

国際航空貨物の輸出入に係る競争実態について（案）
—保税上屋及び通関業を中心として—

平成 2 1 年 ○ 月

公正取引委員会

目 次

はじめに	1
第 1 国際航空貨物輸送の現状	2
1 国際航空貨物輸送の概況	2
2 国際航空貨物輸送における国際拠点空港の地位	3
3 国際拠点空港等の概要	5
第 2 国際航空貨物の輸入手続の概要	7
1 輸出入貨物の流れ	7
2 保税地域と保税運送	8
3 保税上屋	9
4 通関業務	11
5 検疫等検査手続	12
第 3 保税上屋	14
1 上屋事業に係る規制	14
2 上屋の割当て	14
3 上屋事業に係る料金	19
4 航空会社による航空上屋の保有	25
第 4 通関業	26
1 通関業に係る規制	26
2 通関業者の概況	29
第 5 競争政策上の考え方	35
1 航空上屋の利用におけるイコールフットिंगの確保	35
2 上屋の割当てにおけるイコールフットिंगの確保	35
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	37
4 通関業に係る規制	38
まとめ	42

はじめに

平成 17 年 11 月 15 日に「総合物流施策大綱（2005-2009）」が閣議決定され、政府全体として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している。公正取引委員会は、平成 18 年度は外航海運の、平成 19 年度は国際航空の独占禁止法適用除外制度の在り方の検討を行う中で、貨物運送の問題も併せて取り上げ、平成 20 年度も引き続き、物流の効率化を推進するため、物流分野の競争制限的規制・慣行の実態把握に努めている。

「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）においても、「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」が盛り込まれているところであり、簡素で効率的な通関制度を確立し、物流の効率化を推進することが期待されている。

輸出入に係る物流分野の中では、国際航空貨物の輸送量の伸び率が高くなっており、他の輸送手段よりも速達性に優れる国際航空貨物輸送の役割は、今後一層重要なものとなると考えられる。国際航空貨物については、重量ベースで 97.2%（平成 19 年）、金額ベースで 95.0%（平成 19 年）が国際拠点空港（成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港）¹で取り扱われていること²を踏まえると、公正かつ自由な競争を促進することが、国際拠点空港における国際航空貨物の輸出入に係る物流を効率化する上で重要になってくる。また、成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港について完全民営化が平成 19 年以降の検討事項（「規制改革推進のための 3 か年計画」）とされ、平成 22 年 10 月には、東京国際空港（以下「羽田空港」といい、国際拠点空港及び羽田空港を併せて「国際拠点空港等」という。）においても本格的に国際航空貨物を取り扱う予定となっているなど、国際航空貨物輸送を巡る環境が大きく変わろうとしている。

このため、国際拠点空港等における国際航空貨物の輸出入に焦点を当て、空港内の保税上屋³及び通関業を中心に、これらに係る規制及び民間商慣行について、関係事業者に対するヒアリング及びアンケート調査を実施し、競争政策上の観点から検討を行うとともに、政府規制等と競争政策に関する研究会を開催し、同研究会の議論も踏まえて調査結果を取りまとめた。

¹ 空港法（昭和 31 年法律第 80 号）では、国際航空輸送網の拠点となる空港の設置及び管理は、国土交通大臣が行うこととなっている（空港法第 4 条第 1 項）。ただし、成田国際空港については成田国際空港株式会社が、関西国際空港については関西国際空港株式会社がそれぞれ設置及び管理することが規定されている（空港法第 4 条第 3 項）。また、中部国際空港については、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）第 4 条第 1 項の規定に基づき指定された中部国際空港株式会社が設置及び管理することが規定されている（空港法第 4 条第 4 項）。

² 「NARITA AIR CARGO TERMINAL」（平成 21 年 2 月改訂・成田国際空港株式会社）12 頁

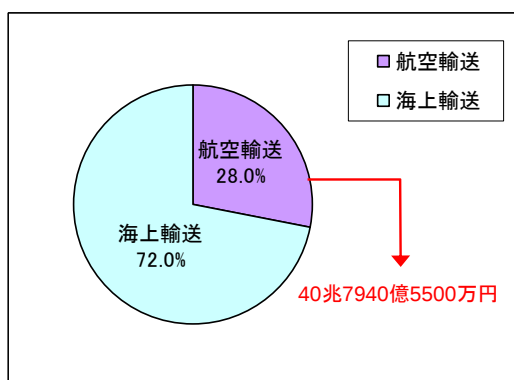
³ 関税法（昭和 29 年法律第 61 号）上、従前は、保税上屋と保税倉庫（外国貨物を長期保管ができる場所）に分かれていたが、平成 6 年の関税法改正で、規制緩和の一環として、保税蔵置場に統一された。しかし、本報告書では、保税蔵置場の許可を受けた上屋を「保税上屋」の名称で用いている。

第1 国際航空貨物輸送の現状

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 18 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が約 0.33%（3174 千トン）、海上輸送が約 99.67%（95 万 8932 千トン）である⁴のに対して、金額ベースでは航空輸送が約 28.0%（40 兆 7940 億 5500 万円）、海上輸送が約 72.0%（105 兆 1138 億 7600 万円）となっている⁵。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、軽量で高付加価値な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）。こうした事情にかんがみると、今後、他の輸送手段よりも速達性に優れる国際航空貨物輸送がより一層重要な役割を果たすことが期待される⁶。

図表 1 国際貨物の航空輸送と海上輸送の分担率（輸出入合算）
（平成 18 年度：金額ベース）



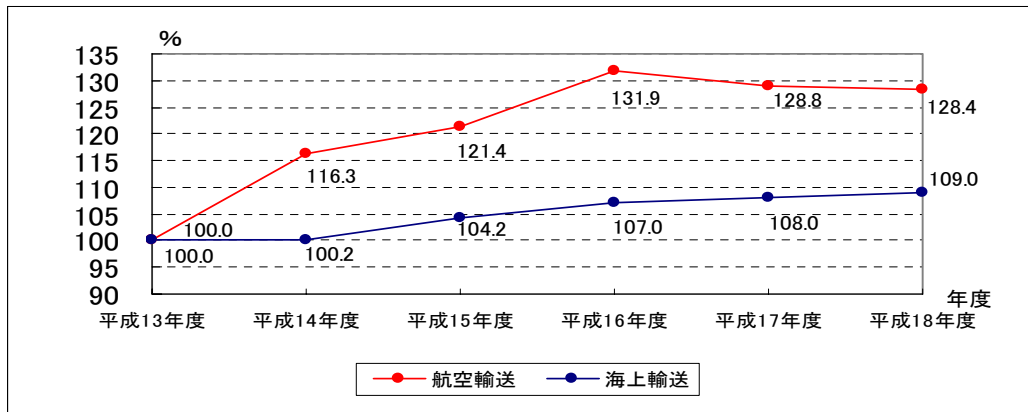
（出所）「外国貿易概況」（日本関税協会）から公正取引委員会作成

⁴ 「数字でみる物流 2008」（平成 20 年 8 月 31 日・社団法人日本物流団体連合会）30 頁

⁵ 「外国貿易概況」（日本関税協会）から公正取引委員会算出

⁶ ただし、いわゆる世界経済不況の影響もあり、平成 21 年 3 月 12 日に東京税関が公表した「平成 20 年分貿易概況（確定）」によると、成田国際空港では、「輸出は 11 兆 2,086 億円、前年比 13.0% 減（3 年ぶりに減少）となり過去 2 番目の下げ幅を記録」し、「輸入は 11 兆 3,668 億円、同 9.1% 減（6 年ぶりに減少）」となっている。

図表2 国際貨物における航空輸送と海上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）



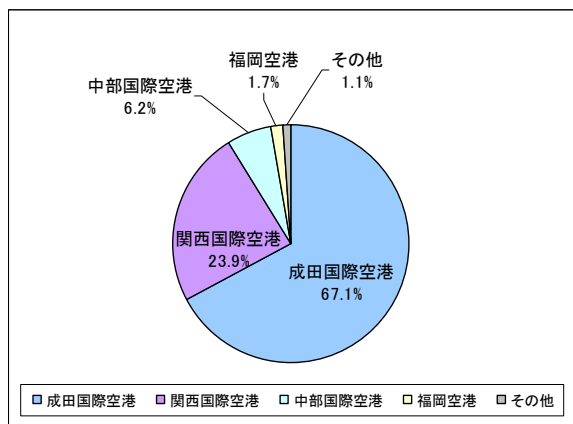
（出所）「数字でみる物流 2008」（社団法人日本物流団体連合会）から公正取引委員会作成

2 国際航空貨物輸送における国際拠点空港の地位

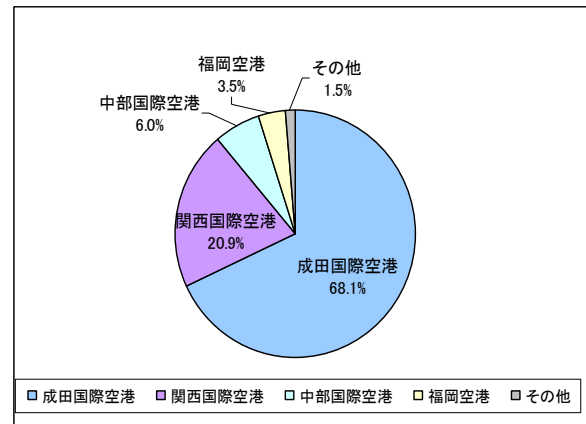
平成19年における国際航空貨物の空港ごとのシェア（輸出入合算）は、重量ベースでは、成田国際空港が67.1%、関西国際空港が23.9%、中部国際空港が6.2%、金額ベースでは、成田国際空港が68.1%、関西国際空港が20.9%、中部国際空港が6.0%となっており、いずれも成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の3空港で95%以上のシェアを有している。

図表3 平成19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）合計：331万6051トン



（金額ベース）合計：37兆2733億円

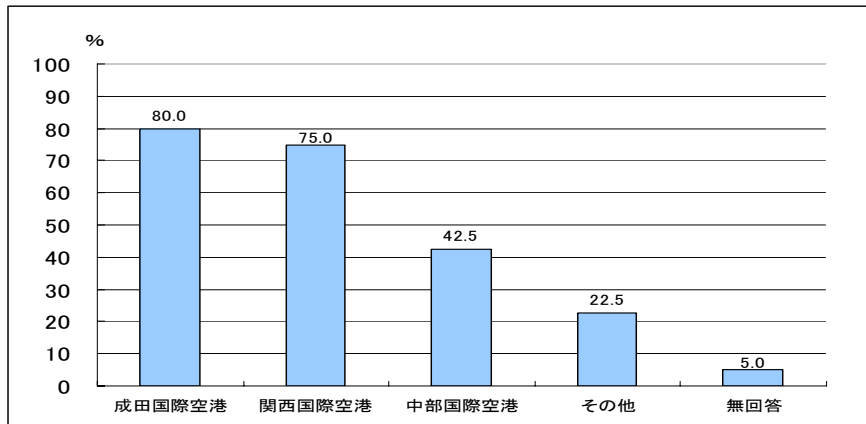


（出所）「NARITA AIR CARGO TERMINAL」（平成21年2月改訂・成田国際空港株式会社）12頁から公正取引委員会作成

また、国際航空貨物輸送を行う航空会社を対象に、運航空港について、公正取引委員会が行ったアンケート調査（複数回答可）の結果によれば、成田国際空港については80.0%、関西国際空港については75.0%、そして、中部国際空港については42.5%の航空会社がそ

