

政府規制等と競争政策に関する研究会

(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)

2008年12月5日(金)

【東出調整課長】 それでは、定刻になりましたので、政府規制等と競争政策に関する研究会を開始させていただきます。

今日は冒頭、取材の関係で撮影がございますので、御協力をよろしくお願いいたします。

改めまして、本日はお忙しいところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。
た。

本題に入ります前に、人事異動がございましたので、6月24日付で経済取引局長に就任しました舟橋から一言、ごあいさつ申し上げます。

【舟橋経済取引局長】 6月24日に経済取引局長を拝命しました舟橋でございます。
よろしくお願いいたします。

経済取引局長として、今回のこの研究会も重要なのでございますけれども、他にも合併や独占禁止法の改正がございまして、合併関係ですとBHPピリトンという会社の件で、様々な経験を積むことができたと思っております。それから独占禁止法は今、国会がこういう情勢でございますので、我々としてはできる限りのことはいたしているつもりですし、これからも来年の通常国会に向けまして、早期成立という形で進んでまいりたいと思っております。

この規制研につきましては、先刻、皆様も御承知のとおりだと思いますけれども、第1回会合は昭和63年7月15日でございます、20年余の歴史を誇っているということでございます。ただ長いだけというよりか、むしろ実績です。最初は適用除外の廃止・縮小ということで随分御努力いただきまして、平成8年、9年、10年あたりの法改正につながったということでございますし、適用除外の後では、今度、電力やガスの政府のレギュレーションの問題ということについて検討していただき、公正取引委員会と経済産業省との共同ガイドラインにも結実したわけでございます。その他にもこれまで、郵便事業や通信・放送、それから、最近では運輸関係ということで国際航空や海運と色々と御努力をいただいているということでございます。

今回は物流の効率化ということで、国際拠点空港等における国際航空貨物の輸出入に係

る競争実態というテーマで御検討をお願いするということでございまして、政府のレギュレーションの問題や民間でのプラクティスが競争阻害になっていないか等、競争政策の観点から色々と御審議、御討議をお願いいたしたいと思います。

私からは以上でございます。よろしくお願いいたします。

【東出調整課長】 なお、本日は井出会員、清野会員、松村会員から所用のため御欠席という御連絡をいただいております。

次に、資料の確認をさせていただきます。資料は4つございます。議事次第の下に配布資料と書いてございます。

資料1としまして「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の検討趣旨」という一枚紙のペーパー。

それから、資料2といたしまして「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」という少し厚目の資料でございます。

それから、資料3といたしまして「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」ということで、2枚ほどの薄いペーパー。

それから、資料4といたしまして「参照条文」。

この4種類でございます。過不足等ありましたら、事務局にお申し付けいただければと存じます。

私からは以上です。カメラはここで打ち切りとさせていただきます。

それでは、今後の進行は岩田座長にお渡しします。

【岩田座長】 それでは、議題に移りたいと思います。

今回から、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をテーマにすることにいたしました。事務局から、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について、概要及び論点を報告していただいてから、会員の皆様から御質疑、御議論をいただきたいと思います。それでは、お願いします。

【東出調整課長】 それでは資料に沿いまして、御説明させていただきます。

まず資料1でございますけれども、今回、検討をお願いした趣旨をまとめたものでございます。政府全体で「総合物流施策大綱(2005-2009)」が閣議決定されていまして、物流システムの効率化が大きな課題になっているということ、それから、この規制研でも外航海運、国際航空と2年続けて御議論いただいております、そのシリーズということもありまして、物流の関係のテーマということで考えてみたものでございます。

規制緩和の関係で通関もスピーディーにということが取り上げられておりましたので、輸出入ということで国際航空貨物が面白いのではないかとということで調べてみたものでございます。成田、関空、中部等の国際拠点空港といわれるものにつきまして、国際航空貨物の取扱いについて調べてみましたので、それを踏まえまして御検討をお願いしたいというものでございます。

今日、御議論いただきました後、事務局の想定といたしましては、年が明けまして、再度、御議論いただきまして、3、4月頃に報告書の形で取りまとめられればというようなスケジュール観でありますので、よろしく願いいたします。

次に資料2にまいりまして、私ども事務局で少し調べました制度の実態を御説明いたします。

資料の1ページ目は、国際航空貨物の全体の概要の関係です。真ん中に円グラフがありますけれども、これは輸出入合わせてのベースですが、船と飛行機、海と空という関係ですが、重さですと海が99%ですけれども、金額ベースで見ますと、空でも3割を占めている、実額にしますと、37兆円程度ということになっております。伸び率で見ますと、海よりも空のほうの伸び率が高いというような状況ですので、国際航空貨物の重要性は、この後も続くだろうということでございます。

それから2ページ目にまいりまして、こちらは、どのあたりの空港に注目すればいいかということを見ましたもので、国際航空貨物、これも輸出入合算のシェアでございますけれども、重量ベース、金額ベース、いずれも成田、関空、中部の3空港で90%から95%のシェアを占めております。したがって、この3つの空港でどうなっているかというのを見れば、大筋、間違うところではないのかなというところでございます。

それと羽田につきましては、来年度、国際航空貨物の取扱いが始まるという予定になっておまして、計画では50万トン取り扱うという予定になっております。計画どおりにまいりますと、中部国際空港ぐらいのシェアを占めるはずでございますので、羽田も調べております。

3ページ目で、それぞれの空港についての概略、どんな感じの空港かというのを並べております。かいつまんで申しますと、空港というのは、基本的には国が、国土交通大臣が管理するということですが、成田空港ですと、成田国際空港株式会社が空港管理者ということに現在なっております。成田空港の管理会社につきましては、国土交通大臣が9割、財務大臣が1割で株主になっている。

関西空港につきましても、関西国際空港株式会社が空港管理者になっておりまして、ここは国が3分の2ぐらい株式を持っておりまして、残りは地元の自治体や企業が株主になっているということでございます。

中部につきましても、中部国際空港株式会社が管理者でございまして、国が持っている株が4割ぐらいとやや少な目でございますけれども、半分ぐらいを国・自治体が持っていて、残りの半分ぐらいを地元の企業の方が持っていらっしゃるという状況でございます。

それから4ページ目にまいりまして、羽田空港ですけれども、羽田空港は、国が管理しております。ただ、PFIで民間手法の活用ということで、国際貨物ターミナルについては、東京国際エアカーゴターミナル株式会社（以下「TIACT」という）が整備・運営することになっております。今、上屋を建設したり、いろんな作業をやっておられるところです。TIACTにつきましては、ターミナルの整備・管理だけではなく、後に出てまいりますけれども、上屋を自らも運営することを予定しています。

5ページ目にまいりまして、輸出入はどういう流れかという概略をまとめたものでございます。5ページは輸出でまとめておりまして、荷物をフォワーダーが集めてまいりまして、フォワーダー上屋というところに1回、蔵置いたします。そこで通関手続等を行いまして、飛行機の出発のタイミングに合わせて輸出上屋という、飛行機に荷物を載せるためのコンテナを組む作業をするところですが、そこに持ち込んで、コンテナに組んで飛行機に載せるというのが大ざっぱな流れでございます。

6ページは逆でして、輸入になります。輸入は、飛行機からコンテナの形の荷物をおろしまして、輸入上屋というところでコンテナをばらします。そこで通関手続を行いまして、荷受人の方が引取りに来られる。輸出の場合と違いますのは、コンテナをばらした後に通関手続を行いますので、少し時間がかかる。その関係で輸入上屋には、しばらく荷物が滞留する。輸出上屋は、輸出上屋に荷物が滞留することがないというのが基本ですが、輸入上屋は荷物が滞留するというのが違いになっております。そのため、輸入上屋は輸出上屋に比べると場所を取るといような状況でございます。

あと、フォワーダー上屋の右上に小さく「ULDインタクト貨物」と書いてございますけれども、このULDというのが飛行機に積むときのコンテナのことです。これを輸入上屋でばらさないで、フォワーダー上屋に直接持ち込む場合、フォワーダー上屋でばらすということが行われている場合がございます。これはフォワーダー1社でコンテナ1個分、荷物を集められるという集客力のあるフォワーダーですと、こういうことが可能であると

ということになっております。

7ページ目にまいりまして、上屋という言葉が出てまいりまして、上屋の関係でございます。上屋は通関手続等を行いますので保税地域ということになっておりまして、表の上から2段目ですけれども、関税法上、保税蔵置場ということで税関長の許可を受けて機能しているという仕組みになっております。

