

フォワーダーを対象とするアンケート調査結果

（取引実態）

図表 1	航空会社の選定理由	1
図表 2	航空会社の変更	2
図表 3	混載貨物の運賃取決め方法	3
図表 4	混載貨物運賃の航空会社への支払い方法	4
図表 5	直送貨物の運賃取決め方法	5
図表 6	直送貨物運賃の航空会社への支払い方法	6
図表 7	I A T A 運賃と実際に支払われている運賃の乖離	7
図表 8	連絡運輸（インターライニング）の利用状況	8

（運賃水準）

図表 9	実際に支払われている運賃水準	9
図表 10	I A T A 運賃水準	10

（I A T A 協定）

図表 11	I A T A 運賃を取り決めておく必要性	11
図表 12	I A T A 運賃の機能	12
図表 13	I A T A 協定の機能	13

（アライアンス及びコードシェア）

図表 14	アライアンス及びコードシェアの機能	14
-------	-------------------	----

（サーチャージ）

図表 15	燃油サーチャージの水準	15
図表 16	燃油サーチャージの航空会社からの提示方法	16

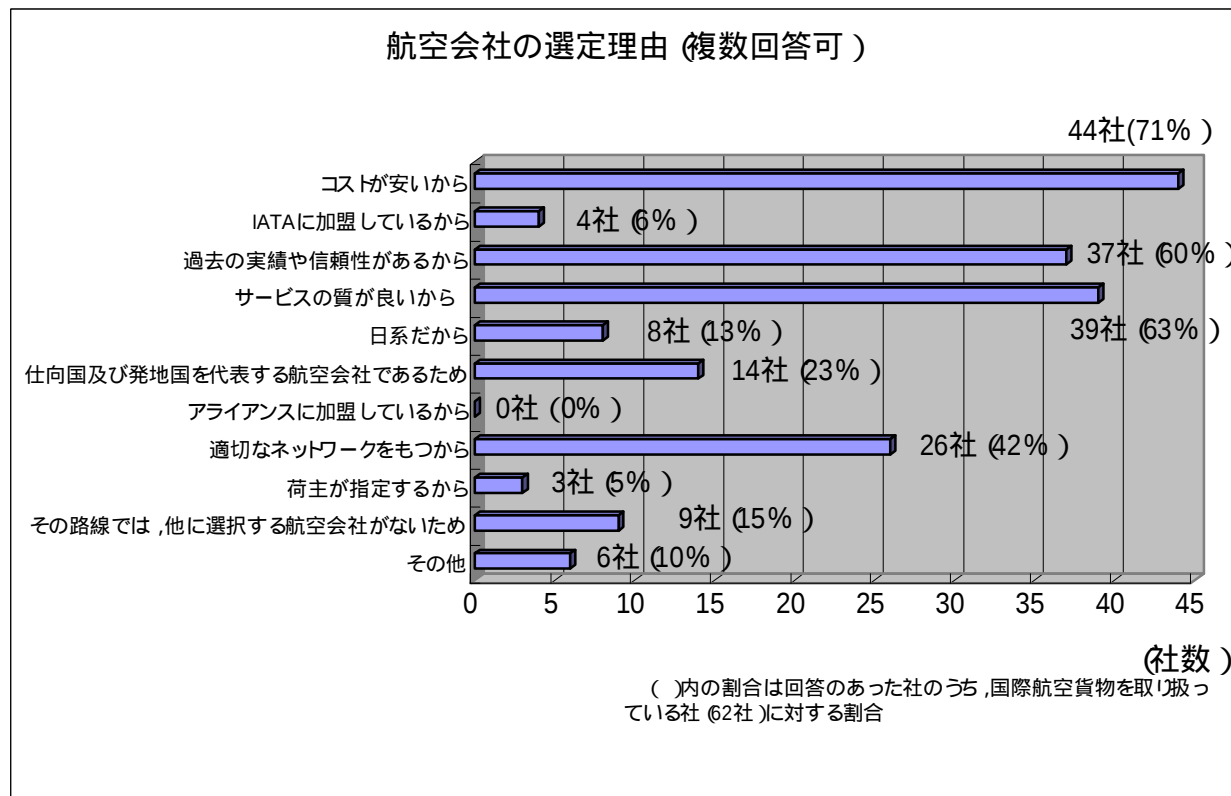
（その他）

図表 17	国際航空貨物分野において重要であるとする機能，仕組み	17
-------	----------------------------	----

(取引実態)

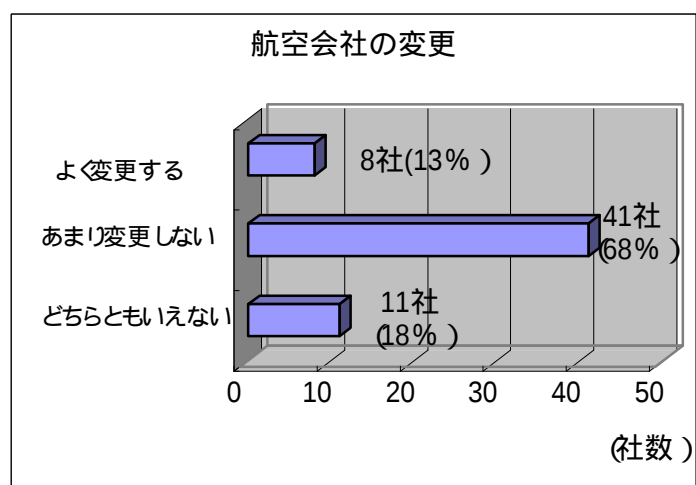
図表1 航空会社の選定理由

航空会社選定の理由については、「コストが安いから」との回答が最も多く、全体の71%であった。次いで、「サービスの質が良いから」との回答が63%、「過去の実績や信頼性があるから」との回答が60%、「適切なネットワークをもつから」との回答が42%であった。