れぞれ運航している（平成 20 年 4 月 1 日現在）。

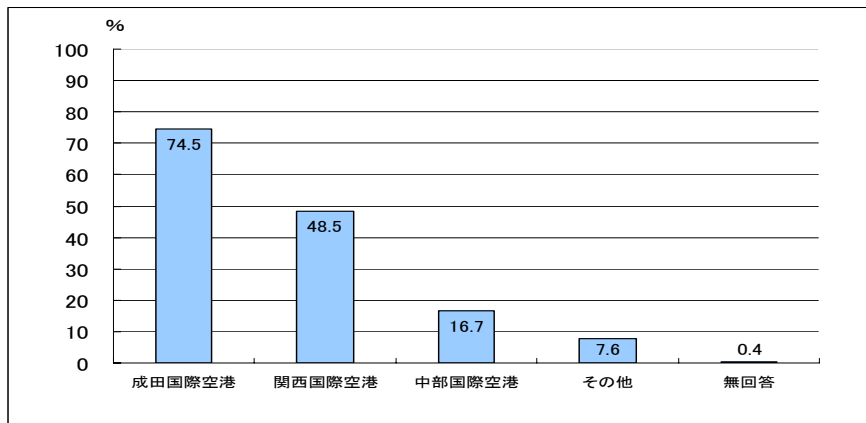
図表 4 国際航空貨物輸送を行う航空会社の運航空港について（複数回答可）



（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）

さらに、国際航空貨物輸送を利用する荷主を対象に、利用空港について、公正取引委員会が行ったアンケート調査（複数回答可）の結果によれば、成田国際空港については 74.5%，関西国際空港については 48.5%，そして、中部国際空港については 16.7%の荷主がそれぞれ利用している（平成 20 年 4 月 1 日現在）。

図表 5 国際航空貨物輸送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）

なお、羽田空港では、現在、4 本目の滑走路（D 滑走路）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、国際定期便を受け入れることとなっている。

これにより、羽田空港は、年間約 50 万トンの国際航空貨物を取り扱うことが期待されている。

3 国際拠点空港等の概要

(1) 成田国際空港

成田国際空港は、国以外の公的な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 年に開港された。平成 16 年 4 月に成田国際空港株式会社法（平成 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。

(2) 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された。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⁷、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⁸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航されている。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）も平成 18 年が 24.5 便 / 週だったものが、平成 20 年には 50 便 / 週に急増⁹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がもたらされている。

(3) 中部国際空港

中部国際空港は、平成 17 年 2 月に開港され、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

⁷ 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。

⁸ 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。

⁹ 「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

際空港は 24 時間運用の空港であるが、現在は滑走路が一本であるため、週 2 日深夜時間帯にメンテナンスのため閉鎖されている。

(4) 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 4 本目の滑走路の供用開始に伴い、羽田空港には、国際航空貨物輸送に関して、成田国際空港を補完する役割が期待されているが、空港利用の利便性を一層高めるためにも、国際航空貨物輸送に係る空港間競争を促していく観点も望まれる。

第2 国際航空貨物の輸出入手続の概要

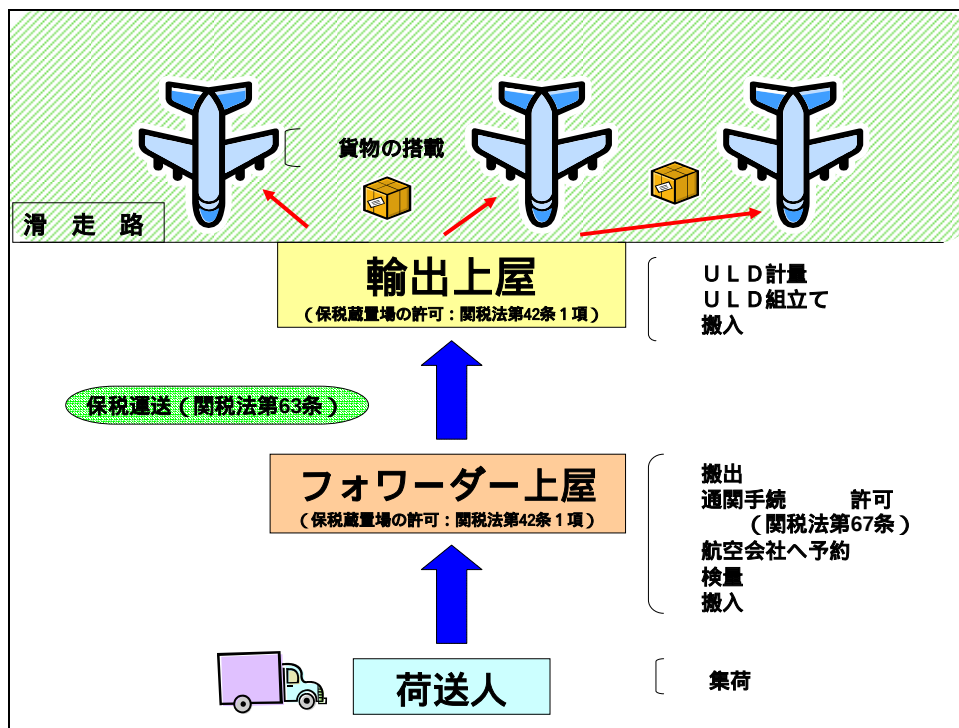
1 輸出入貨物の流れ

(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¹⁰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）。

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（後記第2・3(1)参照）に搬出される。この場合、フォワーダー（荷主と航空会社との間の仲介人として関連する書類の作成、利用運送等を行うことを業とする者）が、自社でULD¹¹の組立てを行い、輸出上屋に搬入するケースと、貨物量が少ないために、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（後記第2・3(1)参照）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。

図表6 一般的な輸出貨物の流れ



公正取引委員会作成資料

¹⁰ 「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捕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。」（関税法第2条第1項第3号）

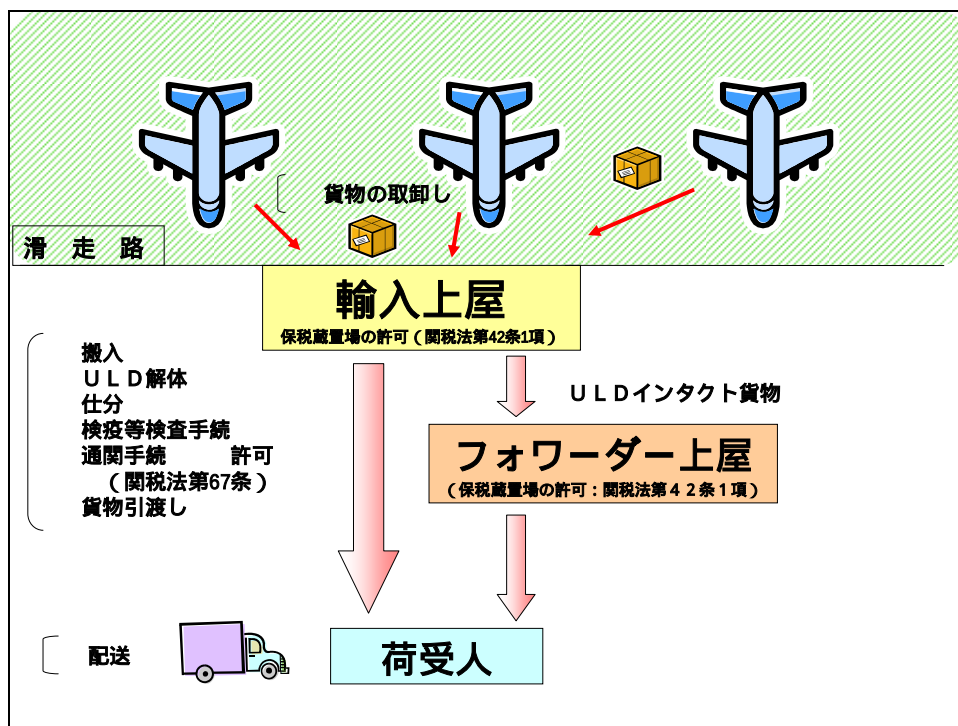
¹¹ 本報告書において、ULD（Unit Load Device）とは、貨物を迅速、安全、確実に航空機へ搭載、又は取卸しのために用いられるコンテナや金属製のパレットに搭載された貨物群のことを指す。

(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、航空機から取卸しの後、まず保税地域である輸入上屋（後記第2・3(1)参照）に搬入される。輸入上屋では、ULDの解体、輸入貨物の仕分等が行われ、通関手続を経て、全国各地に配送される。ただし、ULDインタクト貨物（後記第2・3(2)参照）については、輸入上屋において、ULDの解体がなされないまま、保税蔵置場であるフォワーダー上屋（後記第2・3(2)参照）に搬出され、そこでULDの解体、通関手続が行われ、全国各地に配送される。

図表7 一般的な輸入貨物の流れ



公正取引委員会作成資料

2 保税地域と保税運送

関税法は、財務大臣が指定又は税関長が許可した保税地域以外では、外国貨物の保管、加工、製造、展示等を禁止している（関税法第30条第1項）。保税地域は、その機能に応じて 指定保税地域、保税蔵置場、保税工場、保税展示場、総合保税地域の5種類に区分される。

図表 8 保税地域の種類と主な機能

種類	主な機能	蔵置期間	設置の手続
指定保税地域 (関税法第 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
保税蔵置場 (関税法第 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)	税関長の許可
保税工場 (関税法第 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)	税関長の許可
保税展示場 (関税法第 62 条の 2)	外国貨物の展示・使用 例) 博覧会，博物館等	税関長が必要 と認める期間	税関長の許可
総合保税地域 (関税法第 62 条の 8)	保税蔵置場，保税工場，保税展示場 の総合的機能 例) 中部国際空港等	2 年 (延長可)	税関長の許可

(出所) 税関ホームページ

また，保税地域間を外国貨物のままで運送（保税運送）するには，運送ごとに発送地，到着地，運送貨物を特定して税関長の承認を受ける必要がある（関税法第 63 条第 1 項）。ただし，包括保税運送制度（一定の要件を満たす場合に限り，1 年間の範囲内で 1 か月ごとに，発送する外国貨物について，一括して保税運送の承認をする制度）を利用すれば，発送地ごとに 1 年に 1 回税関長に申告して承認を得，1 か月ごとに到着地の税関長の確認を受けるだけでよいため，手続を簡素化することができる（関税法第 63 条第 3 項）。

なお，平成 20 年度から，AEO 制度¹²の一つとして特定保税運送制度が導入され，これを利用することにより，貨物のセキュリティ管理と法令遵守体制が整備された貨物運送事業者として，税関長から特定保税運送者の承認を受けた場合には，保税運送について，税関長の個別の承認が不要となる等の特例措置を受けることが可能となった（関税法第 63 条の 2 第 1 項～第 5 項）。

3 保税上屋

空港内における航空機への外国貨物の搭載，取卸し，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。

¹² AEO (Authorized Economic Operator：認定された経済事業者)制度とは，貨物のセキュリティ管理と法令遵守体制が整備された者を税関が認定し，通関手続の簡素化等のベネフィットを付与する制度のことをいう。

(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の組立て、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。株式会社日本航空インターナショナル（以下「JAL」という。）や全日本空輸株式会社（以下「ANA」という。）等の航空会社が、航空上屋において輸出入貨物のグランドハンドリング業務¹³及び蔵置業務（以下「上屋事業」という。）を行うことが多いが、当該業務を行う上屋事業者には、成田国際空港の国際空港上屋株式会社（以下「IACT」という。）や中部国際空港のスカイポートサービス株式会社¹⁴といった航空会社以外の会社が参入している場合もある。これらの航空会社以外の会社が運営する航空上屋は、一般的に共同上屋と呼ばれている。

(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の組立てや解体は、通常、航空上屋で行われることになるが、自社の取扱貨物のみで一つのULDを構成することができる、貨物取扱量の多いフォワーダーの中には、これらの作業を自社の管理下に置いて、一貫して行う場合がある。このような貨物をULDインタクト貨物といい、例えば、空港に到着したULDについて、輸入上屋で解体をせず、そのままフォワーダー上屋に転送することが可能となるため、貨物の損傷防止に資することになる。

