



# Viewpoint

在日米国商工会議所意見書

アジアの拠点としての東京の利便性向上に向け羽田のアクセス性とサービスを強化

Enhance Access to and Services at Haneda to Increase Tokyo's Competitiveness as a Hub in Asia

トランスポーターション・ロジスティックス委員会  
Transportation and Logistics Committee

2012年9月まで有効  
Valid Through September 2012

英語正文

在日米国商工会議所 / The American Chamber of Commerce in Japan

〒106-0041, 東京都港区麻布台 2-4-5, メソニック39MTビル10階  
Masonic 39 MT Bldg. 10F, 2-4-5 Azabudai, Minato-ku, Tokyo 106-0041  
<http://www.accj.or.jp/user/211/Advocacy/>

Ethan Schwalbe / U.S. Government Affairs Manager  
Phone: +81 3 3433 8549, Fax: +81 3 3433 8454

伊地知 徳子 / 日本政府担当マネジャー  
Phone: +81 3 3433 8451, Fax: +81 3 3433 8454

# ACCJ Viewpoint

## Introduction and Recommendations:

With the opening of the fourth runway at Tokyo International Airport (Haneda) in October 2010, the Japanese government made a significant shift in Tokyo Airport policy by allowing scheduled international flights to return to the centrally located airport in the Tokyo metropolis. When Narita International Airport (Narita) opened in 1978, except for a few special cases, scheduled international flights could no longer come into Haneda, and instead were shifted to the more remote airport at Narita. Allowing international travel to return to Haneda after almost 32 years has attracted the attention of travelers and air carriers alike.

While the ACCJ welcomes this decision, certain operational restrictions imposed by Japan's Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism (MLIT) on international flights at Haneda create significant challenges. These challenges fall generally into three broad categories: public transportation for passenger flights, issues related to cargo, and the high costs of operations at Haneda.

This Viewpoint summarizes the ACCJ's concerns and the steps that we recommend the Japanese government consider taking to ensure that the internationalization of Haneda achieves its intended objective of positioning Tokyo as the major airport hub in Asia. Now that Haneda is reopened for international service, care must be taken to ensure that fair and equal competitive opportunity is available to U.S. carriers.

With that in mind, the ACCJ recommends the following:

### Public Transportation for Passenger Flights

1. Improve access between Haneda and Narita as well as between each airport and central Tokyo:
  - o Mass transport service time on lines directly serving Haneda should be extended to 24 hours/day or at least to provide access to/from Haneda overnight for international travelers.
  - o Travel times between each airport and the city center needs to be reduced to 40 minutes or less.

## 序文および提言:

2010年10月東京国際空港(以下、羽田)に第4滑走路が開設され、日本政府は首都・東京の中心部に位置する空港に国際線を復活させることによる、東京の空港政策の大幅転換を実施した。1978年に成田国際空港(以下、成田)が開港して以降、少数の特例を除き、定期国際便の羽田への乗り入れは不可能となり、より遠隔地の空港である成田へ移行された。約32年を経て、羽田に国際線が復活するということで、旅行者と航空会社の双方から関心が集まっている。

ACCJはこの決定を歓迎するものの、日本の国土交通省(国交省)が羽田の国際線に対して課す、一定の運用上の制約が大きな課題を生んでいる。これらの課題は一般的に次の3つのカテゴリーに大別される。旅客便向けの公共交通機関、貨物関連の問題、そして羽田における高額な運航に係るコストである。

この意見書では、ACCJの懸念、ならびに羽田国際化が「東京をアジアの主要ハブ空港にする」という目的を実現するために日本政府に検討していただきたい措置を概説する。羽田に国際サービスが再開する今、米国系航空会社に公正・公平な競争機会が与えられるよう、配慮されるべきである。

これらを念頭に置き、ACCJは次のことを提言する。

### 旅客便向けの公共交通機関

1. 羽田・成田国際空港間、および各空港と都心間のアクセス向上:
  - o 海外旅行者のために、公共交通機関の羽田直通路線の運行時間を、1日24時間に拡張するか、または少なくとも夜間の羽田往来を可能にするべきである。
  - o 各空港と都心間の所要時間を40分以下に短縮するべきである。

### 貨物の問題

2. 羽田を、新規参入の貨物取扱業者に開放し、これらの業者も貨物サービスならびに一般的な旅客・手荷物関連のグラウンド・ハンドリング・サービスを提供できるようにするべきである。
3. 東京税関の管轄を、運送業者の多くが貨物処理施設を新設する羽田・成田間の地域にも拡大すべきである。

# ACCJ Viewpoint

## Cargo Issues

2. Ensure that the market at Haneda is open to new cargo handling entrants to provide both cargo as well as general ground-handling services related to passengers and baggage.
3. Extend the jurisdiction of Tokyo Customs to include the areas between Haneda and Narita where many freight companies open facilities for processing cargo.