図表2 航空会社の変更

主として利用する航空会社については、「よく変更する」との回答は13%、「あまり変更しない」との回答は68%であった。

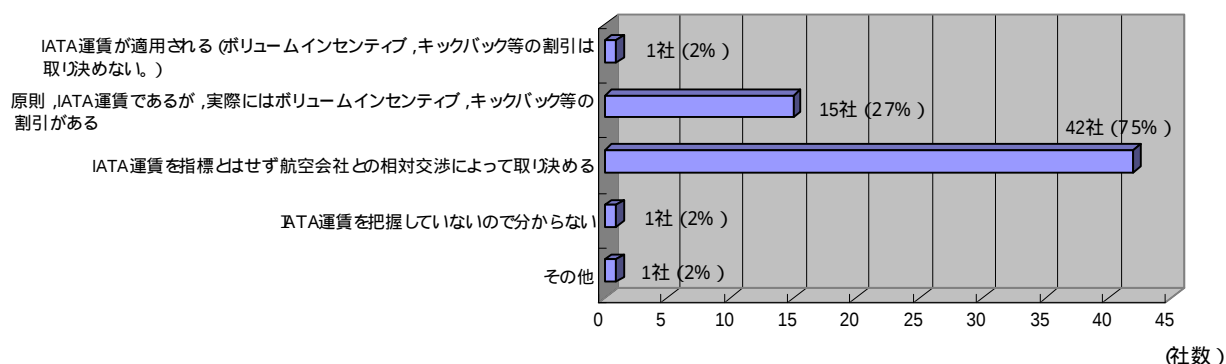


図表3 混載貨物の運賃取決め方法

混載貨物の運賃取決め方法について聞いたところ、「IATA運賃が適用される（ボリュームインセンティブ、キックバック等の割引は取り決めない）」と回答した社は2%、「原則、IATA運賃であるが、実際にはボリュームインセンティブ、キックバック等の割引がある」との回答は27%であった。

一方、75%のフォワーダーが「IATA運賃を指標とはせず航空会社との相対交渉によって取り決める」と回答している。

混載貨物の運賃取決め方法（複数回答あり）

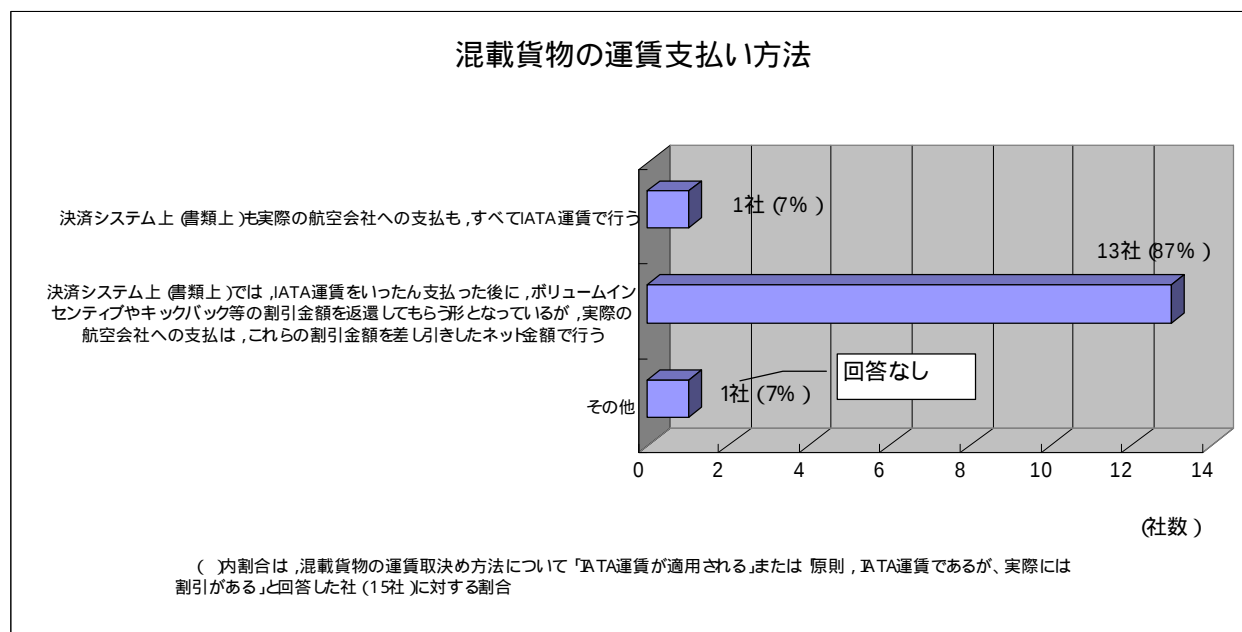


（内割合は、この質問に対し回答のあった社（56社）（複数回答の場合は1社としてカウント）に対する割合

図表4 混載貨物運賃の航空会社への支払い方法

混載貨物の運賃取決め方法について、「IATA運賃が適用される（ボリュームインセンティブ、キックバック等の割引は取り決めない）」又は「原則、IATA運賃であるが、実際にはボリュームインセンティブ、キックバック等の割引がある」と回答したフォワーダーに対し、その支払い方法について聞いたところ、7%のフォワーダーが「決済システム上（書類上）も実際の航空会社（ホールセラー）への支払も、すべてIATA運賃で行う」と回答している。

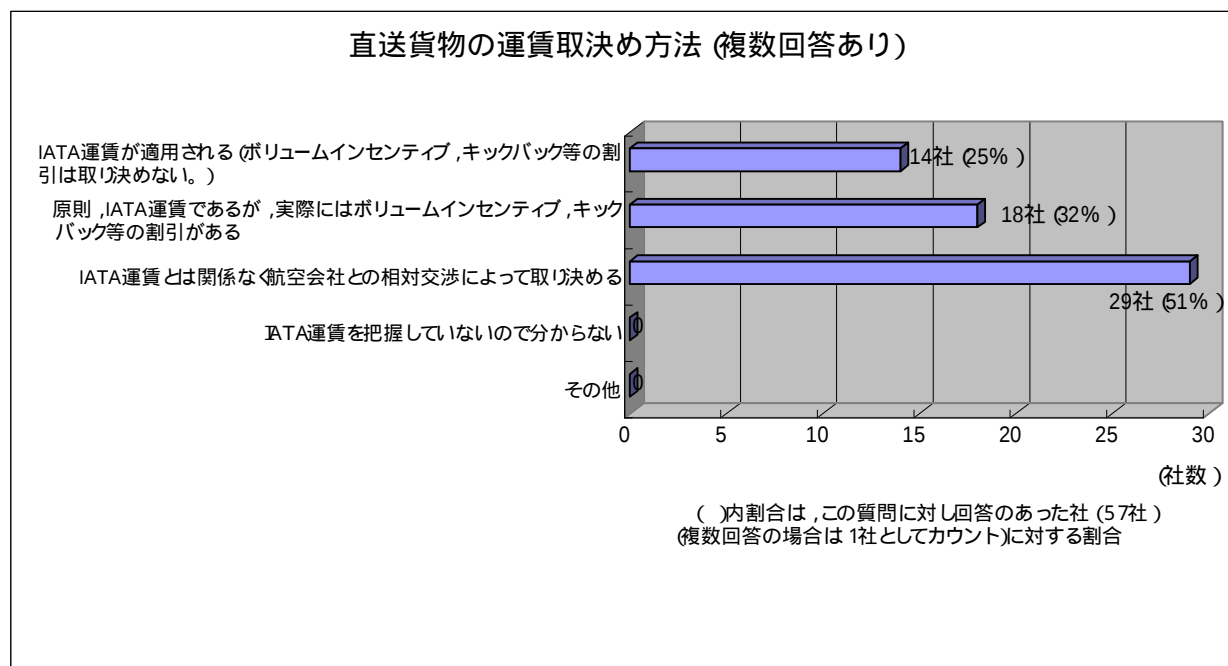
一方、87%のフォワーダーは、「決済システム上（書類上）では、IATA運賃をいったん支払った後に、ボリュームインセンティブやキックバック等の割引金額を返還してもらう形となっているが、実際の航空会社への支払は、これらの割引金額を差し引きしたネット金額で行う」と回答している。