(3) インテグレーター上屋

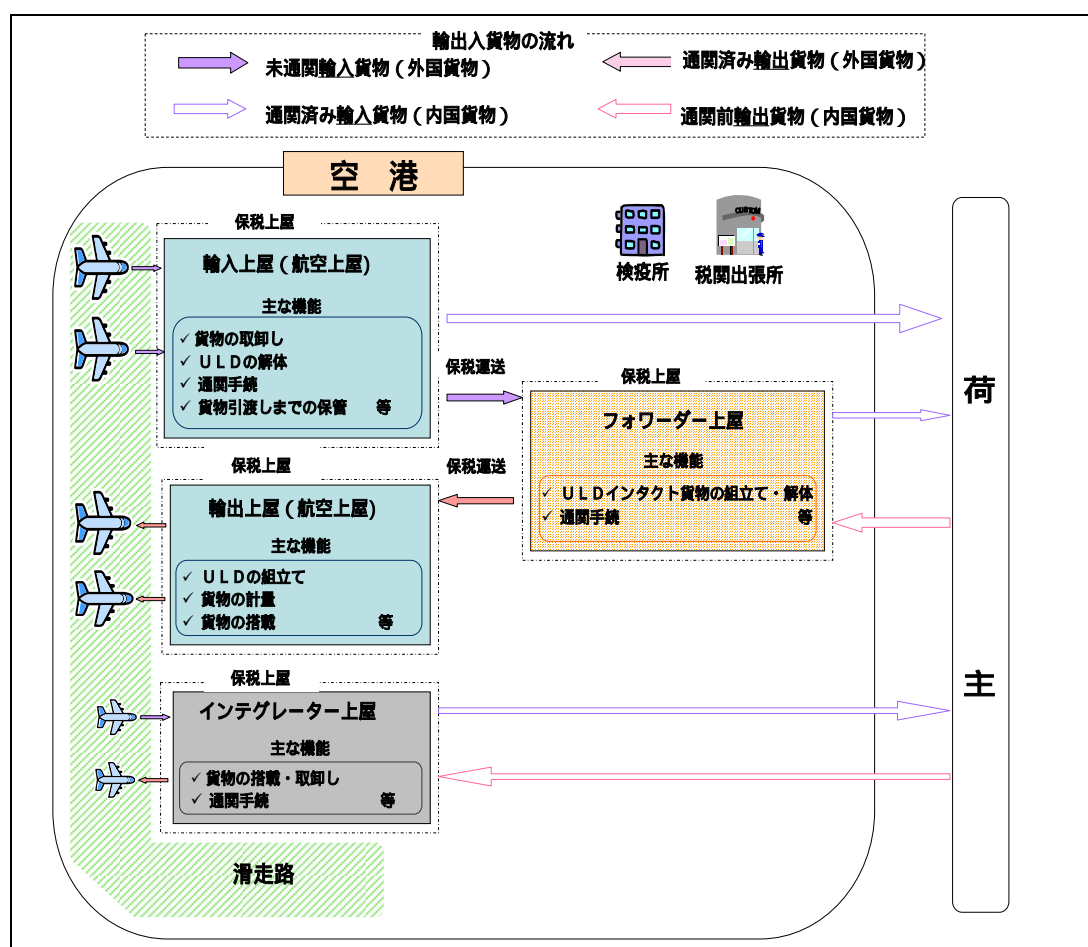
インテグレーター上屋は、インテグレーター¹⁵（自ら航空機を保有し、陸上輸送と航空輸送を統合してドアツードアの輸送サービスを提供する航空貨物運送事業者）により、外国貨物の航空機への搭載、取卸し、保管、通関手続等が行われる上屋である。インテグレーターは、書類や商品サンプル等の小口貨物のエクスプレスサービスの特徴としているため、インテグレーター上屋では、こうした小口貨物の航空機への搭載、取卸し等が行われることになる。

¹³ ULDの組立て、航空機への貨物の搭載、航空機からの貨物の取卸し、ULDの解体等をいう。

¹⁴ 平成18年8月に三菱商事株式会社100%出資の子会社として設立された。

¹⁵ 航空貨物輸送では、フォワーダーが戸口・空港間の陸上輸送を、航空会社が空港間の航空輸送を担当していたため、役割分担がなされていた。しかしながら、1970年代後半に始まった米国での規制緩和により、自ら航空機を保有することにより、ドアツードアの輸送サービスを単独で提供する事業者が出現し、既存の航空会社と区別してインテグレーターと呼ばれている。

図表 9 保税上屋の役割



公正取引委員会作成資料

4 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（通関業務）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¹⁶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、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）。ただし、輸出申告については、特例として、AEO制度の中の特定輸出申告制度¹⁷や特定委託輸出申告制度¹⁸を利用するこ

¹⁶ 「本邦にある貨物で外国貨物でないもの及び本邦の船舶により公海で採捕された水産物をいう。」（関税法第2条第1項第4号）

¹⁷ 貨物のセキュリティ管理と法令遵守体制の整った輸出者があらかじめ税関長の承認を受けることにより、貨物を保税地域に搬入することなく、輸出申告を行うことが可能となる制度をいう。

¹⁸ 貨物のセキュリティ管理と法令遵守体制の整った通関業者（認定通関業者）が輸出者の依頼によ

とにより、保税地域以外の場所にある貨物について、輸出申告を行うことが可能である（関税法第 67 条の 3 第 1 項～第 5 項）。

5 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¹⁹、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。

(1) 植物検疫

植物を輸入できる港又は飛行場が農林水産省令により指定されており、輸入の際には、原則として、輸出国政府機関により発行された検査証明書又はその写しの添付が必要である（植物防疫法（昭和 25 年法律第 151 号）第 6 条第 1 項及び第 3 項）。また、植物検疫所に届け出て、植物防疫官による検査を受けなければならない（植物防疫法第 8 条第 1 項）。当該検査の結果、異常があれば、消毒又は廃棄がなされる（植物防疫法第 9 条第 1 項）。消毒が必要とされた場合は、空港管理者や上屋事業者が保有するくん蒸庫において、くん蒸業者によりくん蒸が行われる。

検疫有害動植物が付着していない等と認められたものについては、植物防疫官から検査に合格した旨の証明がなされる（植物防疫法第 9 条第 4 項）。

なお、輸入植物の検疫検査は、港又は飛行場の中の植物防疫官の指定する場所で行うこと（植物防疫法第 8 条第 2 項）とされており、検疫検査が終了するまでは、輸入植物を空港外に搬出することができない。

(2) 動物検疫

指定検疫物²⁰である動物・畜産物を輸入できる港又は飛行場は、農林水産省令により指定されており（家畜伝染病予防法（昭和 26 年法律第 166 号）第 38 条）、輸入の際には、原則として、輸出国政府機関により発行された検査証明書又はその写しの添付が必要である（家畜伝染病予防法第 37 条）。また、動物検疫所に届け出て、家畜防疫官による検

り行う輸出貨物の通関手続について、特定保税運送者による運送等を前提に、貨物を保税地域に搬入することなく、輸出申告を行うことが可能となる制度をいう。

¹⁹ 植物検疫及び動物検疫については、輸出の際にも検疫手続が必要である。

²⁰ 家畜伝染病予防法第 37 条第 1 項で規定する「指定検疫物」をいい、具体的には、牛、豚、やぎ、ひつじ、馬、鶏、だちょう、七面鳥、うずら、あひる・がちょうなどのかも目の鳥類、うさぎ、みつぶちなどの動物及び、それらの動物から作られるハムやソーセージ等の肉製品を含む畜産物等が対象となる。

査を受けなければならない（家畜伝染病予防法第 40 条第 1 項）。生肉等の検査は，上屋事業者の保有する冷蔵倉庫において行われる。当該検査の結果，異常があれば，隔離，注射，薬浴，投薬又は消毒がなされる（家畜伝染病予防法第 46 条第 1 項～第 3 項）。

監視伝染病の病原体をひろげるおそれがないと認められたものについては，家畜防疫官から輸入検疫証明書が交付される（家畜伝染病予防法第 44 条第 1 項）。

(3) 食品検査

食品を輸入する場合，管轄検疫所に食品等輸入届出書を提出しなければならない（食品衛生法（昭和 22 年法律第 233 号）第 27 条）。当該届出書は，食品衛生監視員により審査され，必要に応じて保管場所での現物検査又は試験室での試験検査が行われる（食品衛生法第 26 条第 3 項及び第 28 条第 1 項～第 4 項）。審査や検査の結果，違法と判断された食品については，日本国内に輸入することができず，検疫所の指示に従い，廃棄，積戻し等を行うことになる（食品衛生法第 54 条）。

適法と判断された食品については，届出済証が交付され，これを通関申請時に提出することになる（食品衛生法に係る食品等の通関の際における取扱要領（食品等輸入監視の協力方依頼について（昭和 57 年環食第 203 号）の別添））。

第3 保税上屋

1 上屋事業に係る規制

上屋事業を行うに当たっては、外国貨物を取り扱うため、上屋を保税蔵置場とする許可を税関長から受ける必要がある（関税法第42条）が、それ以外の規制は、特に定められていない。また、保税蔵置場の許可基準の中に需給調整条項は存在しない。

2 上屋の割当て

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一般的である²¹（ただし、関西国際空港の建設時において、上屋を保有することとなっていた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。）

空港内の上屋の割当て（上屋の賃借人を選定すること）は、空港管理者によって行われるが、上屋の機能に着目して、通常、外国貨物の航空機への搭載、取卸し等を行うのに必要な航空上屋は滑走路に近い場所に配置され、フォワーダー上屋は滑走路から比較的離れた場所に配置される。滑走路に面したスペースは限られているため、すべての航空会社が航空上屋を保有することは事実上不可能である。

空港管理者による上屋の割当ての募集は、ホームページ等の掲載による公募が一般的であるが、航空上屋については、航空会社への割当てが優先されるという意見もある。

航空会社は、後記第3・4のとおり、各空港における貨物取扱量、業務効率、営業戦略、航空上屋の保有に要する費用等を勘案して、航空上屋の保有を希望するかどうか決定するが、空港管理者は、貨物取扱量等を勘案して航空上屋の割当てを行っている²²。

上屋の割当てを受けた事業者は、上屋について空港管理者と賃貸借契約を締結しているが、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、主に、構内営業事業者の信用・事業遂行能力、空港機能や利用者利便の確保、空港の適切な運営を妨げないこと等を確認するため、空港管理規程に基づき、構内営業を行うに当たって空港管理者の承認を得ることを求めている。そのため、航空会社以外の事業者は、併せて、空港管理者の承認を得る必要がある²³。

²¹ 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」における成田国際空港株式会社の説明によると、上屋事業を行うに当たって必要となる計量装置、ラック等については、上屋の賃借人が各々の費用で設置している。

²² 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」に成田国際空港株式会社が提出した説明資料5頁によると、成田国際空港では、上屋の割当てを行うに当たって、事前に、上屋の割当てを希望する者から、「貨物取扱量実績、見込（受託航空会社分を含む）」、「新規就航・増便、輸出入貨物・宅配貨物等用途」、「トラック搬出入、ドーリー・フォークリフト横持頻度」、「上屋内設備工事（屋内屋、高層ラック、冷蔵庫等）」、「ハンドリング（自営・委託）、ULD（コンテナ）置場」、「事務室必要面積、勤務者数、通勤方法等」についてヒアリングを実施している（なお、「横持ち」とは、一般的に、貨物を蔵置場所からほかの蔵置場所へ輸送することをいう。）

²³ 航空運送事業は、空港管理規程の具体的細則を定めた構内営業規程において、適用除外業種とされているため、航空会社自らが上屋事業を行う場合には、空港管理者による構内営業の承認を要する

上屋の割当てを一度受けると、一般的には²⁴、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、貨物取扱量の増大に伴って、新たに上屋の保有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てしまうおそれがある²⁵。

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は3社中1社であった。

(1) 成田国際空港における上屋の割当て

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限られていたこと、成田・原木仕分基準の廃止（平成8年）²⁶及び税関の管轄の改正（平成9年）²⁷により、空港周辺でも保税蔵置場の設置及び通関業務を営むことが可能になったため、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。平成20年10月現在で、「42社47カ所」の施設が展開しており、「これらの保税蔵置場を含む空港周辺の物流倉庫の総面積は約40万㎡であり、空港内機能の補完的な役割」を果たしている²⁸。

成田国際空港において、輸出上屋の割当てを受けている事業者は、JAL、ANA、日本貨物航空株式会社（以下「NCA」という。）、キャセイパシフィック航空等であり、輸入上屋の割当てを受けている事業者は、JAL、ANA、IACTである²⁹。これ以外に

い（建物賃貸借契約のみ）。

²⁴ 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。

²⁵ 平成20年に起きた、いわゆる世界経済不況の影響による国際航空貨物の取扱量減のため、一部の航空上屋については、賃借するコストに見合うだけのメリットが失われ、空港管理者に返却される状況も見受けられる。

²⁶ 従前は、成田国際空港は東京税関の管轄であったのに対し、空港周辺は横浜税関の管轄であったため、空港周辺に保税蔵置場を設けることができなかった。そのため、成田・原木仕分基準が廃止されるまでは、成田国際空港内で行う通関業務は貨物スペースの制約等を考慮して、生鮮品・緊急貨物に限られ、それ以外の貨物の通関業務は、東京エアカーゴシティターミナル（千葉県市川市原木：東京税関の管轄）で行うこととされていた。

