

参考資料一覧

資料 1	アンケート調査の概要	1
資料 2	「政府規制等と競争政策に関する研究会」における検討状況	3
資料 3	総合物流施策大綱（2005-2009）	4
資料 4	規制改革推進のための 3 か年計画	5
資料 5	羽田空港の国際化への対応	6
資料 6	輸入上屋事業の営業年数	8
資料 7	アジア主要航空会社の貨物部門の A T K 当たり空港関連費用	9
資料 8	株式会社日本航空インターナショナルのハンドリング料金の国際比較	10
資料 9	上屋の割当て，利用等に係る航空会社，フォワーダー及び荷主の意見	11
資料 10	通関業者の概況	12
資料 11	業態別の通関業に係る料金の平均額	15
資料 12	需給調整条項と規制緩和推進 3 か年計画	16
資料 13	内外からの規制改革要望に対する対応状況	17
資料 14	諸外国における通関業制度の比較	18
資料 15	通関業に係る営業区域の制限及び営業所の新設許可の事業活動への影響等	20
資料 16	通関業に係る料金の最高額の定め必要性	22

アンケート調査の概要

1 航空会社アンケート

- (1) 内容：国際拠点空港（成田国際空港，関西国際空港及び中部国際空港）における上屋の割当て，航空上屋の利用等について
- (2) 調査期間：平成 20 年 7 月～ 8 月
- (3) 調査対象者：国際拠点空港のいずれかを利用して国際航空貨物輸送を行う航空会社 75 社
- (4) 回収結果：回収数 40，有効回答数 40，有効回答率 53.3%

2 上屋事業者アンケート

- (1) 内容：国際拠点空港において行っている上屋事業について
- (2) 調査期間：平成 20 年 7 月～ 8 月
- (3) 調査対象者：国際拠点空港のいずれかで上屋事業を行っている上屋事業者 7 社
- (4) 回収結果：回収数 7，有効回答数 7，有効回答率 100%

3 通関業者アンケート

- (1) 内容：通関業，国際拠点空港における上屋の割当て等について
- (2) 調査期間：平成 20 年 7 月～ 8 月
- (3) 調査対象者：通関業の許可を受けているフォワーダー，インテグレーター，倉庫業者等 765 社
- (4) 回収結果：回収数 526，有効回答数 474，有効回答率 62.0%

4 荷主アンケート

- (1) 内容：国際拠点空港における国際航空貨物輸送の利用等について
- (2) 調査期間：平成 20 年 7 月～ 8 月
- (3) 調査対象者：国際航空貨物輸送を利用する荷主 2,342 社
東京税関「平成 19 年分 成田空港貿易概況（確定）」輸出品別表，輸入品別表に列挙されている商品を取り扱う業種分類を選択し 2,342 社を任意に抽出。
- (4) 回収結果：回収数 1,027，有効回答数 1,011，有効回答率 43.2%

5 空港管理者アンケート

- (1) 内容：国際拠点空港における上屋の割当て，構内営業等について
- (2) 調査期間：平成 20 年 7 月～ 8 月
- (3) 調査対象者：国際拠点空港の各空港管理者 3 社
- (4) 回収結果：回収数 3 ，有効回答数 3 ，有効回答率 100%

「政府規制等と競争政策に関する研究会」における検討状況
 (国際拠点空港等における国際航空貨物の輸出入に係る競争実態調査)

	開催日	主な議事項目
1	平成20年12月5日	国際拠点空港等における国際航空貨物の輸出入に係る競争政策上の論点について
2	平成21年2月17日	前回会合における指摘事項に対する事務局からの補足説明 主要関係事業者・団体からのヒアリング ・ 成田国際空港株式会社 ・ 株式会社日本航空インターナショナル ・ 社団法人日本通関業連合会
3	平成21年4月9日	報告書案について

「政府規制等と競争政策に関する研究会」会員

(会員は50音順, 敬称略)

座長	岩田 規久男	学習院大学経済学部教授
会員	井手 秀樹	慶應義塾大学商学部教授
	川島 富士雄	名古屋大学大学院国際開発研究科准教授
	岸井 大太郎	法政大学法学部教授
	清野 一治	早稲田大学政治経済学術院教授
	下村 研一	神戸大学経済経営研究所教授
	中川 寛子	北海道大学大学院法学研究科准教授
	松村 敏弘	東京大学社会科学研究所教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
	吉野 源太郎	日本経済研究センター客員研究員

物流施策大綱（2005 - 2009）

物流施策大綱（2005-2009）（平成 17 年 11 月 15 日閣議決定）（抜粋）

第 2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

2 基本的方向性

（3）ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現

近年のデフレ経済の下における、消費者のニーズの高度化や価格設定に対する厳しい要請を受けた企業側での商品の品揃えや価格の低廉化への取組が進む中で、物流に対しては、必要な商品を必要な時に必要な分量だけ供給することが求められるようになってきている。

メーカーや流通業においては、EDI や電子タグを始めとする情報技術を駆使して、売れ筋商品情報を関係者間で共有し、これを生産・流通計画に迅速に反映することにより、過剰な生産及び在庫並びに店頭での欠品をなくして、顧客満足度と経営効率の向上を目指している。

さらには、インターネットの普及により、消費者がメーカーに直接注文する通信販売や直販といった取引が増加し、個々の消費者の意向を重視したマーケティングの比重が増している。

こうした、サプライサイドからディマンドサイド重視に変化した企業の経営姿勢に応じて、物流システムについても、ジャストインタイムに対応した物流管理や輸配送、多頻度少量輸送等の対応が求められている。このようなニーズの高度化を受け止め、交通渋滞や環境問題の深刻化を招かないような効率的物流システムを構築するため、物流の現場にとどまらず、広く関係者間において、コスト分担のあり方や経済社会全体に与える影響を踏まえて、物流システムの改革を図って行く必要がある。

また、少子・高齢化の進展による生産年齢人口の減少により、物流の担い手の将来的不足が懸念されることから、機械化・自動化・情報化等による省力型の効率的物流システムの導入等について、早期に対応していく必要がある。

さらに、消費財流通においては、業種・業界等の枠を超えた商品情報の企業間での共有データ交換などの流通システムの標準化を推進することにより、顧客視点での効率的な流通の仕組み作りを実現し、関連業界の発展と消費者利益の増進を図ることも必要である。