図表5 直送貨物の運賃取決め方法

直送貨物の運賃取決め方法について聞いたところ、「IATA運賃が適用される（ボリュームインセンティブ、キックバック等の割引は取り決めない）」と回答した社は25%、「原則、IATA運賃であるが、実際にはボリュームインセンティブ、キックバック等の割引がある」との回答は32%であった。

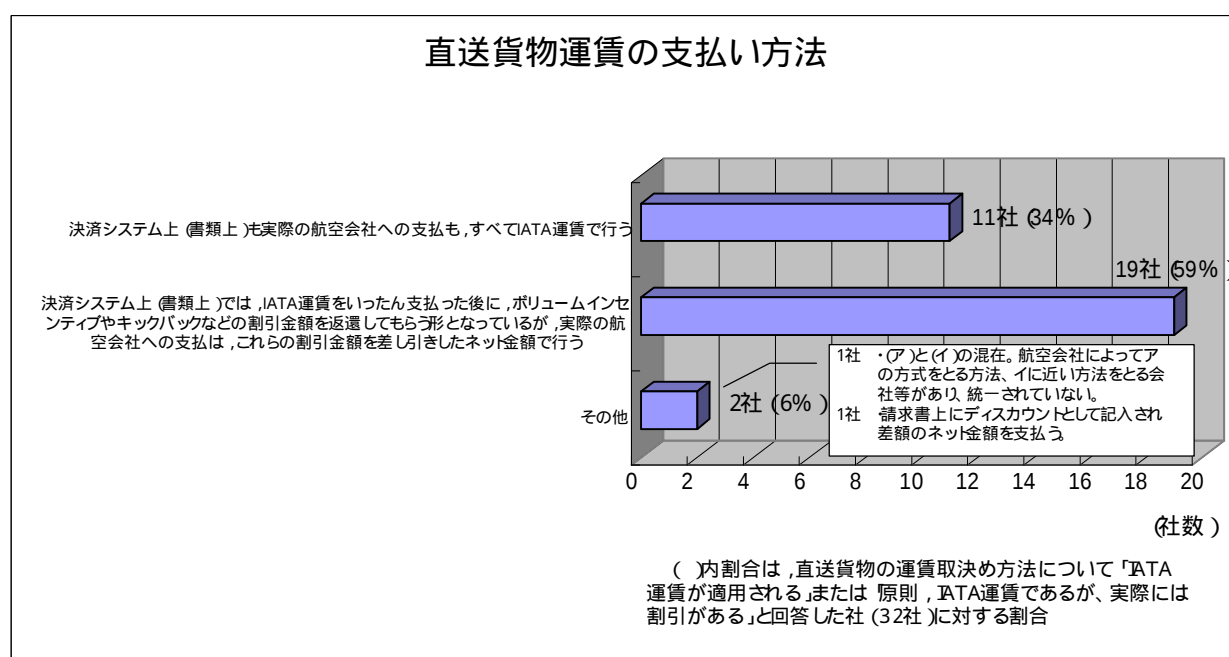
一方、51%のフォワーダーが「IATA運賃とは関係なく航空会社との相対交渉によって取り決める」と回答している。



図表6 直送貨物運賃の航空会社への支払い方法

直送貨物の運賃取決め方法について、「IATA運賃が適用される（ボリュームインセンティブ、キックバック等の割引は取り決めない）」又は「原則、IATA運賃であるが、実際にはボリュームインセンティブ、キックバック等の割引がある」と回答したフォワーダーに対し、その支払い方法について聞いたところ、34%のフォワーダーが「決済システム上（書類上）も実際の航空会社（ホールセラー）への支払も、すべてIATA運賃で行う」と回答している。