²⁷ 現在の財務省組織令（平成12年政令第250号）第84条の規定に基づき、成田国際空港に加えて、空港周辺についても東京税関の管轄となった。

²⁸ 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」に成田国際空港株式会社が提出した説明資料6頁

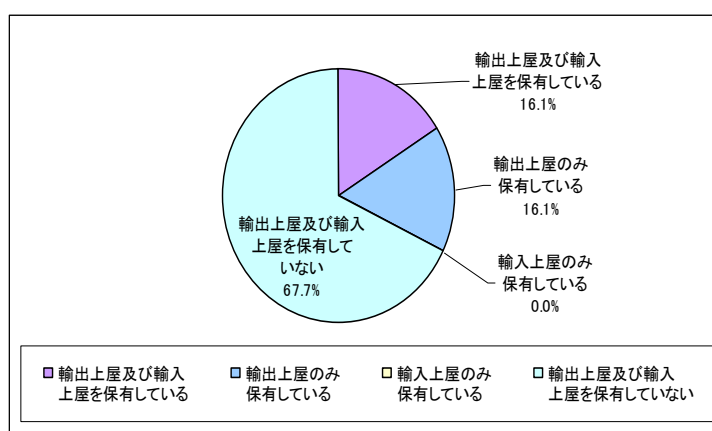
²⁹ ここで掲載した事業者は、あらかじめ機能及び用途を指定された輸出上屋又は輸入上屋の割当てを受けている事業者である。

も、ユナイテッド航空が上屋の割当てを受けており、輸出入貨物を取り扱っている³⁰。また、インテグレーターとしてフェデラルエクスプレスに上屋が割り当てられている。

成田国際空港で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、航空上屋の保有の有無について、公正取引委員会が行ったアンケート調査の結果によると、約 67.7%の航空会社が輸出上屋及び輸入上屋のいずれについても保有していない（平成 20 年 4 月 1 日現在）。

航空上屋を保有していない航空会社は、他の航空会社等が保有する航空上屋で提供されるグランドハンドリング業務を利用している。

図表 10 成田国際空港で国際航空貨物輸送を行う航空会社の航空上屋の保有の有無³¹



（出所）公正取引委員会アンケート調査（有効回答数：31 社）

（2）関西国際空港における上屋の割当て

関西国際空港の国際貨物地区は、37 万 2000 m²の敷地の中に航空上屋、フォワーダー上屋及びインテグレーター上屋といった保税上屋、くん蒸庫、検疫所及び税関出張所が機能的に集約され、かつ、これらの施設が滑走路に近いことから、貨物移動が少ないといった利便性を有する。関西国際空港において、輸出上屋の割当てを受けている事業者は、JAL、ANA、キャセイパシフィック航空、NCA 等であり、輸入上屋の割当てを受けている事業者は、JAL のグループ会社である日航関西エアカーゴ・システム株式会社（JAL KAS）、ANA、キャセイ関西ターミナルサービス株式会社の 3 社である。また、インテグレーターであるフェデラルエクスプレスやフォワーダーである日本通運株式会社³²、株式会社阪急エクスプレス、郵船航空株式会社、DHL ジャパンに上屋

³⁰ 成田国際空港では、滑走路に面した場所にある輸出上屋及び輸入上屋等あらかじめ上屋の機能及び用途を指定している上屋を除き、上屋の用途は上屋の保有を希望する者との協議により決定される。

³¹ アンケート調査の対象となった「輸出上屋」又は「輸入上屋」とは、あらかじめ上屋の機能及び用途を指定されたものだけをいうのではなく、実際に輸出貨物又は輸入貨物を取り扱っているものをも含む。

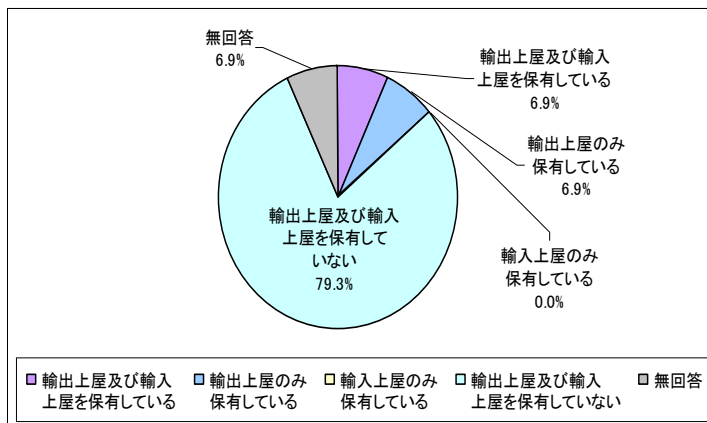
³² 関西国際空港においてフォワーダーとしては初めて滑走路に面した場所に上屋を割り当てられた

が割り当てられている。

関西国際空港で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、航空上屋の保有の有無について、公正取引委員会が行ったアンケート調査の結果によれば、約 79.3%の航空会社が輸出上屋及び輸入上屋のいずれについても保有していない（平成 20 年 4 月 1 日現在）。

航空上屋を保有していない航空会社は、他の航空会社等が保有する航空上屋で提供されるグランドハンドリング業務を利用している。

図表 11 関西国際空港で国際航空貨物輸送を行う航空会社の航空上屋の保有の有無



（出所）公正取引委員会アンケート調査（有効回答数：29 社）

（3）中部国際空港における上屋の割当て

貨物に関しては、中部国際空港は、空港貨物地区と愛知県企業庁総合物流地区とがある。主として、航空上屋及びインテグレーター上屋が空港貨物地区に、フォワーダー上屋が愛知県企業庁総合物流地区に存在する。

空港貨物地区は、中部国際空港株式会社が管理者及び土地造成者で、上屋については、中部国際空港株式会社が建設し、それを賃貸する形態である。現在、第一国際貨物上屋に J A L 及び A N A が、第二国際貨物上屋に D H L ジャパンが、第三国際貨物上屋にスカイポートサービス株式会社が、それぞれ中部国際空港株式会社から上屋の割当てを受けている。

愛知県企業庁総合物流地区は、管理者及び土地造成者である愛知県企業庁が土地の販売・長期リースを行い、当該土地を取得したフォワーダー等が上屋を建設する形態である。現在、日本通運株式会社、株式会社近鉄エクスプレス、郵船航空サービス株式会社等が上屋を保有している。

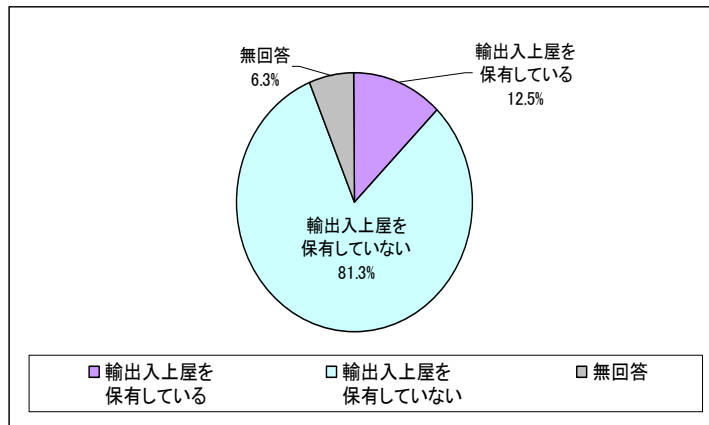
中部国際空港で国際航空貨物輸送を行う航空会社（インテグレーターを除く。）を対象

日本通運株式会社は、ULD インタクト貨物について航空機から取卸しの後、輸入上屋を経由することなく、直接にフォワーダー上屋に搬入している（いわゆる「機側インタクト」）。

に、空港貨物地区における航空上屋の保有の有無について、公正取引委員会が行ったアンケート調査の結果によれば、約 81.3%の航空会社が輸出入上屋を保有していない（平成 20 年 4 月 1 日現在）。

航空上屋を保有していない航空会社は、他の航空会社等が保有する航空上屋で提供されるグランドハンドリング業務を利用している。

図表 12 中部国際空港で国際航空貨物輸送を行う航空会社の航空上屋の保有の有無



（出所）公正取引委員会アンケート調査（有効回答数：16 社）

なお、中部国際空港開港当初は、上屋事業は、航空会社である J A L 及び A N A のみが行っていたが、平成 18 年 11 月、共同上屋会社のスカイポートサービス株式会社が新規参入し、他の航空会社が既存事業者へ委託していたグランドハンドリング業務を受託するようになっている。

（4）羽田空港における上屋の割当て

羽田空港の再拡張後の新国際線地区においては、民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備等を図るため、P F I 手法を用いて事業を実施しており、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³³（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³⁴。

国際貨物ターミナル地区の敷地面積は約 17 万 m²で、トラックヤードなどを除く上屋の総面積は約 5 万 8000 m²となり、年間約 50 万トンの国際航空貨物に対応した施設として設計されている。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

³³ 平成 18 年 6 月に三井物産グループの S P C（特別目的会社）として設立された。

³⁴ T I A C T は、空港法第 15 条第 1 項の規定に基づき、羽田空港における空港機能施設事業（航空貨物の取扱施設を建設し、又は管理する事業）を行う者として国土交通大臣の指定を受けており（指定空港機能施設事業者）、国際貨物ターミナルの整備・運営については、事実上、空港管理者と同等の地位にあるものと考えられる。なお、指定空港機能施設事業者は、空港機能施設事業に係る経理とその他の事業に係る経理とを区分して経理しなければならない（同法第 18 条）。

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等が行われる。上屋2は、航空会社及びインテグレーター向けに賃貸され、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。

T I A C Tは、上屋の賃貸を公募するに当たって、募集及び選定について「透明性が有ること」、「公平性が有ること」、「公正・妥当で有ること」をその内容とする基本方針を作成・公表している。同基本方針は、T I A C Tが設置した第三者委員会で審議し、了承を得て策定されている。

なお、羽田空港の国際貨物ターミナルは、上屋の処理効率を最大化して年間約50万トンの国際航空貨物を取り扱うことができるよう設計されており、輸入貨物はT I A C Tの輸出入共同上屋でのみ取り扱うことになっている。将来的には、今後の貨物取扱量の動向を踏まえながら、上屋の処理効率を妨げない範囲内で、T I A C T以外の他の上屋事業者にも輸入貨物のグランドハンドリング業務等を開放していくことが期待される。

3 上屋事業に係る料金

上屋事業に係る料金に関して、法律上の規制は、特に定められていない。他方、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。そのため、成田国際空港、関西国際空港又は中部国際空港で上屋事業を行う場合、上屋事業に係る料金を事前に空港管理者に対して届け出る必要がある³⁵。

(1) 輸出上屋料金

輸出上屋で行われるU L Dの組立て、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、委託元の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³⁶を負担する。

³⁵ 航空運送事業は、構内営業規程適用除外業種であるため、航空会社には料金の届出義務がない。

³⁶ 例外として、危険物を取り扱う際の危険物取扱料がある。

(2) 輸入上屋料金

ア 委託作業料

輸入貨物の航空機からの取卸し，輸入上屋への搬入，ULDの解体等は，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，自らが主体となつ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，委託元の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

輸入貨物の航空機からの取卸し，輸入上屋への搬入，ULDの解体等以外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³⁷等の形で支払っている³⁸。

保管料は，一定期間を超過するまで無料となっている。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³⁹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」，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。

図表 13 国際拠点空港ごとの輸入貨物を取り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）

³⁷ 無料保管期間を経過した貨物の保管料をいう。

³⁸ 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認識している。

³⁹ 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 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。

図表 14 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

公正取引委員会作成資料

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をみると、輸入上屋の施設利用料の平均額は、成田国際空港が一番安く、重量比例料金を除き、関西国際空港が一番高くなっている（図表 15）。また、各空港における各上屋事業者の輸入上屋の施設利用料は、ほぼ同一の水準となっている（図表 16）。

図表 15 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（1 kg 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	3000 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	6000 円

