

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)

平成21年2月17日

【東出調整課長】 それでは、時間も過ぎておりますので、遅れておられる方もいらっしゃるかもしれませんが、政府規制等と競争政策に関する研究会をはじめさせていただきます。

今日は、下村会員、松村会員、山内会員から御欠席という御連絡をいただいております。

冒頭、取材の関係でカメラの撮影がございますけれども、御協力、よろしく願いいたします。

本日は、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の第2回会合ということで、事務局から前回会合において指摘されました事項に対する補足説明をさせていただいた後に、関係業界の実情等をそれぞれのお立場からお伺いするというので、関係業界の方々にお越しをいただいております。

御着席順に御紹介をいたします。まず、窓側にお座りの方が、成田国際空港株式会社空港施設事業本部貨物事業部部長、長谷川邦男様でございます。

【成田国際空港(長谷川部長)】 長谷川でございます。よろしくお願いいたします。

【東出調整課長】 真ん中にお座りの方が、株式会社日本航空インターナショナル貨物郵便本部品質企画部企画グループ長、若宮正吾様でございます。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 若宮でございます。よろしくお願いいたします。

【東出調整課長】 その右隣にお座りの方が、社団法人日本通関業連合会専務理事、園田潤様でございます。

【日本通関業連合会(園田専務理事)】 園田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【東出調整課長】 本日は、御多忙の折お越しいただきまして、ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それから、お三方の後ろに同行されている方に御着席をいただいております。後ほど質疑応答の時間を取るようにはいたしておりますので、その際は必要に応じまして御発言をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

続いて、配布資料の確認をさせていただきます。

議事次第が、一番上にございます。2のところ、配布資料1、2、3、4、それから参考1、2ということでリストアップをしております。

2枚目に、研究会の会員名簿、3枚目、座席表でございます。

その下に資料がございまして、資料1が事務局の補足説明資料。資料2は、成田国際空港株式会社様から御提出をいただいた資料。資料3は、株式会社日本航空インターナショナル様から御提供いただきました資料。資料4は、社団法人日本通関業連合会様から御提供いただいた資料でございます。

参考1として、参照条文。参考2は、論点を取りまとめたもので、前回配布いたしました資料と同じものですが、念のためお配りをさせていただいております。

過不足等ございましたら、事務局までお申し付けいただきたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、これからの議事進行につきましては、岩田座長にお願いをいたします。よろしくお願いたします。

【岩田座長】 それでは、本日の議事に移ります。

まず、事務局から、前回会合における指摘事項に対する補足説明がありますので、よろしくお願いたします。

【東出調整課長】 資料1、縦長の「事務局補足資料」という表紙がつけてあります資料に沿って、前回御指摘のありました事項について補足の説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、1ページでございます。前回、空港の上屋におけるハンドリング料金というものは、輸送コスト全体の中でどれぐらいのウエートを占めているものなのか、あるいは国際比較で見ると価格水準はどの程度のものなのかという御指摘もございまして、いろいろ調べてみたのですが、なかなかいい資料がございまして、やっと見つけたのがこの資料です。十分なものではありませんけれども、御紹介をさせていただきます。

これは、日本貨物航空株式会社様が国土交通省の懇談会に提出された資料から抜粋したものでございます。見出しのところでございますように、アジアの主要航空会社の貨物部門のATK 有効トンキロということで、1トン、1キロ運ぶのに空港関連費用がどれぐらいかかるかを集計した資料でございます。

見方でございますけれども、グラフにあります、空港関連費用ということで、着陸料、

施設使用料、ハンドリング費用等々をまとめて集計したものです。一番左の棒グラフは日本貨物航空株式会社のものですけれども、日本貨物航空株式会社が、日本の空港だけではなくて、外国の空港も含めて空港関連費用として払っているものをトータルして、トンキロ当たりを集計をし直したものです。大韓航空は、韓国の空港、日本の空港、その他の外国の空港に払っている空港関連費用を全部集計して、トンキロ当たり直したものでございます。日本貨物航空株式会社ですと、日本の空港のウエートが高い、大韓航空ですと韓国の空港を使っているウエートが高いはずでございますので、それぞれの地元の空港の関連費用がウエートとして一番大きく反映されているだろうということで、近似値として取りまとめられた資料のようでございます。

いろいろ込み込みになっておりますので、日本貨物航空株式会社につきましては、注2)にございますけれども、飛行場費、着陸料や駐機料が34%の内訳になっております。ハンドリング費用は61%、事務所の賃料等の施設使用料が5%という内訳になっておりますので、日本貨物航空の場合ですとトンキロ当たり6セント弱、ハンドリングの費用は3.6セントぐらいという見当になっております。

ほかの航空会社の細かい内訳はデータの関係でとれておりませんが、飛行場費等々が入っていることを勘案いたしましても、このデータでいきますとハンドリング費用は外国に比べるとやや高めに出ております。私ども、ほかの航空会社にも聞いてみたのですが、社内のマル秘データが入っておりますので、資料ということではなかなか御提供いただけなかったのですが、お伺いしたところによりますと、幾つかの例しか聞いておりませんが、会社によって、あるいは国によってかなりばらつきがあるようでございます。

2ページ目でございます。前回、上屋の割当て等々について、上屋を希望している者に不満等はないのかという御指摘がございまして、公正取引委員会で行いましたアンケート調査の自由意見欄から関連するものを拾ってきました。上屋施設が散在化し過ぎている、割当てに関して先発企業、後発企業で差があるのではないかと、上屋についてはハンドリングを専門に行っている会社の参入を進めたらどうかという意見が見られるところでございます。

3ページ目に参ります。こちらは、特に御指摘があったわけではないのですが、事務局の補足でございます。前回の資料で、通関業者1件当たりの通関料金の推移のデータをお示ししております。3ページのグラフでいきますと、濃いピンクの線が前回お示し

した数値でございます。この数値は、航空輸送の分も海上輸送の分も全部含めて、データがとれた全業者の平均値ということでお示しをしたのですけれども、航空輸送だけ行っている業者の方、海上輸送だけ行っている業者の方、両方行っている業者の方と分けて集計をしてみますと、このグラフのようになっております。航空関係の通関料金というのは、全体の平均に比べて低めというデータになっております。業者の数でいきますと、航空輸送のみを行っている方は少なくなっておりますけれども、通関料金の水準でいきますと、全体に比べて、あるいは海に比べて低い水準になっておるということでございます。

5 ページ目に参ります。前回、通関業の関係で、営業区域の制限があるとか、営業所の新設が許可制ということで、参入できなかったとか、1 回許可されなかったことがあるかという御質問がございました。ぴったりのデータはありませんでしたけれども、これも公正取引委員会が行いましたアンケート調査で、関連するデータを見繕いましたので、御紹介をさせていただきます。

5 ページの(1)は、営業区域の制限、あるいは営業所の新設許可につきまして、事業活動に影響がありましたか、ありませんでしたかと聞いております。「ない」という方が過半となっております。営業活動に影響が「ある」という方は少数派という結果となっております。

許可制とか、営業区域の制限で影響があるとおっしゃられた方は、どんなところに影響があるかということにつきましては、下のほうのなお書きのところですが、営業区域の制限は「事業展開の自由度を阻害している」、「区域外が自社では対応できず他社に頼まざるを得ない」ということがございます。それから、営業所の新設許可につきましては、「営業所毎の申請そのものが負担である」という御意見がございました。

6 ページ目は、営業区域の制限、あるいは営業所の新設を許可制にする必要性はどうかということをお伺いしております。これも、「必要である」という方が多数派になっておりまして、「不要である」とされている方は比較的少数になっております。営業所の新設の許可制が「必要である」と答えられた方は、どういう理由で必要だとしておられるかといいますと、「過当競争の防止のため」、あるいは「通関業者の質の低下の防止のため」に必要だという声が比較的多くございます。

最後のページは、通関業の料金の関係でございます。通関業は、今、上限規制がされておりますけれども、その規制が必要かどうかについて伺ったものですが、「必要である」という方が過半という結果になっております。通関業料金につきましては、上限規制

をしていることで、「少なからず通関料値引きの歯止めになっている」、「利用者の安心のため」というものがメリットとして挙げられてございます。中には、上限の規制ではなくて、基準料金、あるいは最低料金の規制が望ましいとおっしゃられる方もございます。

以上、補足の説明でございます。

それから、前回、通関業の許可の関係で、許可基準はどうなっているのかという御指摘がございまして、それにつきましては、通関業法の基本通達の中に関係部分がございましたので、先ほど参考1として御紹介しました参照条文の16ページ、17ページに關係部分を追加してございます。詳細の説明は割愛をさせていただきます。