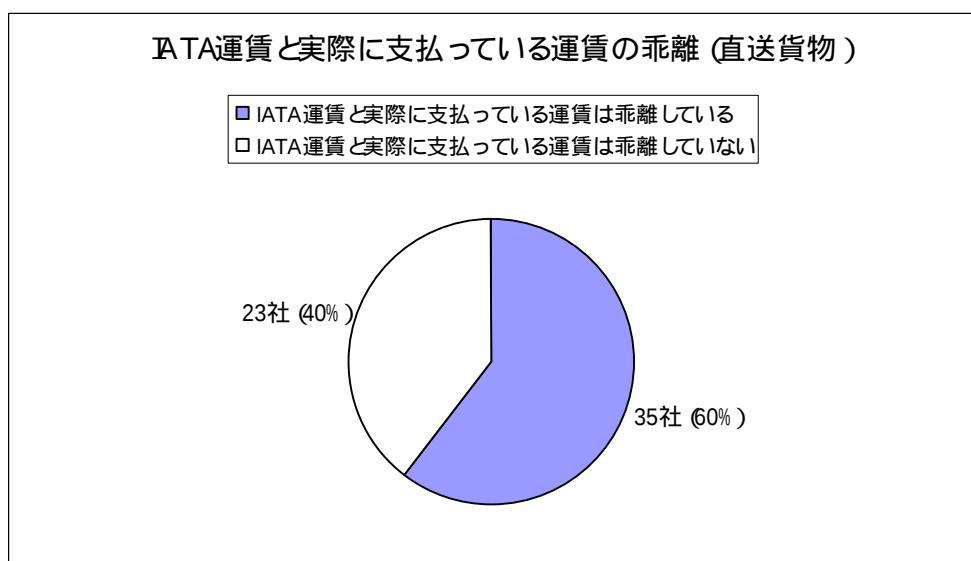
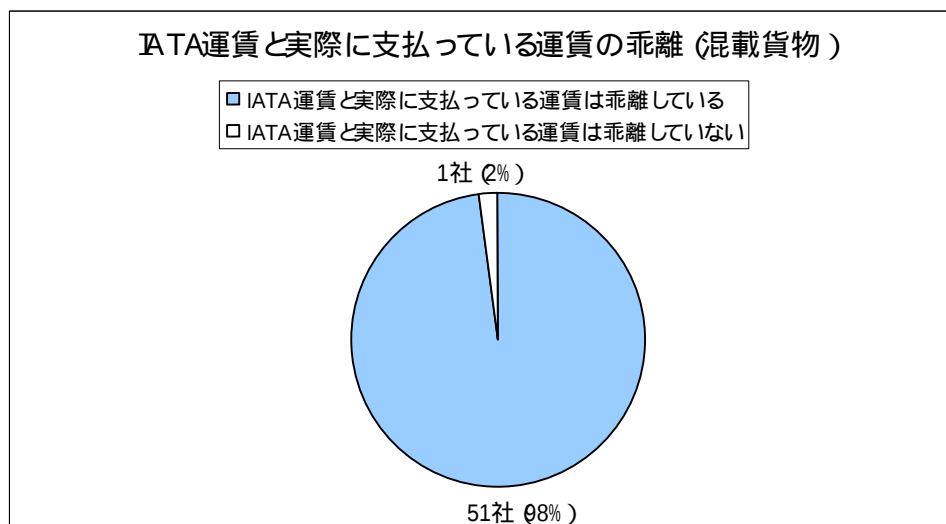
一方、59%のフォワーダーは、「決済システム上（書類上）では、IATA運賃をいったん支払った後に、ボリュームインセンティブやキックバック等の割引金額を返還してもらう形となっているが、実際の航空会社への支払は、これらの割引金額を差し引きしたネット金額で行う」と回答している。



図表7 IATA運賃と実際に支払われている運賃の乖離

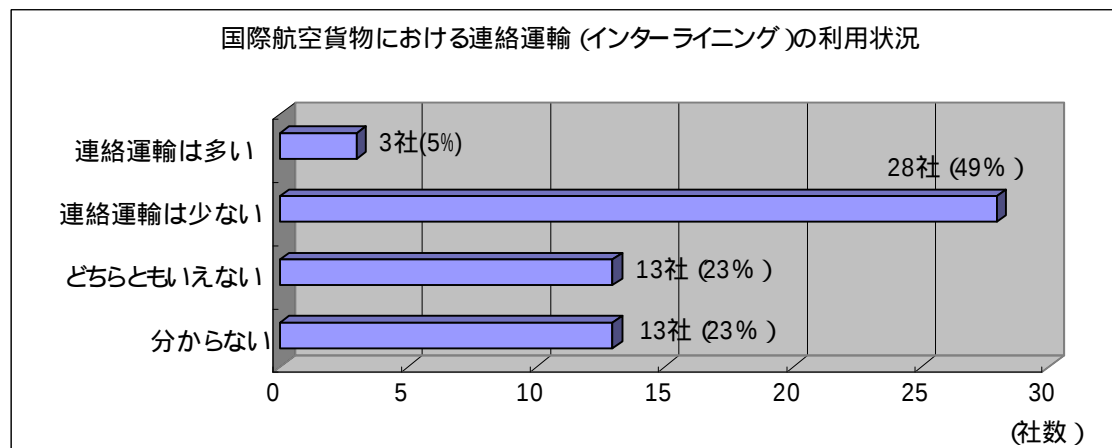
混載貨物については、「IATA運賃と実際に支払っている運賃は乖離している」との回答は98%であり、「IATA運賃と実際に支払っている運賃は乖離していない」とする回答は2%であった。

これに対し、直送貨物については、「IATA運賃と実際に支払っている運賃は乖離している」との回答は60%、「IATA運賃と実際に支払っている運賃は乖離していない」とする回答は40%であった。



図表8 連絡運輸（インターライニング）の利用状況

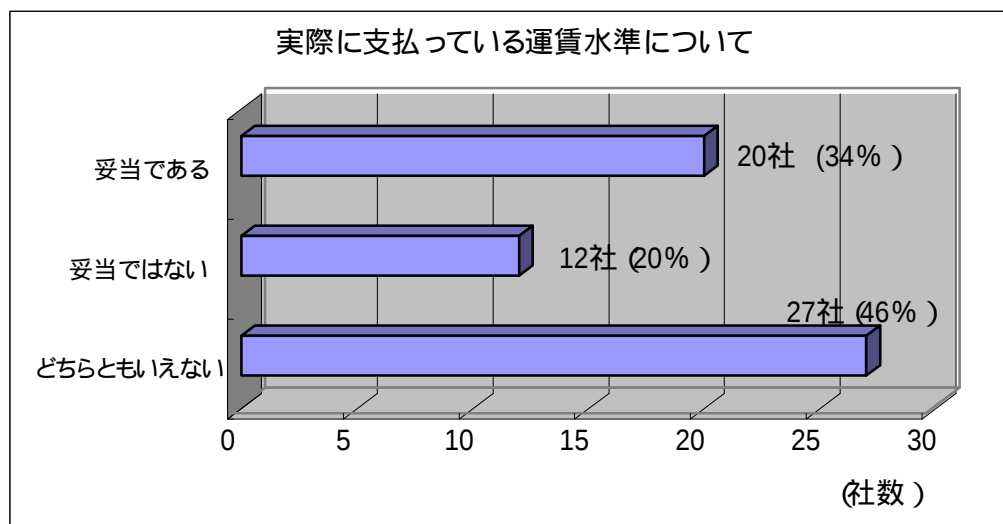
国際航空貨物における連絡運輸（インターライニング）の利用状況について、「連絡運輸の需要は多い」と回答した社は全体の5%であり、「連絡運輸の需要は少ない」と回答した社は49%であった。



