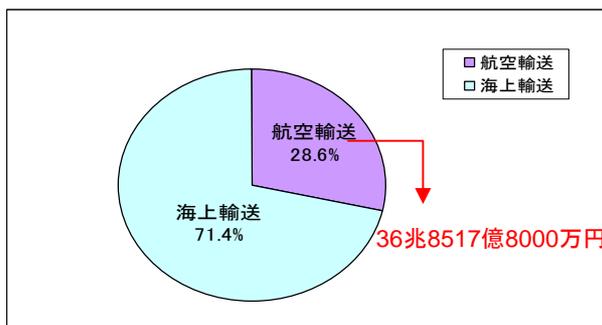


## 国際拠点空港等における国際航空貨物の輸出入に係る制度等の概要

### 1 国際航空貨物輸送の概況

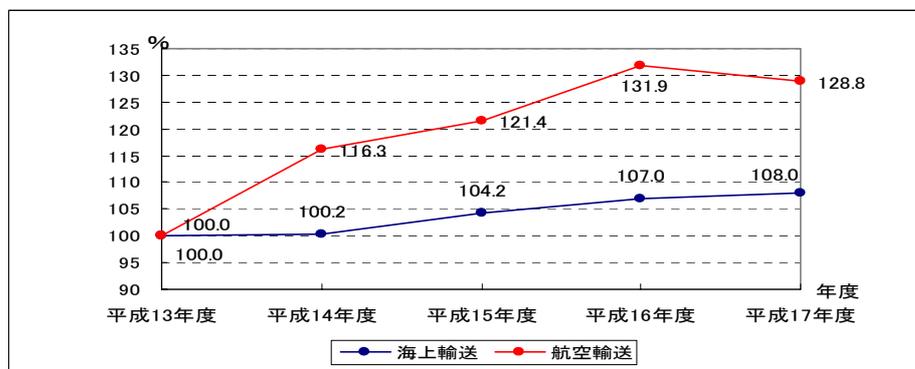
我が国の国際貨物輸送に関して、平成 17 年度の航空輸送と海上輸送の分担率（輸出入合算）を比較すると、重量ベースでは航空輸送：約 0.33%（3185 千トン）、海上輸送：約 99.67%（94 万 9992 千トン）である<sup>1</sup>のに対して、金額ベースでは航空輸送：約 28.6%（36 兆 8517 億 8000 万円）、海上輸送：約 71.4%（91 兆 9496 億 6800 万円）となっている<sup>2</sup>。航空輸送の分担率は、重量ベースよりも金額ベースの方が高くなっており、国際航空貨物は、軽量で高付加価値製品が中心となっているといえる。また、輸送量の伸び率（輸出入合算）を比較すると、航空輸送の伸び率が高くなっている（重量ベース）。

国際貨物の海上輸送と航空輸送の分担率（輸出入合算）  
（平成 17 年度：金額ベース）



（出所）日本関税協会「外国貿易概況」から公正取引委員会作成

国際貨物における海上輸送と航空輸送の輸送量の伸び率（輸出入合算）  
（重量ベース：平成 13 年度を 100 として）



（出所）社団法人日本物流団体連合会「数字でみる物流 2007」から公正取引委員会作成

<sup>1</sup> 社団法人日本物流団体連合会「数字でみる物流 2007」

<sup>2</sup> 日本関税協会「外国貿易概況」

## 2 国際拠点空港等の概要

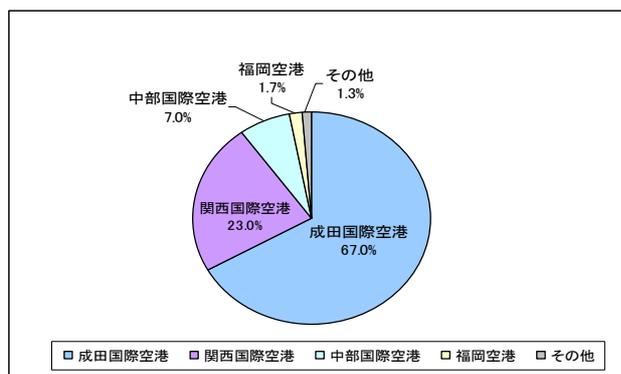
### (1) 国際航空貨物の空港ごとのシェア等

国際航空貨物の空港ごとのシェア（輸出入合算）は、重量ベースでは、成田国際空港が 67.0%，関西国際空港が 23.0%，中部国際空港が 7.0%，金額ベースでは、成田国際空港が 68.4%，関西国際空港が 20.8%，中部国際空港が 5.9%となっており、いずれも成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の 3 空港で 95%を超えるシェアを有している。

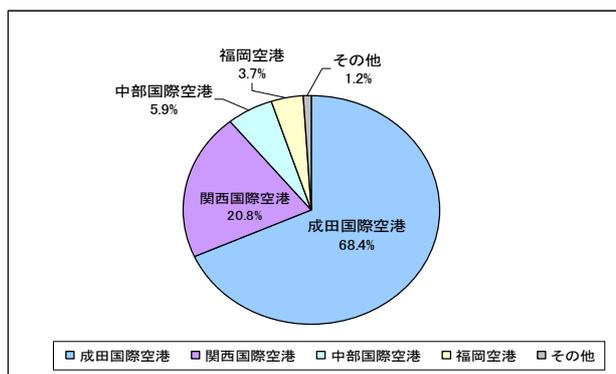
また、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）では、現在、4 本目の滑走路（D 滑走路）などを整備する再拡張計画が進められており、平成 22 年 10 月の供用開始に伴い、国際航空貨物を取扱うことが予定されている。

平成 18 年 国際航空貨物の空港ごとのシェア（輸出入合算）

（重量ベース）



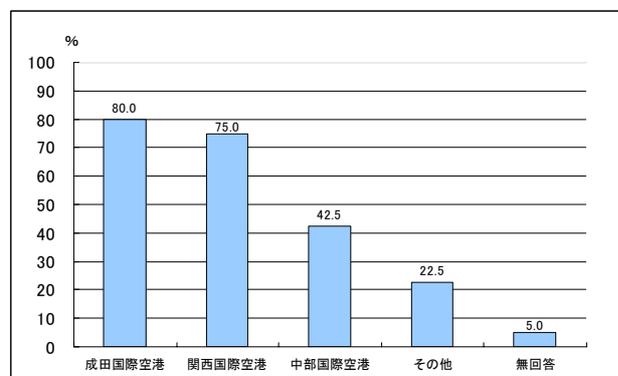
（金額ベース）



（出所）「NARITA AIR CARGO TERMINAL」(平成 20 年 1 月改訂・成田国際空港株式会社)から抜粋し、公正取引委員会が作成

国際航空貨物輸送における運航空港について

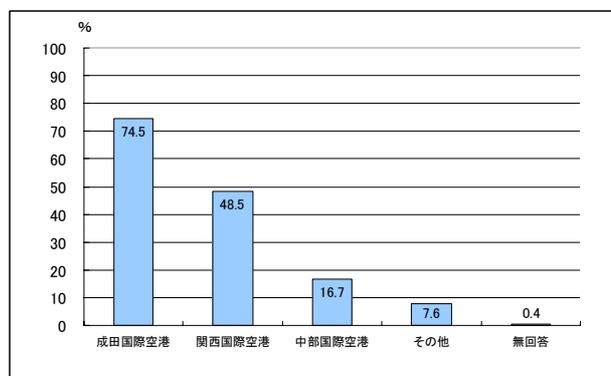
（複数回答可）



（出所）公正取引委員会アンケート調査  
（有効回答数：航空会社 40 社）

空輸を利用する荷主の利用空港について

（複数回答可）



（出所）公正取引委員会アンケート調査  
（有効回答数：荷主 909 社）

## (2) 成田国際空港

成田国際空港は、国以外の公的な独立主体である新東京国際空港公団が設置・管理する空港として昭和 53 年に開港した。平成 16 年 4 月に成田国際空港株式会社法（昭和 15 年法律第 124 号）の施行によって、空港管理者である新東京国際空港公団が特殊会社である成田国際空港株式会社に民営化され、空港の名称も新東京国際空港から現在の成田国際空港に改称された。現在の成田国際空港株式会社の株式保有割合の内訳は、国土交通大臣が約 9 割、財務大臣が約 1 割となっている。成田国際空港では、航空需要の増大に伴って、平成 21 年度末の供用開始を目指して、平行滑走路の北伸 2,500m 化が進められている。

