

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4月9日

【東出調整課長】 それでは、時間もまいりましたので始めさせていただきます。本日は、お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。政府規制等と競争政策に関する研究会を始めさせていただきます。

今日は、吉野会員、清野会員、中川会員から御欠席という御連絡をいただいております。

配布資料の確認をさせていただきます。資料1として、国際航空貨物の輸出入に係る競争実態について、資料2として参考資料をお配りしております。それから、参考として参照条文でございます。過不足が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。

それでは、これからの議事につきましては、岩田座長にお願い申し上げます。よろしくお願いたします。

【岩田座長】 それでは、議事に移ります。

本日は、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競争実態調査について報告書の案を説明していただいた後、会員の皆様から御質問、御議論いただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。それでは、事務局、お願いたします。

【東出調整課長】 それでは、資料1に沿いまして御説明いたします。

まず、表紙をめくっていただきまして、1ページに、「はじめに」ということで、総合物流施策大綱により、政府全体で物流の効率化が重要になっている状況の中で、輸出入分野、物流分野を取り上げたということ、その中でも国際航空貨物の伸び率や、成田空港、関西空港及び中部空港についての完全民営化、羽田空港の国際化という動きがあるということ、この分野を取り上げたということを最初に導入部分として整理しております。

2ページにまいりまして、「第1 国際航空貨物輸送の現状」ということで、まず輸送の概況を示しております。国際航空貨物における航空輸送の分担比率は、重量ベースでは、0.33%ですけれども、金額ベースでは、3割弱を占めているという状況でございます。昨年12月に、このあたりの数字は御説明いたしておりますけれども、その後、1年分新しい統計が出ましたので、最新の数値に変更しております。

3ページにまいりまして、第1の2の図表3において、平成19年の国際航空貨物の空港ごとのシェアですけれども、輸出入ともに成田空港、関空空港及び中部空港の3空港で95%以上を占めているという状況でございます。

4ページの下の部分ですけれども、羽田空港では、4本目の滑走路を整備する再拡張計画が進められておりまして、来年10月から供用開始を予定している状況でございます。

5ページ及び6ページで、各空港の概要を整理しております。普通、空港は国が管理するものでございますが、成田空港、関空空港及び中部空港の3空港につきましては、国ではなくて、成田国際空港株式会社等の株式会社が管理しているということと、その3つの株式会社は、国、地方公共団体、その他が主要な株主になっているということを整理しております。6ページの羽田空港につきましては、株式会社ではなくて国が管理しているという状況でございます。

7ページからは「第2 国際航空貨物の輸入手続の概要」ということですが、まず、輸出につきましては、ページの下にポンチ絵がございますけれども、荷主からフォワーダーが集荷してまいりまして、フォワーダー上屋に搬入する。ここで通関手続をいたしまして、飛行機の出発時間というのを見計らいまして輸出上屋に持ち込み、コンテナに組み上げて飛行機に搭載するという流れになっております。

一方、輸入ですけれども、8ページでございます、真ん中にポンチ絵がありますが、輸入の際は飛行機から貨物を取り降ろした後、輸入上屋でコンテナを解体しまして、そこで通関手続等を行い、そこから荷主に配送されていくという流れになっております。例外的なものとしましては、輸入上屋でコンテナを解体するのではなくて、フォワーダー上屋のほうでコンテナを解体するというものが一部ございます。

上屋につきましては、保税蔵置場とする許可を税関長から受けています。保税上屋につきましては10ページに先ほど申し上げました輸出上屋と輸入上屋がございますが、2つ合わせて航空上屋と呼んでおります。飛行機の貨物の積卸しは、航空上屋で行われており、この航空上屋は、航空会社が上屋事業を行っていることが多いですが、一部、中部国際空港のスカイポートサービス株式会社など航空会社ではないところが運営しているものもございます。

フォワーダー上屋は、フォワーダーが集めてきた貨物を一時的に保管し、通関手続をする場所でございます。インテグレーター上屋は、インテグレーターという陸送の部分も航空輸送の部分も一貫して行う事業者が使っている上屋でございます。保税上屋は、大体こ

の3種類に大別されるという状況でございます。

それから、11ページの下の部分ですが、輸出入の関係ですので、通関業務というのがあるわけですが、輸出入申告の手続の代行に係る事務を通関業務といい、これを業として営む者である通関業者は、通常、フォワーダー等が兼業していることが多いということでございます。また、12ページにまいりまして、貨物の中身によっては、検疫等の手続があります。以上が大まかな輸入手続の流れになっております。

14ページにまいります。輸入手続のうちの保税上屋についてここから整理しております。まず、上屋事業を行うためには、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わけですが、それ以外に特に規制はないという状況でございます。