（注）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)，

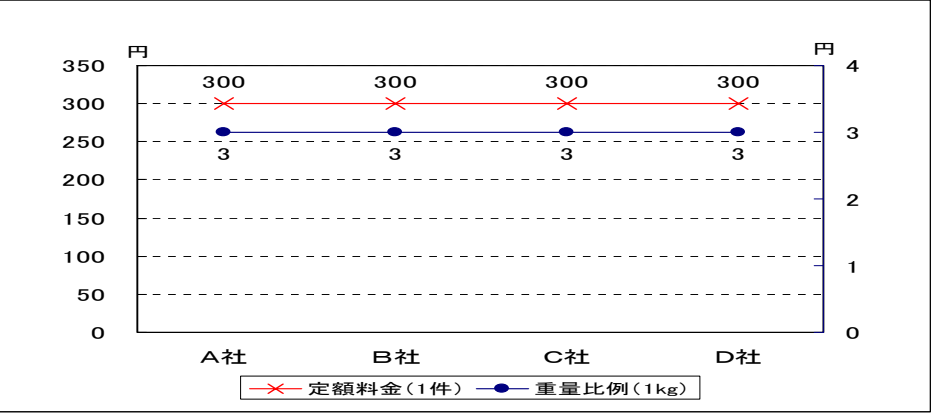
UA：ユナイテッド航空，JALKAS：日航関西エアカーゴ・システム(株)，

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)

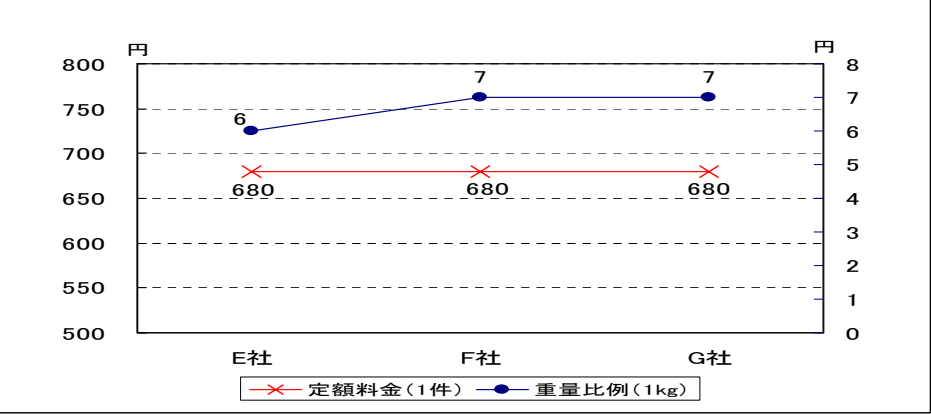
（出所）公正取引委員会アンケート調査（平成 20 年 4 月 1 日現在）

図表 16 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

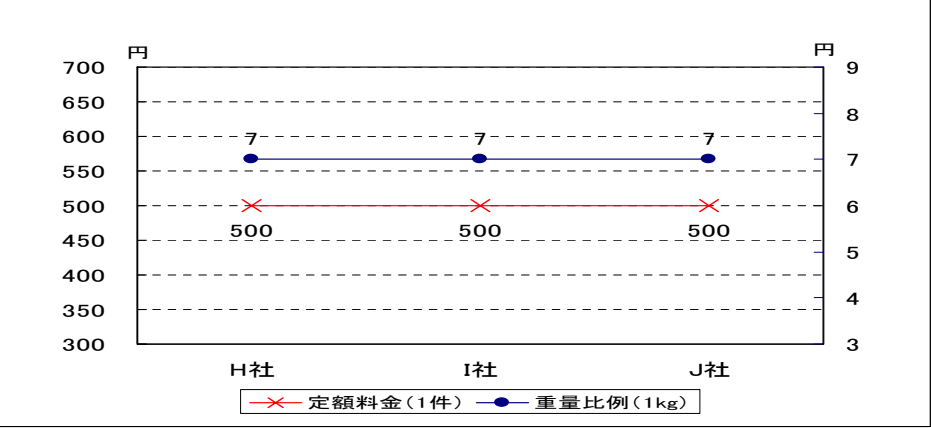
< 成田国際空港 >



< 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をみると、超過保管料の平均額は、成田国際空港が一番安く、関西国際空港が一番高くなっている（図表 17）。また、各空港における各上屋事業者の超過保管料のうち、重量別料金は、一部ばらつきがあるものの、各社似通った水準となっている（図表 18）。

図表 17 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	1,005 円	1,500 円	1,200 円
	500kg 超 1000kg 以下	1,178 円	1,800 円	1,400 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

(注 1) 超過保管料については、無料保管期間経過後初日を基準。

(注 2) 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) ,

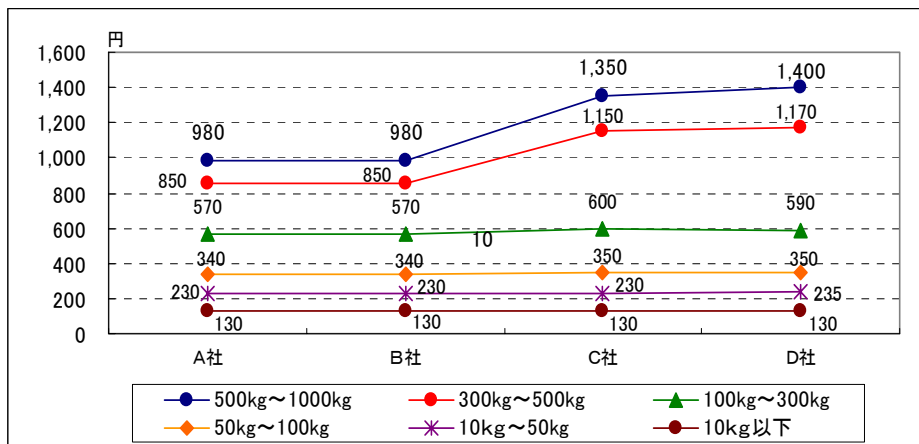
UA : ユナイテッド航空 , JALKAS : 日航関西エアカーゴ・システム(株) ,

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)

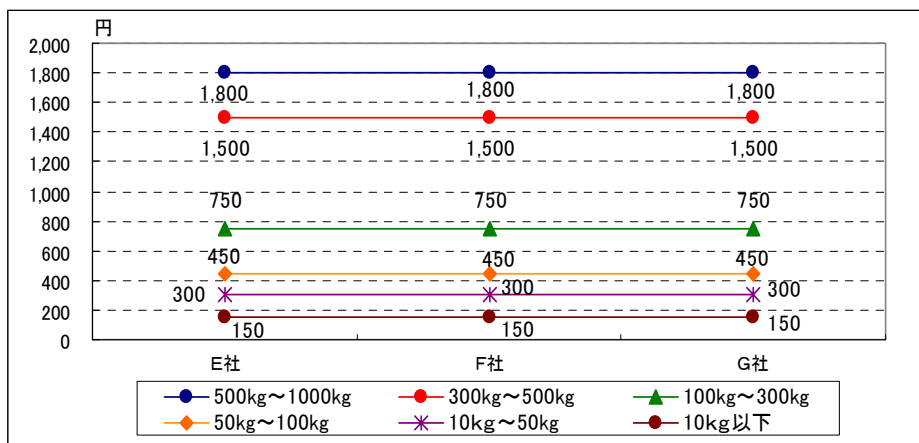
(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

図表 18 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

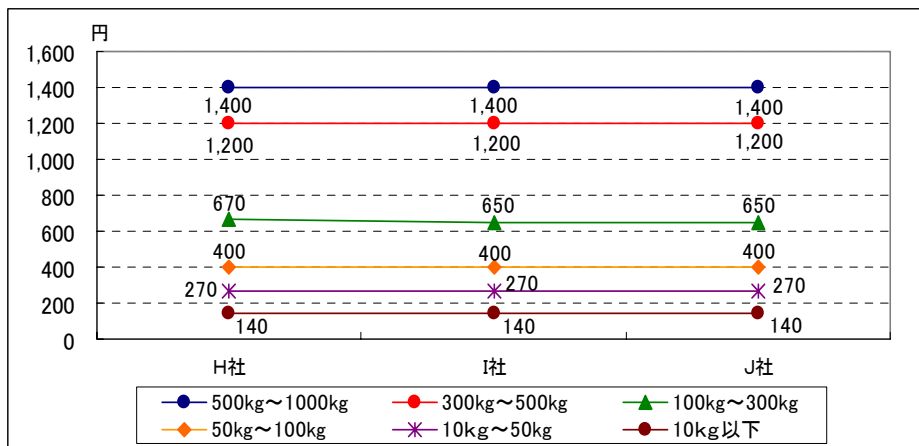
< 成田国際空港 >



< 関西国際空港 >



< 中部国際空港 >



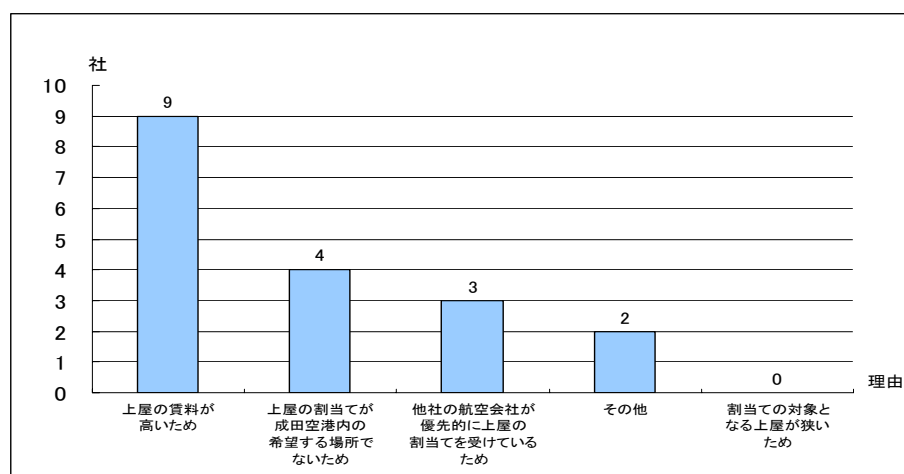
(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

4 航空会社による航空上屋の保有

航空会社が航空上屋を保有する場合、「自社便の顧客ニーズ・販売戦略に応じて柔軟にサービスを提供できる」及び「一定の物量を前提とすれば効率的な運用が可能」といったメリットがある一方で、「固定費（上屋賃借料・設備維持費・人件費）がかかるため、昨今のような急激な需要減に迅速に対処できない」といったデメリットがある⁴⁰。航空会社は、これらのメリット及びデメリットを勘案して、航空上屋の保有を希望するかどうか決定することになる。

空港内で航空上屋を保有するには、空港管理者に毎月賃料を支払う必要がある。国際拠点空港については、「その整備に巨額の投資及び長い回収期間を要する等の高い参入障壁があるため独占的になりやすく、また、現実的に他の施設による代替が不可能であることから、空港に関する各種料金が高騰・高止まりし、サービス水準が低下する事態が生ずるおそれがある」ことが指摘されており⁴¹、外国航空会社などは、予算上の理由から上屋の保有を断念することも多いと言われている。成田国際空港、関西国際空港又は中部国際空港において、航空上屋の保有を検討したことがあるにもかかわらず、航空上屋を保有していない航空会社を対象に、航空上屋を保有していない理由について、公正取引委員会が行ったアンケート調査（複数回答可）の結果によると、回答したすべての事業者が「上屋の賃料が高いため」と回答しており、上屋の賃料が高いことが、航空会社が、航空上屋を保有していない理由の一つになっていると考えられる（平成 20 年 4 月 1 日現在）。

図表 19 成田国際空港、関西国際空港又は中部国際空港内で航空上屋を保有していない理由（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：9社）

⁴⁰ 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 J A L が提出した説明資料 5 頁

⁴¹ 「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告」（平成 19 年 3 月 27 日・国土交通省）12 頁

第4 通関業

1 通関業に係る規制

(1) 事業の許可

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）。「貿易実務において通関業の果たす役割の重要性にかんがみ、その利用者の保護、適正な通関手続の確保及びその過当競争による資質低下の防止を図る等の必要から、その営業を許可制」にしたとされている⁴²。

通関業の許可基準の一つとして「許可申請に係る通関業の開始が、その営まれる地域における通関業務の量及び通関業者の数に照らして、必要かつ適当なものであること」（通関業法第5条第3号）が規定されている（需給調整条項）。ただし、現在、「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留意する。」（通関業法基本通達（昭和47年蔵関第105号）5-3）とされており、運用上の配慮がなされている。このほか、「許可申請に係る通関業の経営の基礎が確実であること」、「許可申請者が、その人的構成に照らして、その行なおうとする通関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」、「許可申請に係る通関業を営む営業所につき、第13条第1項の要件〈注：通関士の設置〉を備えることとなつていること」（通関業法第5条第1号、第2号及び第4号）が規定されている。