8ページ目にまいりまして、今まで上屋、上屋と言っておりましたけれども、簡単に解説をさせていただきます。大ざっぱに航空上屋、フォワーダー上屋、インテグレーター上屋の3つに分けております。先ほど、輸出上屋、輸入上屋ということをお説明しましたけれども、ひっくるめて航空上屋と、この資料では呼んでおります。航空上屋は、先ほど申し上げましたように、飛行機から荷物の積卸しが行われますので、右の図ですけれども、滑走路のすぐ隣にないと都合が悪いということで、場所はここでなければいけないという制約がございます。

フォワーダー上屋は、荷物を集めてきたフォワーダーが輸出の前に少し溜めておくというところですので、必ずしも滑走路の側にある必要はないということで、第2列目にあるという位置関係になっているのが通常でございます。

それからインテグレーター上屋というのが3つ目でございますけれども、これは荷物も集めてくるし、自前で飛行機も持って、一貫輸送をする、急送便の関係について、そういうことを行うインテグレーターと呼ばれている業者の持っている上屋で、インテグレーター上屋は飛行機に積卸しをしますので、滑走路の側にあるという位置関係になっております。

日本の飛行場の広さ、狭さの問題がありますので、滑走路の側に潤沢なスペースがあるわけではないということで、輸入上屋、輸出上屋の位置関係、場所取りという問題が生ずるというようなことになっております。

10ページ目にまいりまして、上屋の割当てがどのように行われているかということをお簡単に整理させていただきます。空港内の上屋の割当ては空港管理者が行うことになっております。上屋の建物ですけれども、通常、空港管理者で設置いたしまして、上物、土地込みで賃貸に出すという形が通常の形でございます。賃貸に出す場合には、公募をしまして割り当てるといった形で行われておりますけれども、一般に航空会社への割当てが優先されていると言われております。上屋の割当てを受けますと、これは賃貸借契約ですので、普通は自動更新で継続して借りていられるという状況になっております。

それから、先ほど場所の制約があるということを申し上げましたけれども、成田、関空、中部の3空港につきまして、航空会社に自前の上屋 飛行機からの荷物の積卸しを行う作業場 を持っているかどうかをアンケートで聞きましたところ、いずれの空港も7、8割の航空会社は自前の上屋を持っていないという状況でございます。上屋を持っていない航空会社はどうしているかという、上屋を持っている航空会社、あるいは共同上屋会社といわれる事業者が上屋を使わせてもらっているという、上屋での作業を頼んでいるというようなことになっております。

11ページの上のなお書きですけれども、成田空港は場所の関係がございまして、上屋が全て空港の中にあるのではなくて、滑走路の側になくてもよいフォワード上屋につきましては、空港の外にまで広がっているという状況にあるようでございます。

それから、上屋の割当てをどのように行っているのかを3空港の管理会社にアンケートで聞いております。上屋の割当てについて基準を作っているか、あるいは、それを公表しているかということを知りたいところ、3社中1社は基準を作っている。ただ、その公表まではしていないという回答でございました。

それから、一度、割り当てた上屋の再配置や見直しを行っているかどうかということを知りたいところ、いずれも3社中1社は行ったことがある、今後とも予定しているということでございました。

12ページから上屋料金の関係でございます。上屋料金については法律上の規制は特にございませんけれども、空港内の施設だということで、空港管理者が届出を求めています。

料金体系は輸出の場合と輸入の場合で少し違っておりまして、輸出の場合は、飛行機に積むための荷物のコンテナを組み立てる作業が行われるということですので、その作業料を航空会社が上屋事業者へ支払うということになっております。これは相対で決まっておりますので、料金表があるというものではないということです。作業料の関係は、航空会社が負担してくれますので、荷主は、通常の運賃以外に別途、上屋の関係で経済的な負担をすることは無いという関係になっております。

輸入上屋は、荷物をばらす作業が生じるわけですが、そこは輸出上屋と一緒にして、航空会社が負担をしまして、相対で料金を上屋事業者へ支払っているということになっておりまして、この部分の料金について、荷主は負担しておりません。ただ、先ほど申しましたように、荷物を置いておくという関係がございまして、その荷物を置いておく部分に

については荷主が負担する。それは施設利用料、あるいは超過保管料という形で荷主負担となっております。

施設利用料は、荷物が着いてから24時間や48時間の間は、施設利用料というもののみ支払えば足りる。これらの時間を超過いたしますと、超過した時間に応じて、あるいは預けている荷物の重さに応じて超過保管料がかかる料金体系になっています。

超過保管料が、どのくらいかかるかを実際にアンケートで聞いてみましたのが14ページ、15ページでございます。コンテナを組んだり、ばらしたりという作業料は相対でございますので、料金がよくわからないところがございます、調べがついておりません。したがって、輸入の施設利用料と超過保管料だけのグラフとなっております。

まず、14ページの上の表でございますけど、2列目に上屋事業者ということで、各空港、どのような事業者がいるかを並べてございます。成田空港ではJALとANAが自前の上屋を持っておりまして、ユナイテッドエアラインズも自前の上屋を持っている。IACCT 国際空港上屋(株) ですが、IACCTはいわゆる共同上屋会社でして、もともとは羽田空港で上屋の運営をやっていた会社のようなのですが、ANAの出資も受けており、現在、成田空港で上屋事業を営んでいるところでございます。

それから関西空港につきましては、JAL KASということで日航関西エアカーゴ・システム(株)と全日空が自前の上屋を持っている。それから、CKTS キャセイ関西ターミナルサービス(株) はキャセイ航空と地元の伊丹空港でビル管理等をしていた会社の共同出資会社が上屋を別途営んでいるという状況となっております。

中部空港につきましては、JALとANAが自前の上屋を持っている。それとは別に三菱商事の子会社ですけれども、スカイポートサービス(株)というところが航空会社の貨物のハンドリングを請け負うという形で商売をしている状況となっております。

具体的な値段、施設利用料を3つ、折れ線グラフで並べてありますけれども、実額で見ますと関西空港が一番高いという状況となっております。ただ、空港ごとに見ますと、大体どの上屋事業者も似たような料金でサービスを提供しているという状況になっておりまして、そこは16ページ、17ページの超過保管料も似たような状況となっております。関西空港が一番高いということです。成田空港は、少しばらけておりますけれども、各空港で見ますと、それぞれの会社は大体同じような料金でサービスを提供しているという状況となっております。

以上が空港の上屋の関係でございます。

18ページ目からは輸出入の関係でございまして、通関ということも並べてございます。通関手続というのは自分でしてもいいんですけど、通関業者ということで代理して手続を行う業者がいますので、通関業者に頼むというのが通常でございます。通関業者は、荷物を運んだり、預かったりします倉庫業者やフォワーダーが兼業で通関業のサービスもやっているというケースが多いようでございます。

通関業者につきましては、どのぐらいの数の業者がいるかというのが下の表にあります。上から2段目に通関業者の数がありますが、1970年、30数年前と今を比べますと、大体倍弱に増えてきております。その間、輸出入件数の関係は7、8倍になっております。直近で見ましても、2000年から2007年で200ほど通関業者の数が増えているという状況でございます。

規制の関係でございすけれども、19ページにまいりまして、通関業は業務を始めるに当たって許可が必要であるというのが1つ。それから、営業所を新設するに当たっても許可が必要であるというのが法律上の規制でございます。その許可に当たって、法律上の規定は、いわゆる需給調整条項というものがつくられているということです。ただ、需給調整条項につきましては、平成15年の規制緩和推進3か年計画の再改定のフォローアップの結果ですけれども、条文を廃止するという予定になっております。ただ、廃止時期については、次期通関業法改正時ということになっておりまして、廃止することは決まっていますが、条文自体はまだ残っているというのが現状でございます。

今どうなっているかということですが、通達で、需給調整条項というのが通関業への参入の実質的な障害にならないようにと定められておりまして、運用でカバーしているというのが現状でございます。

それから20ページにまいりまして、もう一つ、通関業には営業区域の制限というのもございます。通関業は、税関の管轄区域と対応しました形で営業区域が決まっております。1つの区域で許可を受けても、隣の区域へ行きますと、すぐさま商売ができるわけではなくて、別途、許可を受けなければいけないという仕組みになっております。

どんな感じかといいますと、表がでございます。法人ベースで見ますと、870ぐらいの通関業者がいらっしゃるわけですが、7割ぐらいの方が1つの税関区域内でローカルに事業をやっておられるということになっております。荷主の方が利用している通関業者の数を見ますと、4社あるいは5社以上お付き合いがあるという荷主の方が多くなっておりまして、通関業者1社のみで全部を賄うという状況にはなっていないようでございます。