## (3) 関西国際空港

関西国際空港は、平成 6 年 9 月に 24 時間運用の空港として開港した。関西国際空港の設置及び管理は、関西国際空港株式会社法（昭和 59 年法律第 53 号）に基づき、関西国際空港株式会社が行っている。現在の関西国際空港株式会社の株主は、国<sup>3</sup>、地元自治体及び民間企業によって構成されている。

関西国際空港は、平成 19 年 8 月の第 2 滑走路の供用開始<sup>4</sup>により、国内初の完全 24 時間運用可能な空港となったため、深夜などでも貨物便を中心に運行されている。関西国際空港における国際貨物便の深夜早朝便数の推移（各年夏期スケジュール）も 06 年が 24.5 便 / 週だったものが、08 年には 50 便 / 週に急増<sup>5</sup>し、成田国際空港が閉鎖している 23 時から翌 6 時までの深夜早朝帯での今後の貨物量の増大が期待される。深夜早朝便の活用により、出荷時間の繰下げやリードタイムの短縮などのメリットもたらされている。

## (4) 中部国際空港

中部国際空港は、平成 17 年 2 月に開港し、国内初となる輸出入一体型の上屋を運用している。中部国際空港の設置及び管理は、中部国際空港の設置及び管理に関する法律（平成 10 年法律第 36 号）に基づき、国土交通大臣の指定を受けた中部国際空港株式会社が行っている。現在の中部国際空港株式会社の株主は、国、地元自治体及び民間企業によって構成されている。中部国際空港は 24 時間運用の空港であるが、現在は

---

<sup>3</sup> 関西国際空港株式会社法第 4 条において、政府は関西国際空港株式会社の発行済株式の総数の二分の一以上に当たる株式の保有義務を課されている。

<sup>4</sup> 従来は、滑走路のメンテナンスを実施するため、週 3 日各 3 時間程度深夜時間帯に滑走路が閉鎖されていたが、第 2 滑走路の供用開始により、2 本の滑走路を交互にメンテナンスすることが可能となった。

<sup>5</sup> 「24 時間 眠らない『国際貨物ハブ空港』 アジアの航空物流ゲートウェイ」（平成 20 年 6 月・関西国際空港）6 頁から抜粋

滑走路が一本であるため、週3日深夜時間帯にメンテナンスのため閉鎖されている。

## (5) 羽田空港

羽田空港は、24時間運用の空港であるため、成田国際空港では不可能な深夜早朝の時間帯での発着が可能であり、都心にもより近いというメリットを有する。

平成22年10月の羽田空港の国際化に当たっては、国際貨物ターミナルの整備・運営についてPFI手法により民間の創意工夫を生かすため、競争入札の結果、東京国際エアカーゴターミナル株式会社<sup>6</sup>(以下「T I A C T」という。)が国際貨物ターミナルの整備・運営事業を受託することとなった。

国際貨物ターミナル地区の利用計画によると、目的別に3棟の上屋と生鮮上屋(生鮮貨物の鮮度保持等に必要な機能を有する上屋)を整備することとなっている。上屋1は、輸出入共同上屋としてT I A C Tにより直営され、受託貨物のグランドハンドリング業務<sup>7</sup>等が行われる。上屋2は、航空会社及びインテグレーター(自ら航空機を保有し、陸上輸送と航空輸送を統合してドアツードアの輸送サービスを提供する航空貨物運送事業者)向けに賃貸され、一般輸出貨物やエクスプレス貨物のグランドハンドリング業務等が行われる。上屋3は、フォワーダー(荷主と航空会社の仲介人として関連する書類の作成、利用運送等を行う代理業者)向けに賃貸する輸出入貨物施設及びT I A C Tが直営する共同フォワーダー上屋である。生鮮上屋は、輸出入共同上屋の一部としてT I A C Tの直営となる。

---

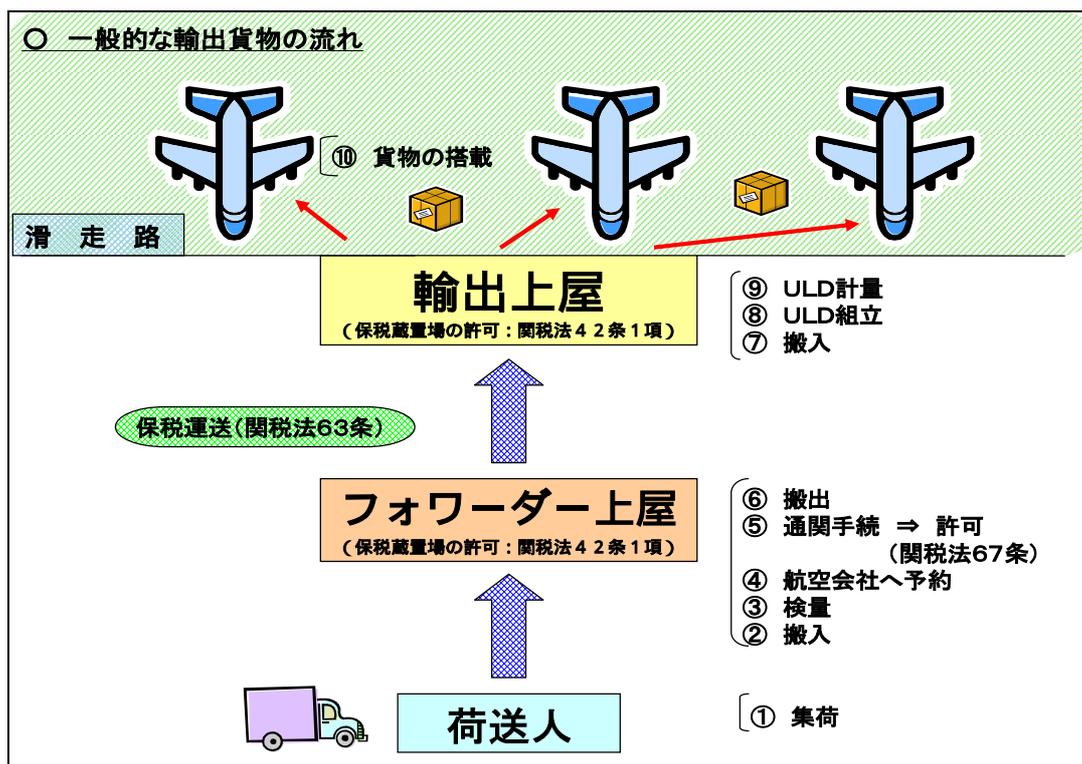
<sup>6</sup> 平成18年6月に三井物産グループのSPC(特別目的会社)として設立された。