(2) 営業所の新設許可

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）。管轄税関長の許可を受けるまでは、新設しようとする営業所で通関業を営むことができない。

営業所の新設許可の基準についても需給調整条項が存在している（通関業法第8条第2項で準用する第5条第3号）が、現在、通関業法基本通達5-3により、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にされている。このほか、「許可申請者が、その人的構成に照らして、その行なおうとする通関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」、「許可申請に係る通関業を営む営業所につき、第13条第1項の要件〈注：通関士の設置〉を備えることとなつていること」（通関業法第8条第2項で準用する第5条第2号及び第4号）が規定されている。

⁴² 貿易実務研究会編「通関業法解説」（昭和42年・日本関税協会）34頁

(3) 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）。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。ただし、「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、当該手続に係る通関業務を行うことができる」（通関業法第9条ただし書）。

通関業法で営業区域の制限を設けた理由として、「通関業者の業務の内容、経営の規模、その業務の需給状況等は各地区によってそれぞれ特色がみられ、また、その許可は行政の能率、申請者の利便、各地区の実情を考慮する等の必要」、「通関業者の営業区域は、原則としてその許可に係る税関の管轄区域ごととし、法第3条の規定により、条件としてその区域に限定が付された場合は、その地域内とするのが、最もその業務の実情に即すること」、旧法である「税関貨物取扱人法は、その許可を税関長の権限とし、営業区域の制限に関する規定を設けていなかったが、税関貨物取扱人は、許可を受けた税関の管轄区域に限り営業することができるものとして取扱われており、従来の取扱いを変更しなければならない積極的な理由がない限り、この際特にこれを変更することは、かえって混乱を生ずること」、「通関士の設置との関係もあり、その営む地域を限定する必要」、「税関貨物取扱人法は、営業区域の制限については特に規定を設けず、解釈にゆだねていたが、解釈上必ずしも明確でないので、これを明確にする必要」があったことが挙げられている⁴³。

なお、「他の税関の管轄区域内において適正に通関業を営む通関業者から、新たに通関業務を行おうとする管轄区域内の税関に通関業の新規許可の申請がなされた場合」には、許可基準のうち経営の基礎が確実であること及び人的構成についての一部の審査を省略するなど、簡易な手続で許可を受けることが認められている（通関業法基本通達5-6）。

(4) 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⁴⁴。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

⁴³ 前掲注42、61頁・62頁

⁴⁴ 「旧法では、税関貨物取扱人は、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。」前掲注42、89頁

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。この規制は、通関業の参入に需給調整が行われ、「その独占的性質及び業務の特殊性から、通関業者と依頼者とが必ずしも常に対等の立場に立って料金が決定されるとは限らず、通関料金を適正なものにするには、国がこれについてある程度の統制を加えることを必要とする場合が予想される」ために設けられたと考えられる⁴⁵。

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。現在の通関業に係る上限料金は、平成 7 年に改定（平成 7 年蔵関第 411 号）されたもので、その後は、同一の上限料金が維持されている。

なお、通関業に係る上限料金については、「ある程度通関業者の経営の合理化を見込んだうえで、その収入、支出面につき詳細な料金計算を行なって算出したもの」とされている⁴⁶。

図表 20 通関業に係る上限料金

通関業法基本通達（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。

（単位：円）

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

⁴⁵ 前掲注 42, 89 頁

⁴⁶ 前掲注 42, 90 頁

2 通関業者の概況

(1) 通関業者の推移

近年、輸出入件数の増大に伴って、通関業者数、営業所数及び通関士の数も増大している。

通関業者の許可状況については、「通関業者のうち、複数の税関で許可を受けている企業は3割程度であり、多くが地元及びその隣接地域でのみ活動」を行っている⁴⁷。

図表 21 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」3頁

図表 22 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。

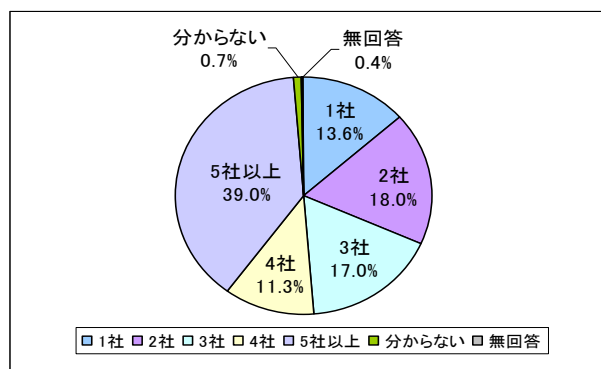
（注2）2税関で許可を受けている業者（149社）のうち、隣接税関で許可を受けている業者が99社を占めている（東京・横浜：72社、神戸・大阪：21社、門司・長崎：6社）

（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」3頁

また、通関業者を利用している荷主を対象に、利用している通関業者の数について、公正取引委員会が行ったアンケート調査の結果によれば、約85%の荷主が複数の通関業者を利用している（平成20年4月1日現在）。

⁴⁷ 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」3頁

図表 23 荷主が利用している通関業者の数

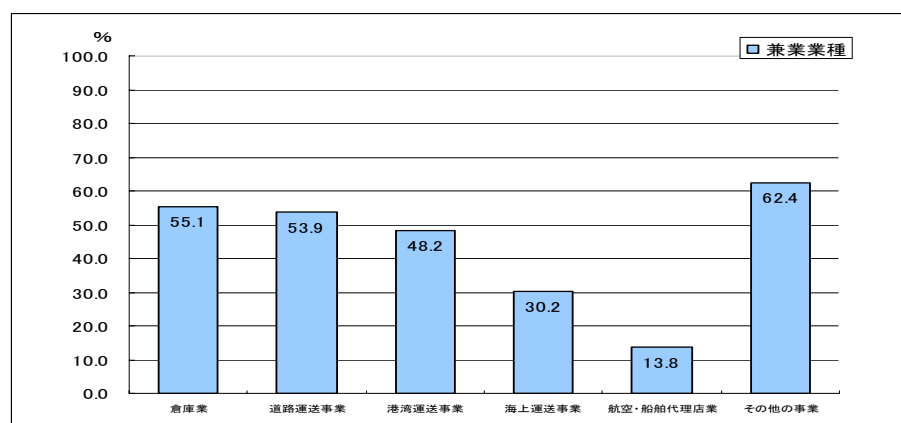


(出所) 公正取引委員会アンケート調査 (有効回答数: 荷主 977 社)

(2) 通関業者の兼業状況

通関業者は、倉庫業、道路運送事業、港湾運送事業、海上運送事業、航空・船舶代理店業等と兼業しているのが一般的であり、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 社のうち 99.3%の通関業者が兼業している(平成 19 年 4 月 1 日現在)。このうち、55.1%の通関業者が倉庫業を、53.9%の通関業者が道路運送事業を、48.2%の通関業者が港湾運送事業を、30.2%の通関業者が海上運送事業を、そして、13.8%の通関業者が航空・船舶代理店業をそれぞれ兼業している。

図表 24 通関業者の兼業業種



(注 1) 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。

(注 2) 「その他の事業」とは、主に保険代理店業、販売業、梱包・工場内作業請負業、不動産業など。

(注 3) 「通関業専業」は静岡県、山口県、福岡県に各 1 社、沖縄県に 3 社。

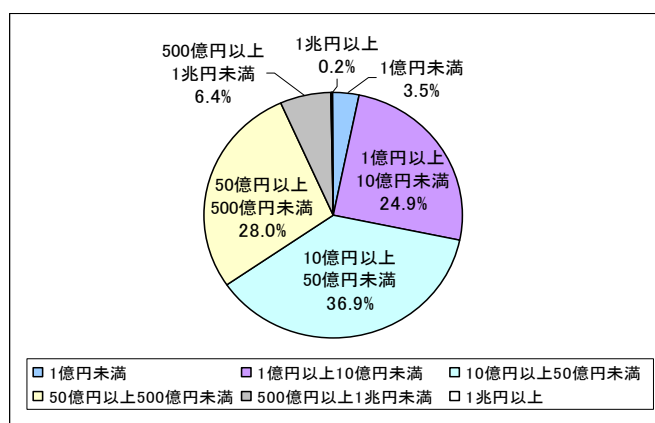
(出所) 平成 19 年 10 月 3 日開催の「関税・外国為替等審議会関税分科会企画部会懇談会」に財務省関税局が提出した「通関業を取り巻く状況について」4 頁から公正取引委員会作成

(3) 通関業者の事業規模

社団法人日本通関業連合会によると、「通関業者当たりの通関営業所の数は、全国平均で2.5カ所」であり、通関業従業者（通関士その他の通関業務の従業者）は「全国平均で約13人/社」となっている⁴⁸。

前記第4・2(2)のとおり、通関業者は、倉庫業、道路運送事業、港湾運送事業、海上運送事業、航空・船舶代理店業等と兼業しているのが一般的である。通関業者の兼業業種も含めた総売上高は以下のとおりであり、「10億円以上50億円未満」が36.9%、「50億円以上500億円未満」が28.0%、「1億円以上10億円未満」が24.9%、「500億円以上1兆円未満」が6.4%、「1億円未満」が3.5%、そして、「1兆円以上」が0.2%となっている（平成19年4月1日現在）。

図表25 通関業者の兼業業種も含めた総売上高の分布



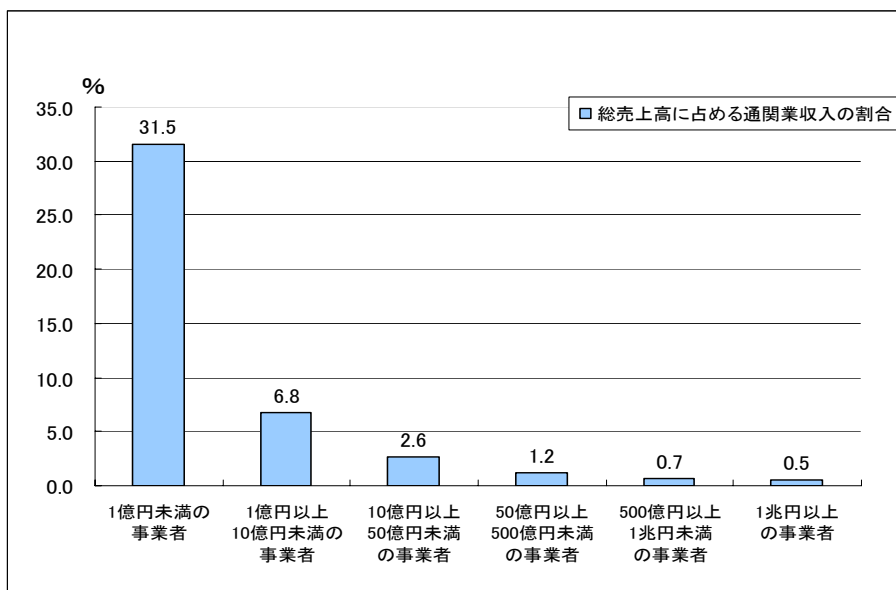
（注）平成19年4月1日現在の通関業者のうち、特に取扱件数が多い国際宅配便業者及び取扱実績のない事業者を除いた838社を対象。

（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

また、通関業者の兼業業種も含めた総売上高に占める通関業収入の割合は、当該総売上高の区分が「1億円未満の事業者」が31.5%、「1億円以上10億円未満の事業者」が6.8%、「10億円以上50億円未満の事業者」が2.6%、「50億円以上500億円未満の事業者」が1.2%、「500億円以上1兆円未満の事業者」が0.7%、そして、「1兆円以上の事業者」が0.5%となっている（平成19年4月1日現在）。

⁴⁸ 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」に社団法人日本通関業連合会が提出した説明資料5頁

図表 26 通関業者の兼業業種も含めた総売上高に占める通関業収入の割合



(注1) 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。

(注2) 「総売上高に占める通関業収入の割合」は、総売上高の区分ごとの通関業者における「通関業収入の合計額 / 総売上高の合計額 × 100」として算出。

(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

なお、社団法人日本通関業連合会によると、「通関業収入以外の収入を含めた総売上高に占める通関業収入の割合」は、「全国平均では約1%」となっており、「少数の業者を除いて極めて低い水準」にある⁴⁹。

