可)

- 1) 大手インテグレーターは今後ますます総合的なサービスを拡充していく。
- 2) 彼らのコア・ビジネスはエクスプレスでありフォワーディング部門への参入は難しい。
- 3) 総合化が経営的に成功するか否かは今後の課題である。
- 4) インテグレーターとフォワーダーはそれぞれの得意分野を生かして共存できる。
- 5) 両者の共存は難しい。
- 6) その他

[ ]

問9. まますます激化する国際航空貨物市場で競争力を強化するため、フォワーダーはどのようにしてサービスの品質を高め、魅力のあるサービスを開発すべきでしょうか。また、どのようにしてシェアの拡大をはかるべきでしょうか。(複数回答可)

- 1) 社員教育を徹底しフォワーダーとしての専門サービスをさらに高度化する。
- 2) 情報技術の専門的な開発を推進する。
- 3) カーゴ2000などにより航空会社との連携を深める。
- 4) 特定航空会社との連携を強化する。
- 5) フォワーダー・チャーターのサービスを増強する。
- 6) 金融サービスなども含めたロジスティクス分野のサービスを積極的に開発する。
- 7) グローバル荷主企業へのアプローチを展開する。
- 8) インテグレーターとの連携も試行する。
- 9) その他

--	--	--	--

問10. 世界の巨大インテグレーター、ヨーロッパの郵便事業者なども、他企業の買収を含めた拡大戦略を展開し、市場シェアの拡大をはかっています。また、ヨーロッパ大陸の大手総合フレイト・フォワーダーならびにイギリスのロジスティクス会社も順調に業績を伸ばしています。そのような背景のもとで、わが国のエア・フレイト・フォワーダーはどのような戦略の展開をはかるべきでしょうか。(複数回答可)

- 1) 海外企業を買収し、積極的にグローバル市場へ進出すべきである。
- 2) 文化の相違もあり、欧米の大手輸送企業が展開しているようなM&Aによるシェアの拡大作戦は現実的ではない。
- 3) まずは、着実に日系荷主のニーズに対応できるよう航空貨物のみならず海運部門、ロジスティクスを含めた総合的なサービスの拡充に努めるべきである。
- 4) エア・フレイト・フォワーダーとしての本来の業務の開発・特化に専念すべきである。
- 5) その他

--	--	--

問11. 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。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、また、わが国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聞かせ下さい。

ご協力ありがとうございました。

## アンケートご協力をお願い

拝啓 貴社ますますご隆昌のこととお慶び申し上げます。

さて、日本大学経済学部産業経営研究所では、我国産業界および企業の実態を正確に把握するため、昭和54年度に第1回産業経営動向調査を実施し、以来、関係各社のご協力を得ながら、20数回にわたり調査を進めて参りました。その調査結果を報告書として公刊し、産業界や学会の方々にご活用いただいております。

この度、当研究所では「我国における航空貨物運送の実態調査 - より良い航空貨物運送の実現のために -」をテーマとする第28回の実態調査(平成14、15年度)を行うことになりました。周囲を海に囲まれた我国の貿易貨物運送手段は、必然的に船舶、航空機に限定されますが、航空機による貿易金額はすでに30%を越えており、スピードを最大の特徴とする航空貨物運送は、新しい需要を作り出すとともに、国際物流の観点からも、いまや不可欠の運送手段となっています。実際に海空を合わせた日本の貿易港のなかで、成田空港は、1994年度から金額で首位を占めております。

しかし我国の成田、関空国際空港は4000メートル滑走路は1本しかなく、夜間は事実上利用できないのに、着陸料は94万円と世界一高く、4000メートル滑走路を2本備え、24時間開港している韓国インチョン空港、香港チェック・ラップ・コック空港、シンガポール・チャンギ空港に比べ大きく見劣りしております。また輸出入貨物の滞留その他さまざまな問題を抱えております。国際物流の面から言えば、我国の国際空港や港湾は、東アジアでも既に競争力を喪失した惨憺たる有様になりつつあります。原因は、空港、港湾の高コストに他なりません。

我国における国際航空貨物運送について、貴社がどのような視点、展望をお持ちであるのかをご教示賜りたく、航空貨物運送に関わりを持つ我国荷主企業、エアー・フレイト・フォワードャー全社、我国に乗り入れる全航空会社を対象に、本アンケートを送付させていただきました次第です。業務ご多忙のところ誠に恐縮ですが、本アンケートにご回答を賜りますようご協力をお願い申し上げます。

調査結果はコンピューターでデータ処理され調査スタッフにより分析された調査報告書を作成しますが、回答にご協力いただきました全企業に無償で同報告書を送付させていただきます。

私どもの調査チームは過去2回、「我国で使用されるトレード・タームズの動向調査」等を行っておりますが、その報告書の内容が高く評価され、財団法人貿易奨励会よりそれぞれ「貿易奨励会賞」、「奨励賞」を受賞しておりますことを申し添えます。

敬 具

平成14年10月

101-8360 東京都千代田区三崎町1-3-2

日本大学経済学部産業経営研究所

第28回産業経営動向調査プロジェクト

代表 小林 晃 (日本大学経済学部教授・経博)

平田義章 (神奈川大学講師)

木下達雄 (日本大学講師)

田口尚志 (早稲田大学専任講師・商博)

飴野仁子 (大阪経済大学講師・商博)

李 貞和 (神奈川大学大学院)

黒澤一正 (日本大学大学院)

記入上のご注意

- (1) ご回答は、この調査表に直接ご記入ください。
- (2) 該当するものの番号を  の中にご記入ください。
- (3) 複数以上の解答欄がある場合、ご回答は必ずしも全部にご記入される必要はありません。必要な数だけご記入ください。
- (4) 質問の内容が貴社の内容と関係なく、あるいは資料等の関係で明確に判断できない場合には、ブランクのままです。
- (5) 報告書をまとめる上で、貴重な資料となりますので、設問中の「その他」の欄に、もしご意見がございましたら、是非ご記入ください。
- (6) 貴社名およびご回答者のご氏名は、一切公表いたしません。
- (7) アンケートご回答は、11月15日までにご返送ください。
- (8) 和文または英文のアンケートのいずれかにご記入の上、ご返送ください。両方記入する必要はございません。
- (9) アンケートのご記入に当って、ご質問などございましたら、  
航空会社担当チーム・メンバーの 木下 達雄  
(電話/FAX: 047-335-7924; FAX: 047-335-2291; Email: benkinoshita@aol.com)  
までお問い合わせさせていただきますようお願い申し上げます。

ありがとうございました。

## <航空会社用アンケート>

### 日本における航空貨物運送の実態調査

ーより良い航空運送を実現するためにー

航空運送にかかわる荷主、航空会社、エア・フレイト・フォワーダーの動向調査

#### I アンケートご回答各社の内容

御社の概要についてご記入をお願いします。該当する番号に○をつけてください。

貴社名	
所在地	〒
担当部課名	
ご回答者氏名	
ご連絡先	電話： Fax: e-Mail:
事業内容	1. メーカー、商社などの荷主 2. 航空会社（インテグレーターを含む） 3. エア・フレイト・フォワーダー 4. その他
年間営業収入	1. ～10億円未満 (less than US\$8.3 million), 2. ～100億円未満 (less than US\$833.3 million), 3. ～1,000億円未満 (less than US\$833.3 million), 4. ～5,000億円未満 (less than US\$4,167 million), 5. ～5,000億円以上 (exceeding US\$4,167 million)
拠点数	日本国内                      ヶ所                      日本国外                      ヶ所
従業員数	1. 100人未満    2. 500人未満    3. 1,000人未満 4. 5,000人未満    5. 10,000人未満    6. 10,000人以上