私からは以上でございます。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、お越しいただいている関係者の方から、各業界の実情等について御説明いただきたいと思います。その後で、御議論、御質問いただきたいと思います。

まず最初に、成田国際空港株式会社の長谷川様からお願いいたします。御説明、20分以内でお願いいたします。

【成田国際空港（長谷川部長）】 はい、わかりました。

成田国際空港株式会社貨物事業部の長谷川でございます。よろしくお願いいたします。

成田国際空港は、1978年に開港いたしまして、昨年、30周年を迎えられたことにつきましては、皆様方の御理解、御協力のたまものと深く感謝しているところでございます。

時間もございませんので、成田国際空港株式会社につきまして御説明をさせていただきます。資料を御覧ください。

まず、1ページ目でございます。1ページ目につきましては、会社の概要でございます。会社名につきましては成田国際空港株式会社、代表者は代表取締役社長、森中小三郎、本店所在地につきましては千葉県成田市古込字古込1番地の1、設立年月日については2004年4月1日、資本金額1000億円、従業員につきましては2008年7月1日現在で730名、株式構成につきましては国土交通大臣90.01%、財務大臣9.99%でございます。

弊社は、政府関係特殊法人でございました新東京国際空港公団から事業を継承し、2004年4月1日に設立され、あわせて空港の名称も成田国際空港と改称しております。

会社の目的、及び事業の範囲としましては、成田国際空港株式会社定款第2条で、成田

国際空港の設置及び管理を効率的に行うこと等により、航空輸送の利用者の利便の向上を図り、もって航空の総合的な発展に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化に寄与することを目的とするということで、事業の範囲が定められております。その中でも、成田国際空港の設置及び管理をはじめとしまして、第3項で、航空貨物取扱施設の分野におきましては、成田国際空港の機能を確保するために必要な施設の建設及び管理と規定されてございます。

2ページ目を御覧ください。現在の成田空港における施設整備状況でございます。皆様も御存じのとおり、現在、成田空港の大きなプロジェクトといたしまして、暫定平行滑走路であるB滑走路の北伸整備が進行中でございます。右端に赤く塗られている部分が現在の暫定滑走路、北側に320メートル延伸いたしまして、2,500メートル化を図るものでございます。真ん中の上の部分でございますけれども、出発専用となる東側の誘導路を新設いたしまして、空港の容量アップにつなげるということでございます。工事の進捗状況につきましては、本年10月に工事が終了いたしまして、来年3月に供用というスケジュールで順調に進んでございます。この暫定平行滑走路の2,500メートルが供用いたしますと、従来、不可能でありました大型機の離着陸が可能となったり、供用と同時に空港の容量が現在の20万回から2万回増加することになっております。

なお、現在、供用している貨物取扱施設につきましては、丸で囲まれている区域に展開しています。狭隘化した貨物ターミナル地区のエリアを増大するために、自社で持っている土地、又は空港に隣接する土地を取得し、有効活用いたしまして、航空貨物の需要に応じた貨物施設の展開を図っております。

3ページ目を御覧ください。前ページの赤い部分に展開しております貨物上屋の配置図を表しております。貨物上屋につきましては、航空貨物の積込み、又は取卸しのために、空港に必要不可欠な施設といたしまして機能施設に位置付けられております。ですから、機能施設につきましては、弊社が建設及び管理をしているところでございます。

3ページを説明する前に、上屋の役割を御説明させていただければと思っておりますので、4ページを御覧ください。4ページについては、上屋の建設・整備でございます。空港内の貨物上屋は空港の機能施設としまして、以下のとおり区分されるということで3つに大別をされております。

まず、1つ目については、輸出搭載上屋でございます。輸出貨物を航空機に搭載するために、ULD（コンテナ、パレット）にビルトアップをするという作業と、航空機の搭載

前に計量を行います。航空機のウエイトバランスと言われている作業を行うのが輸出搭載上屋でございます。

2つ目は、輸入共同上屋でございます。これは、航空機から取り降ろした貨物、ULD単位で取り降ろすわけでございますが、コンテナ、パレットからブレイクダウン、荷をほどくという作業があります。そして、フォワーダー、荷主のもとに貨物を仕分け、取りに来られるまでしばらく蔵置をするという機能を果たす上屋として輸入共同上屋がございません。

3つ目は、代理店上屋でございます。通称、フォワーダー上屋と言われているのですが、通関だとか2次仕分け、蔵置等の機能を有してございます。

次に、下の部分でございますが、成田国際空港の貨物取扱量と貨物上屋の面積の推移でございます。おかげさまで、成田空港、先ほど説明したとおり、開港して31年目を迎えております。この間、空港の取扱量につきましては、開港時点と比較しまして、発着回数では3倍、旅客数では4倍、特に航空貨物量につきましては6倍ということで、最も伸びた部門でございます。

本表は、93年からとなっております。赤線は、各年の貨物の取扱量の棒グラフとなっております。赤字の主な事項を御説明させていただきます。

まず、1996年に成田・原木の仕分基準の廃止がございました。以前、成田空港の貨物は、緊急または生鮮貨物を除いて原木で通関をし、成田で積み込むという2元体制をとってございましたけれども、税関の規制緩和により成田に直接持ち込んでも通関ができる体制になりまして、成田で航空貨物を仕分け、積み込むためのスペースが必要になってきたというのが1996年でございます。

2001年には、IT不況、また米国同時多発テロによって、一時的に航空貨物量が下がりました。

ただし、2002年には暫定平行滑走路がオープンいたしまして、発着容量が伸びた関係で航空貨物量もそれに応じて増加しました。

そして、2004年、米国西海岸の湾岸ストがあった関係で、海上貨物が航空のほうに回って、過去最高の231万トンを記録したという経緯がございます。

ただ、昨今は、御存じのとおり、サブプライムローン、金融危機等、米国発の経済不況によりまして、昨年9月ぐらいから輸出貨物を中心に大分落ちてまいりまして、輸出貨物については対前年比3割ないし4割ほど落ちており、大変厳しい状況でございます。

2008年の貨物量でございますけれども、2007年に若干点線が落ちておりますけれども、2007年は221万トン、2008年は206万トンと減少しております。この不況の影響で2009年はさらに落ち込むことが予想されます。

こうした状況を反映してか、そこにも赤字で書かれているとおり、上屋の返還の増加が予定されている状況でございます。

一方、青い線につきましては、1996年、当時はA滑走路1本でやっておりましたが、発着回数だけは年々増やして参りました。貨物量の増加に対応するために、第4貨物ビルを供用しております。原木の仕分基準の廃止と合わせる形で、複層階の第4貨物ビルを供用しております。

2点目といたしましては、2002年に暫定平行滑走路がオープンしたことから、発着の拡大に合わせて2001年から2005年にかけて整備地区、又は南部貨物地区の上屋を供用させていただいております。2010年3月には、先ほども御説明したとおり、暫定平行滑走路の2,500メートルを供用することから、発着回数が2万回増えるということで発着枠の拡大、そして、駐機場新設の関係で貨物上屋が一部撤去されるところがございますので、代替機能を兼ねました第7貨物ビルを整備させていただいたところでございます。

グラフを見ていただければ、貨物需要の動向に応じて、航空会社、通関業者、貨物事業者のニーズにこたえるために、需要に応じた貨物上屋の展開を図ってきておりまして、現在は貨物上屋の総面積が20万7000平米、年間貨物処理能力は245万トン程度となっております。

3ページ目に戻っていただきたいと思っております。上屋の配置図でございます。主要な貨物エリアであります貨物地区、これは左側の部分でございますけれども、本邦航空会社を含めて、比較的乗り入れ便数の多い外国航空会社に上屋を利用させていただいております。航空機の駐機場を前面に位置する第1、第3、第5、第7貨物ビルについては航空会社の輸出上屋として使用させていただいております。右側の日航貨物ビルにつきましては輸入上屋として利用されてございます。第3貨物ビルの裏側は、輸入共同上屋として国際空港上屋さんに利用させていただいているところでございます。

第2貨物ビルの一部と、こちらのほうでは色は塗っておりませんが、第1貨物代理店ビルの上屋はフォワード上屋として使用させていただいているというのが現状でございます。

上屋で白抜きの部分がございますけれども、そこは現在、空き上屋となっている部分でありまして、今後も貨物量減少が予想されることから、空き上屋の増加が予定されているところでございます。