(4) 通関業に係る料金の状況

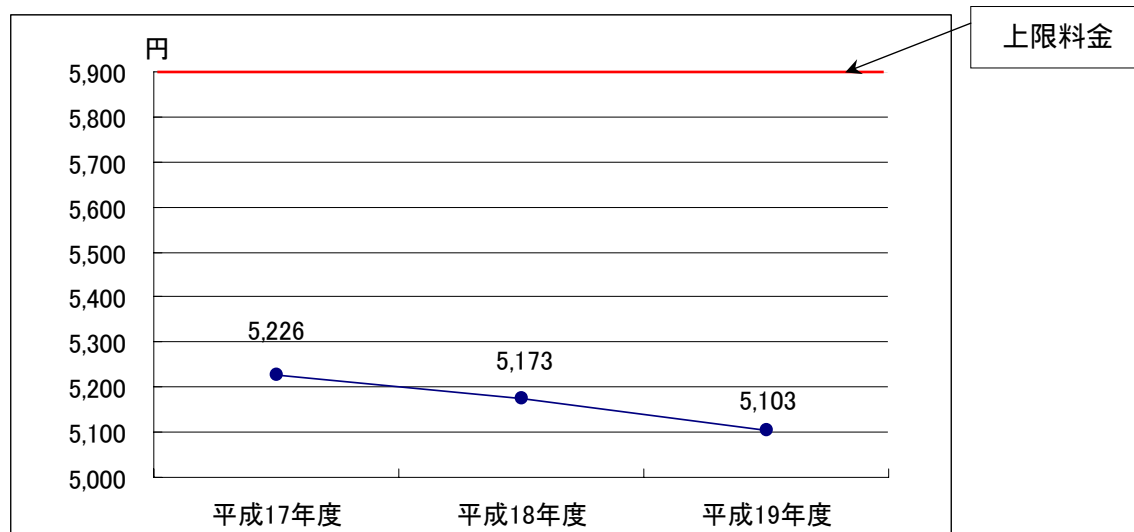
輸出申告及び輸入申告（いずれも少額貨物簡易通関扱を除く。）それぞれ1件当たりの料金の平均額⁵⁰は、公正取引委員会が全国の通関業者を対象に行ったアンケート調査の結果によれば、輸出申告については、上限料金が5900円であるところ、平成19年度の料金の平均額は5103円、輸入申告については、上限料金が1万1800円であるところ、平成19年度の料金の平均額は1万581円となっている。また、輸出申告及び輸入申告（い

⁴⁹ 前掲注48

⁵⁰ 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、各通関業者が輸出申告（輸入申告）で収受した料金の合計額（航空輸送に係るもの及び海上輸送に係るものの合計額）を輸出件数（輸入件数）で除したものの合計額を、通関業者の数で単純平均したものをいう。

ずれも少額貨物簡易通関扱を除く。)それぞれ1件当たりの料金の平均額は、上限料金の85%(輸出申告)から90%(輸入申告)程度の水準であり、低下傾向にある。

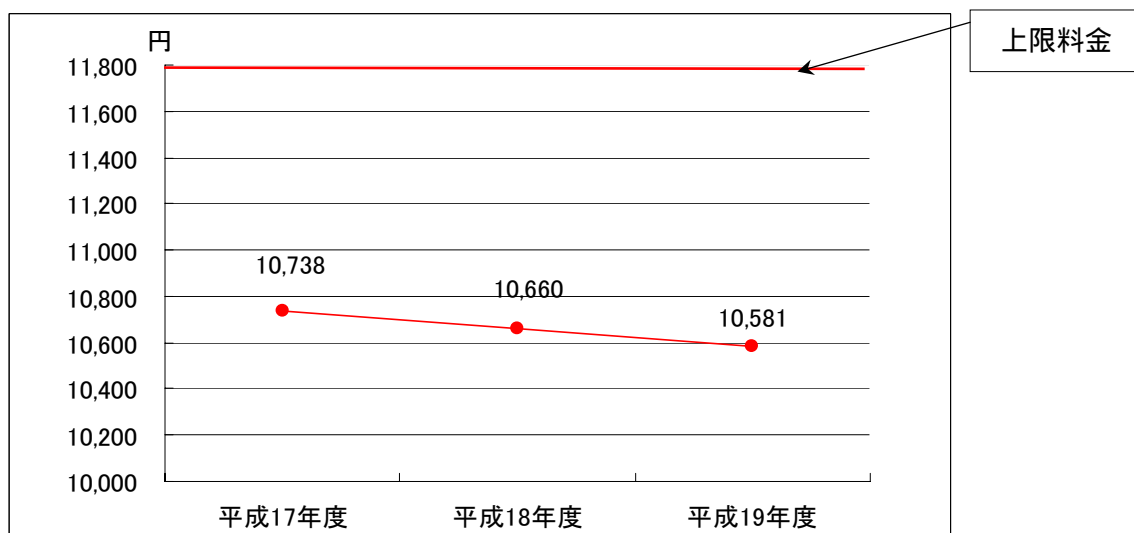
図表 27 輸出申告(少額貨物簡易通関扱を除く。)1件当たりの料金の平均額の推移



(出所) 公正取引委員会アンケート調査

(有効回答数: 325 社(平成17年度), 360 社(平成18年度), 368 社(平成19年度))

図表 28 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: 332 社(平成17年度), 365 社(平成18年度), 375 社(平成19年度))

他方、上記料金の平均額のうち、平成19年度の通関業者の輸出及び輸入の取扱件数の規模に応じて分類した料金の平均額をみると、輸出及び輸入それぞれについて、取扱件数の多い通関業者ほど料金の平均額が低い。これは、通関業に係る料金が相対料金となっているため、取扱件数の多い通関業者は、大口の荷主に対して割引を行っていること等が理

由になっていると考えられる。

図表 29 輸出取扱件数別の輸出申告（少額貨物簡易通関扱を除く。）1 件当たりの料金の平均額（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）

図表 30 輸入取扱件数別の輸入申告（少額貨物簡易通関扱を除く。）1 件当たりの料金の平均額（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）

第5 競争政策上の考え方

1 航空上屋の利用におけるイコールフットिंगの確保

外国貨物の航空機への搭載、取卸し等を行うのに必要な航空上屋の利用⁵¹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。空港管理者から航空上屋の割当てを受けているJAL、ANA等の航空会社は、上屋事業と航空輸送を垂直統合したビジネスモデルを展開しているが、他方で航空上屋を保有していない航空会社は、国際航空貨物輸送を行うに当たって、他の航空会社等が保有する航空上屋を利用することになる。前記第3・2のとおり、空港内のスペースの問題、航空会社の経営上の判断等から航空上屋を保有していない航空会社が多く、航空上屋を保有する航空会社と航空上屋を保有していない航空会社との間で、不当に差別的な取扱い等が行われることのないように航空上屋の利用においてイコールフットिंगを確保する必要がある。

空港法では、成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港、羽田空港等の国際航空輸送網の拠点となる空港の設置及び管理は、国土交通大臣が行うことが原則となっているが、成田国際空港については成田国際空港株式会社が、関西国際空港については関西国際空港株式会社が、中部国際空港については中部国際空港の設置及び管理に関する法律第4条第1項の規定に基づき指定された中部国際空港株式会社が、設置及び管理することとされている（空港法第4条第1項、第3項及び第4項）⁵²。

航空上屋が、法律によって独占的に空港の設置及び管理を認められた事業者等によって割り当てられるものであり、航空会社にとって航空上屋の利用が不可欠であることを考慮すると、すべての航空会社が公平に航空上屋を利用できるようアクセス規制を導入したり、あるいは、航空上屋を保有する航空会社の上屋事業と航空輸送事業の垂直分離を行うこと等の考え方もある。しかし、現状では、こうした規制を直ちに必要とするような具体的問題が現に発生している状況にあるとまではいえず、問題が発生した場合に独占禁止法の運用により対処すれば足りると考える。

なお、例えば、上屋事業者が航空上屋を保有していない航空会社に対し、不当に、航空上屋の利用の拒否・制限、利用の条件についての差別的な取扱い等を行うことは、独占禁止法第19条が禁止する不公正な取引方法（取引拒絶、差別対価、差別取扱い又は取引妨害）に該当するおそれがある。

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、前記第5・1のとおり、公的規制の下で、独占的に空港の設置及び管理

⁵¹ 本報告書において、「航空上屋の利用」とは、上屋事業者が航空上屋で提供するグランドハンドリング業務を航空会社が利用することをいう。

⁵² 前掲注1

が認められ、空港の機能を確保するために必要な施設である上屋の設置及び管理を行っ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、公平に上屋の割当てを行うことが求められる。当該基準について、広く一般に公表するとともに、その運用について、第三者委員会によるモニタリングの実施など第三者が検証する仕組みを導入することが望ましい。

透明性の確保に加えて、効率性を確保するため、上屋の割当て方法の一つとして、例えば、一定の基準を満たした事業者を対象に、競争入札制を導入することも考えられる。

また、航空上屋を特定の航空会社に割り当てた場合、当該航空上屋を利用する他の航空会社が当該航空上屋を保有する特定の航空会社から不利な取扱いを受けて、独占禁止法上の問題を生ずるおそれもある（前記第5・1参照）。そのため、このような問題を回避する観点からも、航空上屋の割当てに当たっては、最初から航空会社に限定するのではなく、航空会社とは独立した関係にある会社にも航空会社と同等の割当ての機会を付与することが望ましい。

(2) 上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置

国際航空貨物の取扱量の減少により、賃借するコストに見合うだけのメリットが失われた一部の上屋については、空港管理者に返却される状況も見受けられる。しかし、上屋事業を行うのに最適な滑走路に面した航空上屋等、他の場所にあるものよりも需要が高い上屋については、一度割り当てられた後、それが事実上固定化されてしまうと、より効率的な事業者が新規に割当てを受ける機会を失うおそれがある。そのため、空港管理者は新規参入の動向等も踏まえて、必要に応じて、上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置について検討し、例えば、「Use it or lose it rule⁵³」（不使用に伴う利用権の喪失）の考え方も参考にして貨物取扱量等も勘案して、上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置を行うことが望まれる。上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置に要するコスト⁵⁴を考慮すると、今後、上屋の整備を行う際には、上屋の設計や契約内容が、上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置を意識したものとなるよう工夫することが望まれる。例えば、上屋の賃貸単位を建物ベースではなく、面積ベース（建物のスパン単位等）で設けることにより、貨物取扱量等に応じて、上屋の賃貸単位数を変更できるようにすることも考えられる。

⁵³ 「国土交通省が混雑空港の発着枠を有効活用する目的で1998年冬期スケジュールから成田国際空港、関西国際空港に導入した制度」である。「夏期と冬期の半年の期間ごとに配分された発着枠について航空会社による使用実態を調査し、80%以上の運航実績のなかった発着枠を航空会社から一度回収して、新たに発着枠を要求している航空会社に配分する仕組み」である。「成田空港～その役割と現状～」（平成20年11月・成田国際空港株式会社）68頁

⁵⁴ 上屋の中の計量装置、ラック等の設置や撤去に要するコストだけでなく、上屋の利用効率を上げるための調整コスト等が考えられる。

これらにより、本邦航空会社、外国航空会社、共同上屋会社等が等しく上屋事業に参入する機会を与えられ、上屋事業における競争が活発化し、料金の低廉化及びサービスの多様化につながる事が期待される。

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

前記第5・1のとおり、空港管理者は、公的規制の下で、独占的に空港の設置及び管理を認められている。

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トिंगの確保に留意することが必要である。

そのため、空港管理者の国際貨物ターミナル管理部門に対する上屋の賃料相当分のコスト負担について、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トिंगが確保されるよう、空港管理者の国際貨物ターミナル管理部門と上屋事業部門との間の区分経理を設け、空港管理者の上屋事業部門が上屋の賃料相当分を会計上のコストとして計上することが望ましい。また、空港管理者の国際貨物ターミナル管理部門が他の上屋事業者のグランドハンドリング業務の売上高や委託作業料の設定状況等を把握可能な立場にある場合には、空港管理者の上屋事業部門が競争上優位な地位に立つために、こうした情報を活用することがないよう、空港管理者の国際貨物ターミナル管理部門と上屋事業部門との間にファイアウォールを設けることが望まれる。