## Ⅱ 基礎項目

問1. 御社は週何便成田空港に乗り入れていますか？

- 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

問2. 御社は週何便関西空港に乗り入れていますか？

- 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

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いますか？空港名と便数をお答え下さい。

	便数/週		便数/週		便数/週
秋田		青森		福岡	
福島		函館		羽田	
広島		鹿児島		小松	
熊本		松山		三沢	
長崎		名古屋		那覇	
新潟		大分		岡山	
仙台		新千歳		高松	
富山		その他			

問4. 御社は成田、関西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。

- 1) すでにハブ空港として使用していて、引き続き使用する予定である。
- 2) すでにハブ空港として使用しているが、使用を止めるか、減便する予定である。
- 3) 使用していない。
- 4) その他（ご意見をお書き下さい。）

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)

- 1) 安定的なスペースの提供
- 2) 運賃の低廉化
- 3) 安全管理の徹底
- 4) 出発・到着時刻の定時制
- 5) 貨物のリアル・タイム・トレーシング
- 6) 付加価値物流サービス（ピックアップ・サービス、梱包サービス、デリバリー・サービス、通関サービスなど）の提供
- 7) 搭乗便の確約
- 8) 配達時刻の確約
- 9) ロジスティクス・サービス（製品・部品などの委託在庫管理、自主的受注・発送・請求・集金サービスなど）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（ご意見をお書きください。）

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

#### 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せ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。

- 1) ある
- 2) あるが、着陸料を下げるのが前提である
- 3) ない
- 4) 分からない

問9.

航空輸送は二国間航空協定により、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言います。このオープン・スカイ協定の下では、ヒト、モノの交流が自由になり、産業は活発化して経済効果は上がりますが、自国産業が自由な環境に対処する力に不足している場合には有利な相手国の産業が進出し、自国産業に大きな影響を与えることにもなります。オープン・スカイに基づく刺激を受けて、自国産業も良い展開をして行くとする意見もある一方で、その反対の意見もあり、オープン・スカイに関しては様々な意見があります。

(注) オープン・スカイと自国内の航空運航権（カボタージュ）の開放は違います。オープン・スカイ協定を締結しても自国内の航空営業は開放しません。自国と相手国との間の相互運航と相手国以遠、相手国から見て自国以遠の以遠権運航を開放するだけです。

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）へ寄港地の変更をお考えになりますか。（問 17 参照）

- 1) 考えている。
- 2) 考えていない。
- 3) 分からない。

### 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）

- 1) 一時的に停滞するとしても中・長期的には拡大する。
- 2) 全般的には当面横ばい状況が継続する。
- 3) 日本からの輸出は今後とも減少する。
- 4) 日本への輸入は継続的に拡大する。
- 5) 低コストの海上輸送の利用が増え、航空輸送はやや縮小する。
- 6) わからない。
- 7) その他

[ ]

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）

- 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

[ ]

問 6-B. 今後注目されると思われる市場はどこでしょうか。（複数回答可）

- 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

[ ]

アメリカはアジア地域で韓国、台湾、シンガポール、マレーシア、オーストラリア、ニュージーランド等15カ国と、ヨーロッパでは、ドイツ、イタリア、フランスなど19カ国と二国間オープン・スカイ協定を結んでいます。

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。

- 1) オープン・スカイにすべきである。
- 2) オープン・スカイにすべきでない。
- 3) わからない。

問9-1. 問9で、1)と答えた方にお尋ねします。(複数回答可)

- 1) 荷主および旅客にとって乗り入れ航空会社と便数が増えるので、オープン・スカイにするべきである。
- 2) 荷主にとって乗り入れ航空会社と便数が増えるので、とりあえず、貨物便だけでも全面オープン・スカイにするべきである。
- 3) 運航コストの安い航空会社が無制限に入って来ることは、日本の航空会社にとって良い刺激となり、たとえ、日本の航空会社が不利になったとしてもオープン・スカイするべきである。
- 4) オープン・スカイは世界の趨勢であるから、無条件でオープン・スカイにするべきである。
- 5) オープン・スカイにすると、競争は激化し、運賃は下がる。しかし、それが、直ちに運航の安全面を脅かすことには繋がらないのでオープン・スカイにすることを躊躇することはない。
- 6) 相手国への乗り入れも自由になるので、相手国が希望するならば、積極的に日本から働きかけ多数国とオープン・スカイ協定を結ぶべきである。
- 7) 世界の自由な交易・物流から取り残されてしまうので、オープン・スカイを積極的に推進すべきである。
- 8) その他(ご意見をお書き下さい。)

問9-2.

問9で、2)と答えた方にお尋ねします。(複数回答可)

- 1) 荷主および旅客にとって乗り入れ航空会社と便数がたとえ増えても、オープン・スカイにするべきでない。
- 2) 荷主にとって乗り入れ航空会社と便数がたとえ増えたとしても、また、貨物便だけと言えどもオープン・スカイにするべきでない。
- 3) 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。従って、オープン・スカイにするべきではない。
- 4) 運航コストの安い航空会社が無制限に入って来ることは、日本の航空会社の存亡を脅かすことになるので、オープン・スカイにするべきでない。
- 5) オープン・スカイが世界の趨勢であっても、日本は独自の道を行くべきで、オープン・スカイにする必要はない。
- 6) オープン・スカイにすると、競争が激化し、運賃が下がるが、安全面を脅かすので、オープン・スカイにするべきではない。
- 7) 世界の自由な交易・物流から取り残されてしまっても、オープン・スカイに賛成すべきではない。
- 8) その他(ご意見をお書き下さい。)

## V 日本の航空貨物運送の今後の課題

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か。（複数回答可）

- 1) 他国の空港に比べ着陸料を始めとして貨賃料、施設使用料などの空港費用が高い。
- 2) 日本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。
- 3) 不正輸出入を取り締まる必要があるため、検査に時間が掛かりすぎる。
- 4) 日本の空港では夜間の搬出・搬入ができない。また、土曜・日曜日も貨物の搬出入ができない（成田空港では23時から6時までの発着陸が禁止されている）。
- 5) その他（ご意見をお書きください）

[ \_\_\_\_\_ ]

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）。

- 1) 「保税地域へ搬入後、申告、検査、許可」という輸出入貨物にかかわる保税管理制度を改革する。（特に、輸出貨物に対する保税管理を廃止し、どこでも輸出の申告ができるようにすれば、貨物の航空機搭載までに要する時間を大幅に短縮し、費用を削減することが可能となる。）
- 2) 輸出貨物には「事後申告」、輸入貨物には「貨物到着前許可」、の制度を導入する。（これにより、通関の迅速化が進み、臨時開庁に要する費用を大幅に削減できる。また、空港の混雑も軽減できる。）
- 3) Air-NACCSによる24時間自動許可制度を導入する。（これにより臨時開庁に要する費用が大幅に削減できる。）
- 4) 貨物を確認した後通関を開始するのではなく、作業と通関手続きを並行して行う。（これにより上屋内作業の迅速化がはかれる。）
- 5) 通関システムと上屋のオペレーション・システムを統合する。（これにより作業の迅速化・効率化をはかる。）
- 6) その他（ご意見をお書きください）

[ \_\_\_\_\_ ]

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送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）