<sup>7</sup> ULD(後掲注8参照)の組立、航空機への搭載、航空機からの積卸し、ULDの解体等をいう。

### 3 輸出入貨物の流れ

#### (1) 輸出貨物

我が国から輸出される貨物は、輸出許可の手続を終えた後は外国貨物であるため、原則として、保税地域以外では保管することができない（関税法（昭和 29 年法律第 61 号）第 30 条第 1 項）。輸出貨物は、通常、まず、保税地域であるフォワーダー上屋に搬入され、そこで通関手続が行われて、輸出上屋に搬出される。この場合、フォワーダーが、自社でULD<sup>8</sup>の組立を行い、輸出上屋に搬入するケースと、貨物量が少ないため、フォワーダーが、自社の貨物のみではULDを組み立てられないため、航空会社等の上屋事業者（輸出入貨物のグランドハンドリング業務及び蔵置業務（以下「上屋事業」という。）を行う事業者のことをいう。）が他のフォワーダー等の貨物と一緒にULDを組み立てるケースがある。いずれの場合も、輸出貨物を航空機に搭載するためには、輸出上屋でULDの計量作業等を行う必要があるため、輸出貨物は必ず輸出上屋を経由することになる。



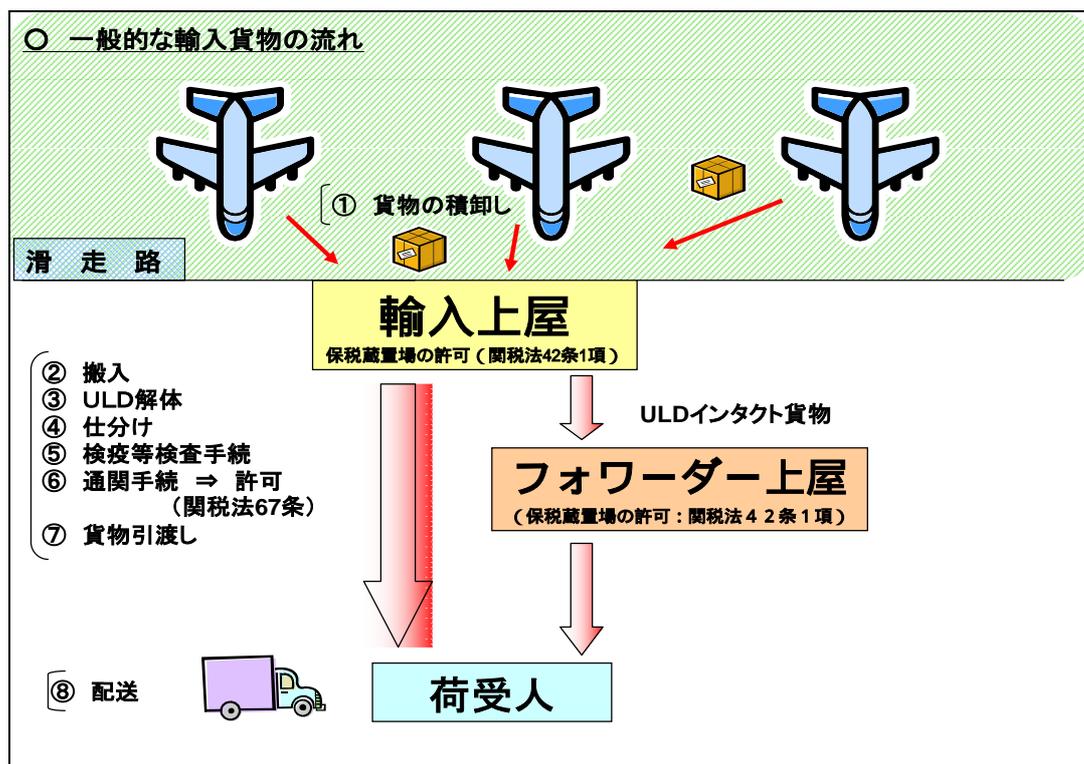
公正取引委員会作成資料

<sup>8</sup> 本報告書では、Unit Load Device（貨物を迅速、安全、確実に航空機へ搭載、又は積卸しのために用いられるコンテナや金属製のパレット）に搭載された貨物群のことを指す。

## (2) 輸入貨物

我が国に輸入された貨物は、輸入許可の手続を終えるまでは外国貨物であるため、原則として、保税地域以外では保管することができない（関税法第30条第1項）。

このため、輸入貨物は、通常、航空機から積卸しの後、まず保税地域である輸入上屋に搬入される。輸入上屋では、ULDの解体、輸入貨物の仕分け等が行われ、通関手続を経て、全国各地に配送される。



公正取引委員会作成資料

#### 4 保稅地域と保稅運送

關稅法は、財務大臣が指定又は税關長が許可した保稅地域以外では、外国貨物<sup>9</sup>の保管、加工、製造、展示等を禁止している（關稅法第30条第1項）。保稅地域は、その機能に応じて、指定保稅地域、保稅蔵置場、保稅工場、保稅展示場、総合保稅地域の5種類に区分される。

また、保稅地域間を外国貨物のままで運送（保稅運送）するには、個別の運送ごとに発送地、到着地、運送貨物を特定して税關長の承認を受ける必要がある（關稅法第63条第1項）。

##### 保稅地域の種類と主な機能

種類	主な機能	蔵置期間	設置の手續
指定保稅地域 （關稅法第37条）	外国貨物の積卸し、運搬、一時蔵置 例）コンテナヤード等	1ヵ月	財務大臣の指定
保稅蔵置場 （關稅法第42条）	外国貨物の積卸し、運搬、蔵置 例）倉庫、上屋等	2年 （延長可）	税關長の許可
保稅工場 （關稅法第56条）	外国貨物の加工、製造 例）造船所、製鉄所、製油所等	2年 （延長可）	税關長の許可
保稅展示場 （關稅法第62条の2）	外国貨物の展示・使用 例）博覧会、博物館等	税關長が必要と認める期間	税關長の許可
総合保稅地域 （關稅法第62条の8）	保稅蔵置場、保稅工場、保稅展示場の総合的機能 例）中部国際空港等	2年 （延長可）	税關長の許可

（出所）税關ホームページから抜粋

<sup>9</sup> 「輸出の許可を受けた貨物及び外国から本邦に到着した貨物（外国の船舶により公海で採補された水産物を含む。）で輸入が許可される前のものをいう。」（關稅法第2条第1項第3号）

## 5 保税上屋

空港内において、航空機への外国貨物の搭載、積卸し、運搬、一時蔵置等は、保税上屋において行われる。保税上屋は、その役割の違いや取り扱う貨物の特徴に着目して、主に航空上屋、フォワーダー上屋及びインテグレーター上屋に分類される。

### (1) 航空上屋

航空上屋は、輸出上屋と輸入上屋に分類される。輸出貨物に係るULDの組立、計量等が行われる上屋を輸出上屋といい、輸入貨物に係るULDの解体、保管、貨物の引渡し等が行われる上屋を輸入上屋という。

