

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

1 航空上屋の利用におけるイコールフットिंगの確保

航空上屋の割当てを受けていない航空会社は多いが、航空上屋の割当てを受けていない航空会社にとって、上屋事業の利用は、国際航空貨物輸送を行う上で不可欠である。

航空上屋の利用におけるイコールフットिंगを確保することが求められるのではないかな。

2 上屋の割当てにおけるイコールフットिंगの確保

(1) 透明性及び公平性の確保

空港管理者は、公的規制の下で、事実上独占的に空港の管理権限を付与されていることを踏まえると、単に自らの経営判断のみにより上屋の割当てを行うのではなく、公正な競争条件の確保という観点から、透明な客観的基準に基づいて、公平に割当てを行うことが求められるのではないかな。

空港管理者が上屋を割り当てる際の透明性及び公平性をどのように確保するか。

(2) 上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置

一度割り当てられた航空上屋が事実上固定化されてしまうと、非効率な上屋事業者が温存され、一種の既得権となってしまうおそれがある。

上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置を行うことが必要ではないかな。

上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置を行うには、どのような手法が考えられるかな。

3 空港管理者が上屋事業に関係がある場合のイコールフットिंगの確保

(1) 空港管理者が上屋事業を行う場合

空港管理者は、長期にわたり、事実上、独占的に国際貨物ターミナルの整備及び運営を行うことになる。そのため、当該空港管理者が、自ら又は他の事業者と共同して上屋事業を営む場合には、空港管理者の上屋事業部

門と他の上屋事業者との間でイコールフットィングを確保することが必要ではないか。これについて、どのような点に留意が必要か。

(2) 上屋事業者等が空港管理者の株式を保有する場合

「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）において、平成19年以降の検討事項として、成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の完全民営化が掲げられている。

完全民営化が実現した場合又は政府の株式出資比率が大幅に低下した場合には、空港管理者の株式を特定の事業者（例えば、航空会社等の上屋事業者や新たに上屋の割当てを希望する航空会社等）が取得することが生じ得る。この場合、上屋事業者間又は航空会社間のイコールフットィングを確保する上でどのような点に留意が必要か。

4 成田国際空港及びその周辺の保税蔵置場間におけるイコールフットィングの確保

成田国際空港周辺では、国際航空貨物輸送に関して、空港とその周辺地域とが一体となって物流機能を果たしていることにかんがみると、成田国際空港内の保税蔵置場と空港周辺の保税蔵置場について、業務上競合する部分がある場合には、可能な限り同一の競争条件を確保することが適当ではないか。

例えば、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）が、検疫検査の結果、くん蒸が必要とされた輸入植物は、植物防疫官立会いの下、密閉車両で搬出した後、空港周辺の保税上屋内のくん蒸庫で、くん蒸を実施していたのに対し、輸入植物の検疫検査は空港内でしか行うことができないことについて、どのように考えるか。

5 通関手続

(1) 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の存在

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。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実質的な障害とならないよう留意する。」とされ、運用上の配慮がなされてい

るところであるが、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について、競争政策上の観点からどう考えるか。

(2) 通関業の営業区域の制限

通関業者の営業区域に制限が設けられていることについて、競争政策上の観点からどう考えるか。

(3) 通関業に係る料金の上限規制

料金の上限規制の目的は、利用者利益の保護であると考えられるが、通関業に係る料金の上限規制について、競争政策上の観点からどう考えるか。

6 その他の検討事項

上記 1 ～ 5 のほか、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について検討すべき事項はあるか。