（運賃水準）

図表 9 実際に支払われている運賃水準

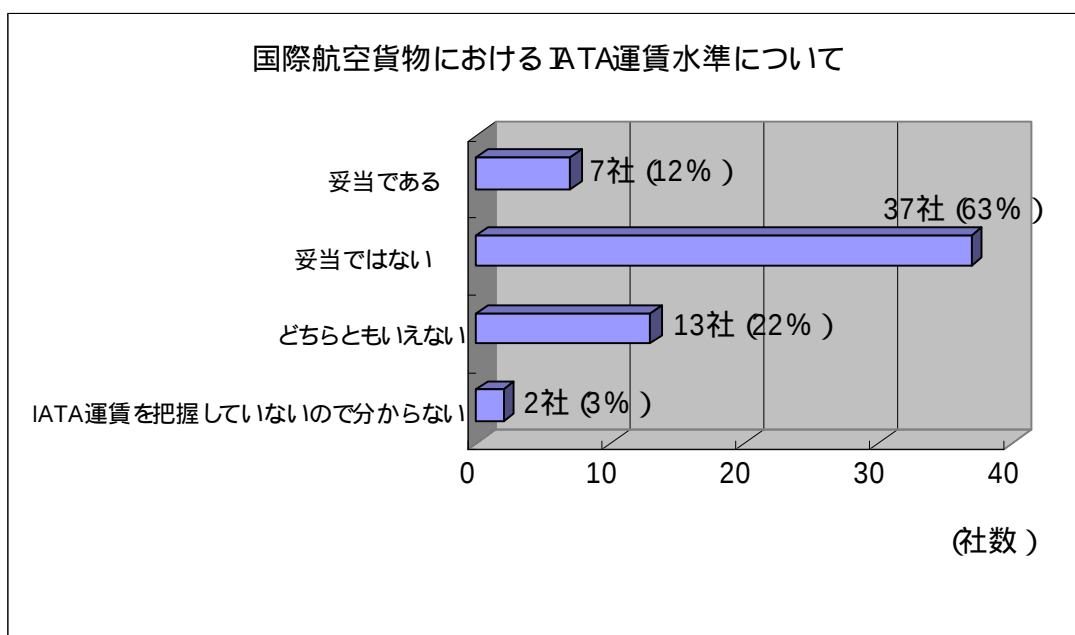
実際に航空会社へ支払っている運賃の水準について、「妥当である」と回答した社は 34%、「妥当ではない」と回答した社は 20%であった。



回答	主な理由
妥当である 【34%】	・支払い運賃にもとづいて市場のレート（売値）が構築されており，航空運送の需要と供給のバランスを作り出している。 ・マーケットが決める運賃であれば妥当。 ・サービス水準に見合っているから。
妥当ではない 【20%】	・航空会社間の競争により，地域別に格差が生じている。 ・業者による購買力に差が有りすぎる（大手の購買力が強すぎる）。 ・マーケットレートは，かなり下落している。それなりに，航空会社も運賃（コントラクトレート）を引き下げて来ているが不十分。フォワーダーがマーケットレートとコントラクトの間でショックアブソーバーになってしまっている。 ・市場における運賃の低下が続き，航空会社の経営を圧迫するケースが見られる。 ・インセンティブ，キックバックなどがある。
どちらともいえない 【46%】	・何を規準とし妥当との判断材料がない。 ・運賃の水準そのものがよく判らない現状。航空会社によって同じ仕向地でもバラバラである。 ・競合航空会社の少ない路線は運賃が割高で，競合航空会社の多い幹線路線は低運賃で妥当と思われる。

図表１０ ＩＡＴＡ運賃水準

ＩＡＴＡ運賃水準について、「妥当である」と回答した社は１２％、「妥当ではない」と回答した社は６３％であった。

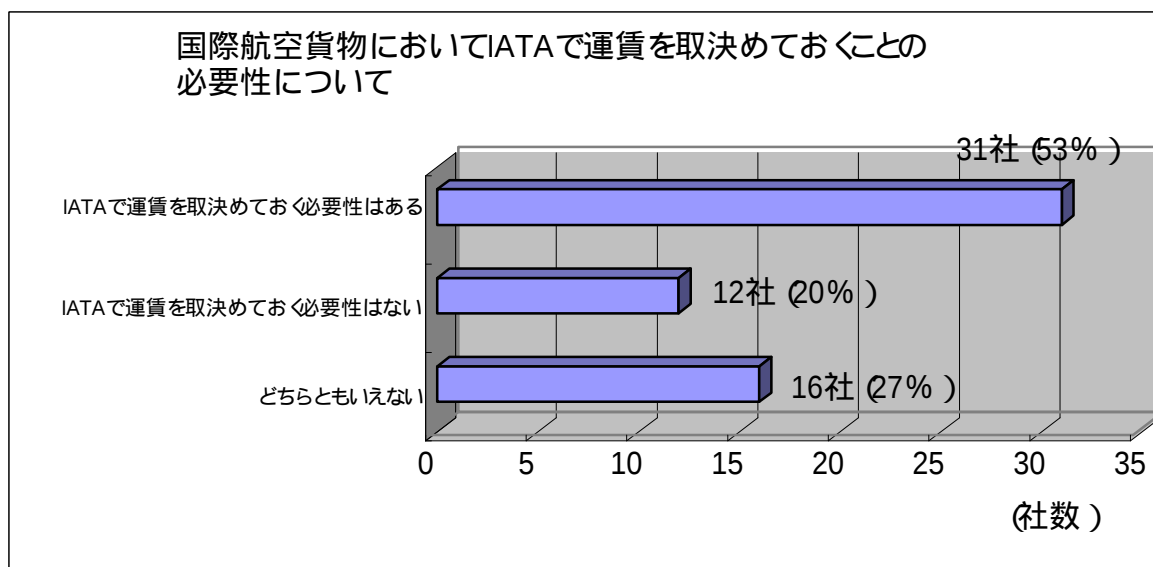


回答	主な理由
妥当である 【 12% 】	・あくまで正規な料金である為。 ・一般貨物賃率以外は妥当である。 ・機能しているので妥当である。
妥当ではない 【 63% 】	・実勢運賃との乖離。マーケットにあっていない。 ・危険品等の特殊貨物は別としても、一般貨物を IATA 運賃では、負担が大きすぎる。 ・実際に航空会社に支払う金額との差が大きすぎる。 ・実態 (=実際に運用されている) レートとの乖離が顕著な為。
どちらともいえない 【 22% 】	・仕向地によって異なる為。 ・指標程度の印象しか無いので判断できない。 ・IATA 運賃の算出根拠が不明。 ・マーケット運賃と IATA 運賃とは別物と考えている。IATA 運賃は、単なる上限運賃と考え、実際はマーケット運賃がマーケットを支配している。 ・弊社は混載貨物が 95%以上を占めているので、正規の IATA 運賃での取引は考えられない。又、正直 IATA 運賃は航空会社との運賃支払、決済のための見かけ上の運賃という認識。
IATA 運賃を把握していないので分からない 【 3% 】	(理由の記載なし)