なお、成田空港全体での貨物取扱量の比率でございますけれども、現在、4割が輸出、4割が輸入、残りの2割が仮陸揚げということで、輸出と輸入の上屋の面積配分としては、ほぼ半数というか、均衡しているのが現状でございます。

現在、駐機場に面する上屋につきましては、航空機に搭載するための搭載時間を極力少なくする、リードタイムと言われているものでございますが、リードタイムを短縮するために、航空会社に貸付けを行っているところでございます。

青く丸く囲まれている部分がございますけれども、今回、再配置を行った上屋でございます。上屋の再配置につきましては、複数の上屋を同一の航空会社が持っている場合に対して、貨物地区の運用効率を上げる、交通混雑を緩和するというところで、貨物業界の総意としまして上屋の集約化をしてほしいという要望がございまして、今回、第7貨物ビルを新しく作ることを契機に再配置を行いました。

具体的には、もともと第5貨物ビル、左側の貨物ターミナル地区の上部でございますけれども、そこにつきましては全日空と日本航空が両方で使われていました。今回、エプロン化されることから、ここでは撤去上屋は表されていないのですけれども、撤去予定の貨物上屋が4棟ございました。その2棟、2棟を全日空と日本航空に使っていただいていたということから、今回、第7貨物ビルについては全日空、第5貨物ビルにつきましては日本航空に利用していただくということで、再配置を行ったところでございます。

貨物ターミナルビルの第4貨物ビルの3階部分につきましても、現在、青々、赤々と2つ並んでございますけれども、再配置前は青と赤が離れていたもので、上屋の交換を実施して利用効率を上げました。

複数の上屋を利用いただいている航空会社については、今後、返還される上屋を有効活用した再配置を行って、貨物地区の機能アップにつなげていけたらと考えてございます。

以上が貨物上屋の配置図の説明でございます。

5ページ目を御覧ください。上屋の割当ての手續・基準についてでございます。賃貸借対象上屋につきましては、先ほども説明したとおり、輸出搭載上屋と輸入共同上屋、代理店上屋ということで、3つに仕分けされるところでございます。

上屋賃貸借の対象としましては、航空会社、上屋会社、フォワーダーを含めたという貨物事業者でございます。

募集方法につきましては、やはり成田空港、大分狭隘化している貨物地区でございますので、貨物地区を効率的に活用するということから、空港の機能を最大化させるために、機能、用途、立地等を考慮いたしまして、対象者を募集させていただいております。機能、用途というのは何に使うか、立地というのは駐機場の前面等を考慮いたしまして、対象者の募集を行う。あとは、すべての貨物事業者を対象として、ホームページ等の掲載によって公募させていただいているところでございます。

上屋賃貸借者の選定要素でございますが、まず第一に貨物取扱量の実績、または貨物取扱量の見込みです。物量がないのに上屋を借りてもしょうがありませんので、貨物取扱量の実績、見込みも考慮させていただく。航空会社様に対しては、新規就航があるのか、増便するのか。上屋の用途として輸出貨物、輸入貨物、宅配貨物等どういった使用をするのか。そして、トラックがどの程度搬入するか。貨物を運ぶドーリー、フォークリフトの横持ちの頻度。あと、上屋内の設備、例えば屋内屋、簡単な事務処理ができる部屋を設けるのか、貨物を蔵置するための高層ラックを設けるか、生鮮貨物もございますので冷蔵庫等を設置する予定があるか。貨物のハンドリングは自営ですか、委託か。ULDの置場はどうするのかという詳細なヒアリングをさせていただきまして、貨物事業者を選定させていただいております。

成田空港の貨物地区は大分狭いので、上屋を共同で利用させていただくことで貨物上屋の狭隘化の解消につながったり、貨物地区内の運用効率がアップしたり、貨物地区内の交通混雑緩和が図れるかを考慮して、最終的に決定をさせていただいております。やはり貨物取扱実績だとか、車両搬入の頻度等もある程度考慮しながら、上屋の賃貸借によって貨物地区が効率的に動くことへの効果も期待して、最終的に決定をさせていただいているところでございます。

以上の基準により、貨物上屋の貸付けを行っております。ですから、大半の航空会社からは、上屋の利用要望はいただいております。なぜなら、上屋自体、小さいスペースでも1,000平米程度でございます。貨物専用便でしたら、ボーイング747-400ペースで100トン程度積めます。ただ、旅客便のおなかというのですか、ベリーカーゴというのは20トン積めるか積めないかという状況でございます。一般的な旅客便を運航する会社は、上屋を借りるだけの貨物量がない場合がほとんどだと思います。ですから、自ら判

断いたしまして、上屋の割当てを受けている提携航空会社に自社の貨物を委託することがほとんどであると思っております。したがって、上屋の割当てを受けていない航空会社は、自社の貨物の積込み、取卸しを提携航空会社に委託してございます。本邦航空会社、例えば日本航空、全日空も、海外の空港においては自社の運営する上屋を持たずに、海外のメインの航空会社に委託している場合が多いと聞いてございます。

今後、貨物量の減少により上屋の空きスペースが増加するというお話をさせていただきましたけれども、実態としましては、上屋を利用されている航空会社にとりまして、建物賃貸借契約上、貨物量が減って非効率的な上屋は解約ができます。運営コストを削減するという点から、現在の航空貨物の情勢では、上屋の返還が大分多くなっているというのが実態でございます。我が空港会社としても、厳しい状態になってきております。ですから、効率性のない上屋は、貨物量が減ってきたということになれば、その上屋を返すというのは当然の話でございます。別に建物賃貸借上も拒む契約にはなっておりませんので、ある程度の理屈があれば、ある程度の期間設定があれば返還はできるということで、今現在、建物賃貸借契約を締結させていただいております。実際、返還上屋が増えてきたというのが実態でございます。

6 ページ目を御覧ください。空港周辺のフォワーダーの施設でございます。空港周辺におきましては、フォワーダーによる自社貨物施設、物流専門不動産会社による賃貸施設の建設が相次いでおります。現在、42社、47カ所の施設が相次いでいるということでございます。やはり1996年に仕分け基準が廃止されたことが大きく影響いたしまして、成田に直接持ち込んでも通関ができるということから、42社、47カ所のフォワーダーの施設が点在しています。

保税蔵置を含む空港周辺の物流倉庫の総面積は、約40万平米でございます。成田空港は20万平米でございますので、ほぼ倍ということですが、狭隘化している成田空港の上屋機能を補完していただくという意味でも、重要な施設をこちらで展開していただいているところでございます。今後とも、フォワーダーとの連携を強化いたしまして、成田空港の施設展開、又は道路網の整備を行っていきたいと考えてございます。

7 ページでございます。昨年10月にオープンをさせていただきました第7貨物ビルです。以前は、手前の土の部分に4棟ほど上屋があったのですが、将来、駐機場になるということから、代替として第7貨物ビルを作ったわけでございます。その第7貨物ビルの全体図と内観でございます。

簡単でございますけれども、以上、私からの説明でございます。ありがとうございます。

【岩田座長】 ありがとうございます。

続きまして、株式会社日本航空インターナショナルの若宮様にお願いします。説明は、20分以内をお願いします。時間がちょっと遅れ気味ですので、よろしくをお願いします。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 日本航空インターナショナルの若宮でございます。国際貨物を担当しております。よろしくお願いたします。

資料3に沿いまして、国際拠点空港等におけます国際航空貨物の取扱いの現状について、御説明させていただきます。

1ページ目でございますが、私ども日本航空インターナショナルの会社概要でございます。創業は1951年、代表者は取締役社長の西松遥でございます。資本金は1000億円、株主はグループ経営の観点からホールディングカンパニーでございます。株式会社日本航空の100%保有になっております。従業員数は1万6671名、支店・事業所数は104(国内46、海外58)でございます。乗入国は、34か国・地域、216空港にネットワークを張っております。路線の数でございますが、国際線路線ということで283、これは旅客便の路線246と貨物便の路線37の合計でございます。国内線の路線数は154、保有しております航空機の数275ということで、特に記載のあるもの以外は2008年、去年6月25日のデータでございます。

ここには記しておりませんが、2007年度の連結の収入規模は2兆3000億円強、国際、国内を合わせた貨物の収入規模は2361億円でございます。全体の収入の10.3%程度を国際、国内の貨物事業から得ているということでございます。

続きまして、2ページ目でございますが、これは貨物上屋の中でどのようなハンドリングを我々航空会社上屋が行っているかを図示したものでございます。2ページ目が出発便の作業、次の3ページ目が到着便の作業でございます。