「2 上屋の割当て」というところですが、上屋につきましては、成田国際空港株式会社等の空港管理者が建設をいたしまして、それを賃貸するという形が一般的になっております。誰に貸すかという上屋の割当ては、空港管理者が行うことになっておりますが、空港管理者は、航空上屋なのか、フォワーダーの上屋なのか、その上屋の用途によって、場所等を勘案した上で上屋を整備しますので、それに応じて公募をかけるという状況になっております。航空会社側においては、自社の貨物の取扱量等を勘案いたしまして、自分で航空上屋を借りるかどうかを決めて応募するという段取りになっているところです。

それから、15ページの上の方ですが、上屋につきましては、賃貸借契約を締結して保有することになっておりますので、上屋の返還の意思がない限りは、賃貸借契約が自動更新されるというのが一般的な形になっているようです。したがって、新しい上屋が必要なときや、保有する上屋のスペースを追加したいときに、うまく隣に良い場所があるかというのは必ずしも保証されておらず、上屋が分散してしまう可能性があるという状況になっております。

なお、成田国際空港株式会社、関空国際空港株式会社及び中部国際空港株式会社の3社に対してアンケートを行い、上屋の割当てに関する基準を作成しているかどうか、そして、上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置を行ったことがあるかどうかということを確認したところ、いずれも3社中1社という結果でございました。

16ページから18ページにかけてですが、成田空港、関西空港及び中部空港の3空港における航空会社の航空上屋の保有状況について、それぞれページの真ん中辺りに円グラフで示しておりますけれども、3空港に乗り入れている航空会社のうち、大体7割から8割の航空会社が自前で上屋を保有していないという状況でございます。航空上屋を保有し

ていない航空会社は、貨物を飛行機に搭載等するために航空上屋を保有する航空会社等にグラウンドハンドリング業務を頼んでいる状況でございます。

それから、18ページの下の方ですが、羽田空港につきましては、これから本格的に国際航空貨物を取り扱う計画の段階です。羽田空港は、国が管理している空港ですけれども、国際航空貨物につきましては、PFI手法を導入しているということで、東京国際エアカーゴターミナル株式会社、通称TIACTが国から国際貨物ターミナルの管理・運営を受託していることが1つ特徴になっております。また、TIACTという会社は、国際貨物ターミナルの管理・運営の一環として航空会社等への上屋の割当てを行うだけでなく、直営で上屋事業も行うということが羽田空港のもう1つの特徴になっております。

19ページの真ん中から、上屋事業の料金について説明をしております。まず、輸出につきましては、飛行機に貨物を搭載するときのコンテナを組み立てるというサービスを提供しておりますので、その料金がかかります。ただ、この料金につきましては、利用者との相対で決定されますので、料金表などがあるわけではございません。

20ページにまいりまして、輸入につきましては、飛行機から貨物を降ろしてコンテナを解体するというサービス、これは輸出と同じように相対で決定されますので、料金表などがない料金でございます。

輸入貨物は、しばらく輸入上屋で保管され、荷主が取りにくるという段取りになっておりますので、貨物を保管するための料金というのが別途かかりまして、これは荷主の負担になっております。その料金は、施設利用料や超過保管料ということで、料金表に基づいて収受されている状況でございます。21ページから22ページにかけましては施設利用料の、23ページから24ページにかけましては超過保管料の水準を並べてありますけれども、それぞれの空港によって値は違ってはありますが、空港ごとに見ますと、上屋の施設利用料及び超過保管料は大体どの上屋事業者も同じ水準になっております。

25ページにまいりまして、航空会社が、自分で上屋を借りるかどうかをどのように決めているかという点ですけれども、航空会社からみますと、自分で上屋を保有するということは、販売戦略に応じて柔軟にサービスを提供できる、効率的な運用ができるというメリットがある一方、固定費がかかりますので、貨物の取扱量によっては、コストと引き合わないような状況になってしまうデメリットもございます。したがって航空会社はこれらの、メリット、デメリットを勘案して、自分で航空上屋を借りるかどうかを決めているという状況でございます。

上屋を借りるためのコストとして賃料があるわけですが、アンケートで航空上屋を借りていない航空会社にその理由を聞いてみましたところ、賃料が高いというのが一番多いものでございましたので、賃料というのは航空会社が自分で上屋を借りない1つの要因であるということかと思われま

す。26ページにまいります。ここからは、通関業について整理してございます。通関業につきましては、まず、事業を開始するに当たって税関長の許可を受ける必要がございます。通関業法上、その地域の通関業務の量や通関業者の数に照らして許可が適当かどうかというのが基準の1つになっております。この基準は、いわゆる需給調整基準でございまして、許可基準の一つとして法律にも規定されておりますが、現在は、この需給調整条項が通関業への参入の実質的な支障にならないように運用上配慮されている状況です。また、通関業を開始するときだけではなくて、営業所を新設する場合にも税関長の許可が必要になっております。