(I A T A 協定)

図表 1 1 I A T A 運賃を取り決めておく必要性

53%のフォワーダーが、「IATAで運賃を取決めておく必要性はある」と回答しており、「IATAで運賃を取決めておく必要性はない」との回答は20%であった。

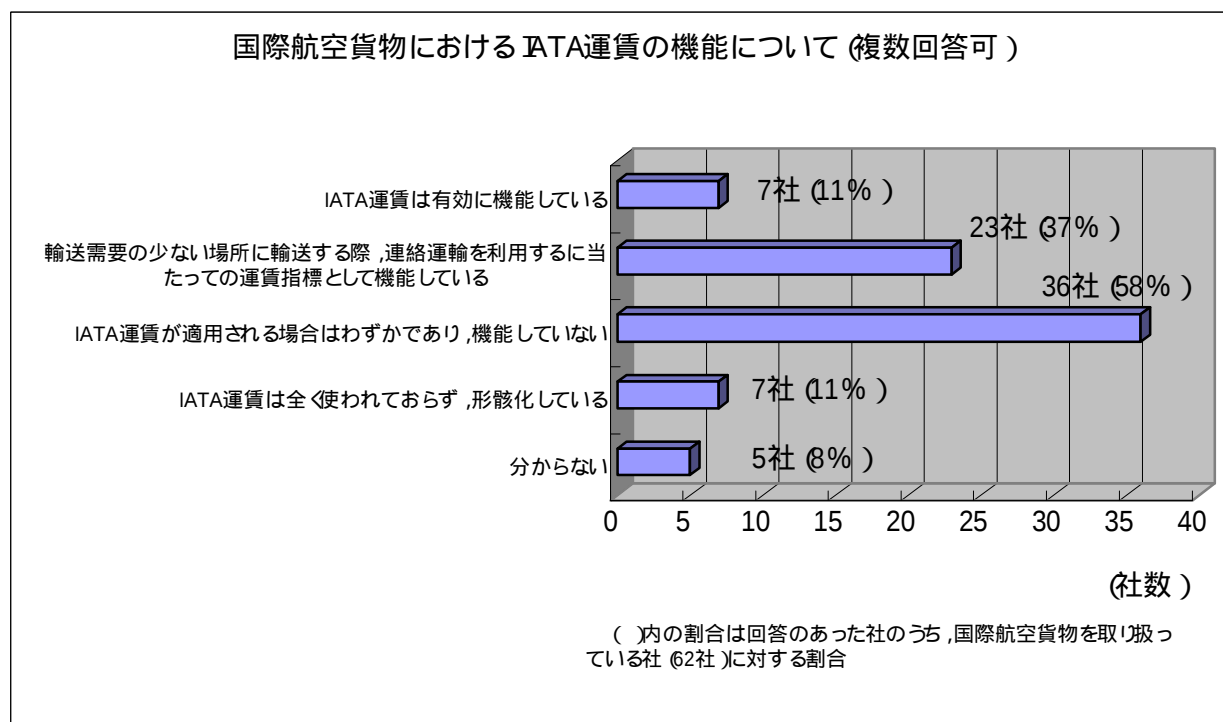


回答	主な理由
必要性はある 【53%】	・ 一定の指標は必要である。 ・ 適正な航空運賃としてその指針となる様な運賃体系の取決めが必要。 ・ 基準となるもの、比較の判断材料として必要。 ・ 適正競争の障害にならない範囲で何らかの取決めは必要。 ・ 取扱品目によって割高の運賃適用が必要な場合、やはり世界的に一つの運賃レベル基準を設けておく必要はある。 ・ 連絡運輸、及び需要の少ない地域向けの運賃指標となる。
必要性はない 【20%】	・ 競争原理からすれば IATA RATE はおかしいと思う。 ・ 実態運賃との乖離。 ・ 現実離れしているから。
どちらともいえない 【27%】	・ 輸送事故（航空機事故）が起きた場合に毀損率が高い航空輸送の安全性を高めるためには、品質の低下に連がる値引きは航空輸送の安全性の低下に結びつかざるを得なくなり、航空業界の致命傷になりかねない。 ・ 指標としての意味はあるかもしれないが、無くても特に困らない。 ・ IATA で取決めた運賃が現実に取決めされるケースが少ないと思われる。

図表１２ IATA運賃の機能

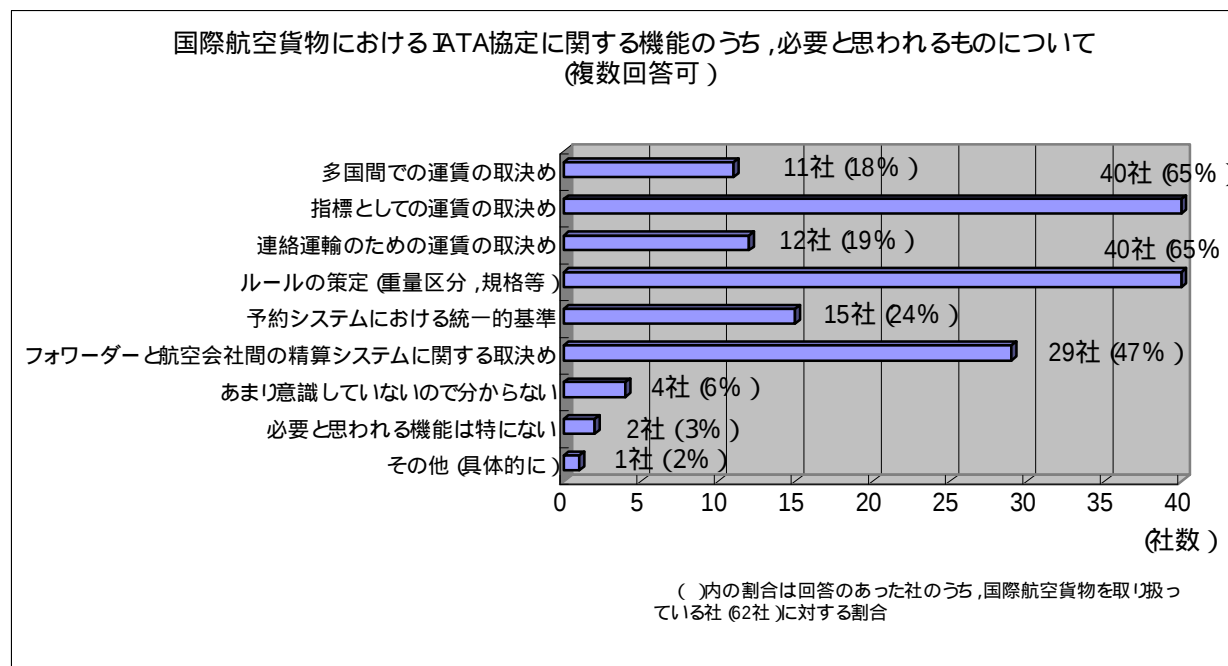
IATA運賃の機能について、「IATA運賃は有効に機能している」との回答は１１％、「輸送需要の少ない場所に輸送する際、連絡運輸を利用するに当たっての運賃指標として機能している」との回答は３７％であった。