2ページ目の出発便の作業でございますけれども、左側の四角で囲っているところは、一部空港内で行われている場合もあるのですが、先ほど成田空港会社さんから最後のほうで、空港の外に40万平米ほどフォワーダーさんの上屋が点在しているという説明があったかと思っておりますけれども、主にそのフォワーダーさんの上屋等で行われている作業でございます。

IATAの貨物の代理店、混載業者、フォワーダーなどの皆様で行っている作業という

ことで、まず私どもを含めまして各航空会社に貨物の予約を取っていただき、輸出の通関、これは動植物検疫等を含みますけれども、通関処理をしていただきます。それから、航空会社と荷主様、あるいはフォワーダー様との運送契約書類でありますエアウェイビル（AWB）を発行していただく。それから、インボイス、パッキングリスト等の関連書類をエアウェイビルにアタッチしていただく。それから、もちろんのことですが、貨物は航空輸送に適したように適切に梱包いただき、ラベルをいただき、マーキングをしていただきます。ここまでの作業を、業界用語で恐縮ではございますが、レディー・フォー・キャレージ、運送に適した状態と呼んでおりまして、契約上、こういう状態にして航空会社の上屋に持ってきていただくことになっております。

上の四角、下の四角は、空港の貨物ターミナルで行われている作業でございます。上の四角は、ドキュメンテーション、下の四角は上屋の中の実際の貨物を取り扱う作業を図示したものでございます。

大きく2つの流れに分かれておりまして、上屋の作業も、ドキュメンテーション、事務作業も同じでございます。まず、出発貨物をレディー・フォー・キャレージしていただき、荷主さんとかフォワーダーさんから貨物を受け取る作業　事務作業の計量指示、上屋作業の計量と書いてあるあたりまでが一連の作業でございます。

右の計量以降の搬出・引渡しのところは、受け取った貨物を各搭載便に仕分けをして、コンテナ詰めをして、実際、貨物を出発便に搭載するべく貨物ターミナルから搬出するという、大きな2つの流れに分れております。

まず、搬入作業から御説明いたしますと、事務作業では、まずエアウェイビルという書類、その他関連書類を事務所で受け取りまして、書類に書いてある内容を私どものIT機器の中に入力をしたり、書類自体を搭載便ごとに仕分けをしたり、書類に基づいて積荷目録を作成したり、ここでは貨物マニフェストと書いておりますけれども、そういう作業をいたします。

貨物が上屋の中に入ってきますと、早速、貨物のチェック、ダメージがないか、番号はどうかということで受託のチェックをいたします。ここに漫画がかいてありますけれども、搬入確認ということで受け取ったことを確認いたします。それから、同じニューヨーク便に積むものであっても、ニューヨークの上屋で引き渡すものと、トラックでマイアミの方まで運んで渡すものとか、行き先によって分かれておりますので、同じ搭載便の中でも、この貨物とこの貨物は同じコンテナに積むとか搭載計画を作成して、上屋の方に積付指示

ということで、この貨物はこのULDに積みなさいという指示を出します。上屋では、その指示に従って貨物をコンテナ詰めします。コンテナ詰めが終わりますと、搭載重量を基に搭載便のウエイト・アンド・バランス、重心位置を計算する関係がございますので、貨物の一件一件はもちろん計量済みでございますけれども、もう一回、間違いがないように、ULDに詰めた段階で一個一個計量をします。ここまでが搬入作業です。

実際、搭載便の出発時間に近くなりますと、搬出の指示を事務所から上屋に出しまして、トローリングトラクターと呼んでおりますけれども、これで貨物を引っ張り出してシップサイドに持っていくという流れでございます。あわせて、書類も便ごとにあらかじめ仕分けでございますので、搭載便と一緒に積み込むという作業でございます。

3ページ目は、今度は逆の作業でございまして、貨物の到着作業の様子でございます。同様に、上の四角の中が事務作業、下の四角の中が上屋の作業ということでございます。

まず、到着便から貨物をトローリングトラクターで引っ張って上屋に搬入してまいります。貨物の書類、マニフェスト関連書類等は、カーゴパーツというかばんに入っているわけですが、これを事務所に持ってきます。上屋では、貨物が着きますと、ブレークダウン作業と言っておりますけれども、ULDの解体、コンテナからの貨物の取り降ろし、到着チェック、仕分けをしていくわけですが、これもやはりBLを見て、それから、あらかじめ中間代理店等から、この貨物は着いたらすぐ通関をして出すので、すぐに搬出口の方に回してほしいとか、この貨物は1日、2日上屋の中で預かってもらった後、引き取る予定という情報をいただいておりますので、例えば冷蔵庫に入れたいといけないようなものと、2、3日置かれるということであると冷蔵庫に入れなさいという指示を、蔵置場所の指示を中心に事業所でULD・貨物の取扱指示を上屋の作業員にするということが図示されております。

上屋から御説明いたしますと、ULDの解体、到着チェック、仕分けまで終わると、事務所からあったULD・貨物取扱指示に基づいて、貨物を冷蔵庫ですとかラックに一時保管をしたり、トラックの搬出口に出したり仕分けをし、貨物を搬送しまして、蔵置、保管するわけでございます。到着作業は、ここでいったん終わります。

事務所では、荷物が着きましたということで、書類を荷主さんですとか、通関代理店さんごとに仕分けをしまして、お渡しします。それから、貨物が到着しましたという到着通知をお出しします。着払いの場合には、運賃の精算をいたします。これらの書類の処理が終わりますと、AWB引渡しと書いてございますけれども、関連書類を荷主さん、荷受人さん、

通関代理店さんに引渡しをいたします。ここで到着後の作業は終了でございます。

その後、荷受人、通関業者は、輸入通関、動植物検疫の作業をいたしまして、それらが終わった後、いよいよ貨物の引渡しということで、ここから次の流れになります。事務所にD/O（デリバリーオーダー）の要請がされます。引渡しのD/Oを受けた後、事務所から上屋に搬出、引渡しの指示を出します。上屋の作業員は、貨物の蔵置所まで取りに行き、お客様に引き渡して、ここで上屋の中の作業は完了するということでございます。

以上、2ページ目、3ページ目でございますが、出発、到着に分けて、空港の中での貨物の取扱作業を中心に説明いたしました。

4ページ目でございますが、私どものネットワークの中で、貨物上屋は空港当局から賃借している格好が多いのですけれども、どこで専用スペースを確保しているかを図示したものでございます。当社、国際線の貨物の取扱いをやっている拠点は48箇所ございますけれども、その中で貨物上屋を、自営という表記ですが、専用スペースを保有して業務を行っているところが10箇所ということです。羽田の規模は小さいものですから、ここには9地点図示してございます。国内では、成田、関空、名古屋の3空港でございます。米州地区では、JFK、シカゴのORD、サンフランシスコ、ロサンゼルス（LAX）の4地点でございます。ヨーロッパにおいては、ロンドン・ヒースロー空港、パリのシャル・ル・ドゴール空港（CDG）の9地点に、羽田を加えて10地点で、上屋の専用スペースを確保しているという内容でございます。

この9地点は、私どもの貨物専用機、フレーターと呼んでいますけれども、フレーターの就航とほぼ等しい地点でございます。取扱規模が相当大きなところについては専用スペースを確保して、サービス上、経済的にも効率がいいものですから、このような形で運営をしているところでございます。

5ページでございます。航空会社が上屋を保有するメリット、デメリットです。メリットとしましては、自社独自の差別化された、お客様のニーズに合わせた柔軟なサービスを提供できるということでございます。一定の物量を前提とすれば、効率的な運用は可能だと思えます。デメリットとしましては、昨今、輸出貨物を中心に非常に落ち込みを見せておりまして、先月あたりは、中国の旧正月の関係もあったのですけれども、出発貨物が前年比40%台に低迷しました。そういった状況になりますと、専用スペースということは固定費でございますので、上屋の賃借料ですとか、フォークリフト、冷蔵庫等の設備の維持費、人件費がかかる。上屋の作業員についても、固定配置している部分もございませ

で、ここがかかってしまいますので、急激な需要の増減には迅速に対応できにくいところがあるかと思います。

6ページでございます。私どもは、下の欄にございますように、海外、国内を含めまして83社に上屋の業務、貨物の取扱業務を委託しております。国内の3空港を中心に、ほとんど航空会社ですけれども、53から業務を受託しているという格好でございます。これらの委託協力会社、受託航空会社と、どのような作業料の設定を行っているかを図示したものでございます。

委託作業料の設定方法ということで、観点が3つございます。1つ目の観点は、施設、設備の応需能力はどうか。委託する場合、私どもの取扱貨物、物量に応じた上屋スペースが用意されているか。設備はきちんとしているか、計量機は正確か、保冷施設は充実しているか、貴重品保管庫もちゃんとあるかという点で選ぶ。