それから、この規制につきましては、過去に規制改革要望ということで営業区域の撤廃が要望されたことがございます。その際、通関業者の監督が必要だけれども、地域ごとにそれぞれ特色があるので、一番よくわかっている地元の税関長が監督することが必要であるということで、営業区域については存続ということで推移しております。ただ、運用上、1つの税関で許可を受けました通関業者は、別のところで許可を受けようというとき、許可に際しての審査を簡略化するとか、同じ人から通関手続の依頼を受けた場合には、隣の管轄区域外の税関についても申告ができるという運用上の配慮が一部なされている状況でございます。

それから22ページ目にまいりまして、通関料金ですけれども、通関料金については、財務大臣が料金の額について必要な定めをすることができるというような規定がございます。財務大臣が料金の額について必要な定めをした場合には、通関業者は、これに反して料金を受けてはならないというのが法律上の規定になっております。どのような定めをするかというのは法律上、何か決まりがあるわけではないのですが、現実には通達で最高額を決めるという形で運用されております。22ページの表ですけれども、例えば、輸出申告の普通の場合には1件につき5,900円が上限で、それ以上取ってはいけないという形で今、料金の規制がございます。

実態がどうなっているかというのを見ましたのが23ページですけれども、輸出・輸入とも上限額の8割とか9割ぐらいのラインが平均的な水準というような状況でございます。

もう少し詳しく見ましたのが次のページでございます。表を先に説明させていただきますけれども、通関業者の取扱い件数で見た規模別で見ますと、大規模な事業者の料金の平均額が低く、規模が小さいほど高くなっている、上限額に近づいているというような傾向がございます。

それから棒グラフですけれども、通関業者に料金の上限規制について何かよいことがあるかと聞いてみますと、お客さんからの苦情やら問い合わせやらに対して説明がしやすいとか、自社料金を設定するときの目安になる、あるいは、お客さんごとに価格交渉しなくてよいというような上限料金のメリットについての回答が多くなっております。

最後は26ページでございますけれども、輸出入の関係ですので検疫等がございます。輸入のときに行われるわけですけれども、植物検疫、動物検疫、食品検査等がございます。植物検疫、動物検疫が農水省の所管ということになっておりまして、食品検査は厚生労働省の所管という形になっております。いずれも通関手続の前に行われるという仕組みです。

1つだけ規制の関係で挙げておりますけれども、輸入植物の検疫につきましては空港の中でなければいけないという規制がかかっております。

概略、以上でございます、事務局で考えました、こんなところを御議論いただきたいなということで整理しましたものが資料3でございます。

1つ目は、航空上屋の利用の問題でございます。先ほど申し上げましたけれども、自前の上屋を持っていない航空会社は結構いるものですから、そういう航空会社は上屋事業者にハンドリング等を頼まなければいけない。スカイポートサービス(株)のように航空会社とは無関係の上屋事業者もいるわけですが、航空会社が自ら行っている、あるいは資本が入っているという上屋に頼まなければならない場合が多いことになるものですから、そういうときにライバル企業だということで差別的な扱いをするというようなことが行われないうか。差別的な扱いが起きると困るものですから、差別的な扱いが行われないようにするには一体どのようにすればよいのだろうかというのが1つあるかと思えます。

それから2つ目は、上屋の割当ての関係でございます。1つ目は、最初の割当ての話でして、空港管理者が割当てに当たって、透明・公平に割当てを行ってもらいたいということが必要であると思うのですが、それをどのように行えばいいだろうか。

それから2つ目は、上屋の割当ての見直しや再配置の話でございます。先ほど、賃貸借ですので、1回借りると基本的に自動更新であるということを申し上げましたけれども、空港の整備が進みまして、少しスペースができたので、上屋を追加で建てられるようになったとか、そういうことがあるわけです。そのときに、1つの会社が手狭になったので上屋を追加で割り当ててもらいたいということが起きて、妙に分散するといったことが現実に起きているようでございます。タイミングを見まして再配置をした方が効率的になるように思うのですが、そういうことをうまくするにはどうしたらいいだろうかというようなところが(2)の問題意識でございます。

3つ目は、空港管理者と上屋事業者の関係でございます、3(1)空港管理者が上屋事業を行う場合ですが、厳密には、羽田のT I A C Tを念頭に置いておりまして、T I A C Tは貨物ターミナルの管理者として上屋を貸す、割り当てる立場にもあるわけですが、同時に自分でも上屋事業も行う予定で、つまり両方するということになります。そうすると、借りて上屋事業を行っている上屋事業者とのイコールフットィングの問題が生じるのではないかと。端的に言いますと、借りている人は賃料を払って上屋事業を営むこととなりますが、大家さんも兼ねているT I A C Tの上屋の賃料の部分は一体どうなってしまうの

だろうという問題意識でございます。ただ、これは内部補助一般の話でもありますので、T I A C Tについて、内部補助は、まかりならんというのが言えるのかどうか、というようところが論点としてあるかと考えております。

それからもう一つ、上屋事業者が空港管理者の株式を保有する場合、成田、関西、中部、の各空港管理会社につきまして、完全民営化ということが検討の対象になっております。このまま民営化ということになった場合に、誰が株主になるかという問題がございます、そのときに航空会社やフォワーダーが株を持つということが起きますと、上屋を割り当ててもらうときに株主であるということで優遇されるようなことが起きるのではないかと。それについてはどう考えたらいいのかというのが(2)の問題意識でございます。

4につきましては、成田空港の植物検疫についての問題意識でございますけれども、輸入植物検疫でございます。検疫につきましては、先ほど少し触れましたように、空港の中でないといけないという状況でございます。ただ、検疫の結果、虫等が見つかりますと、くん蒸という消毒処理みたいなものを行うわけですが、そちらは植物防疫官が立ち会って、密閉した車両で搬出すれば、空港の外でくん蒸することができるということになっております。虫がいるかどうかわからないときは空港の中でなければいけない、虫がいるとわかったものについては空港の外に持ち出してもいいということになっておりますが、少し違和感がございます、どのようにに考えたらいいのか。特に成田空港につきましては、場所が狭く、空港の外にフォワーダー上屋が結構あるという状況でございますので、その辺をどう考えたらいいのかということで、論点として挙げさせていただいております。

それから5番目は通関業でございます、最初は通関業の開始と営業所の新設の許可について需給調整条項がまだあるということで、運用上の配慮はされているわけですが、需給調整条項がまだあるということについて、どう考えたらよいか。それから、通関業の営業区域の問題について、営業区域の制限があること、なおかつ、許可という制度になっていることについて、どう考えたらよいか。それから、通関業の料金について上限規制があることについて、どう考えたらよいかということでございます。

若干補足させていただきますと、通関業の営業区域の制限につきましては、アンケートの自由記載欄を見ますと、通関業者の側では自分の営業区域の外のお客さんに頼まれると、別の通関業者を紹介しなければいけない、ただ、それは逆の話もあって、お客さんを紹介される場合もあるので、そういう利点がないわけではないという記載があったりしていま

す。それから、荷主さん等の側でいきますと、場所によって使い分けているというような回答がございますし、あるいは、不便だというようなことをおっしゃる方もいらっしゃるような状況です。

それから、通関料金の上限規制につきましては、上限規制という規制の仕方ではなくて、下限規制がもっといいんだというようなことをおっしゃる通関業者の方もいらっしゃるというような状況でございます。

6番目は、その他の事項ということで、私どもで見落としているような事項等がございましたら、御議論いただければということでございます。

資料の説明は以上です。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

それでは今、御説明があった点について、御質問、御意見がある方は御自由にお願います。なお、関連事項であれば何でも結構です。最初は少し私から。

資料2の23ページに時系列の通関の料金がありますね。これはごくわずかだけれども下がっていますが、どうして下がっているのかなと思います。

【東出調整課長】 通関料金が下がっているということについては、需給の関係ではないかというところでございます。

【岩田座長】 需要が増えてそうな感じも……。19年度は、増えているといえば……。

【東出調整課長】 通関業者から聞かれますのは、荷主の価格交渉力が強いので、なかなか大変だというようなこともあるのではないかと推測しております。

【岩田座長】 それから16ページなんか業者間で裁定取引が働いていると大体一致するのですが、どういうわけか成田空港だけがC社とD社がばかに高く、仕事があるのかなと思って。仕事があるから、1,350円なんて取っているのでしょうか。これは名前を出してはいけないのでしょうか。困りますか。