## Operational Costs and Slot Availability

4. Reduce operational costs for international flights at Haneda to increase the airport's competitiveness with other airport hubs in Asia.
5. Improve capacity and slot timings at Haneda with full, fair and equal access for U.S. carriers. New capacity should be allocated on a transparent basis, and a market mechanism should be implemented to permit U.S. carriers to acquire slots to provide the full range of services authorized by our Open Skies agreement, including the ability to operate a hub at Haneda.

## Overall Airport Policy

6. Develop a comprehensive and coordinated long-term airport policy for both Narita and Haneda that drives both operational and cost efficiencies to keep Tokyo competitive with other major hubs in Asia.

## **Issues:**

### Public Transportation for Passenger Flights

Haneda and Narita function together as a dual-airport system for the Tokyo metropolis, and a hub for connecting flights between the United States and the Asia/Pacific region. However, a lack of public transportation to Haneda during its hours of international operations and the need for more convenient and faster public transportation linking the airports to each other and to downtown Tokyo continue to present challenges.

### *Hours of Public Transportation Must Be Extended*

Haneda is open for U.S. international operations between 22:00 and 07:00 hours, though departures to the U.S. mainland must take place after midnight. Due to the overnight operating hours for international flights at Haneda, passengers on many arriving flights will not have

## 運用コストとスロット可用性

4. アジアの他のハブ空港に対し競争力を高めるために、羽田における国際線の運航に係るコストを削減する必要がある。
5. 羽田の容量およびスロット時間帯を、米国系航空会社が完全に公正・公平に利用できるよう改善すべきである。新たなスロット枠は、透明性をもって配分されるべきであり、また米国系航空会社が、羽田のハブ機能を含め、日米のオープンスカイ協定で認められている、全てのサービスを提供するためのスロットを獲得できるよう、市場メカニズムを導入すべきである。

## 全般的な空港政策

6. 羽田・成田の両方について、運用効率とコスト効率を推進し、東京がアジアの他の主要ハブ空港に対し競争力を維持できるようにする、包括的で調和のとれた長期的空港政策を開発すべきである。

## **問題:**

### 旅客便向けの公共交通機関

羽田と成田は、首都・東京向けの二重空港システムとして、また米国とアジア太平洋地域間の乗り継ぎ便向けハブ空港として連携している。しかし、国際線運航時間帯における羽田への公共交通手段の不足や、両空港間ならびに都市部との間を結ぶ便利かつ高速な公共交通機関の必要性が、依然として課題になっている。

### 公共交通機関の時間延長の必要性

羽田に米国国際線が就航できるのは22時から7時までであるが、米国本土行きの便は真夜中以降に出発しなければならない。羽田の国際線運航時間が夜間であるために、多くの到着便の旅客は、到着手続きを完了し、公共交通機関を利用できるようになるのは、深夜過ぎになる。タイムリミットである7時前に出発する早朝便を利用する旅客は、羽田に5時30分前に着いていなければならない。さらに、こうした国際線を担当する空港職員は、夜は旅客よりも遅く、朝は早く、空港との間を往来することになる。

現行の鉄道およびバスの時刻表では、深夜近くに羽田を出発し、5時30分近くに羽田に到着することが(旅客の出発地または目的地によるが)理論的には可能である。しかし、このような時間に移動するには、旅行者はしばしば最終または始発の鉄道やモノレールを利用しなければならない。遅延または運休時に頼れる手段は、ほとんどまたは全くない。したがって、ACCJは羽田に発着する公共交通サービスが1日24時間運行されることを要請する。あるいは、最低で

# ACCJ Viewpoint

finished arrival procedures and be ready to take mass transportation until around midnight, and passengers departing on early-morning flights leaving before the 07:00 deadline will need to arrive at Haneda at 05:30 or earlier. Moreover airport workers serving these international flights need to leave the airport later at night and arrive earlier in the morning than passengers.