以上のような視点に基づき、ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現を目指す必要がある。

EDI：電子データ交換（Electronic Data Interchange）。企業間の電子的な商取引を実現するための手段であり、企業間でオンラインにより、共通フォーマットの取引データを交換すること。これにより受発注情報を伝票に書き写すことなく、そのまま利用できる。

規制改革推進のための 3 か年計画

規制改革推進のための 3 か年計画（平成 19 年 6 月 22 日閣議決定）（抜粋）

I I 重点計画事項

9 国際経済連携

(1) 輸出入・港湾手続の見直し

アジア・ゲートウェイ戦略会議で取りまとめられた「貿易手続改革プログラム」を踏まえつつ、以下の事項について措置する。

(略)

スピードとセキュリティが両立した国際的に優れた輸出入通関制度の確立

我が国の貿易関連手続は、IT 化や適正な貨物管理技術の進歩、関税法等の改正による制度改善などにより大きな改善を遂げ、リードタイムの短縮、コストの削減を実現してきたところである。しかしながら、9・11 同時多発テロを契機とした米国の新しいセキュリティ・プログラムの導入等を契機として、これまでの産業のリードタイム短縮の取組が吹き消されてしまう影響が生じるなど、サプライチェーン全体で貨物のセキュリティ管理を図ることの重要性が世界的に認識され、貨物セキュリティ管理と物流効率化を如何に両立させるかが課題となっている。こうした中、我が国経済の競争力強化の観点からは、事業者のコンプライアンスを重視しながら、国際的な流れに対応した貨物セキュリティ管理体制をサプライチェーン全体で構築し、米国をはじめとする貿易相手国における取扱も含めた物流効率化を推進することが重要である。このため、以下に示す措置を図り、国際的にも高水準の簡素で効率的な通関制度を構築し、物流効率化を推進する必要がある。

ア～エ (略)

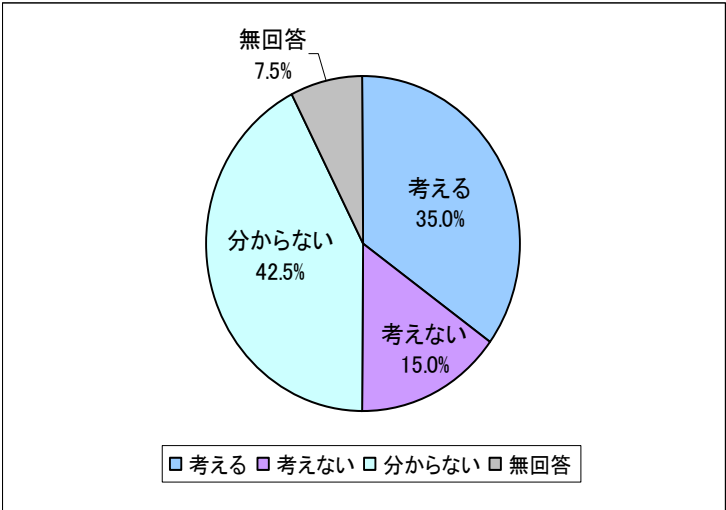
(略)

羽田空港の国際化への対応

1 航空会社及びフォワーダー等

貴社は、平成 22 年 10 月予定の羽田空港の国際化が実現すれば、国際航空貨物輸送に関して、羽田空港の利用を考えますか。

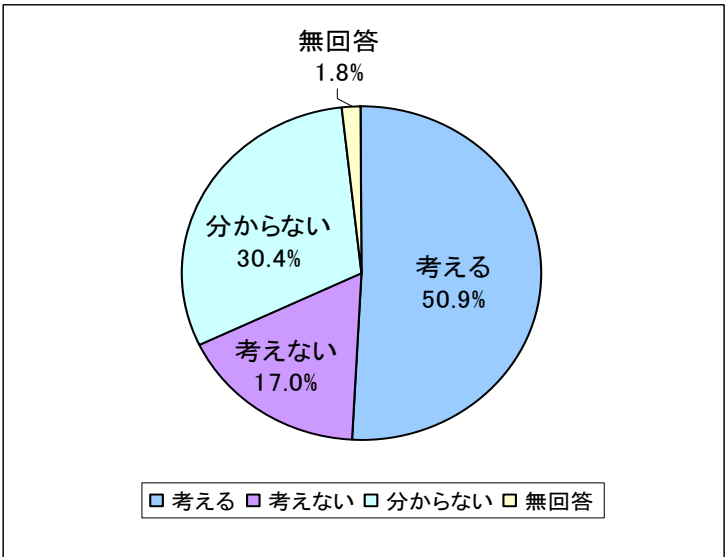
(1) 航空会社



(有効回答数：航空会社 40 社)

(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

(2) フォワーダー等

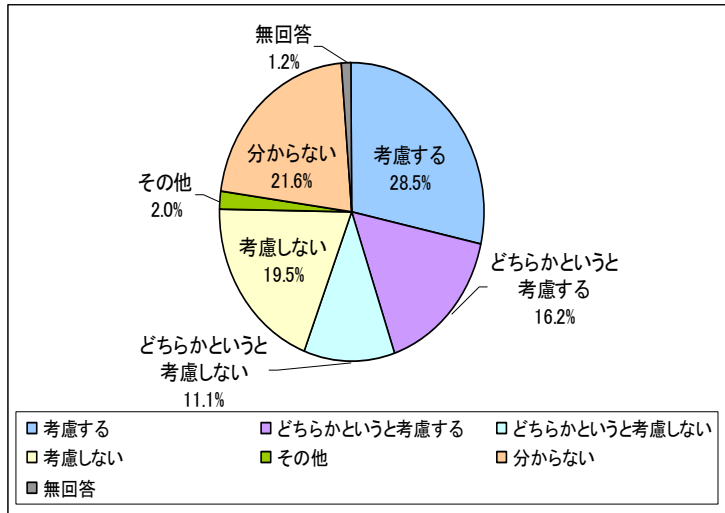


(有効回答数：航空輸送を利用するフォワーダー等 112 社)