- 1) 航空輸送には迅速性と正確性が要求されるので、日本の主要空港経由の直行ルートを使用の方が確実であると思う。
- 2) 日本の地方空港を起点とする貨物量はさほど多くないので、地方空港への乗り入れは実現性に乏しい。
- 3) 日本の地方空港を起点とする貨物量が増加すれば、地方空港への乗り入れを行う用意がある。
- 4) 日本の主要空港経由で輸送ができるよう競争力のある運賃の設定が必要である。
- 5) 総合輸送コストが低減されるのであれば、多少輸送時間がかかっても地方空港を起点とした他国のハブ空港経由のルートを使用する顧客が増える。
- 6) その他（ご意見をお書きください）

[ \_\_\_\_\_ ]

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）

- 1) 各地域内に国際空港があれば国際物流拠点へのアクセスが容易になる。
- 2) 顧客にとって迅速な出荷と引取りが可能となる。
- 3) 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い場合、あるいはサービスの頻度が少ない場合は、貨物を他空港へ回送することとなり顧客のメリットはあまりない。
- 4) 大局的にみれば、日本のような狭い国土のなかで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。

5) その他

[

]

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）

- 1) 羽田空港の国際線の拡充を含め、特定主要空港の機能を拡充し、貨物専用機の夜間の発着と空港内の作業を含め積極的に航空会社を受け入れることができるよう体制を整備すべきである。
- 2) 滑走路の拡大、着陸料金の低減などについては国が積極的に介入し、国際的に遜色のない施設を整備し、国際的に対抗できる競争料金を設定すべきである。
- 3) 現在の体制ではアジアの主要空港に対抗できないと思われるので、これ以上の設備投資を行う必要はない。

4) その他

[

]

問14. 世界の空港の規模は平行滑走路最低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、長距離離便大型機には使用できません。）

- 1) 滑走路については、成田空港、関西空港ともにこれ以上の整備は必要ない。
- 2) 滑走路については、成田空港、関西空港ともいっそうの整備が必要である。
- 3) 成田空港の滑走路拡充が早急に実現できないのであれば、羽田空港の国際化・拡充を急ぐべきである。
- 4) 成田空港の許容範囲はすでに限界を迎えている。このままでは、ここ数年で国際的な旅客・貨物輸送競争に遅れをとってしまい、日本国の経済にも大きく影響するようになる。
- 5) 特に問題はないと認識している。

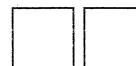
問 15. 成田空港は、夜間（23時-6時まで）は離発着禁止です。24時間開港についてどう思われますか。

- 1) アジアのハブ空港として発展するためには、24時間開港は当然である。
- 2) 夜間開港については、騒音問題や地域住民の生活への配慮が不可欠であり、一定の制限を認めざるを得ない。
- 3) 空港への交通アクセスが改善され、夜間通関が可能となることを条件に24時間開港すべきである。
- 4) 24時間開港をしても、輸送コストの削減にはそれほど寄与するとは思えないので、24時間開港は不要である。
- 5) わからない。



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下さい。（複数回答可）

- 1) 夜間に公共交通機関によるアクセスがないとしても、航空機の発着ならびに空港内の作業が夜間でも可能となることなどにより24時間開港との名目が与えられる。この意義は大きい。
- 2) 夜間に公共交通機関によるアクセスがなければ、24時間開港の利便性はほとんど失われる。
- 3) 夜間のバス・電車の運行は赤字が予想され、公共交通機関によるアクセスの実現は不可能ではないか。
- 4) 乗用車・トラックによるアクセスが可能なので、特に問題はない。
- 5) わからない。



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。（複数回答可）

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下さい。

機材：ボーイング747-400型ジャンボ機（395トン）

空 港 名	着陸料
ニューヨークJFケネディ空港	¥382,369
サンフランシスコ	¥120,047
ロサンゼルス	¥123,374
ホノルル	¥190,334
パリ シャルル・ド・ゴール空港	¥276,046
フランクフルト	¥155,088
ロンドン ヒースロー空港	¥80,072
アムステルダム スキポール空港	¥423,760
ソウル インチョン(仁川)空港	¥344,400
香港チェック・ラップ・コック空港	¥590,400*
上海 浦東(Pudong)空港	¥340,000
バンコク空港	¥133,144
シンガポール チャンギ空港	¥278,000
成田 新東京国際空港	¥948,000
新関西国際空港	¥910,000**

\* 香港空港は2002年9月30日まで15%引き、新路線開設の場合は1年間50%引きの特典がある。

\*\* 関西空港は2001年4月1日より2003年3月31日の間は¥830,000円。2002年4月1日より2003年3月31日までの間、1航空会社あたりの着陸重量の増量部分に対して50%引きの特典と、新規乗り入れの航空会社には50%引き（¥410,000）となる特典がある。

- 1) 日本では空港経営に際し着陸料収入に依存する割合が諸外国に比べて高いため。
- 2) 空港整備費（建設費、維持費など）が諸外国に比べて高く、それがさらに着陸料に上乗せされているから。
- 3) 現行の空港整備特別会計は独立採算性を原則としているため。
- 4) 空港公団などによる空港経営の合理化・効率化が不十分であるため。
- 5) 関心がない。
- 6) わからない。

自由回答欄（着陸料についてご意見があればご自由にお書き下さい。）

問 18. 羽田空港の利用についてお伺いします。（複数回答可）

- 1) 成田空港の充実が先決であり、羽田空港の国際化は望まない。
- 2) 羽田空港は、国内線専用空港として運用し国際化には反対である。
- 3) 羽田空港は、都心への距離も近く、国内各地への乗り換えが便利であるなど、成田空港利用の場合よりも経済的効果が大きいので、国家的プロジェクトとして早期に国際化を目指すべきである。
- 4) 羽田空港の国際化問題については、国および当該自治体だけでなく国民的レベルで議論の内容や情報を開示し、開かれた討論が望まれる。
- 5) 世界の大都市では、その近郊に2、3の空港がある都市も珍しくない。羽田空港は世界都市東京の第2の国際空港として運用されるべきである。
- 6) わからない。

自由回答欄（羽田空港の利用方法についてのご意見をお聞かせ下さい）

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下さい。

- 1) 統合すべきである。
- 2) 統合すべきでない。
- 3) わからない。

自由回答欄（この問題につきご意見をお書き下さい）



問20. 最近、韓国のインチョン空港や香港チェック・ラップ・コック空港などは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、関西空港と比較して何が違うのでしょうか。(複数回答可)

- 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24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、貨物の取扱いについて税関が柔軟である。
- 7) その他 (ご意見をお書き下さい。)

--	--

--

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)

- 1) インターネット経由のフライト検索とオンライン貨物予約。
- 2) 貨物のオンライン・トレーシング。
- 3) 貨物の運賃照会、運賃計算、請求・清算業務。
- 4) 貨物手続きの許認可。
- 5) 貨物の通関システムとのインターフェース。
- 6) 空港内の貨物のグラウンド・ハンドリング・システム。
- 7) 航空機への貨物の搭載管理。
- 8) 航空機の運航管理。
- 9) 貨物のオンライン・クレーム処理。
- 10) 情報管理の公開については不安があるのでEDI化を早急に推進すべきではない。
- 11) EDI化はコストがかかるので推進したくない。
- 12) 当社の業務と直接的な関係が無いため、適切な解答はだせない。
- 13) わからない。

--	--	--

自由解答欄 (EDI化についてご意見をお聞かせください。)

