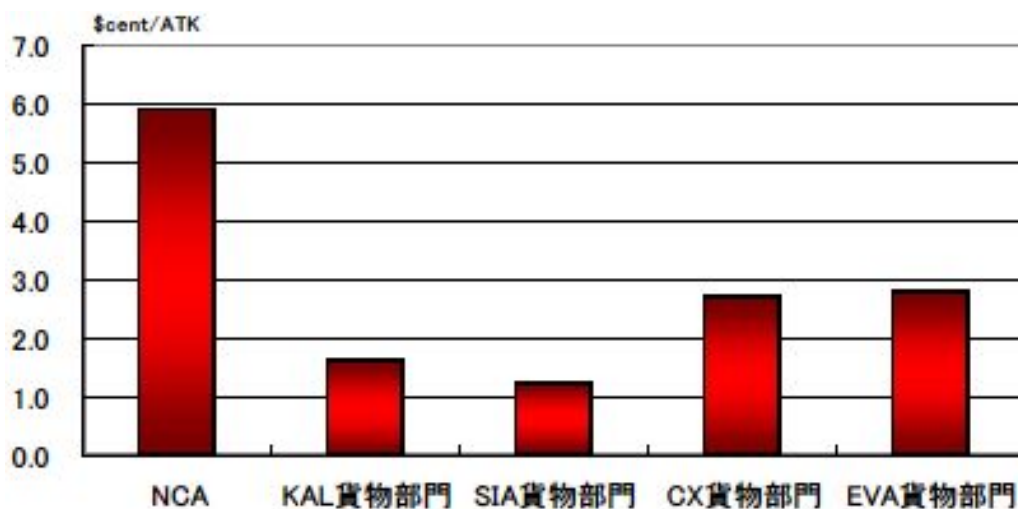


事務局補足資料

1 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 今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会 (第 2 回)
 日本貨物航空株式会社提出資料より抜粋

¹ ATK(Available Ton Kilo) : 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)

2 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

平成 20 年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
<ul style="list-style-type: none">・ 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。

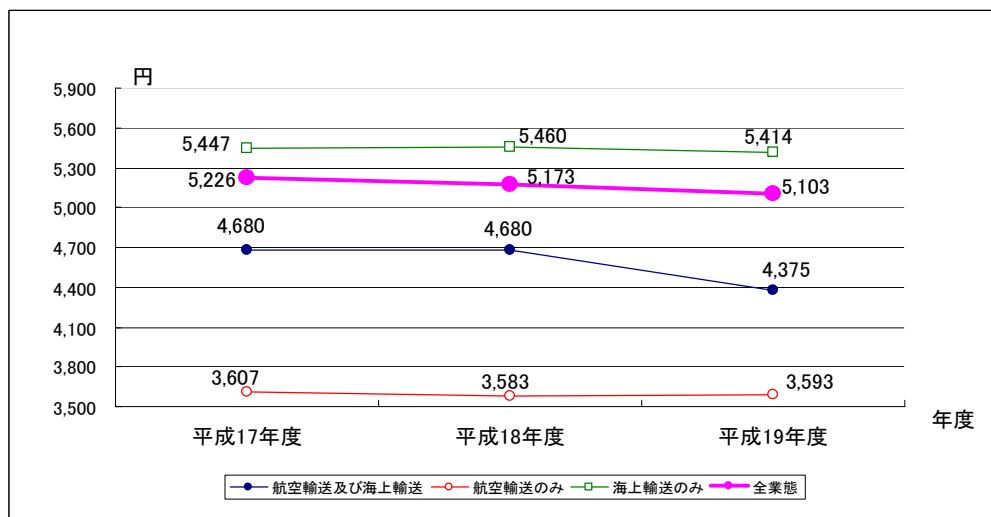
フォワーダー意見
<ul style="list-style-type: none">・ 輸入貨物の蔵置場および輸出搭載上屋が点在しており，輸出入貨物の搬出入また税関検査への対応が非効率的。蔵置場の集約を望む。・ 上屋施設を積極的にフォワーダーにも割り当てべきであると思う。また，その様な空港施設ではフォワーダーによる保税業務に制限を設けず，自由にターミナル会社とも競合させるべきと考える。・ 代理店上屋割当ての際，割当て位置やテナントの選定など割当て基準が不透明。