一方、「IATA運賃が適用される場合はわずかであり機能していない」との回答は５８％、「IATA運賃は全く使われておらず、形骸化している」との回答は１１％であった。



図表 1 3 I A T A 協定の機能

I A T A 協定に関する機能のうち、必要と思われるものについて聞いたところ、「指標としての運賃の取決め」、「ルールの策定（重量区分、規格等）」であるとの回答が最も多く、それぞれ全体の 65% であった。次いで、「フォワーダーと航空会社間の精算システムに関する取決め」との回答が 47% であった。



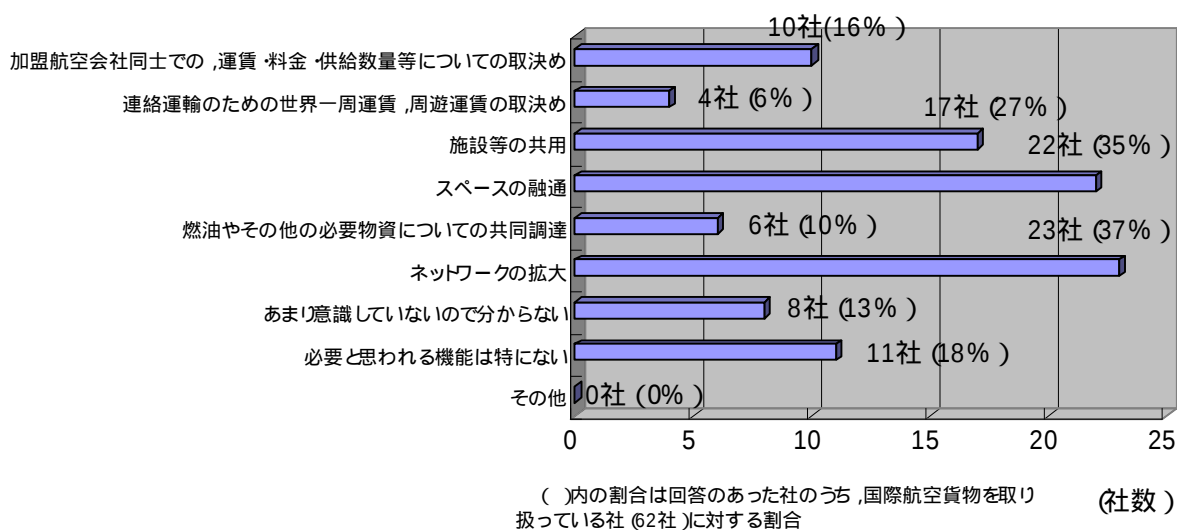
(アライアンス及びコードシェア)

図表14 アライアンス及びコードシェアの機能

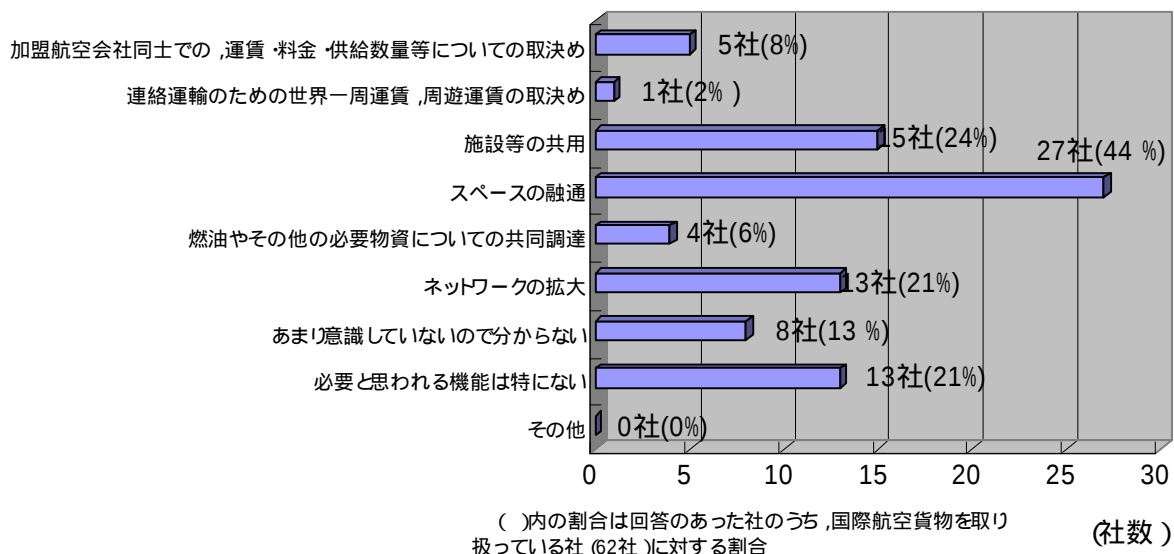
アライアンスに関する機能のうち、必要と思われるものについて聞いたところ、「ネットワークの拡大」が最も多く全体の37%、次いで「スペースの融通」との回答が35%であった。

コードシェアに関する機能のうち、必要と思われるものについて聞いたところ、「スペースの融通」が最も多く全体の44%、次いで「施設等の共用」との回答が24%であった。