27ページにまいりまして、営業区域につきましても制限がございます。通関業を開始するに当たって、一度許可を受けると全国で通関業ができるわけではなくて、税関の区域ごとに許可を受ける必要があるというのが、許可の関係の規制のもう1つの側面になっております。

ただ、27ページの(3)の下の方のなお書きですが、1つの区域で許可を受けている通関業者が、別の税関の管轄区域で新しく許可を受けたいというときには、審査の一部を省略するという運用がされているところです。

通関業に係る料金につきましては、通関業法上、財務大臣が必要な定めをすることができるとなっております。それが行われますと、通関業者はそれに反した料金を収受することができないという規制がかかっております。

実際には、28ページに表がありますけれども、通関業法基本通達で上限料金というのが定められてお

まして、通関業に係る料金に上限規制がかけられております。29ページにまいりまして、通関業者の概況ですが、通関業は許可業種ではありますが、事業者、営業所、通関士の数は図表2-1にありますように増えてきているところです。営業区域の関係でいきますと、図表2-2ですが、1つの税関だけで通関業を行っている通関業者が7割ということで、ローカルに営業している通関業者が多いという状況でございます。

少し飛びまして、31ページですが、通関業者の事業規模は、(3)の最初の方にありま

すけれども、全国平均でみますと1通関業者当たりの営業所の数は2.5か所、通関業に従事している通関士その他の従業者の方は13人ということで、結構小さいところが多いという状況でございます。

それから、通関業者は他の事業と兼業していることが多いのですが、兼業の売上高も含めた売上高の分布というのは、図表25のとおりになっております。全体といたしましては、比較的小さい感じかなというところでは。

また、32ページのグラフの下になお書きがございますけれども、兼業の収入を除きました通関業収入だけで見ますと、全体の売上高の1%ぐらいということになっておりまして、比較的通関業としての収入の占める率は低いという状況でございます。

それから、32ページの下の方からは通関業に係る料金の状況ですけれども、33ページのグラフにありますように、輸出申告、輸入申告、ともに少額貨物簡易通関扱を除いた通関ですけれども、ここで見ますと、輸出入とも上限料金の8割から9割ぐらいの水準でございまして、平成17年度から平成19年度までの3か年度でみますと低下傾向にあります。

詳しくみますと、34ページですけれども、比較的、取扱件数の少ない通関業者の方が、料金の平均額が高い傾向がみられるという状況になっております。

以上が、事実関係の部分でございまして、35ページから「第5 競争政策上の考え方」を整理しておりまして、大きく4つございます。

1つ目は、航空上屋の利用におけるイコールフットィングの確保の関係でございます。飛行機に貨物を積んだり降ろしたりということを行うためには、航空上屋（輸出上屋及び輸入上屋）の利用が必須になっております。ただ、すべての航空会社が自分で航空上屋を借りて保有しているわけではございませんので、航空上屋を保有しない航空会社は、航空上屋を保有する他の航空会社等が提供するグランドハンドリング業務を利用しなければいけないという状況になっております。そういうところで、不当に差別的にならないようにイコールフットィングを確保することが重要であると思っております。

それを確保するための方策として、事業法で事前規制をする方法も考えられるわけですが、実態からみてそこまでは必要なく、問題がある場合に事後的な規制として独占禁止法で差別的取扱い等の不公正な取引方法ということで対処すれば足りるのではないかとというのが1つ目の話でございます。

2つ目は、上屋の割当てにおけるイコールフットィングの確保の部分でございます。上

屋の割当てにおいては、空港内のスペース等の関係もございますので、公平、透明な基準で割当てを行っていただきたいということと、場合によっては、競争入札というやり方も考えられるのではないかと、また、航空上屋につきましては、航空会社だけではなくて、上屋事業を専門に行う航空会社以外の事業者についても航空会社と同等の割当ての機会を与えることが必要なのではないかということで整理してございます。

もう1つ、上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置につきまして、1度割り当てられた上屋が既得権益化してしまうことになると、より効率的な事業者の参入というところでいろいろ問題が出てくることもあり得ますので、その点につきましては、必要に応じて上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置が必要なのではないか。それから、再配置をするには、いろいろコストもかかりますので、最初に上屋を割り当てる段階から、上屋の賃貸単位を建物ベースにするのではなく、大きな建物を1個作って、賃貸単位を面積ベースにするなどという工夫をしておくのが望ましいのではないかと整理しております。