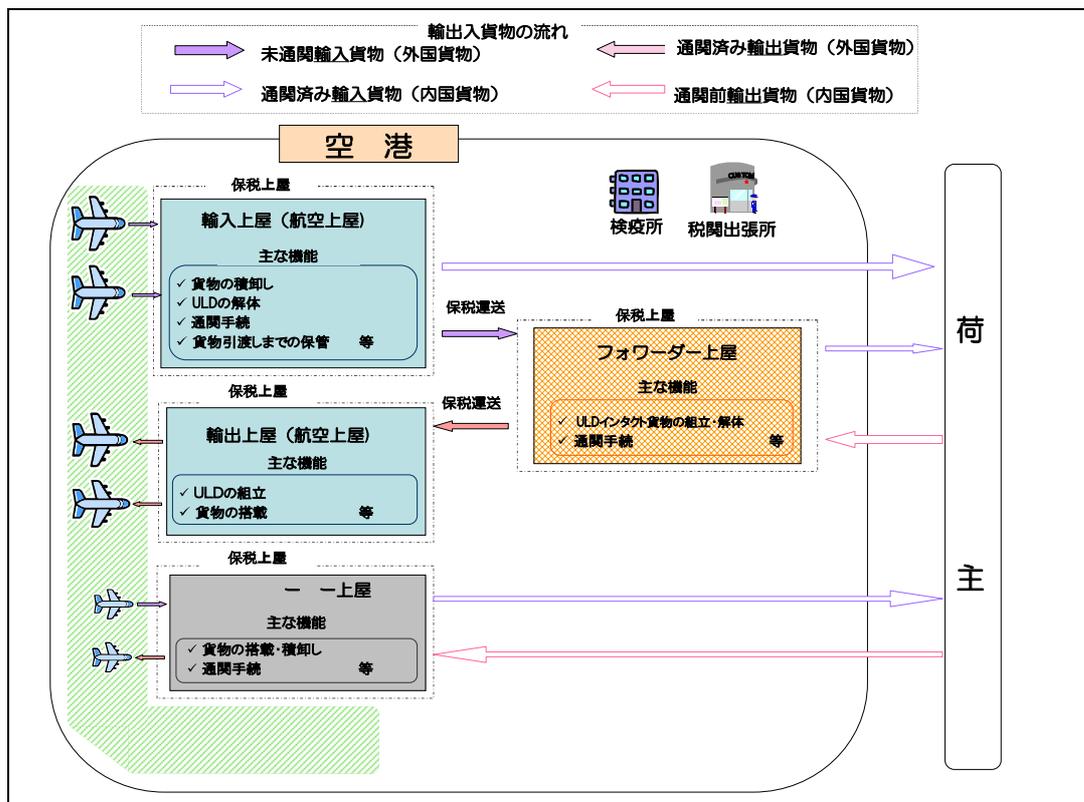
### (2) フォワーダー上屋

フォワーダー上屋は、フォワーダーにより、主に航空上屋へ搬出する前の輸出貨物の保管、通関手続等が行われる上屋である。ULDにはフォワーダー各社の航空貨物が混載されているため、ULDの組立や解体は、通常、航空上屋で行われることになる。

### (3) インテグレーター上屋

インテグレーター上屋は、インテグレーターにより、外国貨物の航空機への搭載、積卸し、保管、通関手続等が行われる上屋である。インテグレーターは、書類や商品サンプル等の小口貨物のエクスプレスサービスを特徴としているため、インテグレーター上屋では、こうした小口貨物の航空機への搭載、積卸し等が行われることになる。

# 保税上屋の役割



公正取引委員会作成資料

## 6 上屋の割当て

空港内の上屋の割当ては、空港管理者によって行われる。外国貨物の航空機への搭載、積卸し等を行うのに必要な航空上屋の利用は、航空会社が国際航空貨物輸送を行う上で不可欠である。空港スペースの問題等から、航空上屋の割当てを受けていない航空会社は多く、これらの航空会社は、他の航空会社等が割当てを受けている航空上屋を利用している。

上屋については、空港管理者が建設し、それを賃貸する形態がとられていることが多い（ただし、関西国際空港の設立時において、上屋を保有することとなったJAL及びANAは、関西国際空港株式会社から土地を賃借し、その土地の上に自社で上屋を設置した。）

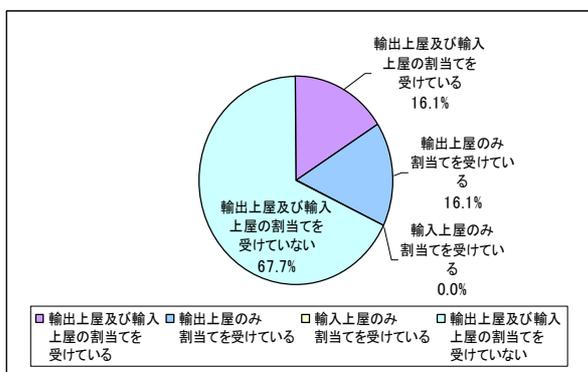
空港管理者は、通常、公募により上屋を割り当てるが、航空上屋については、航空会社への割当てが優先されているといわれている。

上屋の割当てを一度受けると、一般的には<sup>10</sup>、返還の意思がない限り賃貸借契約が自動更新される。このため、取扱貨物量の増大に伴って、新たに上屋を希望する事業者は、空いているスペースしか割り当てられないため、結果として上屋が分散し、効率性が低下してしまうことが生じる。

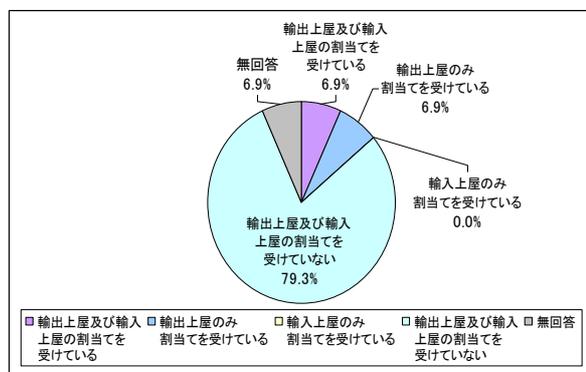
成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港それぞれにおいて、国際航空貨物輸送を行う航空会社（インテグレーターを除く。）を対象に、航空上屋の割当ての有無について、公正取引委員会が行ったアンケート調査（複数回答可）の結果は以下のとおりであり、各空港において、大部分の航空会社が輸入上屋及び輸出上屋のいずれについても割当てを受けていない。そのため、輸入上屋又は輸出上屋の割当てを受けていない航空会社は、他の航空会社等が割当てを受けている航空上屋を利用している。

### 国際拠点空港で国際航空貨物輸送を行う航空会社の航空上屋の割当ての有無

成田国際空港（有効回答数：31社）

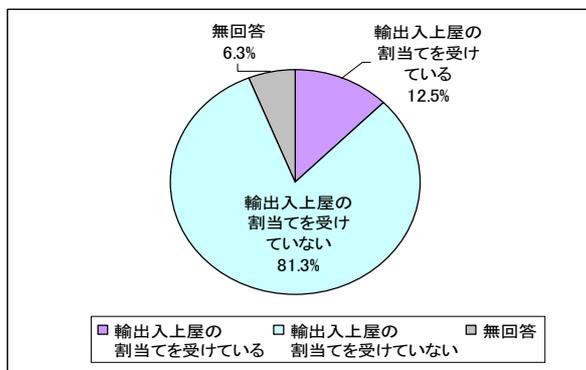


関西国際空港（有効回答数：29社）



<sup>10</sup> 例外として、借地借家法（平成3年法律第90号）第38条で規定する定期建物賃貸借を締結すると、契約の更新がなく、期間の満了により賃貸借は終了することになる。

中部国際空港（有効回答数：16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、成田国際空港では、開港後、国際航空貨物の取扱量が急激に伸びたにもかかわらず、空港内の貨物スペースが狭いであるため、成田国際空港内に保税上屋を保有できなかったフォワーダーが、空港周辺に上屋を建設して、これを保税蔵置場とする許可を税関長から受けている。

また、公正取引委員会が成田国際空港株式会社、関西国際空港株式会社及び中部国際空港株式会社の3社を対象に行ったアンケート調査（平成20年4月1日現在）の結果によると、上屋の割当てに関する基準の作成及び公表については、3社中1社が貸付要領という形で基準を作成していたが、当該基準を一般に公表することはしていなかった。また、一度割り当てた上屋に関して、これまで、上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置を行ったものは3社中1社、今後、上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置を予定しているもの3社中1社であった。

## 7 上屋事業に係る料金

上屋事業に係る料金について、法律上の規制は特に定められていないが、成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の各空港管理者は、各事業者が、構内営業について適正な料金を定めているかを確認するため、空港管理者の内規である構内営業規程に基づき、構内営業に係る料金について事前に届け出ることを求めている。