なお、例えば、空港管理者の国際貨物ターミナル管理部門が、上屋事業で自社の上屋事業部門と競合する他の上屋事業者に対して、上屋事業に係る委託作業料の額を不当に拘束する条件を付けて上屋を割り当てることは、独占禁止法第19条が禁止する不公正な取引方法（拘束条件付取引）に該当するおそれがある。

(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保有を希望する航空会社等）が取得することが生じ得る。

例えば、空港管理者が、株式所有関係を理由として、株主や株主の子会社等の利害関係者以外の者に対して、不当に上屋の割当てを行わないこと、上屋の割当ての際に、株主や株主の子会社等の利害関係者以外の者に対して、賃料等の利用の条件について、不当に差別的な取扱い等を行うことは、独占禁止法第19条が禁止する不公正な取引方法

(取引拒絶, 差別対価又は差別取扱い)に該当するおそれがある。

4 通関業に係る規制

(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

前記第4・1(1)及び(2)のとおり,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,これに対するフォローアップ結果(平成15年3月31日内閣府)では,「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。」とされており,現在,前記第4・1(1)及び(2)のとおり,通関業法基本通達5-3により,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にされている。

ただし,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は,いまだ法改正がなされていないため,次期通関業法改正時に廃止することが望まれる。

(2) 通関業に係る営業区域の制限

前記第4・1(3)のとおり,通関業者の営業区域には制限が設けられており,通関業者は,税関の管轄区域ごとに通関業の許可を受けなければならないため,一部の大手通関業者の自由な事業活動を制限し,地域の通関業者を保護する方向に機能しているとの意見もある。営業区域の制限については,過去に社団法人経済団体連合会が規制を撤廃するよう要望したこともある⁵⁵。

営業区域の制限が設けられていることについては,「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(「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))とされるが,営業区域の制限を行わないこととすると,直ちに通関業者が貨物蔵置場所に営業基盤を有しなくなるとは考えにくい。営業区域の制限を緩和又は廃止した場合も,通関業者の実情を把握できる立場にある各税関が連携することにより,適切に指導・監督を行うことはできると考えられる。

また,前記第4・1(3)のとおり,「他の税関の管轄区域内において適正に通関業を営む通関業者から,新たに通関業務を行おうとする管轄区域内の税関に通関業の新規許可の申

⁵⁵ 「2001年度経団連規制改革要望 - 経済社会の構造改革と行政改革の断行に向けて - 」平成13年10月16日(社)経済団体連合会

請がなされた場合」には、許可基準のうち経営の基礎が確実であること及び人的構成についての一部の審査を省略するなど、簡易な手続で許可を受けることが認められている（通関業法基本通達 5 - 6）⁵⁶。

この場合の許可基準は、現在、前記第 4・1(1)のとおり、通関業法基本通達 5 - 3 により、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にされていることから、「許可申請者が、その人的構成に照らして、その行なおうとする通関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。」（通関業法第 5 条第 2 号）及び「許可申請に係る通関業を営む営業所につき、第 13 条第 1 項の要件＜注：通関士の設置＞を備えること。」（通関業法第 5 条第 4 号）の二つである。

このときの「人的構成に照らし」については、「通関士その他の従業者全体の人的資質に関する評価をいうほか、全体として、組織体制が確立しているかどうかの評価をも含む。」（通関業法基本通達 5 - 2(1)）とされている。また、「適正に遂行することができる能力を有する」については、「通関士その他の従業者の人的資質が優れている（例えば、過去に法及び関税法その他関税に関する法令の違反がないなど法令遵守の意識が高い）こと。」「通関士その他の従業者が通関業に関し十分な知識（例えば、法及び関税法その他関税に関する法令に関する知識）及び経験（例えば、通関士又は従業者として通関書類等の作成や法第 14 条の通関士の審査等の実務経験）を有していること。」「管理監督体制が確立している（例えば、法令遵守のための社内管理規則を整備している）こと。」及び「通関業務の種類及び量並びに通関士その他の従業者の通関業務経験年数に照らし、通関士その他の従業者の配置が適切に行われていること。」（通関業法基本通達 5 - 2(2)イ及びロの一部並びにハ及びニ）とされている。「十分な社会的信用を有する」については、「申請者（法人にあつては代表者及び役員等）に社会的非難を受ける理由がなく、利用者の利益に重要な影響をもつ通関業務の担当者としてふさわしいものであることをいう。」（通関業法基本通達 5 - 2(4)）とされている。

他方、「第 13 条第 1 項の要件＜注：通関士の設置＞を備えること」については、「申請の際、通関士試験合格者を現に雇用しているか、又は通関士試験合格者を雇用することが雇用契約等により確実と認められる場合をいい、単なる見通しは含まれない。」（通関業法基本通達 5 - 3）とされている。

⁵⁶ 具体的には、通関業法基本通達「5 - 1（『経営の基礎が確実であること』の意義）の審査」を省略しても差し支えないこととなっている（当該他の税関で許可後、経営状態が悪化している場合等の通関業の廃止等の指導を行うことが適当と認められる場合を除く。）。また、同通達「5 - 2（『人的構成に照らし』の意義等）」については、「許可申請者（法人である場合には、その役員）」についてのみ、「人的資質が優れている（例えば、過去に法及び関税法その他関税に関する法令の違反がないなど法令遵守の意識が高い）こと。」と「通関業に関し十分な知識（例えば、法及び関税法その他関税に関する法令に関する知識）及び経験（例えば、通関士又は従業者として通関書類等の作成や法第 14 条の通関士の審査等の実務経験）を有していること。」の審査を省略しても差し支えないこととなっている。

このような基準からすると、ある税関の管轄区域内において適正に通関業務を営む通関業者が他の税関の管轄区域内で通関業務を営もうとする場合には、当該他の税関において、「人的構成に照らし」、「適正に遂行することができる能力を有する」及び「十分な社会的信用を有する」の審査並びに通関業法第13条第1項の通関士の設置に係る審査を受けるだけで足りる。また、通関業への新規参入については、従来は、税関の管轄区域ごとに需給調整が行われていたため、営業区域を制限することに一定の意義があったと考えられるが、現在、前記第4・1(1)のとおり、通関業法基本通達5-3により、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にされている。これらを勘案すると、営業区域ごとに通関業を許可制とする実益が乏しくなっていると考えられる。

したがって、通関業における公正かつ自由な競争を促進する観点から、通関業の許可に係る需給調整条項の廃止に併せ、ある税関の管轄区域内において適正に通関業務を営む通関業者が、他の税関の管轄区域内で通関業務を営もうとする場合には、例えば、税関の管轄区域ごとの許可制を事前届出制等に移行することにより、通関業者が効率的かつ機動的な営業を行えるようにしていくことが望まれる。

なお、営業所の新設許可についても、現在、前記第4・1(2)のとおり、通関業法基本通達5-3により、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にされている。そのため、営業所の新設に係る許可基準についても、「許可申請者が、その人的構成に照らして、その行なおうとする通関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。」「通関業法第8条第2項で準用する第5条第2号」及び「許可申請に係る通関業を営む営業所につき、第13条第1項の要件<注：通関士の設置>を備えること。」「通関業法第8条第2項で準用する第5条第4号」の二つとなっており、営業所の新設を許可制とする実益が乏しくなっていると考えられる。

したがって、通関業における公正かつ自由な競争を促進する観点から、営業所の新設についても、需給調整条項の廃止に併せ、例えば、許可制から事前届出制等に移行することにより、通関業者が営業所の新設を機動的に行えるようにしていくことが望まれる。

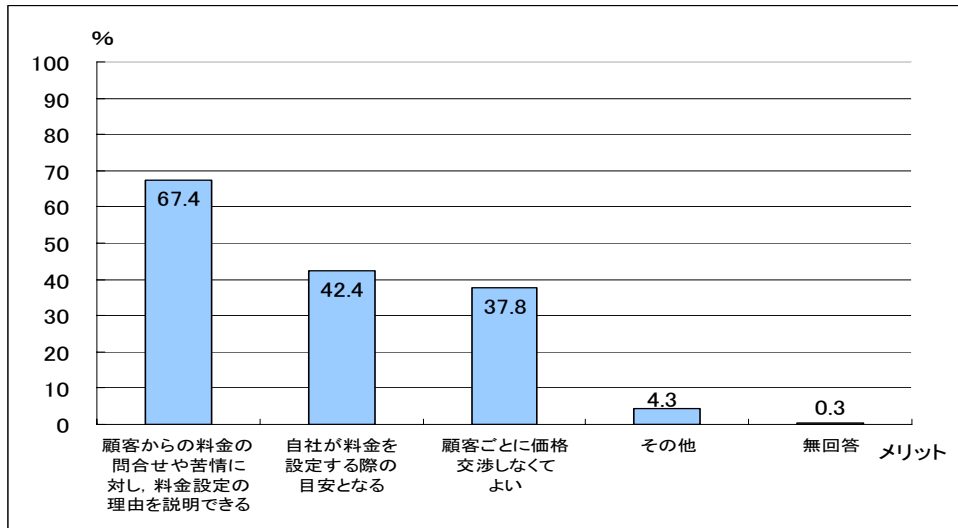
(3) 料金規制

前記第4・1(4)のとおり、通関業に係る料金については、上限規制が行われているが、前記第4・2(4)のとおり、輸出申告及び輸入申告(いずれも少額貨物簡易通関扱を除く。)それぞれ1件当たりの料金の平均額は、上限料金の85%(輸出申告)から90%(輸入申告)程度の水準であり、低下傾向にある。

他方、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(約67.4%)」、「自社が料金を設定する際の目安となること(約42.4%)」、「顧客ごとに価格交渉しなく

てよいこと（約 37.8%）」等が、上限規制のメリットとして挙げられている（平成 20 年 4 月 1 日現在）ことを踏まえると、通関業に係る料金の上限規制は、通関業者に料金設定の際の基準や目安となる価格を示すものとして機能しており、利用者の利益を害しているおそれがある。

図表 31 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（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：304 事業者）

また、一般的に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ため、通関業の新規参入に対する需給調整が行われた時代には、通関業に係る料金の上限規制が一定の役割を果たしていたものと評価できる。しかしながら、現在、前記第 4・1(1)のとおり、通関業法基本通達 5 - 3 により、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にされているところである。

これらを勘案すると、通関業に係る料金の上限規制を維持する実益が乏しくなっていると考えられる。

まとめ

国際航空貨物輸送を行うに当たって、航空機への貨物の搭載又は取卸しを行うための航空上屋の利用は、航空会社にとって不可欠である。しかし、国際拠点空港等における国際貨物地区のスペース、とりわけ、滑走路に面したスペースは限られているため、すべての航空会社が航空上屋を保有することは事実上不可能である。そのため、航空上屋の利用及び利用の条件は、航空会社の競争条件を左右する。

国際航空貨物輸送における公正かつ自由な競争を促進するためには、航空上屋の利用及び利用条件がすべての航空会社に対して、公正でなければならない。このため、不当に差別的な取扱い等が行われることのないように航空上屋の利用においてイコールフットिंगを確保する必要がある。

また、上屋事業における競争を促進することにより、委託作業料等の料金の低廉化及びサービスの多様化が期待される。上屋の割当ては、法律によって独占的に空港の設置及び管理を認められた事業者等によって行われており、上屋の割当てにおけるイコールフットिंगの確保のため、上屋の割当てについて、透明性及び公平性を確保するとともに、必要に応じて、上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置を行うことが望まれる。

成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の将来的な完全民営化等を考慮すると、空港管理者が上屋事業を行う場合や上屋事業者等が空港管理者の株式を保有する場合のイコールフットिंगの確保も必要である。

通関業については、現在、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にされていること等を踏まえると、ある税関の管轄区域内において適正に通関業務を営む通関業者が、他の税関の管轄区域内で通関業務を営もうとする場合にまで営業区域ごとに許可制とすること、通関業に係る料金の上限規制を維持すること等の実益が乏しくなっていると考えられる。

公正取引委員会は、今後も、競争制限的規制・慣行のみられる物流分野等の競争実態の把握に努めるとともに、制度の動向を把握し、必要に応じ、競争政策の観点から調査・提言を行っていくこととしている。また、独占禁止法違反行為に対しては、引き続き厳正に対処していく方針である。