--

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。

- 1) 旅客が主体であり、貨物については現状の管理体制でよい。
- 2) X線検査機器などを積極的に導入し検査体制を強化すべきである。
- 3) 過度の安全管理は貨物を滞留させ航空運送の迅速性を阻害する。
- 4) その他 ( )
- 5) わからない。
- 6) 安全管理についてご意見があれば、お書きください。

問 23. フレイト・フォワーダーとインテグレーター

単純な航空輸送は荷主の貨物を航空会社が単に運ぶことですが、グローバル化した荷主の多様化する物流ニーズに応え、もっとも適合する陸運、海運、空運などの異った運送手段の選択から、包括的な SCM ニーズにまで対応できる物流のプロバイダーとしてフレイト・フォワーダーの存在が欠かせないものになりました。フレイト・フォワーダーは輸送手段そのものは所有せず、もっぱら船会社の船舶や、航空会社の航空機を利用して輸送を総合的に運営します。

1970年代に始まったアメリカの規制緩和により、航空機を自ら運航しかつ両端の集配も含めた一貫輸送を行うインテグレーター（インテグレートド・キャリア）が台頭して来ました。航空会社の輸送がエアポート・ツー・エアポートであるのに対して、インテグレーターはドア・ツー・ドアで期日指定のエクスプレス・サービスを売り物とし急速に取扱いのシェアを拡大しています。現在はまだ、航空会社とフレイト・フォワーダーの連携によるサービスが航空貨物運送の主流ですが、インテグレーターの取扱い貨物も増えています。

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）

- 1) フレイト・フォワーダーの荷主密着型のサービスは高く評価できる。
- 2) フレイト・フォワーダーは航空会社との連携で多角的なサービスを提供し継続的に国際貨物のシェアを維持する。
- 3) フレイト・フォワーダーの介在を必要とせず、航空会社が直接、荷主にサービスを提供するべきである。
- 4) フレイト・フォワーダーが荷主に提供する料金は概して安い。
- 5) フレイト・フォワーダーの日本における貨物取扱量は今後増えることはない。
- 6) フレイト・フォワーダーの日本における貨物取扱量は今後ますます増える。
- 7) 海外フレイト・フォワーダーの日本への進出は、日本のフレイト・フォワーダーの市場シェアを奪うため歓迎されない。
- 8) 海外フレイト・フォワーダーの日本への進出は、業界全体の競争力を高めるため、歓迎すべきである。
- 9) わからない。

自由回答欄（ご意見をおきかせください）

問 23-2. インテグレーターについてお伺いします。(複数回答可)

- 1) インテグレーターの提供する定時配送サービスは高く評価できる。
- 2) インテグレーターの日本への進出は、短期的には航空貨物市場の競争を促進させ、中長期的にはインテグレーター自体のシェアを増大させることとなろう。
- 3) インテグレーターの提供する料金はフォワーダーに比較して高額である。
- 4) サービス内容からすればインテグレーターの提供する料金はフレイト・フォワーダーに比較してむしろ安価である。
- 5) インテグレーターの日本における貨物取扱量は今後増えることはない。
- 6) インテグレーターの日本における貨物取扱量は今後ますます増える。
- 7) 海外インテグレーターの日本への進出は、日本のエクスプレス市場を圧迫するためあまり歓迎すべきではない。
- 8) 海外インテグレーターの日本への進出は、業界全体の競争力を高めるため、歓迎すべきである。
- 9) わからない。

自由回答欄 (ご意見をおきかせください)

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)

- 1) インテグレーターの輸送スピードは早いですが、フォワーダーと比較すると柔軟なサービスに欠ける。
- 2) フォワーダーよりもインテグレーターの方が柔軟なサービスを提供している。
- 3) インテグレーターの提供する貨物のトレース、トラッキング、SCMサービスなどはフレイト・フォワーダーのサービスに比較して情報テクノロジーがはるかに進歩している感がある。
- 4) 情報テクノロジーに関してはフォワーダー、インテグレーターともほぼ同じレベルである。
- 5) インテグレーターはエクスプレスのみならず一般混載貨物の分野にも進出しつつあるので、将来的にフォワーダーとの競争が強まるだろう。
- 6) それぞれの得意分野を生かしてフレイト・フォワーダーとインテグレーターは共存できる。
- 7) わからない。

自由回答欄 (ご意見をおきかせください)

## VI 国際航空貨物市場の展望

いま、EUでは、統合市場のなかで市場シェアの拡大を求めてドイツ郵便、オランダ郵便などが積極的な買収作戦を展開しています。また、ヨーロッパ大陸の伝統的な大手総合フレイト・フォワーダーならびにイギリスのロジスティクス会社もグローバルな拡大戦略を展開しています。一方、アメリカの2大インテグレーターもM&Aによる多角化・総合化を指向しています。

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、海運の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)

- 1) フォワーダーは通関、混載輸送など従来のフォワーダーのサービスに専念すればよい。航空会社はエア・キャリアとして空港から空港までの航空輸送に専念すればよい。
- 2) 付加価値物流のついた輸送を提供しなければならない。
- 3) 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である。
- 4) 航空会社もインテグレーター化する必要がある。
- 5) 航空会社のインテグレーター化は膨大な投資が必要で現実味に乏しい。単数もしくは複数のフォワーダーをパートナーとして選択し、合併一歩手前の「ヴァーチャル・インテグレーション」(擬似インテグレーション)を構成し荷主のニーズに応えるサービスを提供する体制にする必要がある。
- 6) 航空会社は選ばれたフォワーダーとパートナーシップ関係に入り、荷主のニーズに応えるサービスを提供する体制にする必要がある。
- 7) 航空会社は他の航空会社と貨物に関するアライアンスを組むか、既存の貨物アライアンスに入り、荷主のニーズに応えるサービスを提供する体制にする必要がある。
- 8) その他 (ご意見をお書きください)

--	--

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、御社はどのような対応をすべきとお考えですか。忌憚の無いご意見をお聞かせ下さい。

自由回答欄

--	--

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。

自由回答欄

[ ]

ご協力ありがとうございました。

October 1, 2002

Code:	C			
No.:				

**Survey on the actual condition of Air Cargo Transport related to Japan**  
– with the aim to realizing an improvement in air cargo transportation –

**Trend survey of Airlines, Air Freight Forwarders and Shippers related to aircargo transportation.**

October 1, 2002

Dear Sirs,

In an attempt to grasp the true picture of various industrial activities in Japan, the Institute of Business Research, College of Economics of Nihon University have launched their first survey on Japanese industrial trends in 1979, and ever since, with the cooperation of the various industrial circles and business firms concerned, the Institute have conducted 27 surveys successfully over the past years. The results of the surveys have been published into reports, and are regarded as having high values and are appreciated by the industry as well as by academic circles.

The Institute of Business Research have decided to conduct its 28th survey on the captioned subject of "Air Cargo Transport" during a two year survey period (fiscal 2002/2003).

Since Japan is surrounded by sea, Japanese trade is compelled to use either ocean or air transportation. Cargo movements by air have already exceeded 30% in value and the speed of air transport have created new demands and opportunities. Viewing from the angle of international logistics, air transportation has now become an integral and vital means of trade. It is a fact that considering both ocean and air trade port activities, Narita airport have continuously been ranked since 1994 as the largest trade gateway port for Japan.