(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

2 荷主

貴社が利用するフォワーダー又はインテグレーターを選択するに当たって、当該フォワーダー又はインテグレーターが、平成 22 年 10 月予定の羽田空港の国際化に伴って、羽田空港を利用することを考慮しますか。

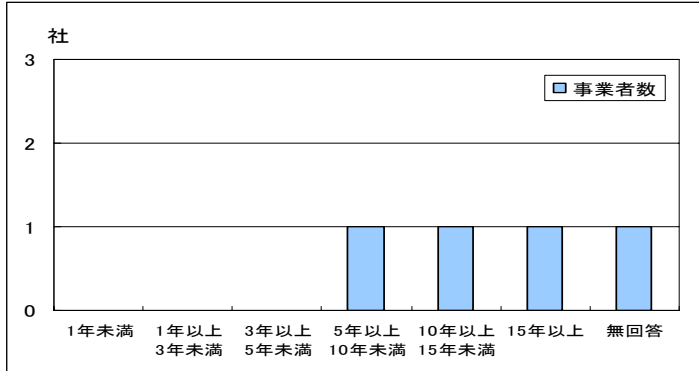


(有効回答数：空輸を利用する荷主 909 社)

(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

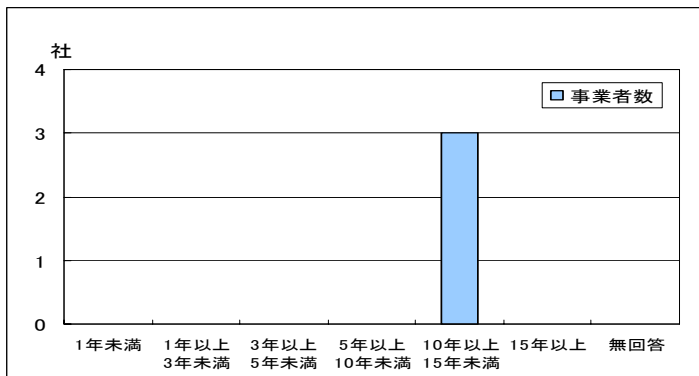
輸入上屋事業の営業年数

1 成田国際空港で輸入貨物を取り扱う上屋事業者 4 社の営業年数



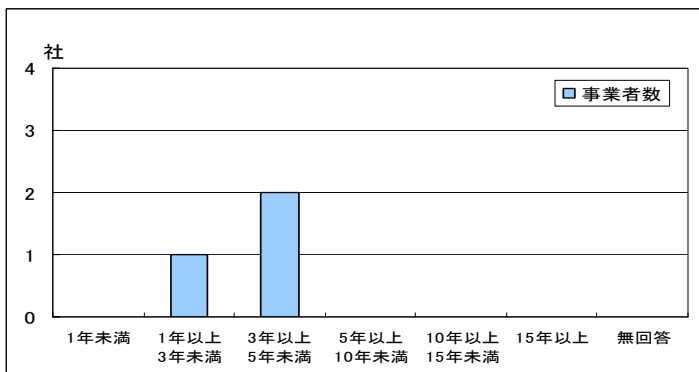
(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

2 関西国際空港で輸入貨物を取り扱う上屋事業者 3 社の営業年数



(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

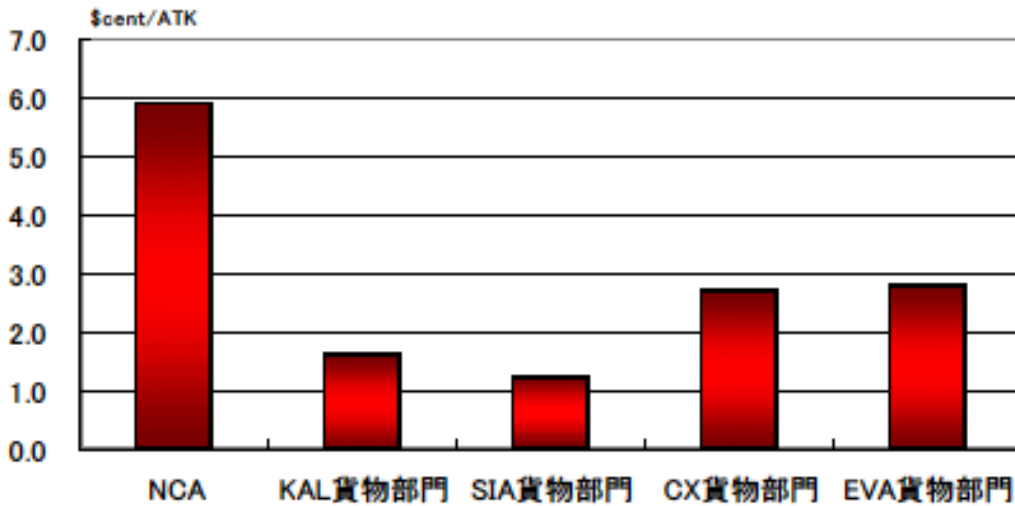
3 中部国際空港で輸入貨物を取り扱う上屋事業者 3 社の営業年数



(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

アジア主要航空会社の貨物部門のATK¹当たり空港関連費用
(着陸料, 施設費用, ハンドリング料等)

2004 年度



- (注1) NCA : 日本貨物航空株式会社
- KAL : 大韓航空
- SIA : シンガポール航空
- CX : キャセイパシフィック航空
- EVA : エバー航空

(注2) NCA 空港関連費用の内訳

飛行場費 34% , ハンドリング費 61% , 施設費用 5 %

SOURCE: ICAO financial data をもとに算出

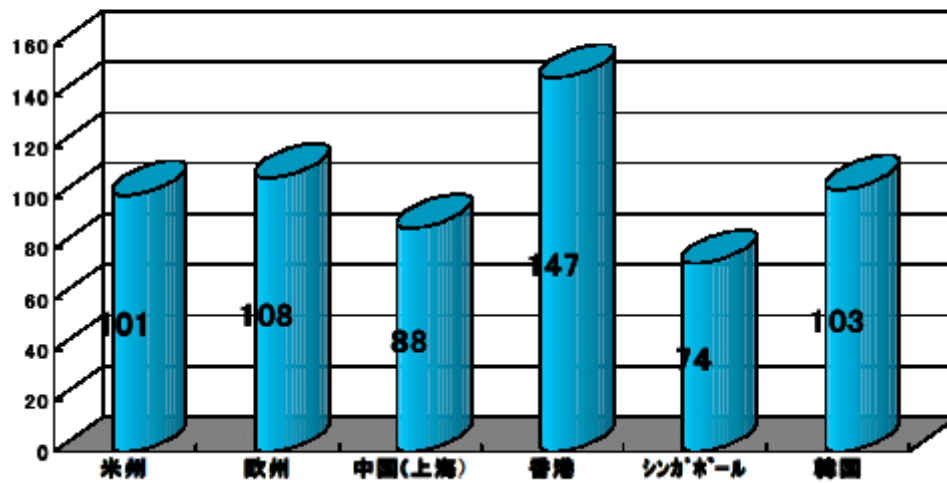
(出所) 平成 18 年 11 月 21 日開催の「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会 (第 2 回)」に日本貨物航空株式会社が提出した資料 10 頁