国際航空貨物におけるアライアンスに関する機能のうち必要と思われるものについて（複数回答可）



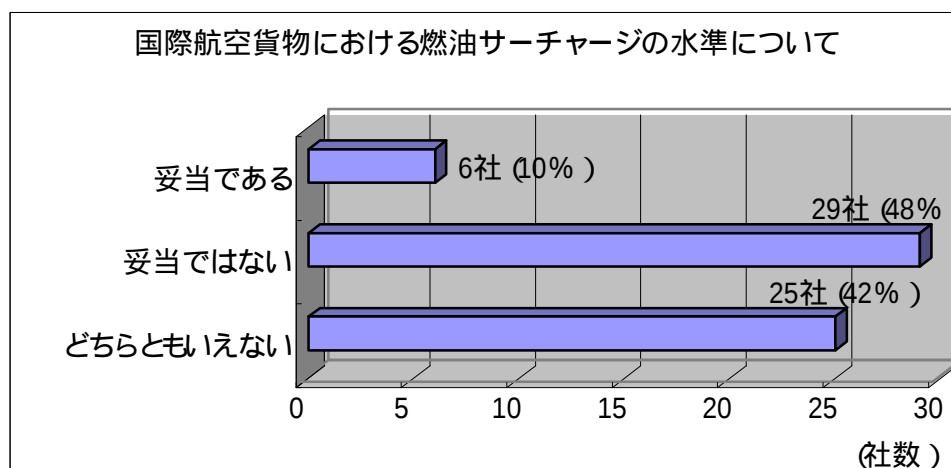
国際航空貨物におけるコードシェアに関する機能のうち必要と思われるものについて（複数回答可）



(サーチャージ)

図表 1 5 燃油サーチャージの水準

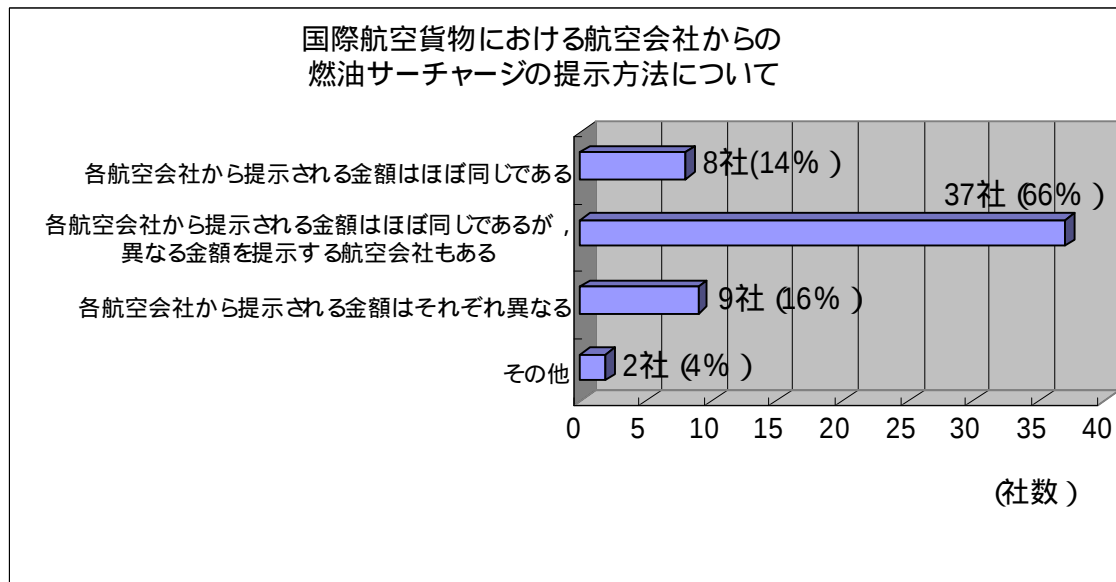
国際航空貨物における燃油サーチャージ水準については、「妥当である」と回答した社が 1 0 % であり、「妥当ではない」と回答した社が 4 8 % であった。



回答	主な理由
妥当である 【 1 0 % 】	・ 国際状況を考えると、いたしかたない。 ・ 高騰する原油価格を考えるとやむを得ない。 ・ オイルプライスにリンクしている為。 ・ 日本以外の国で適用しているサーチャージとほぼ同額である。
妥当ではない 【 4 8 % 】	・ 同じ仕向地でも航空会社によって開きがある。輸出する国の日本に輸入して来た時の料金が違う。 ・ 金額の根拠に信憑性を欠く。 ・ 海外発との格差が存在する。 ・ 運賃と比較した場合、サーチャージの占める割合が高すぎる。 ・ 現在のマーケットからすると高いという荷主からの声が多く、それから判断して妥当ではないと思う。 ・ 本体運賃が機能しておらず、サーチャージ水準の妥当性は疑問である。 ・ すべての航空会社は市場性の有る価格に一度上げ、Zero サーチャージにもどすべきである。
どちらともいえない 【 4 2 % 】	・ 航空機の燃料コストが不明なので判らない。 ・ 適正な金額であるのか判断できない為、ただ、輸送距離に比例しない料金設定は変と考えます。 ・ 仕向地別で高低をつけるべきだと思う。 ・ 計算根拠が不明瞭。 ・ 日本発の貨物がどこの国に送られても同じ金額（ほとんどの航空会社）であるのは変であるが、算出方法については妥当（シンガポールケロシン基準値）な水準。 ・ 航空会社の数値説明は不十分。

図表 1 6 燃油サーチャージの航空会社からの提示方法

各航空会社が設定している燃油サーチャージについて、同一路線で時期・条件が同じ燃油サーチャージであることを前提に聞いたところ、「各航空会社から提示される金額はほぼ同じである」と回答した社は 1 4 % , 「各航空会社から提示される金額はほぼ同じであるが、異なる金額を提示する航空会社もある」との回答は 6 6 % であった。また、「各航空会社から提示される金額はそれぞれ異なる」との回答は 1 6 % であった。



(その他)

図表 17 国際航空貨物分野において重要であるとする機能、仕組み

国際航空貨物分野において重要であるとする機能、仕組みについて聞いたところ、「航空会社間での自由競争の促進による運賃の適正化」との回答が最も多く、全体の43%であった。次いで、「運賃体系(重量区分)、技術的ルール(梱包規格等)、安全上のルール(危険物取扱)」との回答が39%であった。