### (1) 輸出上屋料金

輸出上屋で行われるULDの組立、航空機への搭載等は、航空輸送の一環として行われるものである。このため、航空会社は、自らが主体となってかかるサービスを荷主に提供しており、輸出上屋を保有していない航空会社は、実際にこれらの作業を行う上屋事業者に対して、委託作業料を支払っている。

輸出貨物に係る委託作業料は相対料金となっており、航空会社によって適用される料金は異なる。

荷主は、原則として航空運賃のみ<sup>11</sup>を負担する。

### (2) 輸入上屋料金

#### ア 委託作業料

輸入貨物の航空機からの積卸し、輸入上屋への搬入、ULDの解体等は、航空運送約款の解釈上、航空会社の運送責任の範囲に属するものと解されている。このため、航空会社は、自らが主体となってかかるサービスを荷主に提供しており、輸入上屋を保有していない航空会社は、実際にこれらの作業を行う上屋事業者に対して、委託作業料を支払っている。

輸入貨物に係る委託作業料についても相対料金となっており、各航空会社によって適用される料金は異なる。

#### イ 施設利用料、超過保管料等

他のサービスに要するコストは、荷主の負担となっており、荷主が上屋事業者に対して、輸入上屋の施設利用料、超過保管料<sup>12</sup>等の形で支払っている<sup>13</sup>。

一定期間を超過するまでは保管料が無料となっている。この無料保管期間は、国際拠点空港ごとに輸入貨物を取り扱う上屋事業者がそれぞれ同一の期間を設定しており、成田国際空港<sup>14</sup>及び中部国際空港では「貨物到着の翌日午前8時から24時間」、

<sup>11</sup> 例外として、危険物の取扱いをする際の危険物取扱料がある。

<sup>12</sup> 無料保管期間を経過した貨物の保管料をいう。

<sup>13</sup> 施設利用料、超過保管料等の料金は、実際にはフォワーダー等が輸入上屋事業者を支払っているが、フォワーダー等は当該料金をそのまま荷主に請求するのが一般的である。そのため、フォワーダー等は荷主が支払う料金を立て替えているという認識である。

<sup>14</sup> 成田国際空港における輸入上屋事業者の無料保管期間は、かつては「貨物到着の翌日午前

関西国際空港では「貨物到着の翌日午前8時から48時間」となっている。

上屋事業者支払う料金

	荷主	航空会社
輸出貨物	不要	委託作業料
輸入貨物	施設利用料 超過保管料 等	委託作業料

(出所：公正取引委員会作成)

国際拠点空港ごとの輸入貨物を取扱う上屋事業者の無料保管期間の設定状況

	成田国際空港	関西国際空港	中部国際空港
無料保管期間	貨物到着の翌日午前8時から24時間	貨物到着の翌日午前8時から48時間	貨物到着の翌日午前8時から24時間

(出所)公正取引委員会アンケート調査(平成20年8月現在)

輸入上屋の施設利用料、超過保管料等の料金は、上屋事業者が定める料金表に基づき、荷主に対して一律料金が適用されている。

成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港における輸入上屋の施設利用料の平均額及び各空港における各上屋事業者の輸入上屋の施設利用料の設定状況は、次表のとおりである。

---

8時から48時間」であったが、平成15年6月4日以降は「貨物到着の翌日午前8時から24時間」に短縮された。

成田国際空港，関西国際空港及び中部国際空港における輸入上屋の施設利用料の平均額  
 (小数点第2位四捨五入)

空港名	成田国際空港	関西国際空港	中部国際空港
輸入貨物を取扱う上屋事業者	JAL, IACT, ANA, UA	JALKAS, ANA, CKTS	JAL, ANA, SPS
定額料金(1件当たり)	300円	680円	500円
重量比例料金(1kg当たり)	3円	6.7円	7円
料金上限	無料保管期間内	1 t以下の貨物 1450円 1 t超の場合 1 tごとに85円加算	1万1893.3円
	無料保管期間以降	1 t以下の貨物 2400円 1 t超の場合 1 tごとに140円加算	同上
			3000円
			6000円

JAL：(株)日本航空インターナショナル，IACT：国際空港上屋(株)，ANA：全日本空輸(株)，

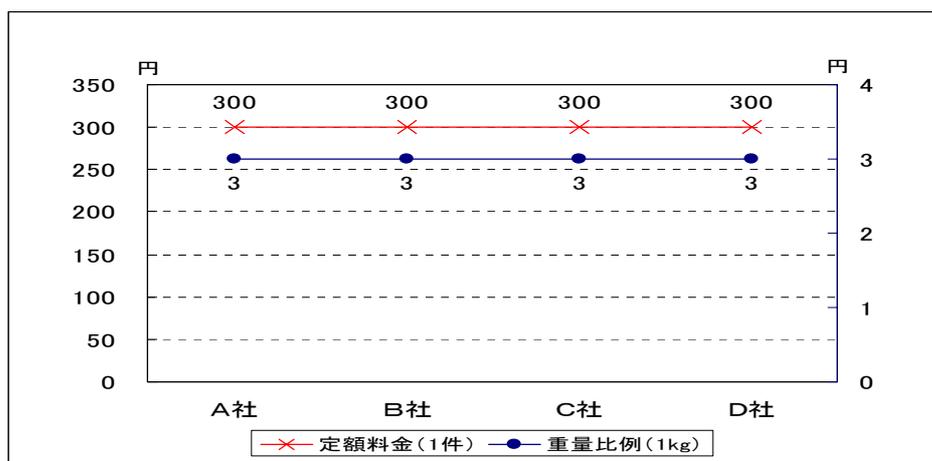
UA：ユナイテッドエアラインズ，JALKAS：日航関西エアカーゴ・システム(株)，

CKTS：キャセイ関西ターミナルサービス(株)，SPS：スカイポートサービス(株)

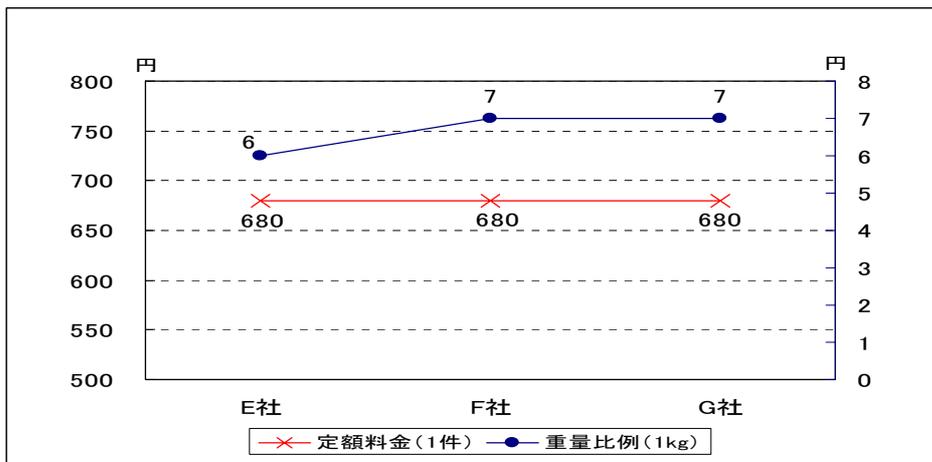
(出所) 公正取引委員会アンケート調査(平成20年4月1日現在)