Current train and bus schedules make leaving Haneda around midnight and arriving at around 05:30 theoretically possible (depending on the traveler's origin or destination), but traveling at such times often requires passengers to use the very last or very first trains or monorail, with little or no recourse in the case of delays or disruptions. Therefore, the ACCJ requests that mass transport service be offered 24 hours a day to and from Haneda. At the very least, service should be extended to make leaving the airport at 02:00 and arriving at the airport at 04:00 possible. This might be accomplished in a gradual manner such as through a temporary subsidy for the transportation services or through more open competition such as an open bid on the transportation services where existing infrastructure permits.

## *High-Speed Train Access Needed to Connect Haneda, Narita and Central Tokyo*

For Narita and Haneda to work together in the Tokyo airport system, passengers must be able to move between the airports in 40 minutes or less. Passengers must also have a faster and more convenient method to reach either airport from central Tokyo. Since transiting between the two airports by expressway takes at least one hour, the current best option to realize a 40-minute travel time is by improving the rail service between the airports. While the ACCJ recognizes that the Narita Sky Access service connecting Oshiage and Senkakuji stations puts the travel time at just under 60 minutes, it remains well in excess of the recommended 40 minutes that would allow much better use to be made of both facilities and would increase their competitiveness as airport hubs. Even with the current 60-minute Narita Sky Access train, making the connection between the airports with a typical amount of baggage remains a challenge and can deter travelers from making full use of the service and the airports.

A travel time of less than 20 minutes would be possible if a completely new maglev rail line

も、空港発2時および空港着4時が可能になるよう運行時間を延長する必要がある。これは例えば、交通機関に一時的な助成金を給付するといった漸次的なやり方や、あるいは既存インフラストラクチャーが許す範囲で交通機関による公開入札を行うといった、より自由な競争を通じて実現できるであろう。

## *羽田、成田、都心を結ぶ高速鉄道の必要性*

羽田・成田が東京の空港システムとして連携するには、旅客が両空港間を40分以内で移動できる必要がある。また、旅客が都心からこれら各空港に到る、より高速かつ便利な手段も必要である。両空港間を高速道路で移動すると少なくとも1時間はかかるため、現時点で最善の選択肢は、空港間の鉄道サービスを改善し、所要時間40分を実現することである。ACCJは、成田スカイアクセスサービスが押上駅および泉岳寺駅を結ぶことで所要時間60分弱になることは認識しているが、それでも、両空港施設が大いに有効活用され、ハブ空港としての競争力を高めるのに推奨される40分をかなり超えている。現行の所要時間60分の成田スカイアクセスでさえ、一般的な量の手荷物をもって空港間を移動することは困難であり、旅行者がサービスや空港をフル活用しようとする気持ちに水をさしかねない。

千葉・神奈川両県の知事が提案しているように、両空港間に全く新たにリニアモーターカーを敷設すれば、20分以内の移動が可能になるが、こうしたプロジェクトのコストを考えると、中期的解決策としても非現実的といえる。ACCJは、リニアモーターカーが建設されると仮定した場合、都心へも30分以内でアクセスできるようにし、かつ旅客の手荷物に関しても十分な対応がなされることを強く求める。当面、ACCJは空港間の移動時間を40分以内に短縮するために、国交省が現実的な工程をもって対処されることを求める。

## 貨物の問題

ACCJは、羽田における貨物取扱いについて、次の3つの領域に懸念を有している。東京国際エアカーゴターミナル株式会社(TIAC)が唯一の国際貨物取扱業者に指定されていること、羽田の国際貨物取扱区域の立地が不便であること、そして、同空港におけるスペースの制約により航空貨物運送業者が空港外に設置した保税貨物施設の使用に伴う課題である。

まず、羽田における貨物取扱いは、共同上屋の運営者であるTIACの処理のみに依存しているが、その料金は成田で同じサービスを受けるよりもはるかに高額である。TIACは、国土交通省による民間資金主導(PFI)プロジェクトとし



# ACCJ Viewpoint

were built between the two airports as has been proposed by the governors of Chiba and Kanagawa prefectures, but the cost of such a project makes it impractical even as a medium-term solution. The ACCJ strongly recommends that maglev connections, if constructed, also include service to central Tokyo within 30 minutes and that this train service adequately accommodate passengers' baggage needs. In the meantime, the ACCJ encourages the MLIT to work on a realistic time schedule for decreasing the travel time between the airports to 40 minutes or less.

## Cargo Issues

The ACCJ would like to address three areas of concern regarding cargo handling at Haneda: the designation of Tokyo International Air Cargo Terminal, Ltd. (TIACT) as the sole handler for international cargo, the inconvenience of the location of Haneda's international cargo handling area, and the challenges associated with the use of off-site bonded cargo facilities established by air freight companies due to the airport's space constraints.