次は、サービスということで、単にお客様ニーズにこたえるだけではなくて、適切に貨物の保安の管理体制が図られているか、当社の基準に合うような、特に出発貨物ですとか計量作業ですとか、危険物の取扱いなどが中心になりますけれども、安全面、お客様のニーズに合わせた品質面のサービスの管理体制がきちんとしているかという観点が2番目。

3番目としては、コストということで、作業料金その他、運送補助資材なども提供を受けることになりますけれども、こういった3つ、応需能力、サービス、コストという観点で、通常はビット（競争入札）にて選定、あるいは我々を選定していただくということでございます。

7ページ目でございます。当社の数字、指数でしか開示できないのですけれども、ハンドリング料金の国際比較でございます。比較に用いた算出式ということで、グロスターミナルコストというのは総費用でございます。これは空港の総費用ということで、先ほどの事務、上屋の人員費に加えまして、施設の賃借料等の施設費、設備の運営維持費、上屋の作業員が使うフォークリフト等の機材の費用でございます。この空港の上屋でかかる総費用を、取扱重量で単純に割った数字です。06年度の数字が手近にありましたので、日本を100として比べたものでございます。1ドル=100円、ユーロ=126円で換算しておりますが、米州が101、欧州が108、中国が88、香港が147、シンガポールが74、韓国が103ということでございます。

以上、簡単ではございますが、私どものプレゼンテーションを終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

【岩田座長】 ありがとうございます。

続きまして、社団法人日本通関業連合会の園田様、お願いいたします。やはり20分以内でお願いします。

【日本通関業連合会(園田専務理事)】 御紹介にあずかりました連合会の園田でございます。

本日は、通関業の実情ということで御説明させていただく機会を得まして、大変ありがとうございます。

それでは、お手元のペーパーに沿って御説明をしたいと思います。

まず、自己紹介を兼ねまして、連合会というのはどんな組織かということで、2ページになりますけれども、開けていただきたいと思います。

通関業者の全国的な組織というのは戦後すぐに発足しておりまして、このときは任意団体でございましたが、平成6年に連合会ということで公益法人格を持ちまして、活動しております。

真ん中に表がございますが、全国9カ所に通関業会というものがございまして、それが団体会員として参加をしております。そのほかに、個々の通関業者ということで46の通関業者が参加をしております。会員数としては55ということでございますが、2階建てになっておりまして、通関業会それぞれに会員が参加しておりますので、会員全体を足しますと約1,300社ということでございます。会社単位で数えますと、重複がありますので、全国に約840社でございます。これが連合会の活動に直接、間接的に参画をいただいているということでございます。

事業内容としましては、通関業、それから通関業務に関する調査研究事業ということで、通関業に絡むいろいろな課題が年々起きるわけでございますので、それについて組織内で研究をして、必要に応じまして関係省庁、関係団体に意見、要望を出していくという活動。それから、個人輸入につきまして電話相談を受ける事業。それから、申告用紙を販売する事業、これは縮小の一方です。それから、輸出入の通関の情報提供ということで、輸出入者の許可、承認情報をもう一回フィードバックして提供する事業。それから、通関業者が雇っております通関士、通関従業者に対する研修、執務参考図書の編集、出版、こんなことを行っている組織でございます。

ちょっと屋上屋になりますけれども、ポンチ絵的に通関業者の役割を御説明したいと思います。3ページになりますが、JALさんから貨物の物理的な動きについて詳しく御説

明がありまして、一番上に書いてあるとおりでございます。貨物の取卸し、保税地域への搬入、税関許可が出てから荷主さんのところに配達をされるという大まかな流れでございます。

その動きと平仄を合わせて、官公庁のいろいろな手続がございます。それが、青の真ん中の線で書いてある手続でございます。真ん中に書いてございますように、税関の輸入申告、関税等納付、輸入許可、その前後にいろいろな手続がございます。入港してくると、税関、航空局にいろいろな届けを出す。それから、荷物が植物とか食品とか医薬品の場合ですと、植物検疫とか、食品衛生とか薬事法に関係する関係省庁のいろいろな手続も、あわせて行う必要があるということでございます。

そういう中で、ほとんどの場合、税関の輸入申告等の手続、他法令の手続を、荷主さんの依頼を受けて通関業者が代理して行っているということでございます。代理行為を行うことについては、通関業法でそれぞれの税関長の許可が必要という法規制がかかっているということでございます。

その許可をもらっている者が通関業者と幅広く言っておりますけれども、通関業の手続面だけをやっている専門業者というのは全国で4、5社という状況でございます。ほとんどは物流関係の事業を兼ねており、航空運送とか、航空貨物代理店、倉庫業、道路運送という事業をあわせて行っているということで、広く通関業者と呼んでいるということでございます。

輸出は、この流れの逆でございますので、説明は省略をさせていただきます。

次のページ、通関業の業務は実際どんなものかということで、イメージを持っていただくために少し細かく書いてみました。

まず第一は、やはり輸出入申告のための申告書類を作るという作業でございます。関税分類とか、関税評価ということで、かなり面倒くさい作業です。関税分類ですと、すべての貨物を5,000ちょっとの項目に分ける必要がある。それに応じて税番が決まって、税率が決まって、なおかつ、どういう規制がかかるかが決まるわけですので、これは非常にセンシティブな作業です。関税評価につきましても、課税価格は取引価格だけではなくて、取引のいろいろな条件において調整をする必要がある。

それから、原産地の確認ということで、諸外国の部品とか原料を使って製造しますと、原産地がどこになるかということも専門的な判断でせざるを得ないところでございます。こういう作業をしながら申告書を作っていくということでございます。

そういうことですので、最終的に税関に申告をする前に、国家資格を持った通関士が、申告内容が適正であるかどうかをきちんと審査して、大丈夫だというものを申告しなさいと法律的に義務づけられております。

通関の場合、輸出入者からいろいろ説明を聞く、あるいは書類をもらうわけですが、それで足りない場合には、必要に応じて実際に貨物を見に行く必要があるということで、輸出入貨物の確認業務を行っております。

それから、申告後の話ですが、一部の貨物については税関の検査指定ということで、実際に税関職員が現物を見たいということになるわけですが、その際、貨物の内容、取引条件について一番よく知っているのはやはり通関業者でございますので、貨物検査への立会いが求められるわけでございます。貨物を実際に開けて、税関の検査に提示する、あるいは説明を行うという役割を担っております。

もう一つ、最近の動きとしましては、御存じのように、国際物流のセキュリティー確保ということで、アメリカとかヨーロッパは取り組んでおりますけれども、日本でもいろいろな業種についてその必要性が求められています。昨年4月から施行されておりますが、通関業者についても認定通関業者という制度ができて、セキュリティー確保と法令遵守ができる業者を認定するというものです。そのためには、通関業者も体制整備だとか、貨物確認の作業とかを今まで以上に行わざるを得ないということで、そういう必要性も出て来ているということでございます。

5番目は、関税等の納付手続の代行ということで、納税義務者は輸入者ですが、手続の迅速化のために、大体は関税、消費税を輸入者に代わって納めているということでございます。

6番目は、税関への協力ということで、平成7年5月に関税局と連合会で、不審な貨物、取引等があれば税関に情報提供するという内容の覚書を結んでおります。それに基づいて、全国の各通関業者は、不正輸出入が疑われるような場合には税関への積極的な情報提供に努めております。

最後は、他法令への手続ということでございます。これもかなり難しい手続でございますので、大体の場合には通関業者が代理をしてやっている。こんな内容の業務を通関業者がやっているということでございます。

最後に、通関業界の特色ということで並べております。先ほど申しましたように、兼業が多いです。兼業割合で見ますと、倉庫業は半分、港湾運送業は半分、トラック業は半分

という割合が出ております。特に、物流業務をアウトソーシングすることが多くなってきておりまして、サプライチェーンマネジメントのように、すべての国際物流業務を一貫して物流業者に委託することも多くなってきております。その場合、貨物の輸出入の手続を自社でやらないと、なかなか効率的な業務処理ができないということで、今まで倉庫業だけ、あるいはトラック業だけと言っていた会社が、通関業の許可をとるようになってきている。許可件数も徐々に増えているというのは、そういう影響かと考えております。