【東出調整課長】 個別の会社ですのでC社、D社とさせていただいております。

【岩田座長】 理由はわかります。

【東出調整課長】 料金に差があることにつきましては、詳細は把握しておりません。

【岩田座長】 また、需給調整があるのは通関でしたか。

【東出調整課長】 はい。

【岩田座長】 需給調整する理由は何でしたか。

【東出調整課長】 解説書などを見ますと、通関業者というのは、輸出入の関係で密輸

なんかの問題がありますので、きちんとした質といいますか、規律を確保する必要がある。そのために許可業種にしている、商売が苦しくなって妙なことに走らないようにということとで需給調整が設けられたようでございます。

【岩田座長】 私から以上、今、気が付いた点ですが、他にございますか。

【岸井会員】 すいません。よろしいでしょうか。

【岩田座長】 はい、どうぞ。

【岸井会員】 非常に基本的なことで、大ざっぱな数字が出せるかどうかということだと思っておりますが、今度、対象になります国際航空貨物の輸出入に係る色々な制度というのは、そこで輸送コストの一環として実質的には航空会社が負担して、一部を除いて荷主に対する料金のところで事実上コストを、その分をかけているということになると思っておりますが、荷主に対して課する航空運送料金の中で、この対象となっている一連の事業で実際にかかっているコストというのは、どれくらいの割合でしょうか。これは非常に大ざっぱな話かもしれませんが、例えば、運送料金を大ざっぱに平均して何%であるとかというようなこと。もう概算というか大ざっぱでいいのですが、いわゆる物流コストの中で、この部分がどれだけ構成要素であるのかというのを、もし、わかれば構わないのですけれども。

【東出調整課長】 上屋の関係は、航空会社との相対料金であるということがありまして、詳しく幾らというのは教えてもらえないものですから、概算でもデータは持ち合わせておりません。

【山内会員】 おっしゃるようなデータが客観的にあると言われると、なかなか難しいと思います。

【岸井会員】 物流コストの一定割合は占めているというか、かなりとは言わないまでも、やはりある程度重要な構成要素になっているということを前提にして調査もされたし、議論もこれからしていくのかなということを考えました。少しその辺の確認をしたかったです。

【東出調整課長】 試算をしたことはございません。ここでお答えすることはできません。何かできるかどうか、少しトライしてみたいと思います。

【岸井会員】 はい、そうですね。イメージというか、このテーマの重要度というかわエートみたいなものが数字的にわかればいいなという程度です。

【岩田座長】 アンケートをすれば答えてくれますでしょうか。

【東出調整課長】 相対料金の部分は少し難しいかなと思います。

【岩田座長】 難しいですね。

【東出調整課長】 マクロのデータで何かそういうものが取れるかどうかを調べてみるというのが今の第一感でございます。少し探してみます。

【岸井会員】 その辺はお任せしますので、わかりましたらということで構いません。

【吉野会員】 いいですか。

【岩田座長】 はい。

【吉野会員】 これから調べるのであれば、国際比較を含めていただきたい。

【岩田座長】 前に伺ったときは、何かすごく日本が高いとおっしゃっていた。

【東出調整課長】 ヒアリングでは、いろんな料金が高いとは言われていますが、いわゆる内外価格差比較のような形でのデータというのはありません。話を伺ってみますと、そもそも上屋の数の問題や誰が上屋を持っているのかということも随分状況が違うようでございますので、うまく比較できるかどうかというのが少し自信のないところです。

【山内会員】 港湾の比較は時々データをいただくことがあります。航空は少しあったかどうかわかりませんが、港湾の国際比較のデータはあります。だから、調べてみれば出るかもしれません。

【岩田座長】 直観的に言うと、要するにこれは地代だから、狭い日本は高いでしょうね。

【東出調整課長】 上屋の賃料については、日本の空港は高いということが外国の航空会社からは聞かれるところです。

【岩田座長】 上屋は超高層にはできないものなのですか。

【東出調整課長】 今は平屋ですが。

【岩田座長】 平屋ですよ。上から見ると、そんな感じがします。エレベーターか何かで...

【東出調整課長】 おそらくエレベーターで上げるというのにはあり得るのだろうと思いますが...

【岩田座長】 そうしない限りね。

【東出調整課長】 なかなかエレベーターで上げるということのも大変かなという気がいたします。また、荷物の積卸しというのは結構気を使うものらしく、コンテナで組んでいるうちは大丈夫なのだそうですけれども、ばらしてしまうと、フォークリフトで運んだり、

何だかだで結構傷がついたりでフォワーダーの方たちは結構気にされているようです。

【山内会員】 通常、平屋が多いです。

【岩田座長】 日本の場合は空港自体が狭いので、上屋料金を安くするには立体しかないかなと思ったのですが。

【山内会員】 貨物の上下移動は、結構コストがかかったりします。

【岩田座長】 そうですかね。

【山内会員】 ええ。

【岩田座長】 エレベーターでだっと運んでしまえばいい。

【山内会員】 できないことはないのかもしれませんが、通常は平屋で。

【岩田座長】 自動車ごと入って行って、エレベーターで上がっていく。

【下村会員】 空港に高い建物は建てられないので、地下に作ればどうでしょうか。

【岩田座長】 空港は、そんなに高く建てられないものなのですか。確かに空港はターミナルも低いですね。

【岸井会員】 もう一点、これに関連して質問したいと思います。競争政策上の論点の話に少し入ってしまいましたが、やはり基本的な点がどうなっているんだということをお聞きしたいのです。空港管理者が上屋を建設して、航空会社に貸し出すというのが基本的なパターンと理解していいのかと思いますが、上屋を建設して貸し出す空港管理者を見ると、ほとんどが政府の株式が半分とか、ほとんど持っているのもあたりして、株式会社形式ですけれども、事実上、国有あるいは準国有、外国であれば、いわゆる国有企業に該当するような組織になっています。実際の管理運営の面でどういう上屋を建設するか、上屋の割当てをどうするかというようなことはどこで意思決定がなされているのでしょうか。常識的に考えると、例えば、国が株式を8割持っていれば国土交通省になるのですか、直接、株主としてコントロール権を行使しているのか、それとも管理会社が独自の管理組織を持っていて、そこで決められているのか。そうだとすると、その組織の決定に誰がどのようにに影響力を持っているのか。何か非常に微妙なところかもしれませんが、公平性を問題にする前提として、実際の意思決定がどうなっているのかということを知る範囲でお教えいただければと思います。

【東出調整課長】 詳細がどうなっているかは把握していませんが、例えば、成田空港ですと上屋の割当ては貸付要領というようなものを株式会社の内規として持っていて、それに沿って割当ての実務が動いているということのようです。

先生がおっしゃったのは、株式会社であるけれども国の資本が入っているからということですが、どれくらい事実上の規制といいますか、コントロールが働いているかは把握しておりません。

また、羽田につきましては、PFI事業として行っていますので、そちらはTIACTで主体的に行われているのではないかと思います。

【山内会員】 おそらく先生のおっしゃる意味では、直接、公的な主体の意思が反映されるというような意思決定のシステムにはなっていないと思います。

【岸井会員】 なっていませんか。

【山内会員】 間接的にはあると思います。それで今のTIACTの話は、PFI事業として行っていて、一応、民間資本100%で行っていますが、そのときに上屋利用のイコールフットィングを確保しなければならないという問題意識が最初からあって、PFIの選定のプロセスの中でも、そのことが1度問題となっていて、選定された事業者については客観的な割当基準を作らなければならないということで、第三者委員会をつくって、公平な上屋の割当てをどのようにするかというようなことをしています。それで、公平な上屋の割当て方法を明確にし、公示することになっていたと思います。いずれにしても、このイコールフットィングを確保するということが非常に重要な課題になっていることは事実です。

【岩田座長】 他に上屋は、一度割り当てると、相手が要らないと言わない限り、自動的に継続して更新しているようですが、羽田空港の場合はどうなのですか。

【山内会員】 羽田空港の場合は、まず募集するときどういう形で公平に上屋を割り当てるかということと、将来的に割り当てた上屋を変更することも可能になるような仕組みを作ろうとしています。まだ、これからですから。

【岩田座長】 競争入札といったものは考えていないのですか。

【山内会員】 一応、競争入札ではなくて、上屋の割当ては早い者順なのですが、例えば、重複して申し込まれたときに、何か基準をつくっておいて、その基準でもって上屋を割り当てるとか、そういう形になると思います。