¹ ATK(Available Ton Kilometer) : 有効トンキロ (飛行区間の有効重量にその区間の距離を掛けた積)

株式会社日本航空インターナショナルのハンドリング料金の国際比較

比較に用いた算出式＝グロスタミナルコスト＝ $\frac{\text{総費用}}{\text{取扱い貨物重量}}$

■ 日本を100として比較(06年度)



1ドル=100円、1ユーロ=126円にて円換算

(出所) 平成 21 年 2 月 17 日開催の「政府規制等と競争政策に関する研究会」
に株式会社日本航空インターナショナルが提出した資料 7 頁

上屋の割当て，利用等に係る航空会社，フォワーダー及び荷主の意見

公正取引委員会アンケート調査の自由意見欄に記載された意見をみると，例えば，次のようなものがある。

航空会社意見

- ・ 空港内の土地の狭隘化の問題もあるが、あまりにも上屋施設が散在化し過ぎている。スムーズで迅速な物流が求められている現状に見合っていない。一極集中型の空港上屋施設が望まれる。
- ・ 先発企業に優位な割当てが行われている。
- ・ 弊社は後発の航空会社のため、既存の航空会社に比べて場所的、コスト的にもハンディをかかえている。ランプサイドに面した新しい施設をコスト上も、対等な条件で提供を切に願う。
- ・ 賃借および返却の自由度(フレキシビリティ)が低い。
- ・ 国内空港の上屋は海外に比べ高い。
- ・ 航空会社による上屋事業は、自社貨物の優先等、差別化を生み出す可能性もある為、複数社での上屋事業による競争・品質向上を希望したい。
- ・ 現在、成田空港では海外の空港で貨物のハンドリングをしている国際的な上屋ハンドリング会社がないが、将来そういった会社に進出してほしい。

フォワーダー意見

- ・ 輸入貨物の蔵置場および輸出搭載上屋が点在しており，輸出入貨物の搬出入また税関検査への対応が非効率的。蔵置場の集約を望む。
- ・ 上屋施設を積極的にフォワーダーにも割り当てるべきであると思う。また，その様な空港施設ではフォワーダーによる保税業務に制限を設けず，自由にターミナル会社とも競合させるべきと考える。
- ・ 代理店上屋割当ての際，割当て位置やテナントの選定など割当て基準が不透明。

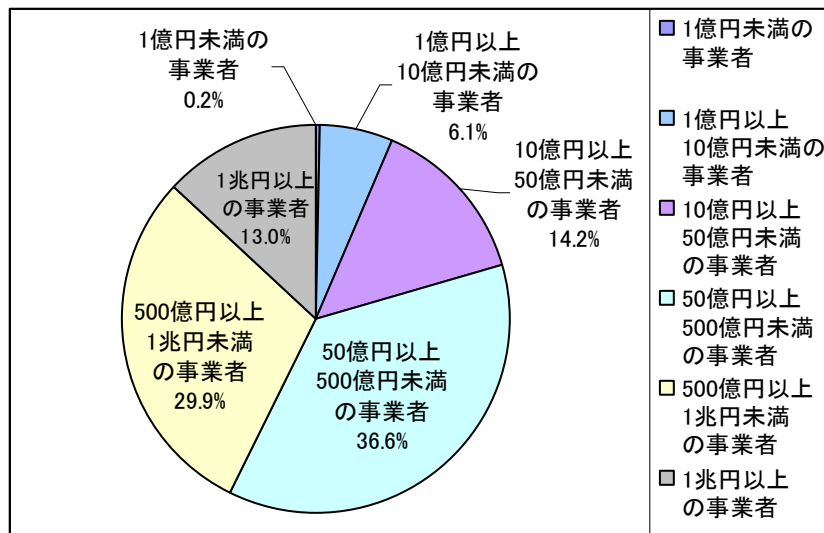
荷主意見

- ・ 保税地域内の作業工賃他，全ての経費が高すぎる。もっと自由な競争を導入すべき。
- ・ 保税倉庫保管料をもう少し安くしてほしい。スペースや業者の少なさがもし影響しているのならば改善してほしい。

(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

通関業者の概況

1 通関業者の兼業業種も含めた総売上高別でみた年間通関取扱件数のシェア

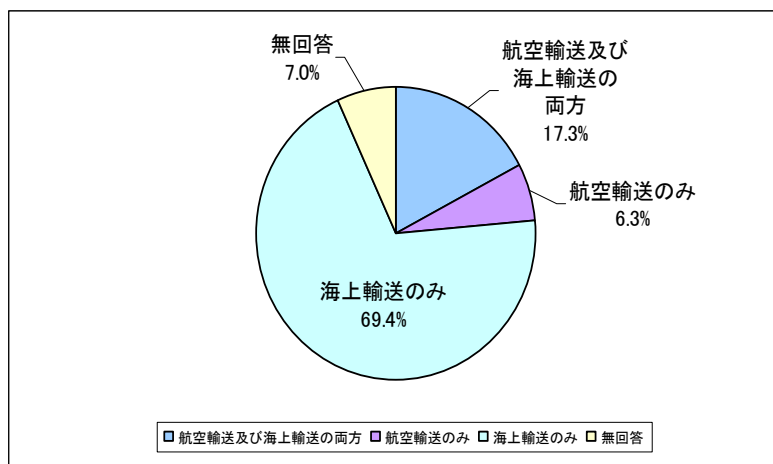


通関業者数	838 事業者
(うち専業通関業者数)	6 事業者
年間通関取扱件数	22,703,613 件
総通関業収入額	124,525 百万円
通関業従業員数	10,460 人