それから、通関業の兼業ということで、通関業の部分を見ますと営業的にはかなり小さな業務になるということで、単独で成り立つのはなかなか難しい業務ではないかと思えます。通関業者の全国的な統計によりますと、総売上高に占める通関業収入の割合を見ますと、全国で約1%ということがございますので、大手の業者からすると0.何%という非常に小さな割合でございます。2割、3割という業者は極端に少ないということがございます。

管轄区域は、許可した税関の管轄地域内ということになっておりますけれども、1つの税関から許可を受けている業者が全体の約7割ということですので、多数の業者は特定の空港、あるいは特定の港で取り扱われる荷物を取り扱って営業しているという状況でございます。複数の許可を受けているのは全体の3割ということですので、全国展開をしている業者はごく一握りということがございます。2つの税関から許可を得ている通関業者について調べてみても、大体が東京と横浜、神戸と大阪というように隣接税関から許可を受けているということで、営業範囲は地域的にかなり限定されているというのが実態でございます。

通関業者の1社当たりの通関営業所ですけれども、通関営業所を設けて、その事務所で事務をなささいという規定になっておりますので、営業所を数えてみますと、1社当たりの平均としては2.5カ所ということですので。大手だと30以上は持っていますから、それ以外の業者は1社1営業所で業務をしているというのが実態かと思えます。

それから、通関業従業者や通関士といった通関業務に携わっている従業者でございますけれども、平均としては1社当たり13人ということですので、大手を除けば通関業に携わっている従業者は1社でみると1けた台が多いのではないかという実態でございます。

非常に簡単ですけれども、通関業の実情ということで、私の説明を終了させていただきますけれども、一言で言いますと、通関業というのは貨物の運送、保管とか、空港での貨物のハンドリングとか貨物を物理的に動かす業務を行っていく中で、手続面から不可欠な

業務だということで、多くの業者の方が税関の許可を取られているのではないかと思います。専門的、かなり技能を要する業種ということで、我々が質の高い業務を行うことで迅速、適正な通関に貢献する、ひいては国際貿易の発展に貢献するというので、我々としては大きな使命を負っていると考えております。

以上でございます。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、以上の説明について、御質問、御意見のある方、どなたからでも結構です。

では、最初に私から。成田の方ですけれども、5ページ目、賃貸借の募集方法が出ていますけれども、御説明いただいたのですけれども、賃貸の価格はどういうふうに決めているのかわかるのか、補足していただければと思います。

【成田国際空港(長谷川部長)】 上屋の賃借料の関係でございますか。

【岩田座長】 そうです。募集方法は分かったのですが。

【成田国際空港(長谷川部長)】 賃貸料につきましては、一応、建物の建設費を基準にしまして、不動産という家賃については、修繕費とか固定資産税という料金構成要素から、平米当たり幾らという形で設定をさせていただいております。

【岩田座長】 わかりました。どうもありがとうございました。

【井手会員】 日本航空インターナショナルに質問です。7ページにハンドリング料金の国際比較がありますが、ハンドリング料金はこういう算式で比較するのが一般的だと理解してよろしいのですか。総費用の中に人件費と施設費みたいなものがありますけれども、固定費部分の割合はどのぐらいを占めているのですか。上屋の賃借料みたいなものも含めて、固定費部分はどのぐらい占めているのか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 ちょっと手元に資料がないのですけれども、私どもはK P I (キー・パフォーマンス・インデックス) で会社を運営しているという手法を取り入れているのですけれども、貨物の空港の費用の場合には、ここに書いてありますグロスターミナルコストを取扱いの貨物重量で割った数値をK P Iとして使っています。私どもの会社ではこの数値が一般的ですけれども、ほかの会社のことはよくわかりません。

それから、構成比ですけれども、手元に資料がないのですが、事務の作業、上屋の作業はグループ内、グループ外の会社にほとんど委託しているわけですが、人件費と、施設費、フォークリフト等の、社内的には共通経費という言い方をしていますけれども、人件費と

それ以外の経費ですと2対1ぐらいの数値です。共通経費の中で、先ほど御説明したように拠点によって、取扱いの規模によって、賃借契約で上屋を専用スペースで確保している場合と、そうでない場合とありますけれども、専用スペースを確保している場合、共通経費の中で相当高い数値は賃借費用でございます。

【井手会員】 ついでに、もう一ついいですか。4ページに、自営の上屋数が9とか10とかありますけれども、割当てとか要らなくなったときの返却は、日本と比べて海外で大きく違う点というのは何かあるのでしょうか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 それぞれの空港で、それぞれのお国柄といいますが、いろいろな事情がございます。例えば、ロンドン・ヒースロー空港では、私ども5,000平米程度の専用スペースを確保しているわけですが、最近、物流界の状況がちょっと変わってきているとは思いますが、上屋スペースが希少で、契約を更改するときにも、日本の場合と違って長期の契約を強いられることがございます。

【井手会員】 何年ぐらいを長期というのですか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 5年とか10年です。ヨーロッパは、長期の契約を要求されることが多いです。交渉によってお断りできる場合もございます。

片や、JFK空港の場合、ここをハブとしていましたパンナムさんですとか、イースタンさんが倒産されたということで、貨物の上屋スペースも含めて、だれも使わないような施設が結構点在しているという状況がございます。もう15年ほど前になりますけれども、94年に、ニューヨークの産業開発局というところが、パンナムのハンガーの再開発を私どもの貨物の上屋用にやってくれて、相当余裕のあるスペースを押さえていたり、空港によってばらばらでございます。

【岩田座長】 よろしいですか。

【井手会員】 はい。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 日本の空港と比べてどうかというのは、一概には申し上げにくいところがあるのですが、まして、この3空港は成田を中心に私どものハブでございまして、ここから飛行機が飛んでおりますので、上屋の面積規模も、成田では10万平米程度、関空でも6万平米ありますので、海外の5、6,000平米規模の出先の上屋スペースとは比較できないところがございます。

【岩田座長】 岸井会員。

【岸井会員】 最初にお話しくださった成田国際空港の、先ほど座長も質問されました上屋の割当ての手続、基準について、法律的なことをちょっとお伺いしたいのですけれども、手続、基準について政府なり国土交通省がどのように関与しているのか、その辺が法律的にどうなっているのか。成田国際空港株式会社法の3条に、国土交通大臣が定める基本計画とありますけれども、これにかなり具体的なことまで書いてあるのか。あるいは、割当ての手続、基準は会社で自主的に定められているのか。定めた場合、それについて政府と相談したり、何らかの報告をしたり、場合によっては何らかの指導があるのか。その辺について具体的なことまでわかりましたら、お教えいただきたいのですが。

【成田国際空港(長谷川部長)】 基本計画につきましては、成田空港の大きな施設整備について、予算も含めて経営計画でお示しをすることとさせていただきます。上屋の割当てにつきましては、成田空港会社が上屋の借用要望、例えば内規はここでも書いてあるとおり構内営業規程とか要領で、やはり成田空港で営業する者は構内営業承認を受けなければならない。建物貸付要領におきましては、建物を貸し付ける対象者は、構内営業承認を受けた者とか、航空会社だとか、内規では作っておりますけれども、貸し付けにつきましては会社の方針で独自にやらせていただいているというのが現状でございます。

【岸井会員】 特に国土交通省、あるいは政府の何らかの部局に説明をするとか、あるいは報告をするとか、そういうことはやっておられないと理解してよろしいのでしょうか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 規程等については、昔は届出義務でありました。ただし、具体的に上屋をだれがお使いになるか、だれが利用されるかについては、届出とか、そういったことはありません。独自で決定をさせていただいているというのが現状でございます。

【岸井会員】 手続、基準について、国土交通省に説明はされているのですか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 はい、もちろんです。

【岸井会員】 それは、法律的な根拠とかあるのでしょうか。株式の保有者であるとか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 空港公団のときには、規程類については必ず届出をしなければいけないということで、届出のときにすべての規程類、こうしますということは説明してまいりましたけれども、2004年4月1日に株式会社になった時点で、ある程度柔軟な対応ができるということで、今はございません。

【岸井会員】 そうですか。事実上は、説明されていると理解してよろしいのですね。

【成田国際空港(長谷川部長)】 説明に行っていることは行っていますけれども、昔の

規程と今の規程では若干違いますので、その点が少し変わってきているとは思いますが。

【岸井会員】 わかりました。どうもありがとうございます。

【岩田座長】 よろしいですか。

今日の事務局の補足説明に、上屋の割当てに関してフォワーダーの方からの意見が出ていて、「上屋施設を積極的にフォワーダーに割り当てるべきである」とか、「自由にターミナル会社と競合させるべき」とか、代理店上屋の割当ての際、「割当基準が不透明」だとか、そういう意見があるのですけれども、それについてどういうふうにお考えでしょうか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 我々としては、なかなか理解できないところがございます。やはり上屋を1回貸しますと、ラックだとか、屋内屋だとか、借りた方がいろいろな設備を整備いたします。ですから、上屋を借りている方もコスト的には負担を抱えています。