荷主意見
<ul style="list-style-type: none">・ 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欲しい。

(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)

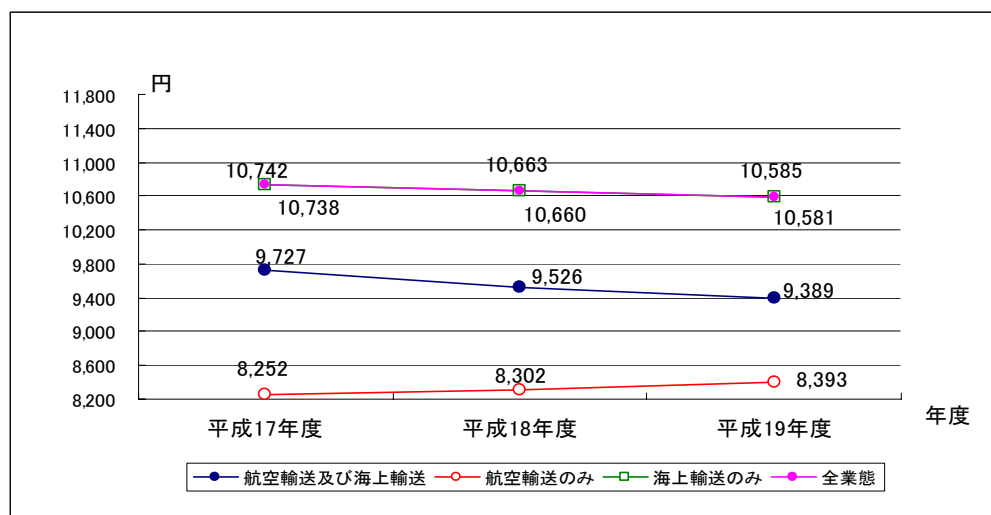
3 業態別の通関業に係る料金の平均額

(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



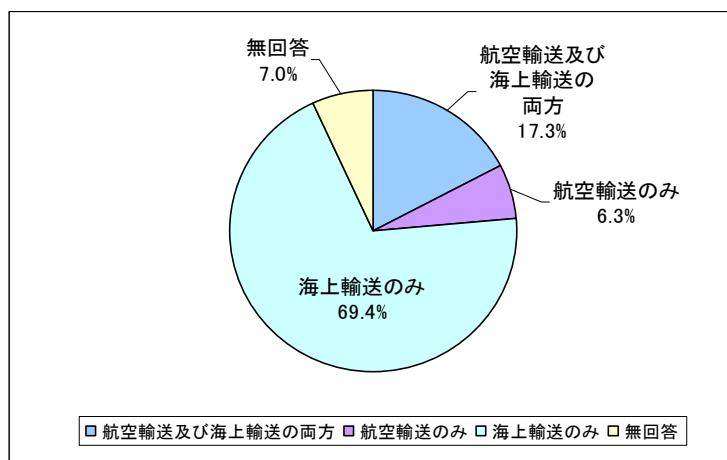
(有効回答数：314社(平成17年度), 347社(平成18年度), 356社(平成19年度))
(出所) 公正取引委員会アンケート調査(平成20年4月1日現在)

(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)

(3) 航空輸送と海上輸送それぞれに携わる通関業者の割合



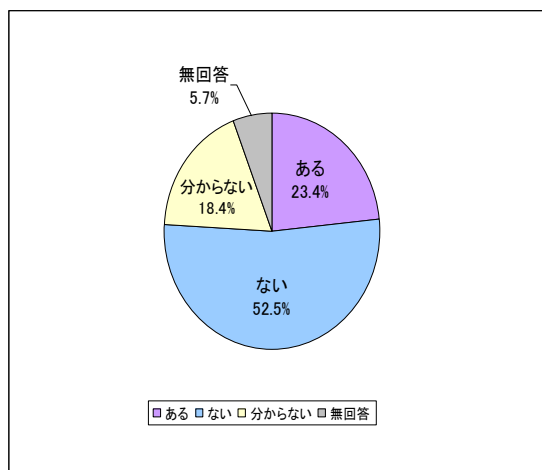
(有効回答数：通関業者 474 社)