Despite heavy traffic needs, both Narita and Kansai International Airports have only one 4000-meter class runway, and even though they cannot be fully used on a 24-hour basis, the landing fee is in the vicinity of 900,000 yen being the highest in the world. Japanese airports are greatly inferior compared to the other Asian airports of Incheon (Seoul), Chek Lap Kok (Hong Kong), Changi (Singapore) and others where multiple 4000-meter class runways are operative 24 hours. Japanese airports have other problems such as but not limited to dwelling time at airports seen in export and import shipments. From an international logistics viewpoint, Japanese airports and seaports have lost their competitiveness against other trade gateways of East Asia. The high user cost with the Japanese airports and seaports can be regarded as the major reason.

This survey is conducted by forwarding questionnaires to shippers, air freight forwarders, and airlines operating into Japan. The attempt of this survey is to have each member of this project team be able to capture the existing actualities on air cargo transport covering Japan, and be able to analyze and compose constructive opinion based on candid inputs and suggestions provided by the respondents to this questionnaire. Consequently, we solicit your understanding of our intent and wish to receive candid inputs from you who are involved with air cargo transportation concerning Japan. We would be extremely grateful if you will spare some of your time in responding to the questions raised.

Survey results will be computer-processed and the members of the project team will analyze and compile the studies into a report. A free copy of the report will be provided to those who have cooperated with our project and responded to our questions.

We would like to mention that a few members of the current project team have participated in two past surveys, namely, "Trend survey on the use of Trade Terms in Japan" and "Survey on the current status and future prospects of freight forwarders in Japan related to international multimodal transport". The report of these surveys have gained high reception and have received the "Trade Promotion Prize" and "Promotion Prize", respectively, from The Trade Promotion Foundation of Japan.

Needless to mention, your name as well as any names will be kept in strict confidence and will not be disclosed.

We would immensely appreciate if you could return the completed questionnaire to reach us by November 15, 2002, using the self-addressed return envelope.

If you should have any questions or need clarification, one of our survey team member, Mr. Ben Kinoshita (Phone/Fax: 047-335-7924, Fax: 047-335-2291, Email: benkinoshita@aol.com) will be available to provide you with the required information.

Most sincerely yours,



Akira Kobayashi, Dr. of Economics  
Professor, College of Economics, Nihon University  
Leader, 28th Survey Project Team  
Institute of Business Research,  
College of Economics, Nihon University

28th Survey Project Team members:

Akira Kobayashi (Professor, College of Economics, Nihon University, Dr. of Economics)

Yoshiaki Hirata (Lecturer, Kanagawa University)

Benjamin T. Kinoshita (Lecturer, Nihon University; Faculty Member, IATA Airline Training and Development Institute)

Naoshi Taguchi (Lecturer, Waseda University, Dr. of Commerce)

Hiroko Ameno (Lecturer, Osaka Commercial University, Dr. of Commerce)

Lee Jung-Hwa (Graduate School, Kanagawa University)

Kazumasa Kurosawa (Graduate School, Nihon University)

### **Guidelines in completing the questionnaire form**

- (1) Please enter your answers directly using the questionnaire form.
- (2) Each question has been provided with answer choices. Please enter your choice by using item numbers in the box  provided.
- (3) When multiple boxes are provided, please try to fill as many boxes as you can. You are however not compelled to fill all the boxes.
- (4) If the question does not fit with your business, or when insufficient data makes it unable for you to answer a question, you may leave the box(es) blank.
- (5) Since your input will be of extreme value in compiling our final report, we would immensely appreciate if you will be kind enough to enter your opinion or additional comments where we have indicated "Others" as a selection.
- (6) The name of your company as well as the name(s) of the respondent will not be disclosed.
- (7) Please kindly respond to the questionnaire using the self-addressed return envelope to reach us by November 15, 2002.
- (8) You are only requested to complete and return either one of the English or Japanese language questionnaire forms. You need not return both.
- (9) If you should have any questions or need clarification, one of our survey team member, Mr. Ben Kinoshita (Phone/Fax: 047-335-7924, Fax: 047-335-2291, Email: benkinoshita@aol.com) will be available to provide you with the required information.

Thank you very much.

Code:	C			
No.				

**I Status of firms responding to the questionnaire**

Kindly fill the following boxes to describe your company. Please circle the numbers which best describe your firm.

Name of Firm	
Address	〒
Contact Department	
Name of individual responding to the questionnaire	
Contact	Phone : _____ Fax: _____ e-Mail address: _____
Type of Business	1. Shipper such as manufacturers, trading firms, etc. 2. Airlines (including Integrators) 3. Air freight forwarders 4. Others ( _____ )
Annual Operating Revenue	1. Less than US\$8.3 million (~ 1 billion yen), 2. Less than US\$83.3 million (~ 10 billion yen), 3. Less than US\$833.3 million (~ 100 billion yen), 4. Less than US\$4,167 million (~ 500 billion yen), 5. In excess of US\$4,167 million (in excess of 500 billion yen)
Number of Business Locations	Within Japan:  Outside of Japan:
Number of employees	1. Less than 100    2. Less than 500    3. Less than 1,000 4. Less than 5,000    5. Less than 10,000    6. In excess of 10,000



II Basic Subjects

Q.1. How many flights per week do you operate into Narita?

- 1) We do not operate into Narita.
- 2) 1 to 4 flights per week.
- 3) More than 5 flights per week.
- 4) More than 14 flights per week.
- 5) More than 21 flights per week.
- 6) More than 28 flights per week.

Q.2. How many flights per week do you operate into Kansai International?

- 1) We do not operate into Kansai International.
- 2) 1 to 4 flights per week.
- 3) More than 5 flights per week.
- 4) More than 14 flights per week.
- 5) More than 21 flights per week.
- 6) More than 28 flights per week.

Q.3. Which airports do you operate into other than Narita or Kansai International? Please indicate number of weekly frequency along each airport listed.

	Flts/wk		Flts/wk		Flts/wk
Akita		Aomori		Fukuoka	
Fukushima		Hakodate		Haneda	
Hiroshima		Kagoshima		Komatsu	
Kumamoto		Matsuyama		Misawa	
Nagasaki		Nagoya		Naha	
Niigata		Oita		Okayama	
Sapporo		Sendai		Takamatsu	
Toyama		Others			

Q.4. Are you utilizing the Japanese airports such as Narita and Kansai into which you operate as a hub airport for your passenger and/or cargo frequencies?

- 1) We are already using them as hub airports and we intend to continue to use them.
- 2) We are already using them as hub airports but we intend to cease operations or reduce frequencies.
- 3) We are not using them as hub airports.
- 4) Others (Kindly indicate details)

Q 5. If the landing fees at the Japanese airports remain at current levels, do you have any intention to move your operations to airports of neighboring countries where the landing fee is less expensive (such as Seoul Incheon, Taipei Chang Kai Shek, Shanghai Pudong, Hong Kong Chek Lap Kok, Singapore Changi) ? (Please refer to Q 17.)