(注) 平成 19 年 4 月 1 日現在の通関業者のうち、特に取扱件数が多い国際宅配便業者及び取扱実績のない事業者を除いた 838 社を対象

(出所) 平成 19 年 10 月 3 日開催の「関税・外国為替等審議会関税分科会企画部会懇談会」に財務省関税局が提出した「通関業を取り巻く状況について」4 頁から公正取引委員会作成

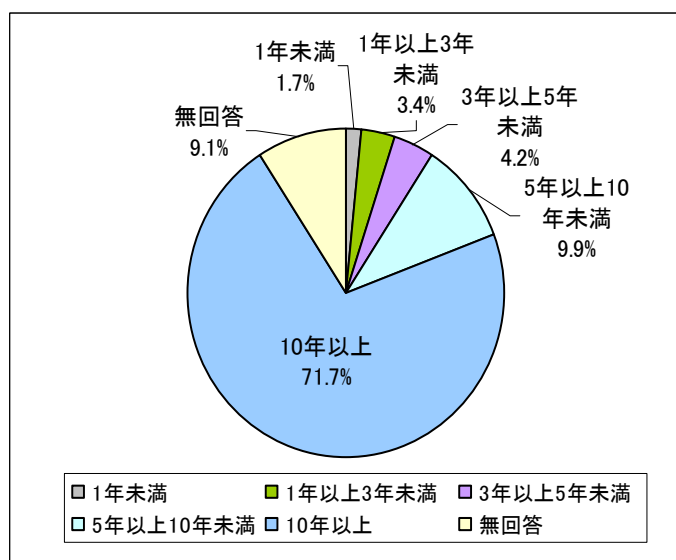
2 航空輸送と海上輸送それぞれに携わる通関業者の割合



(有効回答数：通関業者 474 社)

(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

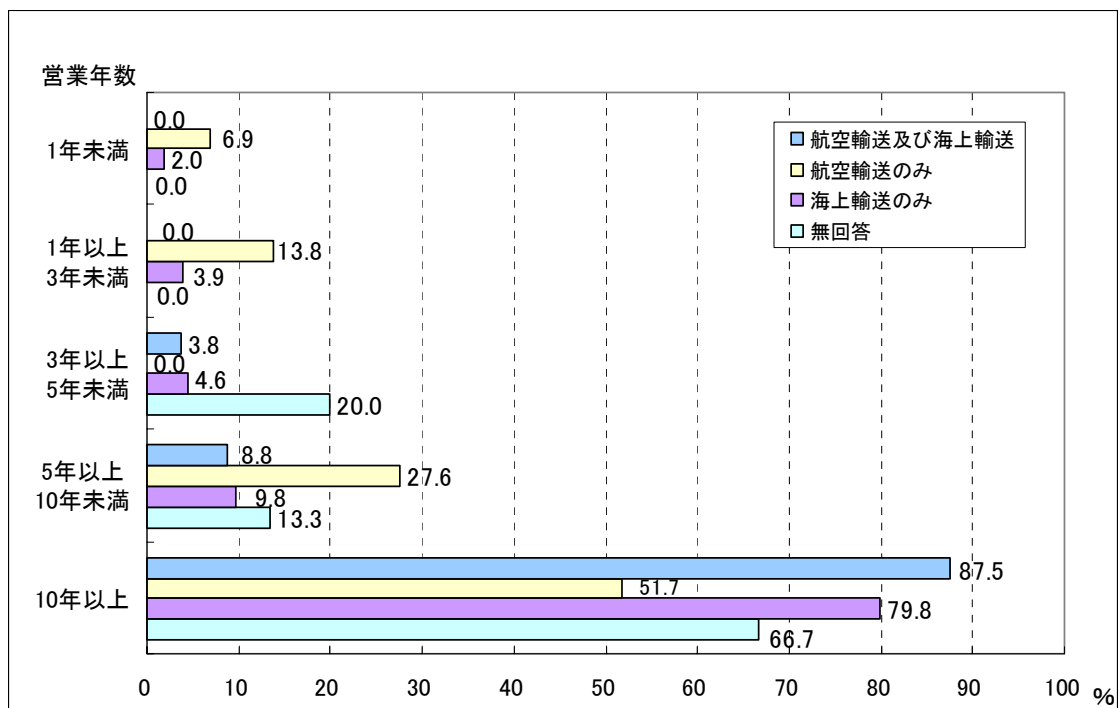
3 通関業者の営業年数について



(有効回答数：通関業者 474 社)