フォワーダーの意見で、代理店上屋の割当ての際、割当ての位置やテナント選定などの割当ての基準が不透明ということになっておるのですけれども、我々は、空いた場合、ホームページに掲載しておりまして、公募させていただいております。その上で、要望があった者が、上屋を使うだけの取扱量に適合するかどうかを審査させていただきまして、お貸しするわけでございます。ですから、割当ての基準が不透明と言われましても、では、どの部分が不透明なのか。ここに貸しているということはすべての方々がわかっている話でございまして、どのようなことを言われているか、わかりかねる点がございます。

【岩田座長】 もう一つ、日本航空のほうで、ハンドリング料金の比較があったのですけれども、今日の資料1、事務局の補足説明では、全部が全部、成田空港とか日本で使っているわけではないのですが、NCAは比較的多いと思うので、ハンドリング料の比が61%というと外国に比べて高めに出ているのですが、日本航空の資料ですと日本はむしろ安いほうという感じがして、両方が違うように思うのですけれども、違う原因はわかりますでしょうか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 これはあくまでも社内の数字でございますので、一つには、日本の取扱規模が海外に比べると大きい、それで割安に取扱いができていう点があるかと思えます。それから、NCAさんの資料ですと着陸料が含まれているようです。私どもがターミナルコストと言っている中には、着陸料は含んでおりません。

【岩田座長】 ただ、ハンドリング費用が61%です。NCAの主なところは、日本の

飛行場を使っているのだと思うのです。だから、日本航空さんをお願いしているものも随分あるのではないかという気がしているのですけれども、そうではないのですか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 いいえ、今のところはないです。

【岩田座長】 そうすると、ちょっと高過ぎるのではないかという気がしたのです。例えば韓国ですと、日本航空の資料だと103で日本より高いのだけれども、KALはほとんど韓国の空港を使っていると思うのですけれども、非常に低いと出ている。そうすると、NCAの全体が高いのは着陸料のせいだとか言わないと、出てこないのかなと思ったのですが。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 NCAさんの資料の根拠がよくわからないのですけれども、今、考えつくまは取扱規模の違いでしょうか。我々、専用スペースは、羽田を含めて10ステーションほど確保しているわけですが、専用スペースを確保している場所では、私どもの社員がドキュメンテーションを行って、上屋作業をグループ外の会社に委託するというスタイルが一般的です。NCAさんは、私の知っている範囲では、成田と関空には専用スペースを確保されていると思うのですけれども、名古屋を含んだ海外のすべてのステーションで専用スペースは確保されておられません。取扱規模がある一定規模以上になりますと、専用スペースを持った方が効率的にハンドリングができるということがあろうかと思えます。私どもの方がNCAさんよりも2倍程度規模があろうかと思えますので、全般的に空港のターミナルコストを抑えられているということかもしれないです。

【吉野会員】 今のお話は、昨今の貨物が激減している状況だと、逆に出てくるということですか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 はい、そのとおりでございます。可能性はあると思います。

【吉野会員】 非常に効率が悪くなる。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 はい。

【吉野会員】 それは、ここにはまだ表れてないのですか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 はい。NCAさんは平成18年の資料でございますし、私どもがお出ししているのは06年度の資料でございます。

【岩田座長】 もう一つ、そんなに上屋の賃借契約の解除が出てくると、成田空港さんとしては賃料を下げても、フォワーダーで貸してほしいという人がいるのだったら、貸し

た方が空けておくよりはいいように思いますけれども、そうはいかないのですか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 貨物の減少に伴わず、空いている上屋につきましてはホームページで公募をいたしましたし、フォワーダー等にこの上屋を借りていただけないかという営業活動も実際はやっております。ただ、来年に控えました羽田の国際化という展開が、今年の夏ごろまでに航空会社でどんな便が飛ぶのか決定されます。それに応じて、また羽田に投資をせざるを得ないフォワーダーが出てくる可能性もあります。羽田の投資の必要性をある程度念頭に置きますと、二重投資、三重投資になる話でございますので、今、羽田の姿が見えないというところで手控えているのが現状でございます。

【岩田座長】 ほかによろしいですか。どうぞ。

【川島会員】 上屋を貸す際、空港が用意される施設はどこまでなのかということをやっと伺いたいのですが。輸出上屋の場合ですと、計量施設がついていなければいけないということですが、これは空港で用意されるのですか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 成田空港会社が整備するのは、倉庫と同じです。中の計量装置、カーゴハンドリングシステム、ラック等については、利用者の方が各々の費用により設置をするという形になってございます。中で必要な部品は、利用者が必要なだけ設置をしていくということでございます。

【川島会員】 先ほど、JALとANAの間で入れ換えをしたというお話がありましたけれども、いったん一つの上屋で投資した計量施設とか冷蔵庫といったものは、他の会社でも流用可能なものと考えていいのでしょうか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 再配置する場合、お互いの航空会社が、協議して、もし必要だったら、引き続き使えるものだったら使っていくと思いますけれども、やはりほとんど原状回復をしていただきます。すべて撤去していただいて、当初の貸し付け、利用する段階になったときの状態に返して、次の利用者にお貸しするというのがほとんどだと思います。

【川島会員】 ありがとうございます。

【岩田座長】 はい。

【井手会員】 先ほど、成田国際空港の募集のところ、不透明性があるのではないかと指摘がありましたけれども、上屋の再割当てはどのぐらいの頻度でやるかというのが一つ。それから、基本的に上屋の増設は、新規の航空会社が出てきて、足らなくなったときに航空会社の判断で増設をするのか。常に不足している状態であれば高い料金が取れ

るわけですが、増設するとなると、そのときの割当ての料金は既存のものとは違う形で設定されるのですか。そのところを教えてください。

【成田国際空港(長谷川部長)】 上屋の再配置につきましては今回が初めてなのですが、再割当てというのは、例えば上屋が空いた場合は、ほかの事業者の要望を聞いて割り当てる。家賃等につきましては、以前借りていた家賃と同額でございます。家賃を上げることはしておりませんので、同額で使っていただくということでございます。

【井手会員】 増設の場合は。

【成田国際空港(長谷川部長)】 ほとんどスペースがないのです。今後、増設があった場合には、利用する上屋の対象者にはお声がけをいたします。以前、要望があった方とか、ホームページで応募したり、いろいろな航空会社、フォワーダーのお話を聞くかと思えます。ただ、残念なことに、成田空港、増設する箇所がございませんので、今のところそういったことは考えてございません。

【岸井会員】 よろしいですか。

【岩田座長】 はい。

【岸井会員】 今の関連で、成田空港とJALの両方にお聞きすることになるのですが、上屋を貸します。JALのほうでは、借りた上屋を他の航空会社に使わせる、貨物会社に使わせるという受託をすることがあるわけですね。成田空港のほうは、JALがほかの会社に貸す場合、料金が幾らだとか、そういうことは一切介入していないわけですね。

【成田国際空港(長谷川部長)】 はい。

【岸井会員】 それは、今までもずっとそうだったのですか。というのは、賃貸借ですと、借りて使っているものについて、自分で設備なんかを整備したわけですが、使わせるわけです。成田空港のほうで貸すとき、そちらの条件までコントロールするというか、条件をつけることも法的には可能のような気がするのですが、そのようなことは一切やっていらっしゃらないのですか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 成田空港会社から日本航空様に施設をお貸しする、日本航空様から他の航空会社に施設をお貸しすることにつきましては、転貸という形になりますので原則認めてございません。ただし、日本航空様が外国の航空会社から委託を受ける、外国航空会社がスペースを専用するのではなくて、貨物の委託を受けるということにつきましては、成田空港会社はタッチをしてございません。

【岸井会員】 わかりました。

【岩田座長】 その場合、受託の料金と、自分でやる料金とありますね。自分で扱った荷物を自分で運ぶのと、人の荷物を受託する場合、受託料はどうやって決めていらっしゃるのでしょうか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 まず、N A Aさんから、上屋スペースを平米当たり幾らという賃借契約でお借りして、それに、先ほど出てきました事務作業と上屋作業の人件費を加えたものが私どものコストになります。それで、受託の航空会社と交渉して、プラスアルファの利益を乗せて、一般的には1キログラム当たり何円とか、1便当たり何円という料金を決めて、受託料の精算をするようなケースが一般的です。