- 1) Affirmative
- 2) Negative
- 3) Unable to answer

[ ]

**III Current Status of Air Cargo Transport concerning Japan**

Q 6. With the aftermath of the WTC terrorist attack and the continuing depression of IT related business, international competition is amplifying. What is your opinion on the forecast of international air cargo transport needs? (Multiple selection)

- 1) Temporary stagnation but will expand in mid and long term.
- 2) An overall status quo will continue.
- 3) Japanese exports will continue to decline.
- 4) Japanese imports will continuously grow.
- 5) Use of low cost ocean transport will increase and air transport will slightly decline.
- 6) Unable to answer.
- 7) Others ( )

[ ]

Q 6- A. Which of the following routes, do you think will increase? (Multiple selection)

- 1. Traffic between North/Central/South America and Europe
- 2. Traffic between Asia and North/Central/South America
- 3. Traffic between Asia and Europe
- 4. Traffic within Asia
- 5. Traffic within Europe
- 6. Traffic within North/Central/South America
- 7. Others ( )

[ ]

Q 6- B. Which market do you think will become the focus market? (Multiple selection)

- 1) Chinese market
- 2) North American market
- 3) E U market
- 4) Eastern Europe market
- 5) Southeast Asian market
- 6) Others ( )

[ ]

Q 7. What are the features desired of air cargo transportation as observed from the airlines? (Multiple selection)

- 1) Ability to provide constant and reliable space
- 2) Low fares
- 3) Strict enforcement of security
- 4) On time departure and arrival times
- 5) Real time tracing of shipments
- 6) Availability of added value logistics services (such as pick up service, packaging service, customs clearance service, delivery service among various others)
- 7) Guaranteed uplift on designated flight
- 8) Guaranteed delivery time
- 9) Ability to offer logistics services (such as inventory control service of components and products, undertaking orders, dispatching ordered items with payment collection services among various other logistics services)
- 10) Expansion of route network
- 11) Development of IT functions
- 12) Others (Please indicate your opinion)

--	--	--	--

**IV Trend of International Air Cargo Market**

Q 8. If Japan should agree to an Open Sky condition with your country limited to freighter operations only, do you have any intention to inaugurate freighter frequencies into Japan? If you already operate freighters into Japan, do you have any intention to increase frequencies?

- 1) Affirmative
- 2) Affirmative but with a prerequisite that landing fees be reduced.
- 3) Negative
- 4) Unable to answer

Q 9.

Air transportation is governed by bilateral air agreements where designation of airports, designation of airlines, aircraft types and frequencies are all regulated. An open sky agreement liberalizes all such restrictions on airports, airlines, equipment, frequencies, traffic rights including beyond rights as well as rates, among others. Under such open sky environment, the flow of people and freight will be liberalized, industry stimulated, and a positive effect will reflect on the economy. However, if the domestic industry is not ready to meet a free environment, stronger overseas industries may penetrate into the domestic market and may pose significant threats to the domestic industry. While there is a school of thought that an open sky environment may stimulate the domestic industry and lead the market toward a better expansion, there are, in fact, differing values on Open Skies.

(Note) Open Skies do not mean an opening of cabotage rights (liberalizing flights within one's country). Even if an open sky agreement is inked, it does not equate to opening up domestic traffic rights. It means to open up traffic between the two countries, including beyond traffic rights beyond the other country and/or beyond traffic rights beyond your country as seen from the other country.

The United States have open skies agreements already in effect with 15 countries in Asia including Korea, Taiwan, Singapore, Malaysia, Australia and New Zealand. The United States have 19 open skies agreements in Europe including Germany, Italy and France.

What is your opinion on Japan to switch over to an Open Sky Policy?

- 1) Japan should adopt an Open Sky policy.
- 2) Japan should not adopt an Open Sky policy.
- 3) Unable to respond.

Q 9-1. Those who have selected 1) in Q 9, kindly select from the following. (Multiple selection)

- 1) Since the number of airlines and frequencies will increase for the shippers and passengers, Japan should adopt an Open Sky policy.
- 2) Since the number of airlines and frequencies will increase for the shippers, an unconditional Open Sky policy should be adopted for at least the freighters.
- 3) When low cost airlines enter the market unconditionally, they will bring a favorable stimulus to the Japanese airlines. Even if such may pose a threat to the Japanese carriers, an Open Sky policy should be adopted.
- 4) Since Open Sky is the trend of the world, Japan should shift to an unconditional Open Sky environment.
- 5) With an Open Sky environment, competition will intensify, and rates will fall. Since such will not affect safety of operation, there should be no hesitation to adopt open skies.
- 6) Since flights to the other country will be liberalized, if the other country so desire, Japan should approach other countries positively and conclude open sky agreements with multiple countries.
- 7) Since Japan will be left behind from the free world trade and free movement of freight, Japan should positively promote open sky agreements.
- 8) Others (Please indicate your opinion)

[ ]

Q 9-2. Those who have selected 2) in Q 9, please indicate your selection. (Multiple selection)

- 1) Even if the number of airlines and frequencies increase for the shippers and passengers, Japan should not adopt an Open Sky policy.
- 2) Even if the number of airlines and frequencies increase for the shippers, Japan should not adopt an Open Sky policy even just for the freighters.
- 3) Since the Japanese airports have certain limitations, a fair situation cannot be realized with the other country. Consequently, Japan should not adopt an Open Sky policy.
- 4) If low cost airlines are allowed to enter the market unconditionally, they will cause a threat to the Japanese carriers; therefore Japan should not adopt an Open Sky policy.
- 5) Even if Open Sky is the trend of the world, Japan should elect to proceed its own path and there is no need to shift to an Open Sky environment.
- 6) With an Open Sky environment, competition will intensify, and rates will fall, and will impact the safety of operation, and therefore Open Skies should be opposed.
- 7) Even if Japan will be left behind from the free world trade and free movement of freight, Japan should not support an Open Sky policy.
- 8) Others (Please indicate your opinion)

[ ]

**V Issues on Air Cargo Transport concerning Japan**

Q 10. As International business spread globally, international competition intensifies. When customers (shippers and forwarders) use air cargo, what key elements do you think obstruct international air cargo competitiveness at Japanese airports? (Multiple selection)

- 1) Compared to airports of other countries, airport user charges such as landing fees, rents, facility user charges are expensive.
- 2) Japan's unique import/export clearance system and practices force cargo to dwell at the airport inviting increase in costs.
- 3) Due to the necessity in controlling illegal exports and imports, excess time is spent in inspections.
- 4) Entry or removal of cargo at airport warehouses are not possible at Japanese airports during night hours. Likewise, no warehouse entry/exit is possible on Saturdays and Sundays. (At Narita a flight curfew is imposed from 23:00 to 06:00.)
- 5) Others (Please indicate your opinion)

Q 10-A. Those who answered 2) in Q 10 above, kindly respond to the following question.  
How can the flow of cargo be made speedier at Japanese airports? (Multiple selection)

- 1) Reform the Bonded Control System governing Export/Import Shipments where Declaration, Inspection, Permit processes can only be made after cargo is hauled into a bonded area. In particular, the Bonded Control System for export cargo should be abolished, freeing export declaration to be made at any location. This will drastically shorten the time required for cargo prior to loading onto the aircraft and thereby reduce costs.
- 2) Introduce a system allowing "Post-facto declaration" for export cargo, and "Prior to aircraft arrival permit" for import cargo. Such system will allow speed in clearance, and drastically reduce the need for customs house opening fees/customs overtime fees. It will also add to reduction of congestion at the airport.
- 3) Activate Air-NACCS to allow a 24-hour automatic permit system. Such will drastically reduce need for customs house opening fees/customs overtime fees.
- 4) Instead of commencing clearance after confirming the freight, physical operation and customs clearance process should be processed simultaneously. Such will speed up work process inside the warehouses.
- 5) Combine customs clearance system and warehouse operation system. Such will speed up and realize an efficient processing system.
- 6) Others (Please indicate your opinion)

Q 11. Asian nations are constructing and operating large hub airports and the Japanese airports are rapidly losing their edge as hub airports. On the other hand, new routes connecting Japanese local airports with hub airports in neighboring countries are being introduced. Freight moves without passing through the Japanese main airports. What are your thoughts on such routes which do not utilize Japanese main airports? (Multiple selection)

- 1) Since speed and accuracy is desired of air transport, a direct route using the Japanese main airports are more reliable.
- 2) Since cargo volume originating from Japanese local airports are not too large, chances of starting a flight into such local airports are remote.
- 3) Should cargo volume originating from Japanese local airports increase, we are prepared to commence flights into such airports.
- 4) Competitive rates which encourage cargo to be routed via Japanese main airports should be introduced and established.
- 5) If total distribution cost is going to be reduced, customers desiring to use Japanese local airports hubbed to a foreign hub would increase even if it means increase in transit times.
- 6) Others (Please indicate your opinion.)