(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

4 通関業者の営業年数について（航空輸送・海上輸送別）

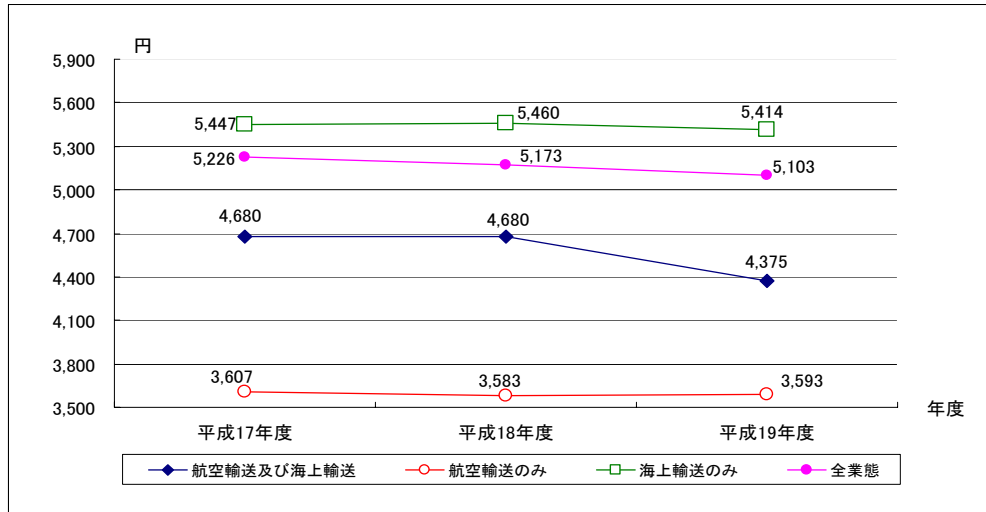


（有効回答数：通関業者 431 社）

（出所）公正取引委員会アンケート調査（平成 20 年 4 月 1 日現在）

業態別の通関業に係る料金の平均額

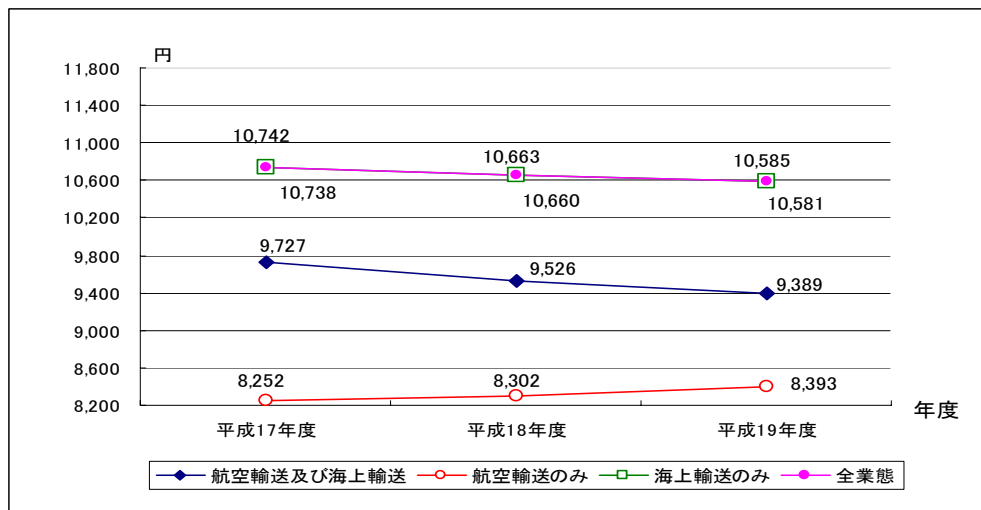
(1) 通関業者の事業分野別の輸出申告(少額貨物簡易通関扱を除く。)1件当たりの料金の平均額の推移



(有効回答数：314社(平成17年度), 347社(平成18年度), 356社(平成19年度))

(出所) 公正取引委員会アンケート調査(平成20年4月1日現在)

(2) 通関業者の事業分野別の輸入申告(少額貨物簡易通関扱を除く。)1件当たりの料金の平均額の推移



(有効回答数：323社(平成17年度), 355社(平成18年度), 364社(平成19年度))

(出所) 公正取引委員会アンケート調査(平成20年4月1日現在)

需給調整条項と規制緩和推進 3 か年計画

規制緩和推進 3 か年計画（再改定）（平成12年 3 月31日閣議決定）の
フォローアップ結果（平成15年 3 月31日内閣府）（抜粋）

6 基準・規格・認証・輸入関係
(3) 輸入・通関手続等

規制緩和推進 3 か年計画（再改定）（平成12年 3 月31日閣議決定）における決定内容					講ぜられた措置の概要等	備考
事項名	措置内容	実施予定時期				
		平成10年度	平成11年度	平成12年度		
通関業の許可に当たっての需給調整基準	通関業の許可及び営業所の新設許可に当たっての需給調整基準を廃止する。	10年度以降			（財務省） 需給調整条項が通関業への参入の実質的な障害とならないような運用に努めるよう措置済（通関業法基本通達（昭和47年蔵関第105号）の一部改正（平成13年 4 月 1 日施行））。 なお、法改正は次期通関業法改正時。	

内外からの規制改革要望に対する対応状況

内外からの規制改革要望に対する対応状況について（平成13年4月13日財務省）（抜粋）

分野	6 基準・規格・認証・ 輸入関係 (3) 輸入・通関手続等	意見・要望 提出者	経済団体連合会	件名	通関業の営業区域制限の撤廃
意見・要望等の 内容	営業区域制限を撤廃 されたい。	関係法 令	通関業法第3条、 第9条	共 管	なし
制度の概要	通関業を営もうとする者は、その業に従事しようとする地を 管轄する税関長の許可を受けなければならないこととなっており、通関業者は、許可を受けた税関の管轄区域内においてのみ、 通関業を営むことができる。			中間公表 資料との関 係	財務省関係 24頁
状 況	措置済・措置予定（実施（予定） 時期： ） 検討中	措置困難 その他	規制改革推進3か年計画 における記載	該当なし	
<p>（説明）</p> <p>通関業者が貨物蔵置場所に営業の基盤を有しない場合は、税関の検査に立ち会えず、円滑な貨物検査に支障が生じるおそれがあること、また、通関業者の指導・監督については、通関業者の業務の内容、経営の規模等については各地区によってそれぞれ特色が見られるため、実情を把握できる立場にある各税関単位で行うことが効率的であること、から、通関業者の営業区域制限の撤廃は困難である。</p> <p>なお、一の税関で許可を受けている者については、許可基準のうち経営の基礎が確実であること及び役員的人的構成についての審査を省略するなど、簡易な手続で許可を受けることを認めることにより、既に233社（平成13年1月1日現在）が複数の管轄区域で営業を行っており、本制度が通関業者の全国展開、事務の効率化を妨げているとは考えられない。</p> <p>また、輸出入者の利便のため、同一人から依頼された一連の税関手続については、管轄区域外の通関業者でも行うことができることとされているところである。</p>					
担当局課室名	関税局業務課				