【岩田座長】 その基準ははっきりしているのですか。

【山内会員】 今、基準をはっきりさせるということを目的に行っています。

【岩田座長】 基準の価格というのはありますか。

【山内会員】 1つは、PFIの条件の中で地代は決まっていらないのですが、公共的

な施設なので、もしも上屋を公平に割り当てるということであれば、最初からPFIの提案の中にそういうものを入れておかないとおかしいという話になりますが、それは入っていません。

少し別の議論となりますが、逆に旅客ターミナルのケースですと、利用料金というのはいわゆるPSCのチャージがあるのですけれども、あれは幾らかということが提案の採択にかなり影響したのです。今回は貨物ですので、明確にそれは決まっていらないのですけれども、一定程度といえますか、ある範囲内ということですので、入札ということではありません。

【岩田座長】 せっかく最初だから、入札にすればよかったという気がする。

【山内会員】 もう2年前にしまいました。

【岩田座長】 イコールフットィングは、公平な目安がそれのみだと思って基準をつくと、事情が変わる可能性がある。最初は公平だと思っても、価格以外はとうとうまういなくなってしまうのではないかという心配があります。羽田空港は、せっかくのモデルなので、もう一度、今からでも間に合わないのですか。

【山内会員】 議論させていただきます。

【中川会員】 質問してよろしいですか。

【岩田座長】 はい、どうぞ。

【中川会員】 今、山内先生がおっしゃいました羽田空港の例では、何年ごとに見直しをするといったことも基準の中に入っているのですか。

【山内会員】 そうです。

【中川会員】 それは例えば何年ぐらいなのでしょう。

【山内会員】 たしか3年か5年か、その位だったと思います。

【中川会員】 それで見直しもですけど、基本的には賃貸者契約の形であるけれども、期間をいったん3年ないし5年で満了させるということで、自動更新でそのままにはしないという形なのですよね。

【山内会員】 最終的にはそうです。

【下村会員】 通関手続について少し質問したいのですが、これを見ますと、通関業の許可基準があると書いてあるのですが、これは大体どういうことをポイントにしているのでしょうか。私が少し気になったのは18ページの通関業務、輸出入件数の伸び方に比して、通関業者数 会社の数と営業所数というのは1970年と2007年を比べると、

ちょうど倍になっている。しかし、輸出入件数というのは、もっとすごい数になっているんです。それで、これも1つの規制かと思いますが、通関手続を営むに当たっての営業許可というのは大体どういうことで評価して、許可を与えているのか教えていただければと思います。

【東出調整課長】 先ほど説明を省略いたしましたけれども、資料に参照条文というのをつけてございます。その11ページに通関業法の関係条文の抜粋を入れておりますけれども、許可の基準に関しては12ページの第5条でございます。「次の基準に適合するかどうかを審査しなければならない」ということです。

【下村会員】 資料の何番でしょうか。

【東出調整課長】 資料の4の12ページ、通関業法の抜粋ですけれども、第5条というのがございまして、法律上は「税関長は、通関業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査しなければいけない」と4つ挙げております。御質問に関するのは3つ目だと思います。第3号で「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」となっております。需給調整というのは、こういう趣旨になると思いますけれども、現状は運用で、実質参入の障害にならないようにするという運用をされているということですので、ストレートには効いていないのだと思いますけれども、法律の建前としてはこのようになっている。ですから、先ほどの件数と業者の伸びの関係というのは、我々も少し疑問には思ったのですが、事務手続の電子化等の関係もあると思います。

【下村会員】 効率化されているということですね。

【東出調整課長】 件数の伸びと、例えば通関業者の数、あるいは通関士の伸びは、正比例にはならないのだらうと思います。どれぐらいの勾配が適切かというのは、ちょっとわかりかねるところです。

【下村会員】 この業務内容というのから私が抱いたイメージは、輸出入に関する税理士と司法書士のような仕事かという感じなのですが、営業するに当たっては、別に「許可の基準」を見るところによると、何かの資格を持っているとか、免許を取るかというのは、特に要求されていないわけですか。

【東出調整課長】 通関業そのものは許可ですけれども、通関業者は通関士を置かなければならないことになっていまして、通関士は国家試験に合格する必要があるという仕組みになっています。

【下村会員】 ありがとうございます。

【岩田座長】 今の第5条の許可基準の中に需給調整条項があるわけですか。

【東出調整課長】 はい。

【岩田座長】 現在、実際には需給調整をどんどん撤廃していると思いますが、これは数少ない残っているものの1つですか。それとも、需給調整というのは、まだまだ残っているのでしょうか。

【東出調整課長】 おそらく、数少ない残っているものの1つということだと思います。

【岩田座長】 今まで様々な分野での需給調整を、様々な理由で言っていたところを撤廃して、その撤廃した結果、何か弊害があったという調査というのではないのですか。そういう調査結果があると、需給調整の撤廃を考えるとときに説得的にできると思うのですが。要するに、需給調整は撤廃するときに反対することが多いのだけれども、撤廃してみたら反対と言ったようなことは起こらないということが多いのではないかと思って、お聞きしたのです。

【東出調整課長】 公正取引委員会で、規制緩和した後どのような弊害が起こったかという観点での調査というのを行ったことはないのではないかと思います。

【岩田座長】 内閣府等でもやらないのですか。規制改革会議の方ですか。

【東出調整課長】 そちらでも、私どもの知る範囲ではそういうのではないと思います。

【岩田座長】 この需給調整を撤廃すると、密輸が増えるかどうかということなのだけれども。

【山内会員】 効果は二、三年前に内閣府であったと思います。レポートが出ています。計量分析したのがありましたね。

【東出調整課長】 そうです。

【岩田座長】 よく需給調整が撤廃された後のことを心配して反対する理由がありますが、そういうことは報告書ではどうだったのでしょうか。

【山内会員】 ある意味では、計量分析ではなくて、分析的に論じられていたことがどうだったかという検証ですか。それは、包括的に分析されたものはあまり見たことがないです。部分的には、今朝もタクシーについて議論してきましたけれども。

【岩田座長】 タクシーでは、八田先生が世間で言っていることは違うって言うのでしょうか。

【山内会員】 今朝は、八田先生の意見が違うという議論を。(笑)

【岩田座長】 通関料金なんか、もう少し時系列的でも、少し長期にとってみるといいのではないかと思います。3年分しかないからわかる範囲の価格はとってもらえるといいなという気はします。

【東出調整課長】 通関料金につきましては、上限の基準額は、ここ10年以上変わっていません。

【岩田座長】 変わっていないのですか。

【東出調整課長】 10年以上変わっていないという状況です。今まで上がる方向で改定が行われていますので、大体その上限の範囲内のところで、今のところ、収まっているという状況が続いているのだらうと推測をしております。

【岩田座長】 昔は上限がもっと高かったのですか。

【東出調整課長】 以前は上限がもっと低かったのです。実勢が張り付くと具合が悪いので、通関業者の方からの要望や通関料をどのぐらい収受しているかというところを見ながら、改定が行われるということのようです。

【岩田座長】 その辺りを少し時系列的にわかるといいかなと思ったのです。

【東出調整課長】 実勢はアンケートで調べたものですので、さらに遡るといのは少し難しいかもしれませんが。マクロの数字があるかどうかは当たってはみまずけれども、自信のないところです。

【岩田座長】 もう一つ、こういう上屋の割当方式というのは、一度割り当てられたら変えられないとかで非常に不満を持っているとか、そういう不満があると、少し声が聞こえてくるかと思うのですが。

【東出調整課長】 上屋を持っている会社自体が少ないものですから、再割当てみたいな話で、表やグラフにできるほどの声は集まっていないのですが、自由記載欄でいきますと、追加で上屋の割当てを受けたのだけれども、端と端に分散していて効率が悪いといった声がないわけではございません。

【岩田座長】 どうぞ。

【中川会員】 通関業の料金規制で、上限料金の話ですけれども、上限規制は、一般に、ある種の利用者保護のためなのでしょうけれども、一方で、料金が上限に高止まりするという効果が生じる場合もある。22ページ、23ページでいくと、実勢はこれよりも下回っているようです。そもそも上限規制が、本当に意味のあるものなのだろうかというところが、少し気になります。