成田国際空港，関西国際空港及び中部国際空港における輸入上屋の施設利用料

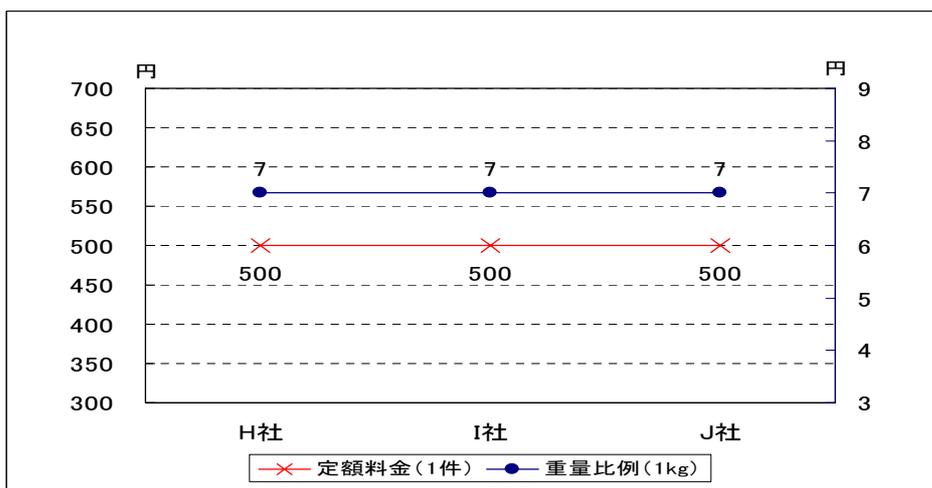
< 成田国際空港 >



< 関西国際空港 >



< 中部国際空港 >



(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)

また、成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港における超過保管料の平均額及び各空港における各上屋事業者の超過保管料のうち重量別料金の設定状況は、次表のとおりである。

成田国際空港，関西国際空港及び中部国際空港の輸入上屋における超過保管料の平均額  
 (小数点第1位四捨五入)

空港名		成田国際空港	関西国際空港	中部国際空港
輸入貨物を取扱う上屋事業者		JAL, IACT, ANA, UA	JALKAS, ANA, CKTS	JAL, ANA, SPS
重量別料金 (貨物1個当たり)	10kg以下	130円	150円	140円
	10kg超 50kg以下	231円	300円	270円
	50kg超 100kg以下	345円	450円	400円
	100kg超 300kg以下	583円	750円	657円
	300kg超 500kg以下	1005円	1500円	1200円
	500kg超 1000kg以下	1178円	1800円	1400円
	1000kg超 (500kgを増すごとの 加算料金)	335円	560円	450円
最低料金(1件当たり)		235円	300円	293円

超過保管料については，無料保管期間経過後初日を基準

JAL：(株)日本航空インターナショナル，IACT：国際空港上屋(株)，ANA：全日本空輸(株)，

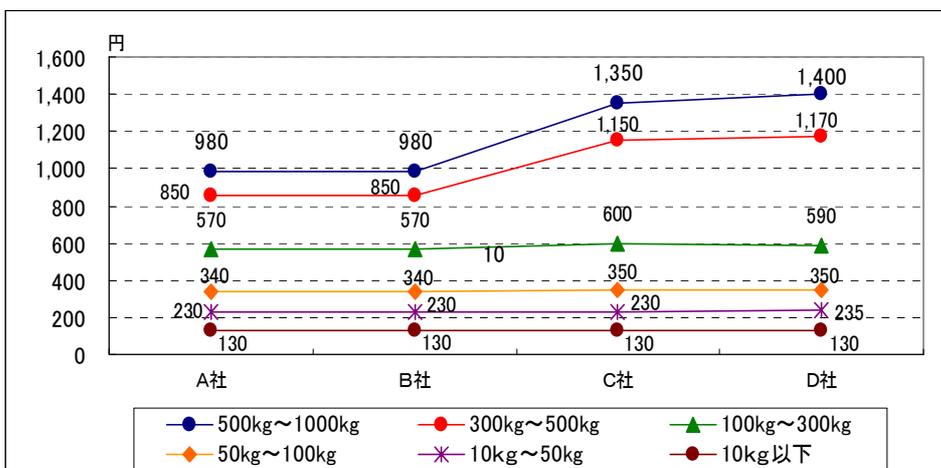
UA：ユナイテッドエアラインズ，JALKAS：日航関西エアカーゴ・システム(株)，

CKTS：キャセイ関西ターミナルサービス(株)，SPS：スカイポートサービス(株)

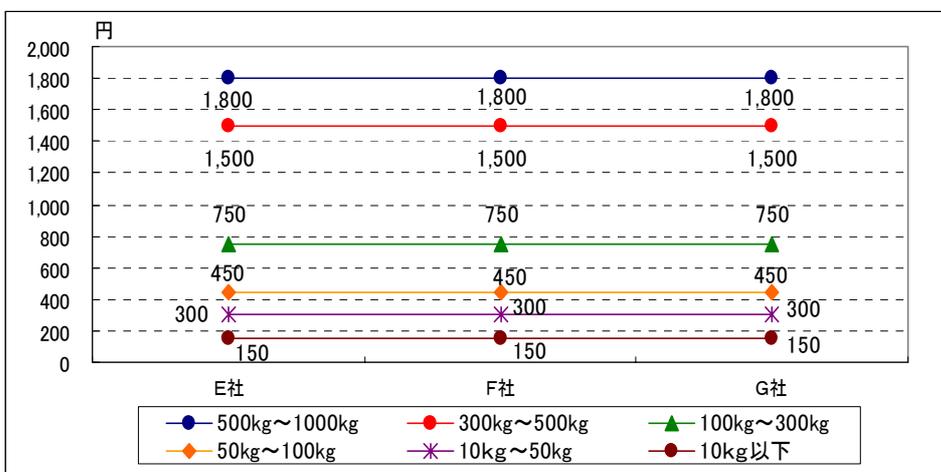
(出所) 公正取引委員会アンケート調査(平成20年4月1日現在)

成田国際空港，関西国際空港及び中部国際空港における輸入上屋の超過保管料

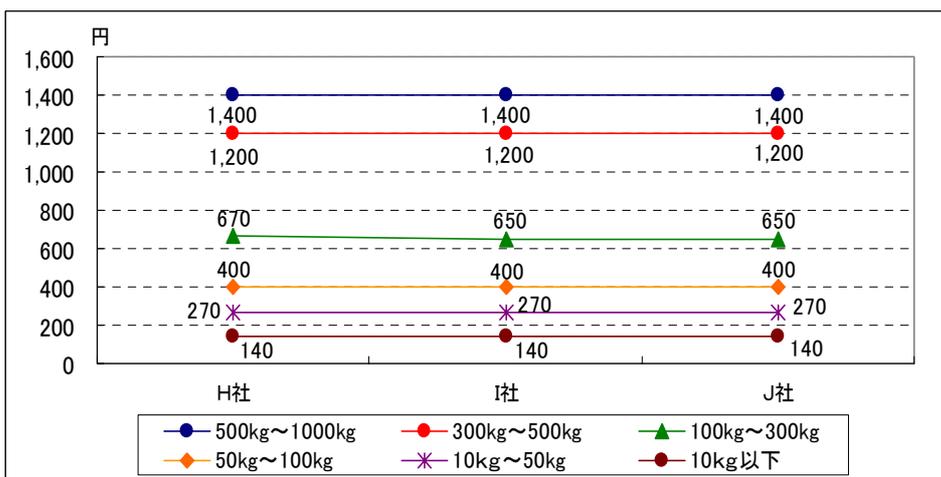
< 成田国際空港 >



< 関西国際空港 >



< 中部国際空港 >



(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)

## 8 通関業務

荷主からの依頼を受けて、輸出入申告、関税の納付等の手続の代理・代行に係る事務を業として行うことを通関業といい、通関業を営む者を通関業者という（通関業法（昭和42年法律第122号）第2条第2号及び第3号）。国際航空貨物輸送において、フォワーダーやインテグレーターが通関業を行っているように、通関業者の多くは、倉庫業、道路運送業、港湾運送業、海上運送業、航空・船舶代理店業等を兼業している。