諸外国における通関業制度の比較

【平成19年9月現在】

	日本	米国	フランス	豪州	韓国
通関業制度の根拠規定	通関業法（昭和42年法律第122号）	関税法第641条 19.U.S.C1641 連邦規則第19編111部 19CFR111	関税法第86～94条 1986.12.24付政令	1901年関税法第11章（180-183U）	関税法
許認可等の基準	<p>税関長の許可が必要 （参考1）通関業を営もうとする者（通関業者）は、その業に従事しようとする地を管轄する税関長の許可が必要 （参考2）通関業者は、通関業務を営む営業所ごとに、原則として通関士を置くことが必要</p> <p>【許可の基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営の基礎が確実であること ・人的構成に照らして、業務を適正に遂行することができる能力を有し、かつ、十分な社会的信用を有すること等 	<p>地区税関長の許可（customs broker's permit）が必要</p> <p>【地区税関長の許可の基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・許可申請をする港湾において業を営むための場所を有していること ・許可が与えられた場合、業を営む場所に対し、責任を持って管理監督を行うこと ・許可が与えられた一地域につき少なくとも1人の通関業免許取得者を配置し、当該地域で営まれる通関業務の管理監督を行うこと <p>（注1）通関業の許可の前提として、個人・法人ともに通関業免許（customs broker's license）の取得が必要</p> <p>（注2）地区税関長の許可を有する通関業者は、後述する全国の営業許可の申請が可能</p>	<p>経済財政大臣の許可が必要 （参考）関税間接税総局長の提案に基づいて経済財政大臣が付与（税関貨物取扱人）</p> <p>【認可の基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・財務体質 ・資質 ・犯罪歴 ・通関業務に係る能力、経験 	<p>税関長官の免許が必要（助言委員会による審査あり）</p> <p>【免許の基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> （個人事業者の場合） <ul style="list-style-type: none"> ・過去10年以内に犯罪歴がないこと ・過去10年以内に問題がないこと （個人事業者の答申に基づき長官が求める一定の研修を終了した場合は免除）等 <p>（法人の場合）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・役員、被雇用者の資質に問題がないこと ・会社として過去10年以前に法令違反がなく、財務状態に問題がないなど通関業を適正に行うにふさわしいこと ・所属通関士を設置していること等 <p>（参考）免許は3年ごとに更新手続きが必要</p>	<p>税関長官の許可又は許可が必要 （参考1：関税法人） 3人以上の関税士を社員として、関税法人の認可を受けて関税法人を設立することができる。</p> <p>（参考2：通関取扱法人）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運送・保管又は荷役を業とする法人は、関税法人の許可を受けて通関業を営むことができる（事務所ごとに関税士を置くことが必要）。 ・通関業務の範囲は、当該法人又は当該法人に出資した法人が、他人から業務委託を受けた物品に限る。 <p>【許可の基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> （関税法人の場合） 3人以上の関税士が社員であること等 （通関取扱法人の場合） 関税法による運送業の登録等を受けた資本金3億ウォン以上の法人であって、財務経済部令が定める施設等を備えた法人等

諸外国における通関業制度の比較

	日 本	米 国	フ ラ ンス	豪 州	韓 国
営業区域制限	制限あり (参考)通関業者は、通関業の許可に係る税関の管轄区域内においてのみ、通関業を営むことができる。	原則として、地域ごとの営業許可(District Permit)を地区税関長より受けることが必要。なお、地域の営業許可を取得した者は、ACE(Automated Commercial Environment)を利用して1カ所の事務所から全米へ通関代行サービスを行う地域をまたがる業務を行うのに必要な全国的な営業許可(National Permit)をCBP(業務部)より取得することが可能	制限あり (参考)経済財政大臣の認可が有効である税関が定められている。	制限なし (参考)申請者が通関業者として活動する場所を特定する場合には、当該場所が免許に裏書きされる。	制限なし
通関士制度の有無及び要件	・あり(通関士) ・通関士試験(国家試験)に合格し、欠格事由(関税法等の規定に違反して罰金刑に処せられてから3年を経過しないもの等)に該当しないことの税関長の確認を受けることが必要	・類似制度あり(通関業免許: customs broker's license) 【個人】 ・米国民であること ・良好な倫理性を有していること ・申請の時から3年以内に試験に合格(75%以上)していること等 【団体又は法人】 ・通関業者として税関業務を行うことが定款に定められていること ・少なくとも1人の通関業免許取得者が在籍していること	なし	・類似制度あり(通関業免許: customs broker's license) (参考)法人が通関業免許の申請を行う場合、個人として通関業免許を取得した所属通関士が必要。	・あり(関税士) ・国家試験に合格し実務研修(1年)終了後、関税庁長への登録が必要 (参考1)関税法若しくは関税法に違反して懲役以上の刑の宣告を受け、その執行が終了した日から3年を経過しない者等は関税士になることができない。 (参考2)関税士資格の有効期間は5年。更新時に再登録の手続きが必要。 (参考3)関税士は、個人事務所又は合同事務所を設置して業務を行うことができる。
通関業者・通関士の数	(2007年4月1日現在) ・通関業者: 872社 ・通関士: 6,919人	・通関業者: 約1,950者 ・通関業免許取得者(個人・団体・法人): 約11,000者 (2005年9月現在)	(2007年6月現在) ・税関貨物取扱人: 794者	(2007年9月現在) ・通関業者: 435者 ・通関業免許取得者(個人): 1,872人	・通関業者: 281者 (関税士法人と通関取扱法人の事務所の合計) ・関税士: 1,161人(2007年8月現在)

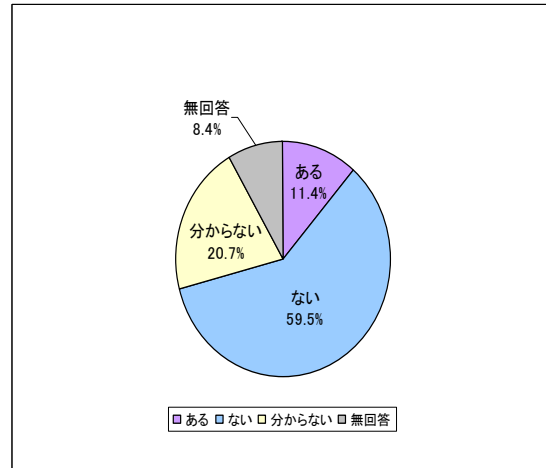
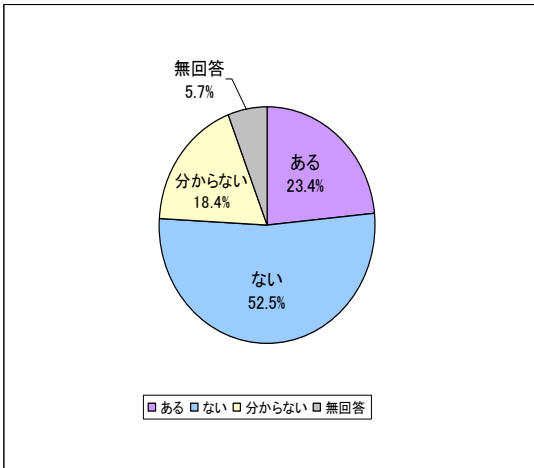
(注) イギリス、ドイツについては、通関業制度は存在しない。