First, cargo handling at Haneda relies solely on processing by TIACT, a common warehouse whose rates for the handling of international cargo are far greater than those at Narita for the same services. TIACT was selected through the private finance initiative (PFI) conducted by MLIT. The only method to minimize usage of TIACT is to set up independent operations at Haneda or to process cargo at an offsite bonded facility. These alternatives are cost prohibitive at best and each option presents other unique challenges. Since TIACT has been designated as the sole cargo service provider for certain items at Haneda, the lack of a competitive marketplace there leads to higher costs for users. We urge the Japanese government to ensure that new cargo handling companies can freely enter the Haneda market and provide both cargo handling and general ground handling service related to passengers and baggage.

The limitations and inefficiency of the options currently open to cargo carriers for onsite facilities are another considerable barrier to promoting cargo operations at Haneda and should be reconsidered if the Japanese government wishes to promote Haneda as a cargo airport. The location of Haneda's international cargo area is very inconvenient to runways and other

て選定れた。TIACTの利用を最小限に抑える唯一の方法は、羽田で独立したオペレーションを設立するか、あるいは空港外の保税倉庫で貨物を処理するかである。こうした選択肢は、よくても法外な費用がかかるうえ、どちらの方法にもさらに他の特有の課題がある。TIACTが羽田における特定品目の唯一の貨物サービス業者に指定されているため、競争市場の不在が利用者にとって、より高いコストにつながっている。ACCJは日本政府に対し、新たな貨物取扱業者が羽田市場に自由に参入し、貨物取扱いと、旅客・手荷物関連の一般的なグランド・ハンドリング・サービスの両方をできるようにすることを強く要請する。

現地施設において貨物運送業者に現時点で与えられている選択肢の制限や非効率性もまた、羽田の貨物業務を推進するうえで大きな障壁であり、日本政府が羽田を貨物空港として推進する意向であれば再考が望まれる。羽田の国際貨物地区の立地は、滑走路やその他の施設にとって非常に不便であり、その結果、貨物の搭載および積み下ろしに時間がかかっている。こうした施設での業務に課せられるスペース上の制約は、さらなる非効率性、追加施設確保の必要性につながり、業者が負担せねばならないコストをさらに増やしている。

またこうしたスペースの制約により、羽田・成田の両空港で、航空貨物運送業者、フォワーダー、関連サービス業者の多くは、空港外に航空貨物処理用の保税施設を設けている。これらの業者や、その社内で働く通関業者は、そうした施設の所在地を管轄する日本税関支部に登録しなければならない。こうした規制上の制約も、航空貨物運送業者にとってさらなる大きな負担となっており、業務効率を低下させている。

こうした航空貨物運送業者の多くは、自社施設の少なくとも一部が、首都圏全域にサービスを提供できるようになることや、こうした施設の所在地を理にかなう羽田・成田間とすることを望む。しかし、こうした施設に適した地域の多くは、千葉県内にあり、したがって管轄は東京税関ではなく、横浜税関となる場合が多い。成田開港とともに東京税関の管轄は、同空港、いくつかの隣接した小さな町、そして千葉県・原木地区の遠隔な貨物地区を含むよう拡張された。東京税関の管轄は、両空港間で千葉県内に開設される、すべての航空貨物関連施設が含まれるように拡張すべきである。そうすることで、東京税関に登録済みであるのに、横浜税関にも二重登録しなければならない地域に施設を開設しようとする航空貨物サービス業者にとっての負担が大幅に軽減されるであろう。

# ACCJ Viewpoint

facilities and results in extended processing times for on-loading and off-loading cargo. Space constraints for operations in these facilities lead to additional inefficiency and the need for securing additional facilities, introducing yet more costs to be borne by the operator.

Due also to these space limitations, many air freight companies, freight forwarders, and related service providers at both Narita and Haneda establish bonded facilities for processing air cargo outside the airports, which, along with the customs brokers that work in them, must be registered with the branch of Japan Customs that has jurisdiction over the area in which the facilities are physically located. This regulatory constraint creates significant additional burdens on air freight companies and decreases operational efficiency.