(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)

4 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

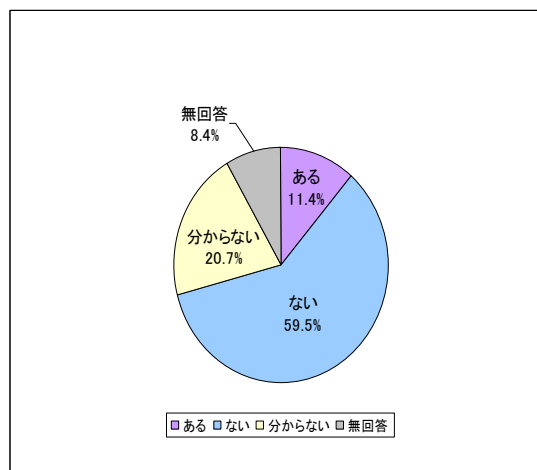
(1) 事業活動に対する影響

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。



(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)

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。」

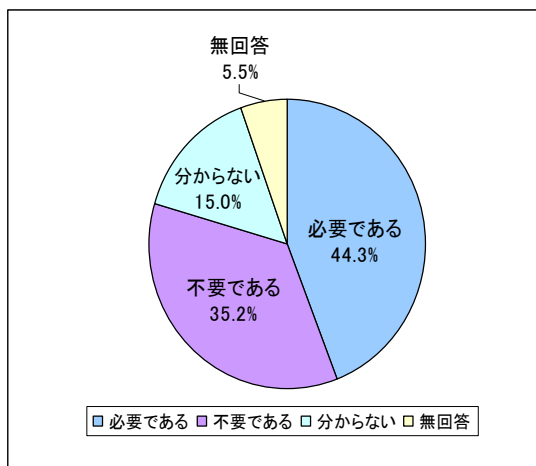
イ 営業所の新設許可については、「営業所毎の申請そのものが負担である。」「申請の手続が煩雑で負担となる。」「営業所の新設による営業展開が難しい。」

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)

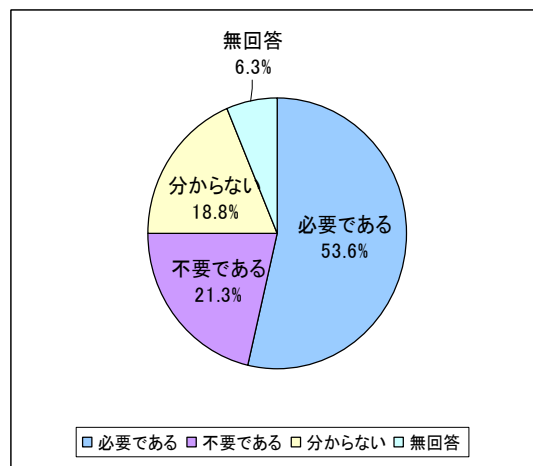
(2) 規制の必要性

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。



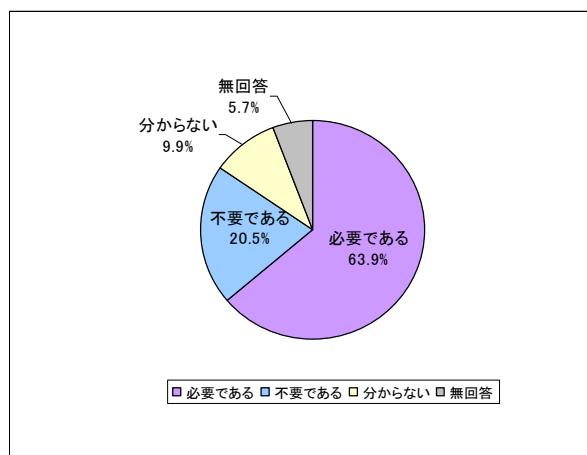
(有効回答数：通関業者 474 社)
(出所) 公正取引委員会アンケート調査
(平成 20 年 4 月 1 日現在)

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」と回答した理由の分類として、「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）

5 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（蔵関第 105 号昭和 47 年 3 月 1 日）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）