輸出入申告をする際は、税関長の許可により、輸出貨物は内国貨物から外国貨物へ、輸入貨物は外国貨物から内国貨物へと取扱いが変わるため、原則として、これらの貨物を保税地域に搬入してから輸出入申告をする必要がある（関税法第67条）。

輸出入件数、通関業者数、営業所数及び通関士数の推移

年	1970	1980	1990	2000	2007
輸出入件数（万件）	469	645	1,260	2,281	3,227
通関業者数（社）	760	821	888	1,155	1,355
営業所数（か所）	1,023	1,154	1,316	1,895	2,092
通関士数（人）	1,319	2,923	4,114	5,527	6,919

（注）通関業者・営業所・通関士は、各年4月1日現在の数値。

（出所）平成19年10月3日関税・外国為替等審議会関税分科会企画部会懇談会資料から抜粋

## 9 通関業の許可及び営業所の新設許可に係る需給調整条項

通関業を営むに当たっては、管轄税関長から通関業の許可を受ける必要がある（通関業法第3条第1項）。また、通関業務を行う営業所を新設するときは、管轄税関長の許可を受けなければならない（通関業法第8条）。この通関業の許可及び営業所の新設許可について需給調整条項が定められているが、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）において、「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。」と「措置内容」に記載されており、「講ぜられた措置の概要等」において「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。なお、法改正は次期通関業法改正時。」とされている。現在、通関業法基本通達（昭和47年蔵関第105号）5-3では、「法第5条第3号《許可の基準》の審査に当たっては、本条項が通関業への参入の実質的な障害とならないように留意する。」との記載が加わっており、運用上の配慮がなされているものの、需給調整条項については、いまだ法改正はなされていない。

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）

### （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。	

## 10 通関業に係る営業区域の制限

通関業者は、許可を受けた税関の管轄区域内においてしか通関業を営むことができない（通関業法第9条）<sup>15</sup>。例えば、大阪税関長から通関業の許可を受けた通関業者が申告手続を行うことができるのは大阪税関管内の貨物だけであり、東京税関の管轄となる成田国際空港に搬出入される貨物の申告手続を行えない。

### 通関業者の許可状況

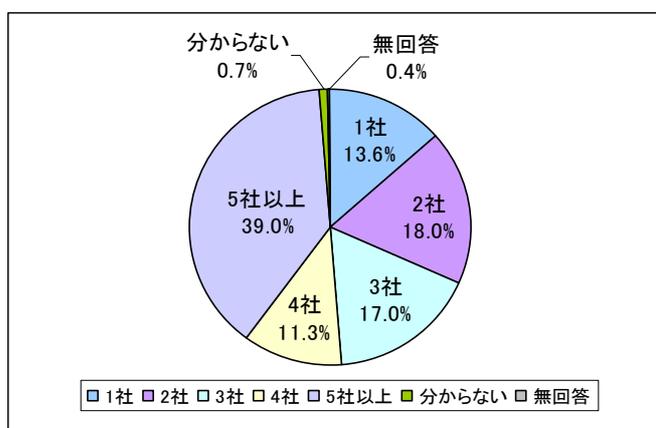
許可税関	1 税関	2 税関	3 税関	4 税関	5 税関	6 税関	7 税関	8 税関	合計
社数（社）	618	149	42	27	21	8	4	3	872
比率（％）	70.9	17.1	4.8	3.1	2.4	0.9	0.5	0.3	100.0

（注1）2007年4月1日現在における通関業者（法人ベース872社）の状況。

（注2）2税関で許可を受けている業者（149社）のうち、隣接税関で許可を受けている業者が99社を占めている（東京・横浜：72社，神戸・大阪：21社，門司・長崎：6社）。

（出所）平成19年10月3日関税・外国為替等審議会関税分科会企画部会懇談会資料から抜粋

### 荷主が利用している通関業者の数



（出所）公正取引委員会アンケート調査（有効回答数：荷主977社）

<sup>15</sup> 例外として「同一人から依頼を受けた通関業務その他税関官署に対する手続で相互に関連するもの」は「当該許可に係る税関の管轄区域外においても」「通関業務を行うことができる」

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）

<b>分野</b>	6 基準・規格・認証・ 輸入関係 (3) 輸入・通関手続等	<b>意見・要望 提出者</b>	経済団体連合会	<b>件名</b>	通関業の営業区域制 限の撤廃
<b>意見・要望等の 内容</b>	営業区域制限を撤廃 されたい。	<b>関係法 令</b>	通関業法第3条、 第9条	<b>共 管</b>	なし
<b>制度の概要</b>	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。			<b>中間公表 資料との関 係</b>	財務省関係 24頁
<b>状 況</b>	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の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とされているところである。</p>					
<b>担当局課室名</b>	関税局業務課				

## 11 通関業に係る料金

### (1) 料金規制

通関業法では、財務大臣は、通関業に係る「料金の額について必要な定めをすることができるものとし、この定めがされたときは、通関業者は、これに反して料金を受けてはならない」(通関業法第18条第2項)と規定されている<sup>16</sup>。具体的には、通関業法基本通達18-1において、通関業の種類ごと(輸出申告, 輸入申告, 外国貨物運送申告等)に料金の最高額(以下「上限料金」という。)が定められている。

通関業法には、この価格規制の手法、要件等が全く規定されておらず、最低価格、特定価格、最高価格等どのような価格規制をどのような趣旨で行うかについて、財務大臣に包括的に委任されている。

通関業法基本通達(昭和47年3月1日 蔵関第105号)抄

(通関業務の料金)

18-1 通関業者がその通関業務(関連業務を含む。)につき受けることができる料金の最高額は次の表に掲げる額とする。( )

通 関 業 務 の 種 類		単 位	料 金
輸 出	(積戻し) 申 告	1 件	5,900
	少額貨物簡易通関扱	"	4,200
輸 入 申 告	申告納税(予備申告を含む。)	"	11,800
	少額貨物簡易通関扱	"	8,600
	賦 課 課 税	"	10,500
	少額貨物簡易通関扱	"	7,800
	保税蔵置場蔵出・総合保税地域総保出 (加工又は製造若しくは展示されたものを除く。)	"	7,000
	少額貨物簡易通関扱	"	5,100
保 税 蔵 置 場 蔵 入 申 請		"	7,000
保 税 工 場 移 入 申 請		"	7,000
保 税 展 示 場 蔵 置 等 承 認 申 請		"	7,000
総 合 保 税 地 域 総 保 入 申 請		"	7,000
輸 入 許 可 前 貨 物 引 取 申 請		"	5,100
外 国 貨 物 船 (機) 用 品 積 込 申 告		"	5,100
外 国 貨 物 運 送 申 告		"	5,100
そ の 他 の 申 告 ・ 申 請 又 は 届		"	1,300
諸 申 告 又 は 許 可 承 認 書 写 作 成		"	200
割 増 料		"	から までに掲げる通関業務の種類に応じ当該通関業務に係る から までに定める料金の5割