(出所) 平成19年10月3日開催の「関税・外国為替等審議会関税分科会企画部会懇談会」に財務省関税局が提出した「通関業を取り巻く状況について」6頁・7頁

通関業に係る営業区域の制限及び営業所の新設許可の事業活動への影響等

(1) 事業活動に対する影響

ア 営業区域の制限に伴って、事業活動に影響が生じていることはありますか。 イ 営業所の新設許可に伴って、事業活動に影響が生じていることがありますか。



(有効回答数：通関業者 474 社)
(出所) 公正取引委員会アンケート調査
(平成 20 年 4 月 1 日現在)

(有効回答数：通関業者 474 社)
(出所) 公正取引委員会アンケート調査
(平成 20 年 4 月 1 日現在)

なお、事業活動に対する具体的な影響として、例えば、

ア 営業区域の制限については、「事業展開の自由度を阻害している。」「営業区域外貨物を他社に委託している。」「自社で対応できず他業者に頼まざるを得ない。」

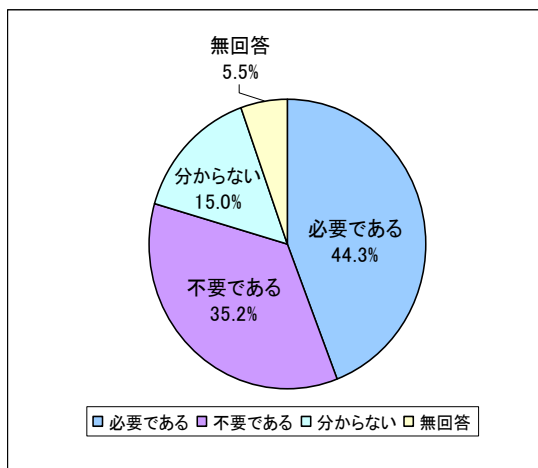
イ 営業所の新設許可については、「営業所毎の申請そのものが負担である。」「申請の手続が煩雑で負担となる。」「営業所の新設による営業展開が難しい。」

といった意見が見受けられた。

(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

(2) 規制の必要性

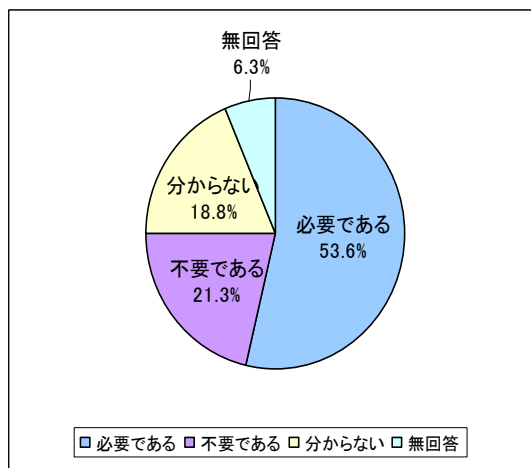
ア 営業区域の制限を設ける必要性について、どう思いますか。



(有効回答数：通関業者 474 社)

(出所) 公正取引委員会アンケート調査
(平成 20 年 4 月 1 日現在)

イ 営業所の新設を許可制とする必要性について、どう思いますか。



(有効回答数：通関業者 474 社)

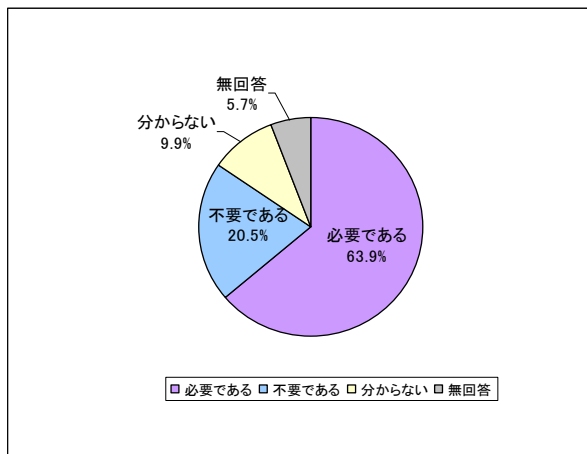
(出所) 公正取引委員会アンケート調査
(平成 20 年 4 月 1 日現在)

なお、営業所の新設を許可制とする必要性について「必要である」と回答した理由として、「過当競争の防止のため。」、「適正な通関手続の確保・通関制度の秩序維持（通関業者の質の低落防止）のため。」、「通関業者としての信用性・信頼性（コンプライアンスの確保）が必要であるため。」が多かった。

(出所) 公正取引委員会アンケート調査（平成 20 年 4 月 1 日現在）

通関業に係る料金の最高額の定め必要性

通関業法基本通達（昭和 47 年 3 月 1 日蔵関第 105 号）18- 1 において、通関業務の種類ごと（輸出申告，輸入申告，外国貨物運送申告等）に 1 件当たりの料金の最高額が定められていますが、この料金の最高額の定めは必要であると思いますか。



（有効回答数：通関業者 474 社）

（出所）公正取引委員会アンケート調査（平成 20 年 4 月 1 日現在）

なお、通関業に係る料金の最高額の定めについては、例えば、「少なからず通関料値引きの歯止めになっている。」、「価格破壊の歯止めになっている。」、「利用者の安心のため。」といったメリットを挙げる意見が見受けられた。

また、「現行の『通関業務料金最高額表』を業界全体の企業体質強化のため、『通関業務料金最低額表』若しくは『通関業務料金基準表』にしていきたい。」、「業務負荷から勘案し、通関料金（特に輸出）は著しく安い。」、「通関の最高料金を引き上げていただきたい。」といった意見もあった。

（出所）公正取引委員会アンケート調査（平成 20 年 4 月 1 日）