【東出調整課長】 上限規制がいいのかどうかという関係ですけれども、以前は通関業の許可の段階で需給調整がありましたので、ある意味、供給側が絞られていたということで、需要側との関係で上を押さえておかないと、というのがあったのではないかと思いますけれども、今は運用で供給側を絞るということから外れた運用がされておりますので、前提が変わったということは思っております。

【岩田座長】 今おっしゃった供給を絞る、絞らないって、どうやってやるのですか。

【東出調整課長】 今のは、通関業者の許可の問題ですので、先程の需給調整条項が効いているうちは、通関業者の数と、今始めようとしている業務と実際行われている業務を見て、許可を与えるのが適当かどうかという話になっていましたので、この人を入れてしまうとあふれるというときには、許可を与えないという運用をするというのが、法律が予定していたことだろうと理解しております。

【岩田座長】 それがなくなったのはいつからですか。それを配慮しているというのは何年からですか。

【東出調整課長】 資料2の19ページの下にあります表の右下の枠の中です。「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」ということで、これは通達を改正したということで、平成13年4月1日実施になっておりますので7年前ということですよ。

【岩田座長】 需給調整を少し配慮しなさいというのは、2001年ですよ。そうすると、18ページの通関業者の数が2000年から2007年というのは、その前よりも伸び方が大きいのかな。つまりそここのところで、要するに需給を緩和するようにしているなら、その効果があったのか、なかったのかを聞きたかったのです。

【東出調整課長】 通関業者の数でいきますと、90年と2000年、2000年と2007年を比べて、傾きが変わっているというような状況にはありません。

【岩田座長】 しかし、需給調整は一応障害にならないよう緩和して運用しなさいということでしょう。その実績はどうなったのかと思って見たのですが。

【東出調整課長】 ここは、実際、数としてはこのとおりでございます。通関業者になりたかったのだけれども、許可がもらえなかったという声を拾うのは難しいので拾っておりません。

【岩田座長】 23ページで価格が下がっているのは、供給側を絞らなかったから、少し緩和しているのかな。需給調整を配慮して運用したからというのがあるのかもしれない。

平成17年は2005年でしょう。このころから輸出入が相当伸びているから、放っておくと需給は締まってしまったはずなので、価格が上がってもおかしくない。価格が下がっているから、多少は効いたのかなと思います。

【岸井会員】　そうですね。

【岩田座長】　いずれにしても、料金の上限があるということは、交渉するときに供給者側は、上限がここまでなので、あるいは、そこまでいっていないからという理由にはなりませんね。

【川島会員】　18ページの通関業者や通関士の数を見ていくと、通関士は増えていきます。もしも、通関士になった人が全員通関業者に所属しているということになると、70年代は1社に2人、今は1社当たり5人ぐらい働いているという計算になるのだと思います。もしかすると、それが先ほど下村先生がおっしゃった輸出入件数が増えているのに業者が増えていないという点は、働いている人は増えているので対応できているということなのかもしれません。

それと、先ほどの資料4の需給調整の根拠になっている通関業法第5条第3号という条文を見たのですが、これが緩和されたとしても、第5条第2号を見ると、「通関業務を適正に遂行することができる能力」を持つとあって、しかも「人的構成」と書いていますが、何人かそろえておかないといけない、かつ、「十分な社会的信用」も持たなきゃいけないということなので、かなりキャリアがある通関士が何人かそろっていないと独立できないようなことになっていて、需給調整の第3号が多少緩やかになっても、増えにくいような形になっているのではないかというのが、ざっと見た印象です。

【中川会員】　むしろ、私は、この第3号を外したときに第1号や第2号の基準というのは、経営基礎の話はともかくとして、第2号というのは非常にわかりにくいので、どのように解釈するのだろうか。逆に言えば、あまり意味のない基準ではないかという気がします。

通関業務の適正な遂行能力というところで、通関士というところと関連させれば、ここは問題ないでしょうけれども、「十分な社会的信用」というのは一体何を意味するのか全く理解できなくて、金銭的なものではないでしょうし、キャリアということを使い始めたら、逆に誰も、資格を取りたての通関士ではだめだということになってしまいます。だとすると、この第2号が果たして参入阻止的に働くとも思えなければ、働くときはとんでもなく阻害的に働くけれども、一体どういう解釈や解説がされているのだろうかという理解できない

と思っていたのです。何らかの基準で明確化されているとか、運用指針みたいなものがあるのでしょうか。

【東出調整課長】 運用指針までは確認しておりません。

【川島会員】 この「人的構成」というところは1人でもできるとか、複数いないとだめとか、そういうことはあるのでしょうか。

【岸井会員】 今の点も重要なのですけれども、需給調整の機能を考えるときは、条文でいくと通関業法第9条に営業区域の制限があります。やっぱり営業区域が需給調整で決められてしまって、それを前提に需給調整をするから、需給調整があると、営業区域の拡大とか、他区域に行くというのが止められてしまうという、山内先生、そうですね。それが需給調整の、まず現状の制度の一番大きな問題ということ、おそらく事務局もそういう説明をされていたと思います。

その問題と、さらに、今度は需給調整を外して、そうすると営業区域にまたがるのが、比較的自由になれば、相互参入みたいなのが生じる可能性が出てきて、そうすると、確かに能力の要件とか問題は出てきますけれども、少なくとも今の状況とは大分環境は違ってくるだろうと。ただ、それでもまだ問題が残るということは、もちろんおっしゃるとおり、可能性はあるのですけれども、とりあえずは営業区域です。

【岩田座長】 タクシーは運用区域をかなり自由にしていますよね。

【岸井会員】 そうですね。だからこれが最大のポイントじゃないですかね。

【岩田座長】 それは効いているね。需給調整のとき、通関業法第9条は問題にしているのですか。

【東出調整課長】 少し時期がずれているのですけれども、通関業法第9条の関係につきましては、資料2の21ページになります。これは平成13年4月に取りまとめられた資料ですけれども、通関業法第9条の関係、営業区域の制限を撤廃されたいという規制改革要望が出てきたのに対して、なかなかそれは難しいですねという答えがされておるといふところです。その理由として、下の「説明」のところにありますけれども、それぞれ特色を有する通関業者の監督が必要なので、一番よくわかっている地元の税関長が監督できるように営業区域としては残しておく必要があるというのが答えになっています。

ただ、運用上の配慮ということで、なお書きのところですが、1つの税関で許可を受けていれば、営業の基礎は確実だから、人的基礎のような話とは別の区域で許可を受けるときにはその審査を簡単にしますよということで、その部分のチェックを簡略化し

て許可を出しやすくするという配慮をしますということが、許可との関係で行われています。

それから、実務の関係で、輸出入者の利便のためということで、同じ人から依頼された一連の税関手続については、自分が許可を受けている管轄区域外の税関でもできますよということで、区域をまたいでしまうせいで、同じ人が頼んでいる一連の税関手続なのに、途中で別の通関業者にタッチしなきゃいけない、そういうようなことは起きないようにしていますというのが運用上の配慮ということになっております。

【岸井会員】 これは「一の税関で許可を受けている者」というのは、1回とにかく、いわゆる既存事業者は、営業区域はある程度柔軟に拡大できるということなのですか。それとも、やっぱり営業区域を拡大すると当然、他区域について参入になりますね。そこは需給調整でチェックされてしまうんですか。

【東出調整課長】 この隣のというか、別の営業区域で許可をもらうということにつきましては、ここで簡単になっているのは、経営の基礎や役員の人的構成とかの審査で、いわゆる信用できる業者であるということについては1回調べているので、隣の営業区域に行くときも、その審査は簡単にしましょうというのが趣旨だろうと思います。

隣の営業区域に入るときに需給調整でという話は、先ほどの19ページの話に戻って、需給調整条項が参入の実質的な障害にならないよう配慮するという話ですので、隣の区域に行くときに、こっちは業者がたくさんいるからということで許可を出さないようなことはないという運用をしているというのが建前という整理になると思います。

【岸井会員】 そういう建前になっているのですか。そうすると、具体的に需給調整を問題にして参入が認められなかった事業者はいるのですか。

【東出調整課長】 いないはずですが。ただ、入りたかったのだけれども、許可をもらえなかった人の声というのは拾えておりません。通関業者を調べるというのはできるんですけども、その人は許可をもらってしまっているんで、もらえなかった人というのは誰を調べていいかわからないところがあるものですから、そこは調べがついておりません。

【下村会員】 1回落ちた人というのはいるわけですか。

【東出調整課長】 そういう発想でアンケート調査を行っていないのでわかりません。

【岩田座長】 この21ページ、「規制改革要望に対する～」に「説明」とあるでしょう、これが少しよくわかりません。例えば「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」、これはどういう意味なんですか。