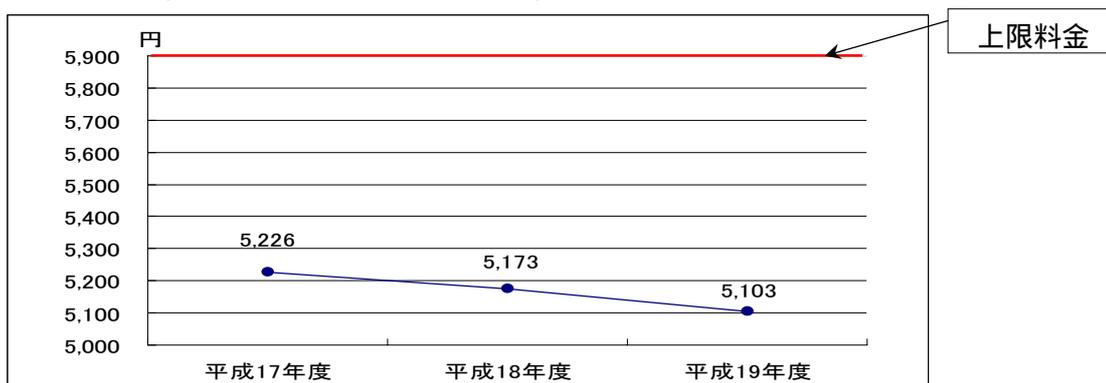
(備考)略

<sup>16</sup> 「旧法では、税関貨物扱人は、取扱料の最高額を定め、これについて所轄税関長の認可を受けなければならないことになっていた。しかし、この取扱料の最高額が、個々の税関貨物取扱人によって、又は各税関によってまちまちであることは適当でないので、事実上は大蔵大臣通達によって取扱料の最高額を定め、統一的に、税関長は、これを基準として認可を行ってきた。」(貿易実務研究会編『通関業法解説』(1967年・日本関税協会)) 89頁

## (2) 通関料金の状況

少額貨物簡易通関扱を除く輸出申告及び輸入申告それぞれ1件当たりの料金の平均額<sup>17</sup>は、公正取引委員会が全国の通関業者を対象に行ったアンケート調査結果によれば、輸出申告については、上限料金が5900円であるところ、平成19年度の1件当たりの料金の平均額は5103円、輸入申告については、上限料金が1万1800円であるところ、平成19年度の1件当たりの料金の平均額は1万581円となっている。

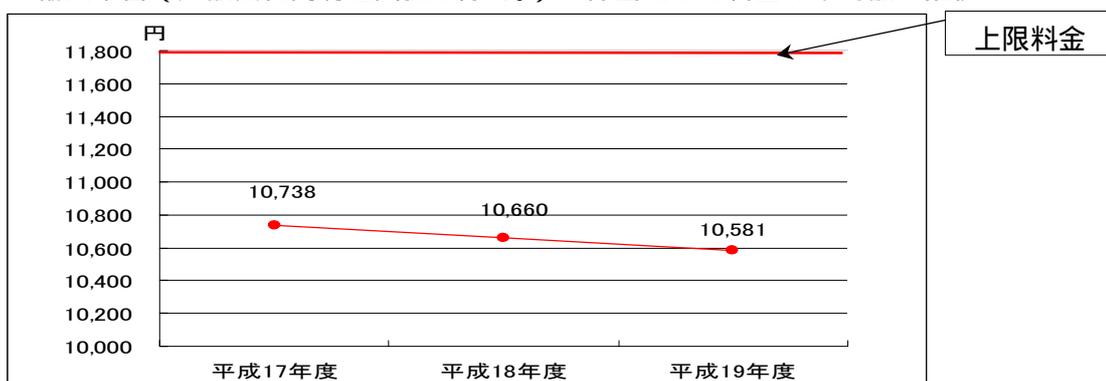
輸出申告（少額貨物簡易通関扱を除く。）1件当たりの料金の平均額の推移



(出所) 公正取引委員会アンケート調査

(有効回答数：通関業者325社(平成17年度)、通関業者360社(平成18年度)、通関業者368社(平成19年度))

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



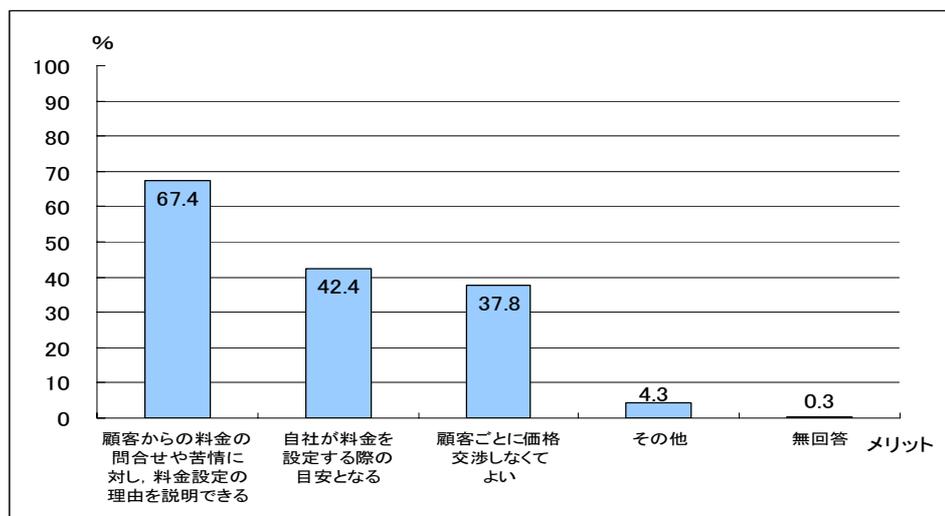
(出所) 公正取引委員会アンケート調査

(有効回答数：通関業者332社(平成17年度)、通関業者365社(平成18年度)、通関業者375社(平成19年度))

<sup>17</sup> ここでいう輸出申告(輸入申告)1件当たりの料金の平均額とは、平成17年度から平成19年度までの各年度において、通関業者が輸出申告(輸入申告)それぞれで収受した料金の合計額を、輸出件数(輸入件数)で除したものをいう。

また、公正取引委員会が通関業に係る料金の上限規制を必要と考える通関業者を対象に行った上限規制のメリットについてのアンケート調査（複数回答可）結果によれば、「顧客からの料金の問合せや苦情に対し、料金設定の理由を説明できること（67.4%）」「自社が料金を設定する際の目安となること（42.4%）」「顧客ごとに価格交渉しなくてよいこと（37.8%）」が上限規制のメリットとして挙げられている。

通関業に係る料金の上限規制が通関業者にもたらすメリット



（出所）公正取引委員会アンケート調査（有効回答数：304社）

輸出取扱件数と輸出申告（少額貨物簡易通関扱を除く。）1件当たりの料金の平均額  
（平成19年度）

取扱件数	料金の平均額（円）	事業者数（社）	事業者分布割合（%）
50万件以上	2344円	4	1.1
10万件以上50万件未満	2697円	5	1.4
5万件以上10万件未満	4152円	15	4.3
1万件以上5万件未満	4546円	73	20.9
5000件以上1万件未満	5045円	45	12.9
1000件以上5000件未満	5435円	93	26.6
1000件未満	5569円	114	32.7

（出所）公正取引委員会アンケート調査（有効回答数：通関業者349社）

輸入取扱件数と輸入申告（少額貨物簡易通関扱を除く。）1件当たりの料金の平均額  
（平成19年度）

取扱件数	料金の平均額（円）	事業者数（社）	事業者分布割合（％）
50万件以上	4248円	4	1.2
10万件以上50万件未満	8506円	7	2.0
5万件以上10万件未満	9304円	11	3.2
1万件以上5万件未満	1万139円	56	16.3
5000件以上1万件未満	1万334円	41	11.9
1000件以上5000件未満	1万771円	116	33.7
1000件未満	1万1161円	109	31.7

（出所）公正取引委員会アンケート調査（有効回答数：通関業者344社）

## 12 検疫等検査手続

輸入の際に必要な検疫等検査手続としては、植物検疫、動物検疫、食品検査等があり、これらの手続の申請は、主にフォワーダーが代理して行っている。通関手続を行う際には、検疫等検査手続を終了した旨の証書等を税関に提出することとされているため、これらの手続は、通関手続の前に行う必要がある。これらの検査の結果、異常があれば、消毒・廃棄等の処分がなされる。

なお、輸入植物の検疫検査を行うことができる場所は、飛行場の中に限定されている（植物防疫法第8条第2項）。

以上