Many of those air freight companies want at least some of their facilities to serve the entire greater Tokyo area and the logical place to locate such facilities is between Haneda and Narita. However, much of the area that is suitable for these facilities is in Chiba prefecture, and is therefore under the jurisdiction of Yokohama Customs, not Tokyo Customs. In conjunction with the opening of Narita, the jurisdiction of Tokyo Customs was expanded to include the airport and some of the adjacent small towns as well as a remote cargo center in the Baraki area of Chiba prefecture. The Tokyo Customs jurisdiction should be expanded to include any air cargo-related facilities opened in the area of Chiba prefecture between the two airports. Doing so would eliminate the significant burden for air cargo service providers who want to open facilities in these areas of duplicating their existing Tokyo Customs registrations with Yokohama Customs.

The factors we raise here seem to already result in much lower-than-expected cargo flows through Haneda airport, and when considered along with the restrictive cargo flight operations windows, the factors will continue to hold back Haneda's cargo performance and prevent it from becoming a cargo processing center for Japan.

## Operation Costs and Slot Availability at Haneda

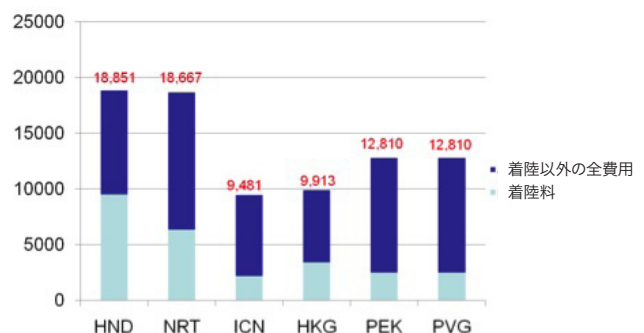
Carriers operating international flights at Haneda face several operational challenges. First, current capacity and slots at Haneda for international flights are grossly inadequate and slot timings are not optimal. Also, Haneda joins Narita as

本意見書で提示した要因はすでに、羽田空港経由の貨物取扱量が期待をはるかに下回るという結果をもたらしている。貨物便運航枠の制約も考え合わせると、こうした要因は今後も羽田の貨物機能を抑制し、同空港が日本の貨物拠点になることを防ぐことになる。

## 羽田における運航に係るコストおよびスロット

羽田に国際線を運航する航空会社は、同空港におけるいくつかの運営上の課題に直面している。まず、羽田の国際線向けの現行の容量とスロットはかなり不十分であり、スロット時間帯も最適ではない。また、羽田は成田と共にエアライン運営が世界で最も高額な5つの空港に入る (Leigh Fisher, 2010年7月1日)。国際線の着陸料は国内線のそれに比べ、機体が同じ着陸設備 (滑走路および誘導路) を利用するにもかかわらず、かなり高額である。例えば、B767-300機の1フライト当たりの平均的な運航に係るコスト (着陸、駐機、および旅客処理) は、国際線では9,445ドルであるが、同じ機体と着陸設備 (滑走路および誘導路) を使用する国内線であれば総費用は1,982ドルであり、4倍以上の差がある。羽田の運航上の問題や利用料金は、公平と競争を保証する適切な政策を再考し、実施する必要があることは明白である。

## 1往復当たりの空港費用 (到着・出発)



\*総費用 (米ドル)

\*出典: Leigh Fisher - 2010年7月1日

## 結論

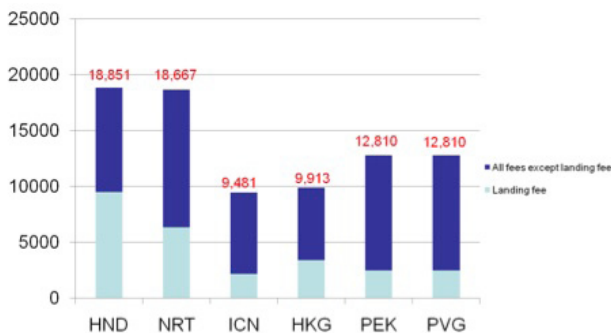
羽田と成田は、東京がアジアの他のハブ空港都市との競争力を維持するために、二重空港システムは一帯的に運用されるべきである。東京をアジアの主要空路拠点にするという目的のもとで、日本政府は羽田と成田の両方について包括的で長期的な政策を開発する必要がある。こうした政策は、両空港が競争力を維持できるよう、運用とコスト効率の両面を推進すべきである。

羽田は、都心への近さから多くの旅行者に好まれている。しかし、日本政府と多くの航空会社は、成田を東京の航空

# ACCJ Viewpoint

one of the five most expensive airports for airline operations globally (Leigh Fisher, July 1, 2010). Landing fees for international flights are considerably higher than those for domestic flights even though the aircraft use the same landing facilities (runways and taxiways). For example, the average operational fees (landing, parking, plus passenger handling) per flight for a B767-300 are \$9,445 USD for international flights, whereas for a domestic flight using the same aircraft and landing facilities (runways and taxiways) the total fees are \$1,982 USD, an increase of more than 400%. Operational issues and the fees charged at Haneda underline the need to review and implement an appropriate policy that assures fairness and competitiveness.