【東出調整課長】 これは元の資料をそのまま引用した部分なのですが、

【岩田座長】 例えば1という税関で、そこでは許可を得ている。2で営業したいという場合は、そこに貨物場所が2にないからということですか。

【東出調整課長】 逆です。通関業者の営業所が1の税関の管轄区域にはあります。仮に営業区域の制限がない場合に、隣の税関の管轄区域で手続をしたいというときに、荷物自体は隣の税関の管轄区域にあるので、立ち会いをしてくださいと税関の職員がその通関業者に言っても、立ち会うべき通関業者の社員は1の税関の管轄区域の営業所にいるので、やってくるまでに時間がかかるとか、すぐできないとか、おそらくそういうことを言っているのだと思います。

【岩田座長】 税関というのは、基本的に最終的には国家の仕事ですか。大阪税関って、要するに国の機関でしょう。

【東出調整課長】 税関は国の機関です。今申しましたのは、東京税関で許可を受けていて、そこに営業所もあって、そこには通関士がたくさん常駐しておりまして、東京税関から荷物を検査するからすぐ来いと言われたときは、比較的ぱっと行けるだろうと。営業区域がないとすると、例えば、北海道でも同じ手続がとれるのだけれども、その仕事は受注してしまいました、書類は出しました、実際に検査をするときに立ち会ってくれと言ったら、東京から北海道まで行かなくてはならないので時間がかかるのですぐ対応できない。なかなか税関も忙しいので、時間のロスをするとかやりくりが困るのでということ言っているんだと思います。

【岩田座長】 では、今の場合、1の税関の管轄区域で通関業の許可をもらったけれども、荷物は2にあるのですね。

【東出調整課長】 そうです。

【岩田座長】 営業所は1にあるから、2にまで行くのに時間がかかると。

【東出調整課長】 そうです、そういうことを言っているのだと思います。

【中川会員】 それだとしても、地域ごとの税関長に許可権限を与える、営業許可まで与えなくてもいいのではないかという気がします。だから、大阪で許可を得たならば、例えば、北海道で、今すぐ来いと言われて行けるような状況にしておくといったときに、北海道でも許可をとらなければいけないのではなくて、例えば営業所を設置するとか、そういった形で指導・監督の必要性和、各税関長の許可という許可性が、必然的につながっている必要はないのではないかという気がします。

【岸井会員】 今の点でいいますと、法律的に言うと需給調整を外されて、一応許可なり届出で区域制限が残っている場合、一応、許可のときに条件を付けるのですけれども、区域の変更は届出でできる、例えばそういうふうにするということですね。

【中川会員】 例えば、そういうことです。

【岸井会員】 そうすると、結局、変更するときに、確かに税関とのつながりが必要だというのであれば、届出条件みたいなもの。許可ではなくて、もう少し軽い形で、最低限のチェックをするような仕組みをつくる必要があるかもしれない。例えば、税関の検査に立ち会う体制がないのに通関業をやりたいと言ってきたとか、責任は持てないのではないかというものは問題にすべきですけれども、結局そういうことだと思います。

【岩田座長】 要するに、こっちの人が検査に立ち会えるようにすればいいわけですね。北海道のどこかに出張所か何か設置すればいいということですか。

【東出調整課長】 の問題はそういうことかと思います。

【岩田座長】 それは市場の原理で、民間側からそうなるはずなんですね。なぜならば、税関が来いと言ったのにずっと来ないと、ずっと荷物が動かないでしょう。そうすると、荷主がそういうところに頼まないということで、逆にサービスがだめだということで税関の1の東京にあるほうは、必ず北海道の出張所ですぐ対応できるようにと、そういうふうに市場が働くので、北海道の税関とか何とかは気にしなくていいはずですよ。どうもそういう気にしなくていいことを気にするんですね。今のところ、営業所を置かないのは、許可されていないから置かないだけの話なのでしょう。そうでなければ、荷主はそんな時間がかかる業者に頼まないですよ。

【中川会員】 ただ、おそらくそういう荷主のニーズに応えようとして、他の営業区域で通関業を展開しようとしたときに、1回1回許可をとらなければならないとなると手続きが煩雑で、参入障壁になっている可能性があるということなのかなと。

【岩田座長】 もちろん参入障壁はそうなのだけど、参入障壁をしようとする側の理由が理由になっていないというのが私の言っている意味です。

【岸井会員】 そうですね。

【岩田座長】 そういう理由にはならないのだけど、今はおっしゃるようなこと、許可や何かをしているから、そこへ出張所も置かないのですけど、許可がなかったら当然、営業所等を置くようになるから問題ない。要するに、規制する側が心配することじゃないと言っているのです。規制にはそういうのが多いですね。

【岸井会員】 基本的な出発点を聞きたいのですが、需給調整は事実上、していないけれども規定を置くというのは、やっぱり競争があまり激しくなるとまずいという考え方がどこかであって、そうすると、結局、何でそんなことを問題にするのかということになると、通関業者が増えると通関業務がいい加減になって、密輸とか、そういうのが増えるから、とにかく数を制限して、という発想なのですか。それしか私も思い浮かばないのですけれども。

【東出調整課長】 法律を作ったときの発想というのは、おっしゃるようなこともあったようです。

【岸井会員】 通関士については、別に試験があるとおっしゃっていましたね。そうすると、要するに通関士が会社の意向を受けてインチキするのが横行する可能性があるからということなのですか。

【岩田座長】 さっき言ったのは、赤字ばかりになっている会社が何するかわからないという話です。

【岸井会員】 先ほどの件に戻って、上屋の割当てのところを確認したいのですけれども、これはかなり重要な問題なので、少し気になっています。さっき質問したのは、空港法だと、国土交通大臣が空港を設置、管理するということになっている。しかし、株式会社があって、空港の上屋の施設に関しては、空港管理者が事実上、設置、管理の権限を持っているように見えますね。

それで、こういう構造になっているときに、結局、国土交通省は、空港管理者に任せていますので私はあまり立ち入れませんと。空港管理者に行くと、我々は国土交通省から、こういう設置、管理の委託を受けてやっています。あるいは、我々は私企業だから、私企業の感覚で、特別にイコルフットイングとか、そういうことは、あまりうるさく言わなくてもいいのではないかと。ある意味で、こういう非常に中途半端な民間会社だと、どこが責任の主体で、どこが規律をつくるのか、そこがわからなくなって、公正取引委員会が何か提案したときも、たらい回しと言ったらおかしいですけれども、結局、国土交通省は自分だけではそこまでできないと言い、あるいは、空港管理会社は、うちは民間で、そういう厳しいルールは認められないのではないかと言い、先ほど山内会員が言ったように、PFIみたいな形で縛っているということは、そのところで一種の規制をかけたということですね。そうすると、そういう条件で国土交通省がPFIの発注をしたのですか。

【山内会員】 そうです。

【岸井会員】 いわば広い意味で発注ですね。そうすると、国土交通省がそういう条件でということになったのだから、これは一種の契約ですから、その契約を遵守しているかどうかの責任は国土交通省にあるということですね。そうすると、それは国土交通省がそこをちゃんとしると、そういうふうに言うということになりますね。

だから、誰にどういう形で何をしろと言うのかということをし少しその辺がわからなかったものですから気になったので。

【東出調整課長】 先ほど、私の説明で誤解を与えるような言い方をしたかと思います。念のために資料4をもう一度、御覧いただきたいのですが、資料4の最初のページに空港法の条文の抜粋を挙げてございます。先ほど、私は空港というのは基本的に国が管理すると申しましたけれども、その意味は、この第4条に書いてある話でして、成田、羽田、中部、関空、その他の空港については、国土交通大臣が設置、管理する、これが原則になっているわけです。ただ、成田空港や関西空港、中部空港については、第3項、第4項がありまして、第3項で、第1項の規定にかかわらず、成田空港は成田株式会社が、関西空港は関西空港株式会社が行う。

【岸井会員】 設置、管理すると書いてありますね。

【東出調整課長】 第4項で、中部空港は別途指定した株式会社が管理するということになっていますので、成田空港と関西空港と中部空港につきましては、制度の整理としましては、国は設置、管理から外れていて、株式会社が責任を持っているということになっています。羽田空港につきましては、国が設置、管理をすることになっていて、国際貨物ターミナルの部分の運営について、PFIで委託したというか、そういう形になっているという整理なのだと思います。