--	--

Q 12. In addition to Narita and Kansai International, Japan is building a Chubu (Nagoya) airport. What merits do you think the customers (shippers and forwarders) have with international airports located at each major industrial district? (Multiple selection)

- 1) If each district has an international airport, access to international gateways will be easier (cost and time).
- 2) Customers can enjoy speedy access with export cargo and with import cargo.
- 3) If the airport in question do not have service of a particular airline or a particular destination/origin, or the service is limited, cargo will have to be transported to another airport which would then be a demerit to the customer.
- 4) In general, Japan being a land-limited country, there is no need to construct duplicating airports with substandard facilities costing a huge amount of investment. Instead, Japan should improve existing airports and by improved utilization, it can achieve overall cost reduction.
- 5) Others ( )

--	--

Q 13. What is your opinion on the major Japanese airports? (Multiple selection)

- 1) Including the expansion of Haneda airport to house international flights, there is a need to improve the capacity of selected major airports, allow night flights by freighter aircraft, allow night cargo processing at these airports, and create an environment where airlines would be willing to operate into.
- 2) The government should positively get involved in the expansion of the runways, reduction of landing fees, and should improve airport and related facilities to meet international standards and set user fees at competitive levels.
- 3) With the current set up, competition with Asian airports is inevitably impossible, and therefore no further capital investment should be made.
- 4) Others ( )

[ ]

Q 14. International standards for an airport call for a minimum of two parallel runways and at least one crosswind runway. Narita and Kansai International airports both have one 4,000-meter category runway. What is your opinion? (Multiple selection)  
(Note: Effective April 18, 2002, a 2,180-meter runway was commissioned at Narita but this is too short and not useable for long distance wide bodied aircraft.)

- 1) There is no need for additional runways at Narita and Kansai International airports.
- 2) There is a need for additional runways at Narita and Kansai International airports.
- 3) If additional runways cannot be built rapidly at Narita, the international use of Haneda airport should be expedited and expanded.
- 4) The capacity of Narita airport is long before saturated. If matters are left unattended, Japan will lose its competitive edge in both passenger and cargo transport which will have a major effect to national economy.
- 5) We feel there is no grave problem.

Q 15. There is a night curfew (23:00 to 06:00) at Narita airport. What is your opinion on a 24-hour airport?

- 1) In order to expand as a hub airport for Asia, it is a matter of course to have a 24 hour airport.
- 2) To have an airport operational during night hours, certain consideration are necessary for the livelihood of the nearby inhabitants against noise etc. and therefore a certain amount of restriction is unavoidable.
- 3) Access to the airport must be improved, and subject to the possibility of a 24-hour customs clearance system, airports should be open 24 hours a day.
- 4) Even if the airport is open for 24 hours a day, it will not add to a reduction of transportation costs, and therefore a 24-hour airport is not necessary.
- 5) Unable to answer.

Q 16. Kansai International Airport is a 24-hour airport however buses and trains do not run during the night hours. What is your opinion on this matter? (Multiple selection)

- 1) Even if access by public transportation is not available at night, aircraft movements and work inside the airport during night hours are possible. The simple fact that the airport is open 24 hours is significant.
- 2) If there is no access by public transportation during night hours, the convenience of a 24-hour airport is lost.
- 3) Buses and trains to run during night hours will mean to operate at a deficit. Access by public transportation during night hours appear not possible.
- 4) No problem is contemplated as the airport can be accessed by cars and trucks.
- 5) Unable to answer.

Q 17. Why are landing fees at Narita and Kansai International airports highest in the world? (Multiple selection)

Please refer to the comparison of landing charges at selected airports of the world.

Equipment : Boeing 747-400 aircraft (395 tons)

Name of Airport	Landing fee
New York John F. Kennedy Airport	¥382,369
San Francisco International	¥120,047
Los Angeles Airport	¥123,374
Honolulu International Airport	¥190,334
Paris Charles de Gaulles	¥276,046
Frankfurt an Main	¥155,088
London Heathrow	¥80,072
Amsterdam Schipol	¥423,760
Seoul Incheon Airport	¥344,400
Hong Kong Chek Lap Kok	¥590,400*
Shanghai Pudong Airport	¥340,000
Bangkok Airport	¥133,144
Singapore Changi Airport	¥278,000
Narita International	¥948,000
Kansai International	¥910,000**

\* Hong Kong Airport offers 15% discount until September 30, 2002. For inauguration of new routes, a discount of 50% is granted for 12 months.

\*\* Kansai International ¥830,000 during period April 1, 2001 through March 31, 2002. From April 1, 2002 through March 31, 2003, special reduction of 50% per airline for all excess tonnage of landing weight. New entrants will be given 50% discount (¥410,000).

- 1) In Japan, management of an airport depend heavily on the income from landing fees as compared to various world nations.
- 2) The cost of maintaining an airport (construction expenses and maintenance expenses, etc.) is high compared to various world nations which adds on to the individual landing fee to be collected to offset the expenses.
- 3) The current Airport Upkeep & Maintenance Special Account System (Kuko Seibi Tokubetsu Kaikei system) is designed to be self-supporting.
- 4) Airport management practices by Airport Public Corporations and the like lacks efficiency and rationalization.
- 5) We have no interest on this issue.
- 6) Unable to answer.

Comments (If you have any separate comments on the issue of landing fees, please use this space to enter your comments.)



Q 18. What is your reaction to the use of Haneda Airport? (Multiple selection)

- 1) The improvement and completion of Narita Airport should take priority. The internationalization of Haneda Airport is not desired.
- 2) Haneda Airport is to be dedicated for domestic use, and we oppose Haneda Airport to cater to international flights.
- 3) Haneda Airport is in close proximity to the center of Tokyo and the distance is very near. It has a convenient transfer capability for various domestic destinations and its economical effect large. Haneda Airport should be used for international traffic and such process should be spearheaded by the government.
- 4) The opening of Haneda Airport for international flights should be discussed not only by the national government or the local government officers concerned but openly on a nationwide basis.
- 5) It is not unusual for large cities in the world to have two or three airports in its vicinity. Haneda should be utilized as the second airport for a world level city like Tokyo.
- 6) Unable to answer.

Comments (If you have any separate comments on the use of Haneda Airport, please use this space to enter your comments.)

Q 19. There are examples of duplication such as the Kansai International, Itami and Kobe airports. Please indicate your comments on this issue.

- 1) They should be combined.
- 2) They should not be combined.
- 3) Unable to answer.

Comments (If you have any separate comments on this issue of duplicated airports, please use this space to enter your comments.)