【岩田座長】 そうすると、全体の貨物量によってハンドリング費用の1単位当たりが随分違ってきますよね。それは、同じようにしているということですか。今みたいに取扱貨物量が少なくなってしまうと、グロスターミナルコストが上がってくると、受託費用もそれと同じように上がるとか、そういうことですか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 そうですね。外国の受託航空会社の身になって考えますと、我々も海外で委託するときは同じですけども、自分たちの貨物が将来どうなっていくのか、増えていくのか減っていくのかということと、あとは取扱いの規模でございます。私どもが貨物便を飛ばしているところだと、計算してみますと、共同上屋で1キログラム当たりで委託するよりも、専用スペースを押さえて、荷役と事務の人件費だけを別に契約したほうが割安ということがございますので、先ほど申し上げたように、効率性の観点から、30数地点のうち10地点は専用スペースを用意しているということがございます。

成田空港でも、実際、私どもは40社近くの受託契約を受けて、1キログラム当たり幾らとか、1便当たり幾らということで受託しておりますけれども、フレーターを飛ばしている会社を中心に、13、4社は自社の専用スペースを構えて運営されていますので、全く同じような考えかと思えます。

【中川会員】 質問、よろしいですか。

【岩田座長】 どうぞ。

【中川会員】 多分、今のお話とも関連すると思うのですがけれども、成田空港さんにお伺いしたいのですが、賃貸借契約の平均的な期間はどれぐらいか。それから、料金は、建設費等によって決まる、平米当たりで決めていらっしゃるということですが、毎年変わる

のか、もしくは途中で見直しがあったときに適用されるのか、どれぐらいのタームで変わるのか。3点目として、賃貸借の平米が非常に大きい会社に対して、ある程度のディスカウントをしているのか。それから、交渉によって料金が変わる余地があるのか教えていただきたいと思います。

JALさんのほうにお伺いしたいのは、交渉の余地のあたりの話もちょっとお聞きしたいのですが、自分が受託する場合もですけれども、委託をしたほうが得な場合と、自分が実際に上屋を借りたほうが得になるという分かれ目の目安みたいなものがあるのか、教えていただきたいのですが。どちらからでも。

【成田国際空港(長谷川部長)】 御質問の1点目、契約期間の問題でございます。契約書上は2年間の契約になっておりまして、2年間で自動更新という形になってございます。ただ、6カ月前の申出がございましたら、契約の解除ができるような形の契約体系になっております。ですから、長期間契約ではございません。

料金は、賃料と管理費が上屋の賃貸料になっておりまして、賃料自体は建設費から導き出しておりますので、ほとんど変わりません。ただし、管理費というのは運営費でございまして、例えば人件費のアップだとか、建物を警備する警備員のアップだとか、清掃料のアップだとか、運営費のコストがアップした場合については、契約を更新するときに見直しをさせていただいているというのが現状でございます。ただ、今まで賃料をアップしたことはないかと思えます。

では、たくさん平米を借りている方に、ディスカウントはあるかという3点目の御質問でございますが、今のところはございません。今後、やはりこれだけ上屋が空いてきますと、ある程度ディスカウントせざるを得ないとは思っております。ただ、現状でいいますと、航空会社に使っていただいている場合につきましても、ディスカウントはしておられないのが現状でございます。ですから、建物貸付規程というか、建物要領にございます基準賃貸料を適用させていただいているというのが現状でございます。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 御質問は、海外のステーションで独自の専用スペースを設けるか設けないかの分かれ目と申しますが、ブレークイーブンということですが、あまりはっきりしたものはございませんけれども、従来は、先ほどの成田空港さんの説明にもありまして、貨物の需要はずっと右肩上がりでありましたので、基本的には貨物の専用機、フレーターが就航しているステーションについては専用スペースを設ける。取扱量は年間3万トンぐらいの数値が多いのですが、

専用スペースを設けてまいりました。ところが、先ほどの4ページのネットワークの上屋を持っている羽田を含む10地点でも、昨今の急激な物量の減を受けまして、サンフランシスコでフレーターの就航を止めたり、パリも便数を減らしてきています。従来、フレーターが飛んでいるところは専用スペースということでございましたが、今後、費用はなるべく固定費化しないで、流動費化したほうが会社の経営上はベストということでございますので、考え方を変えていく可能性がございます。

【中川会員】 フレーターとはなんですか。

【日本航空インターナショナル(若宮グループ長)】 はい。従来は、フレーターが飛んでいるところは、基本的に海外でも専用スペースを設けていたということです。貨物の専用機です。

【日本航空インターナショナル(伊丹部長)】 すみません、ちょっとよろしいでしょうか。

【岩田座長】 はい。

【日本航空インターナショナル(伊丹部長)】 日本航空の伊丹と申します。補足して御説明をさせていただきますと、今、ここでの議論は専らコスト、運営費用だとか、効率化という視点なわけですけれども、もう一つは、品質というサービスのレベルがどうなのかという大きな考え方が当然ありまして、その視点から見て、我々はよく拠点空港だとか、基幹空港という言い方をするわけですが、日本航空としての品質だとかサービスとして、やはり外せないキーの空港については極力施設を自営化して、自社スタッフを抱えて、自分のサービスを展開することでお客様に受け入れていただくという考え方があるのです。ですから、成田であれ、関空であれ、中部であれ自社の施設を持とうと。海外においても、貨物専用機を使うような空港であれば、そういった視点で運営していこうというのが基本の考え方です。

ですので、旅客便しか飛ばさないという空港で、一定程度の品質が確保できる委託先があれば、そこに対して業務を委託することによって費用を変動費化して、リスクを回避するという選択肢も当然あるわけですけれども、リスクをとって、よりいいサービスを提供していこうということで、あえて施設を持っていくという判断も従来はしてきた。ところが、今回、非常に大きな局面の変化があって、今後もこれまでの戦略で、同じ考え方でいけるかというのは、よく考えないといけない状況にあると思います。

【吉野会員】 ちょっといいですか。

【岩田座長】 はい、どうぞ。

【吉野会員】 事務局の資料にあるのですけれども、航空会社意見として、最後に、国際的な上屋ハンドリング会社に進出してほしいという要望がありました。成田空港さん、こういう可能性はありますか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 今現在、成田空港では、貨物の大規模なハンドリング会社はないと思いますけれども、規程上、こういった会社を差別化することなく、例えばどちらかの航空会社の委託を受けてやりたいという要望が上がれば、構内営業承認を与えて、進出を拒む話ではございません。

【吉野会員】 今までオファーはないのですか。

【成田国際空港(長谷川部長)】 今までオファーはございません。

【岩田座長】 通関業連合会の方にちょっとお聞きしたいのですが、時間が押してしまっていますので、これが最後でよろしいですか。

今日の事務局の補足資料の一番最後のところで、営業区域の制限を設ける必要性ということで、「必要である」が44%、営業所の新設許可制も「必要である」が53%と、私としては非常に多いという感じがするので、その理由として、過当競争の防止のためというよりも、質を確保するとか、信用性を確保するというので、ある程度ちゃんとした資格を持った通関士を備えているというのは必要かと思うのですけれども、私は直感的に、それ以上のものはあまり必要でないように思うのですが。

【日本通関業連合会(園田専務理事)】 通関業者というのは、御説明したとおり、特定の港や空港でやっているような小規模の業者もおられますし、全国展開をしてやっている業者もおられるということで、会社によってそれぞれ考え方、つまり営業区域の考え方がちょっと違っておまして、やはり全国展開をしているようなところは、簡便に、もっと広げてほしいという要望を持っております。地方でやっておられるところは、あまりやられると自分の営業区域を侵されてしまうのではないかという懸念も持っています。そういう意味で、業界内で意見が分かれておまして、小さな業者も多いので、こういうアンケートをとると今のままでいいという方が多いということになるのではないかと思います。

【岩田座長】 どうもありがとうございました。

既に時間が過ぎておりますので、この辺で打ち切りたいと思います。

今日は、お三方、大変ありがとうございました。

最後に、事務局から何かございますでしょうか。

【東出調整課長】 次回会合は、4月9日14時からということで、場所はこの会議室を予定しております。今まで2回御議論いただいたものを取りまとめた資料を用意いたしまして、御議論いただければと考えておりますので、よろしく願いをいたします。

【岩田座長】 本日御説明いただいた関係者の方々、ありがとうございました。御多忙のところ、ありがとうございます。

また、皆さん、長時間御議論いただきまして、ありがとうございました。

これで閉会とします。どうもありがとうございました。

了