## Airport charges per round trip (arrival and departure)



\*Total costs in USD

\*Data source: Leigh Fisher – July 1, 2010

## Conclusion

Haneda and Narita must be used together as part of a dual-airport system to keep Tokyo competitive with other airport-hub cities in Asia. With the objective of positioning Tokyo as the major airline hub in Asia, the Japanese Government needs to develop a comprehensive, long-term policy for both Haneda and Narita. This policy should drive both operational and cost efficiencies so that both airports remain competitive.

The close proximity of Haneda to central Tokyo makes it preferred by many travelers. However, the Government of Japan and many airlines have made substantial investments in developing Narita as an important component of Tokyo's air transportation system. Access from downtown Tokyo to Narita, as well as between Narita and Haneda, needs to be improved so that these airports can function well as

輸送システムの重要な要素として開発するために多額を投じてきた。東京の繁華街から成田へのアクセス、ならびに成田と羽田間のアクセスは、これらの空港が多重空港システムの一環として適切に機能できるよう改善する必要がある。羽田の海外旅行者に適切な時間に便利な交通機関で対応できないことは、成田・都心間および成田・羽田間の両方に、旅客向けの便利な高速移動手段が無いことと併せて、結果的に東京における旅行客体験をこの地域の他のハブ空港と比較してネガティブなものにするであろう。こうした問題は、包括的かつ明確に定義された計画をもって対処すべき明らかな課題を提示している。

航空会社、航空貨物業者、および関連業者が、効率的に営業し、かつ真の競争環境の中で、人材や日本の設備投資を生かせるようにすることは、結果として、消費者にとってのよりよいサービスと低価格化につながり、ひいては旅行と貨物への需要を促進し、日本経済を活性化させるであろう。TIACTが貨物取扱いを独占する構造、国際貨物区域の立地、貨物便に対する制約、税関管轄にかかわる現行の要件を見直すことは、羽田の貨物空港としての競争力を強化しようとするあらゆる努力の中で必須のものである。

最後に、羽田・成田での国際業務にかかる法外な費用は、これらの空港に発着する路線を有する航空会社にとって依然として課題になっている。アジアの他の空港に対して競争力を維持するには、国際線の着陸料およびその他の空港料金を、太平洋地域での競争力を高められるレベルまで下げるべきである。

東京ならびに日本を、ビジネスと経済の主要な世界的拠点として、また比較的容易に実現可能な手付かずの可能性を秘めた人気の旅行目的地として支えていくうえで、羽田国際化は有効であるとACCJは考える。ただし、米国系航空会社に新空港における公平な競争機会が保証されるよう配慮すべきであり、また日本政府と米国系航空会社が成田に投じた多額の投資も見過ごされることがないようにすべきである。

# ACCJ Viewpoint

part of a multi-airport system. The failure to accommodate Haneda's international travelers with convenient transportation at appropriate hours combined with the lack of convenient high speed transport for passengers between Narita and both the city center and Haneda are likely to result in negative customer experiences in Tokyo when compared with other hub airports in the region. These issues present obvious challenges that must be addressed in a comprehensive and well defined plan.

Enabling airlines, air cargo carriers and related companies to operate efficiently as well as leveraging their human capital and facility investments in Japan in an environment of true competition will result in better service and lower prices for consumers, which will likely spur spending on travel and cargo, giving a boost to the Japanese economy. Reconsidering the structure of cargo handling solely by TIACT, the setup of the international cargo area, cargo carrier flight restrictions, and the current requirements of Customs jurisdictions will be necessary in any endeavor to improve the competitiveness of Haneda as a cargo airport.

Finally, the exorbitant costs for international operations at Haneda and Narita continue to present challenges to airlines with flights coming into and out of these airports. To remain competitive with other airports in Asia, landing and other airport fees for international flights should be reduced to levels that are more competitive in the Pacific region.

The ACCJ believes that the internationalization of Haneda serves to support Tokyo and Japan as a key global business and economic center as well as a popular tourist destination with tremendous untapped potential that can be realized with relative ease. However, care must be taken to ensure fair, competitive opportunities for U.S. carriers at the new airport, and that the substantial investments made by the Government of Japan and U.S. carriers at Narita are not neglected.