Q 20. Recently Incheon Airport (Seoul) and Chek Lap Kok Airport (Hong Kong) have recorded increase in air cargo volume handled as Asian hub airports. What is the difference between Japan's Narita and Kansai International airports? (Multiple selection)

- 1) Landing fee and other airport user charges are less expensive.
- 2) They are operated 24 hours a day, and accessible on a 24-hour basis.
- 3) They are equipped with two or more runways for long distance flights.
- 4) They operate flexibly to cater to the needs of aircraft flight operations.
- 5) The cargo area at the airport are larger.
- 6) They either have a Free Trade Zone, or the attitude of the customs authorities is flexible toward the handling of freight.
- 7) Others (Please enter your comments)

Q 21. Electronic data interchange with air cargo is advancing. Which of the functions should be giving higher priority in EDI advancement? (Multiple selection)

- 1) Flight scanning and online cargo reservations through the Internet.
- 2) Online tracing of shipments.
- 3) Cargo rate inquiry, cargo rate computation, cargo accounting and settlement functions.
- 4) Securing permits and approvals on cargo procedures.
- 5) Interface with customs clearance systems.
- 6) Cargo ground handling system at airports.
- 7) Loading control of cargo onto aircraft.
- 8) Operational control of aircraft.
- 9) Online handling of Cargo claims.
- 10) Since there are yet fears to opening information data, a hasty promotion of EDI should not be sought.
- 11) EDI requires cost and therefore prefer not to promote.
- 12) Since it does not directly relate to our business, we are unable to provide an answer.
- 13) Unable to answer.

Comments (If you have any separate comments on the issue of EDI promotion, please use this space to enter your comments.)

Q 22. Security Control is ever intensified. How should the airlines react?

- 1) The current security control is sufficient.
- 2) Inspection should be further intensified by positive acquisition of X-ray equipment and other necessary apparatus.
- 3) Others ( )
- 4) Unable to answer.

Comments (If you have any separate comments on the issue of Security Control, please use this space to enter your comments.)

Q 23. Freight Forwarders and Integrators

Simple air transportation is to haul shipments as directed by the shipper. However, in order to respond to the growing global needs of the shipper, the existence of a freight forwarder serving as a provider of physical distribution from the selection of the most fit transport modes from land, ocean and air transport as well as to responding to the SCM needs of the client became necessary. A freight forwarder is normally a non-asset operator and utilizes space of an ocean liner or airliner and orchestrates overall logistic needs for their clients.

As result of the deregulation which started in the United States in the 1970s, Integrators (or Integrated Carriers) having an aircraft operation of their own with ground services at both ends of the transport line came into the industry. While airline transport is from airport-to-airport, integrators transport door-to-door traffic on a time-definite delivery express service and rapidly increased its share due to this sales tool. Presently, the conventional airline/ forwarder service is still the main transport current, it is however true that integrator traffic is growing at a high pace.

Q 23-1. What is your opinion on Air Freight Forwarders? (Multiple selection)

- 1) The shipper-oriented and close-to-the-shipper service pattern of the freight forwarders are regarded very highly.
- 2) The diversified services offered by the freight forwarders in conjunction with the airlines will continue to maintain current market share in international freight.
- 3) Without necessitating the freight forwarder as a middleman, the airlines should offer services directly to the shippers.
- 4) The rates offered by the freight forwarders to the shippers are generally low.
- 5) Japanese cargo volume handled by the freight forwarders will not increase in the future.
- 6) Japanese cargo volume handled by the freight forwarders will increase in the future.
- 7) Expansion of overseas freight forwarders into the Japanese market is not welcomed as it takes away market share from the Japanese freight forwarders.
- 8) Expansion of overseas freight forwarders into the Japanese market is welcomed as it stimulates competitiveness among the industry as a whole.
- 9) Unable to answer.

Comments (If you have any separate comments on this issue, please use this space to enter your comments.)

Q 23-2. What is your opinion on Integrators? (Multiple selection)

- 1) The time-definite delivery service offered by the Integrators are regarded very highly.
- 2) Expansion of Integrators into the Japanese market, will promote competition in the air cargo market in the short term, and in the mid and long term, -integrators' share will be enlarged.
- 3) The rates offered by the Integrators are comparatively higher than the freight forwarders.
- 4) Considering the contents of service, the rates offered by the Integrators are after all lower than the freight forwarders.
- 5) Japanese cargo volume handled by the Integrators will not increase in the future.
- 6) Japanese cargo volume handled by the Integrators will increase in the future.
- 7) Expansion of overseas integrators into the Japanese market is not welcomed as it poses a threat to the Japanese cargo industry.
- 8) Expansion of overseas integrators into the Japanese market is welcomed as it stimulates competitiveness among the industry as a whole.
- 9) Unable to answer.

Comments (If you have any separate comments on this issue, please use this space to enter your comments.)

Q 24. Comparing the joint service offered by the freight forwarders and the airlines versus the service offered by the integrators, what is your opinion? (Multiple selection)

- 1) Transport speed of the integrators may be fast but compared to the freight forwarders, the service of the integrators is not flexible.
- 2) The integrators offer a more flexible service than provided by the freight forwarders.
- 3) Cargo tracing, tracking, SCM service provided by the integrators appear to be far more advanced in information technology than that of the freight forwarders.
- 4) As far as information technology is concerned, freight forwarders and integrators are generally at the same level.
- 5) Since the integrators are expanding into general consolidation cargo in addition to their express cargo service, competition will intensify between the freight forwarder.
- 6) By promoting their individual specialty, freight forwarders and integrators can co-exist.
- 7) Unable to answer.

Comments (If you have any separate comments on this issue, please use this space to enter your comments.)

**VI Prospects of International Air Cargo Market**

Currently in the European Union, Deutsche Post World Net, Dutch TNT Post Group and others are competing in order to increase their logistics market share. In addition, the traditional mega freight forwarders of Europe as well as the U.K. logistics provider are equally aiming to increase their share of the freight market. The two mega integrators of the United States are also diversifying through mergers and acquisitions.

Q 25. In order to achieve efficiency in an international supply chain and to decrease costs, the forwarders and integrators of the world are promoting their IT capabilities, and expanding their services not only from the transport of air cargo but into the field of ocean transport as well as responding to the logistics needs of their clients. As an airline, what kind of service do you think you should be offering? (Multiple selection)

- 1) Forwarders should concentrate on their core business of customs clearance and consolidations. The airlines should concentrate on providing airport-to-airport transport services.
- 2) Airlines must offer value added transportation services.
- 3) Airlines should develop an overall logistics service including freight forwarding.
- 4) There is a need for the airlines to become an integrator.
- 5) Since it is prohibitively expensive to transform itself into an integrator, there is a need for the airline to select partner forwarder (s) to form a "virtual integration" short of a merger thereby enabling the airline to respond to the service needs of the shipper.
- 6) There is a need for the airlines to form partnership with selected forwarders thus enabling the airline to match the service needs required by the shipper.
- 7) There is a need for the airlines to form a cargo alliance or join an existing cargo alliance thus enabling the airline to offer the service needs required by the shipper.
- 8) Others (Please enter comments)

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------

Q 26. General freight forwarders in Europe, postal entities, mega-integrators of the United States are diversifying their services by mergers and acquisitions and positively enlarging their business structure. As an airline, what do you think is necessary to cope with this changing business environment. Please comment.

------------------------------------------

Q 27. Airlines, integrators, freight forwarders, postal entities are changing the international air cargo market environment at a rapid pace through mergers and acquisitions as well as alliances. In order to increase Japan's international competitiveness, please indicate what key or major actions should airlines, forwarders and other cargo related enterprises involved in the carriage of Japan related traffic should take. Please also indicate what policy or action should the Japanese government and/or administration take. Kindly give your candid comments.

------------------------------------------

**We thank you deeply for your cooperation.**

October 1, 2002