【岸井会員】 そうすると、羽田空港はいいとして、成田空港等の場合、国ではなくて、一応、形の上では株式会社になったけれども、国が株を持っている会社の、いわば決定責任というか、意思決定というのは、どこがどのようにやっていて、どこにあると云えばいいのか。

少なくとも、国土交通省は何らかの株主としての発言権を持っているのですか。それとも完全に委ねてしまっていて、直接は入らないで任せている。そうすると、各株式会社に対してこういうふうにしると。そうすると、民間会社に完全に公平に扱えというのは、さっきの羽田空港のような形では言えないかもしれませんね。

ただ、私は実質的には、国有で独占だから、何らかの特別のルールでやってもいいよう

にも思いますけれども、その辺について国土交通省はどのように考えているのか。あるいは、会社に対する民営化の趣旨もありますから、その辺の言い方はどのようになるのか。それこそ民営化しているのだから、これは、例えば独占禁止法で問題にするということになるのか、少しその辺の整理をもう少しわかっただらなということで申し上げたのです。

【東出調整課長】 国土交通大臣が株主として、どのくらい物を言っているかというのは、正確なところはわからないのですが、日々のオペレーションについて、株主だからといって口を出しているとはちょっと思えないというところがあります。

【岸井会員】 この割当てについてはどうでしょうか。

【東出調整課長】 それから、純粋な民間会社ということについては、民間会社が自分の土地を誰に貸そうが勝手じゃないかという議論もあると思いますが、成田空港、関西空港等の株式会社は、公的施設について法律で特別に管理権限を与えられている地位にあるので、普通の民間会社がビルを誰に貸そうが勝手じゃないかというのとは、少し違う側面があるというところは感じております。

【岸井会員】 もちろんそうだと思います。

【東出調整課長】 ただ、そこは民間会社だからということの関係で、議論はあるところだと思います。

それから独占禁止法との関係でいきますと、シンプルに考えれば事業者であるので独占禁止法の適用はあるということだろうと思います。

【岸井会員】 もちろんそうですね。

【岩田座長】 あと、民間の株主構成はどうなっているのですか。

【東出調整課長】 成田空港は9割が国土交通大臣で、1割が財務大臣ということになっています。

【岩田座長】 民間というのは誰が持っているのですか。

【山内会員】 関西空港と中部空港は民間も持っています。

【東出調整課長】 関西空港と中部空港は民間が入っています。

【山内会員】 中部空港は民間の出資割合が多いです。

【岩田座長】 民間というのはどこですか。

【山内会員】 地元の財界等が出資をしていたと思います。

【東出調整課長】 三菱東京UFJでしたか。

【山内会員】 トヨタ自動車。

【東出調整課長】 あとトヨタなど、いわゆる地元財界が持っている。

【岩田座長】 成田空港も同じですか。

【山内会員】 成田空港はもともと公団だったので、民間資本が入っていません。

ただ、話がまた錯綜するかもしれませんが、成田空港については、これから100%民営化するかどうかという議論を今、行っている最中です。

【岸井会員】 つまり、民営化で民間資本が入ってくると、例えば、独占禁止法を超える特別の公平ルールみたいなものを設けると、事業者の利益というか利潤追求というか、そちらを阻害して、株主の利益を阻害するじゃないかという議論が必ず一方で出てき得るんです。だから、それをクリアするためには、やっぱり特殊会社で、目的も法律である程度縛られていて、公平な利用についてルールをきちっと作らなければならないのだと、そういうふうに見えるのか。そう言えるとすると、国土交通大臣が特殊会社の管理権限を持っているということで、目的に沿った活動をしろということでそういうルールを課すことになります。しかし、民間の会社だということになると、例えば、そもそもそういうのは株主の利益を侵害するから慎重にした方がいいということ、それは独占禁止法のルールの延長となるが、私企業だってこのルールはある程度守らなければならないのだから、そういうものの延長でやるということになるので、どっちにひっかかるのかというのは、法律的に議論の仕方が2つのアプローチがあると思います。

【山内会員】 今のは、成田国際空港株式会社法という法律がありまして、それで特殊会社になっていますけれども、完全民営化の閣議決定が出ていますので、いずれその法律はなくなります。したがって、特殊会社に管理権限を置いておくのかどうかということも議論になります。現在議論しているのは、成田空港について資本制限を設けるか設けないかです。

【岸井会員】 その次の話ですね。

【山内会員】 段階的にでも持ち株を残すか残さないかということがあるので、おっしゃるようなところは、ものすごくタッチーだと思います。

【岩田座長】 そうしないと、むしろ民間がどこまで株式を持っていいいのかわからない。例えば、JALなどが持てば、自分のところの都合のいいように、上屋を配置するでしょうね。JALがしなくたって、JALの系統の金融機関が持って、みんな系列になってしまいますね。

【岸井会員】 そうですね。

【山内会員】 まさにおっしゃるとおりで、来週報告書を出す予定ですが、成田空港の完全民営化について、資本規制をかけるのか、かけないのかということについての論点の1つは、特定の者で何らかの意思決定がなされると、おっしゃるようなことが起こるので、それについて配慮すべきだという議論は大体一致を見えています。どういう形で規制するかについては、まだ最終的には決まっています。

【吉野会員】 だから、それを資本規制でやるのか行為規制でやるのかということで、それは行為規制で十分じゃないかという意見があって、それがどういうふうになるのかわかりませんが。

【岸井会員】 あり得ますね。ただ、空港というのは、かなり特殊な性格を持っていますから、行為規制をやるので、そのルールをはっきりさせたほうがいいのではないかと。独占禁止法だけでやり切れるかという問題が出てくると思うのです。

【山内会員】 そういう意見があったということをお伝えしておきます。

【下村会員】 関西空港は平成6年にできたんですけれども、法律は昭和59年にできています。これは大阪の伊丹空港の法律をそのまま受け継いだと考えてよろしいですか。

【山内会員】 違います。関西空港は関西国際空港株式会社法という別の法律をつくったので、伊丹空港とは全く別の体系になっています。

【下村会員】 では、空港ができる10年前にということですか。

【山内会員】 空港の建設はものすごく時間がかかるので、まず調査から始まってということで、法律を先につくったということです。

【下村会員】 わかりました。

【中川会員】 今の出資規制絡みの話ですが、成田空港に関しては今議論があるということですが、資料にある範囲では、関空法は第4条で国が発行済み株式総数の2分の1以上ということを持っていなさいいけないということが書いてあります。こちらについては、まず廃止される可能性があるというか、そういう議論があるのか、関西空港自体が民営化という議論があるのかというのを1つお聞きしたいのと、あと中部空港に関して事務局に御用意いただいた範囲では、少し条文のところには株式の保有規制というか、保有について国が何%以上持たなければならないという条文が見当たらないんですが、中部空港はどのようになっているんでしょうか。

【東出調整課長】 関西空港につきましても、完全民営化するかどうかというのは検討の対象にはなっています。中部空港もです。中部空港については、現状、株主構成でいき

ますと、大ざっぱですけれども、国が4割、それから愛知県や名古屋市などの地元の自治体が1割、残りの5割を先ほどの三菱東京UFJやトヨタという、地元の財界系企業等が持っているという状況です。

【中川会員】 それは、実態として今の比率だというのはわかりませんが、出資比率に関する規制条文というのはありますか。

【山内会員】 中部空港はない。

【東出調整課長】 中部空港は、法律上は特にございません。

【中川会員】 ないのですか。国や地方自治体がそれを手放していくことが、これからの完全民営化ということですか。

【東出調整課長】 そういうことだと思います。

【中川会員】 そうすると、関西空港や中部空港も成田空港と同じような問題を抱えているということですね。出資比率で、航空会社が握ったらどうしようということですね。

【岩田座長】 他にございますか。それでは、一応一通りお聞きしましたので、事務局から何か、今後の方向等に関して何かございましたら、お話ししていただけますか。

【東出調整課長】 今、いろいろ御意見を賜りましたので一度整理をしまして、また御相談をさせていただきたいと思います。

今回は、来年ということで考えていますが、年が明けますと、会員の皆さんは入試等があって、日程調整が難しいものですから、1月の終わりから2月いっぱいとか、少し幅広にスケジュールを伺わせていただいて、後ほど調整をさせていただいて、次回会合の日程を設定させていただきたいと思います。後ほどメール等で御都合をお伺いすることになると思いますが、よろしく願いいたします。次回会合の関係につきましては以上でございます。

【岩田座長】 それでは、今日は長時間、どうもありがとうございました。

了