37ページの3につきましては、空港管理者が上屋事業に関係する場合のイコールフットingの確保ということでございます。1つは空港管理者が上屋事業も直営をする場合でございます。その場合は、他の上屋事業者とのイコールフットingを確保することが必要だろうということです。まず、賃料の問題でございますが、賃料負担分というのがコスト面において直営の場合もちゃんと反映されるようにするという事で、区分経理等の方法によってイコールフットingを確保する必要があるのではないかとということです。次に、情報の問題でございますが、他の上屋事業者の経営情報を空港管理者の管理部門が把握可能な場合がございますので、そういう情報の面で有利、不利が生じないようにファイアウォールを設けることも必要なのではないかと整理しております。

それから、他の事業者に上屋を割り当てるに当たって、当該他の事業者が、空港管理者の上屋事業部門より安い値段で上屋事業を行うことを禁止するような条件をつけると、独占禁止法上の問題が生じる場合があるということを挙げております。

もう1つ、37ページの下(2)では、成田空港、関西空港及び中部空港の3空港の空港管理会社につきましては、完全民営化というのが検討されているところですので、仮に完全民営化、あるいは株が大部分放出されるということになりますと、航空会社や、フォワードナーなどの空港に係る事業者が、空港管理会社の株式を保有する場合が生じるということが考えられます。その場合に、上屋の割当て等につきまして、株主である、あるいは株主でないということを理由に、賃料等の利用の条件について、不当に差別的な取

扱いをすると、独占禁止法上の問題が生じ得るということを指摘しております。

4つ目は、通関業の関係でございます。まず、需給調整条項の関係ですけれども、これにつきましては、平成12年の規制緩和推進3か年計画（再改定）で廃止ということが決まっております。現在、運用で需給調整条項が通関業への実質的な参入障害にならないようにされているわけですが、これにつきましては、早期の廃止が望まれるということも挙げております。

次に、営業区域の制限でございます。現在は税関の管轄区域ごとに通関業の許可を受ける必要がありますので、全国展開しているような大手通関業者にとっては不便ではないかというところがございます。それから、通関業の許可制度につきましては、現在、ある税関の管轄区域で通関業の許可を受けた通関業者が、別の税関の管轄区域で新たに許可を受けようとするときには、審査の一部が省略されております。この場合、組織体制が整っているかどうか、新しい営業区域において、通関士等の従業者の資質・能力等が十分かどうか及び通関士の設置の要件を備えているかどうかなどを審査することになりますが、そういうところでいくと許可まで必要かというところがあるかと思えます。また、以前は需給調整が行われていたので、許可によって参入をコントロールすることに意味があったのかもしれませんけれども、現在、需給調整条項については、参入障害にならないように運用されておりますので、そういう面からも許可制を維持する実益が乏しくなっているのではないかなと考えております。そこで、通関業者が別の税関の管轄区域で新たに通関業を営もうとする場合には、許可ではなくて、例えば、事前届出という方法もあるのではないかとこのことをここでは挙げております。

それから、40ページの(3)の料金規制についてでございます。通関業に係る料金については、先ほど申し上げましたとおり、上限料金規制が行われているわけですが、実際の料金は上限にはり付いているわけではございません。また、アンケートで通関業者に上限規制のメリットを伺ってみますと、お客さんからの料金の問い合わせや苦情に対して説明できるとか、料金設定の目安になる、お客さんごとに価格交渉しなくてよいということが主なメリットとして挙げられておりますので、この結果からみますと、上限料金規制は、通関業者が料金を定めるに当たっての指標のように機能しているのではないかと推測されるところであります。

一般的にみまして、上限規制は、利用者の保護が目的だと思われるわけですが、需給調整が行われているときには、限られた数の通関業者しか市場に存在しないため、通

関係者の価格交渉力が強くなりがちであり、利用者が不利だということで上限規制をかける必要性があったかもしれませんが、需給調整条項が実質的に機能していない状況ですと、上限規制を行う実益が乏しくなっているのではないかとこのことを挙げております。

最後、42ページは「まとめ」ということで、今申し上げましたことを要約しましたのと、最後の部分で、公正取引委員会としては、今後とも物流分野等の競争実態の把握に努めてまいりますというところを述べまして、まとめております。

説明は以上でございます。

【岩田座長】 ありがとうございます。

それでは、今の事務局の説明に対して、御意見、御質問等ありましたらお願いいたします。どうぞ。

【岸井会員】 35ページ以降の「第5 競争政策上の考え方」のところで、上屋の利用におけるイコールフットिंगの確保と上屋の割当てにおけるイコールフットिंगの確保に分けて議論しておりまして、1の上屋の利用におけるイコールフットिंगの確保はこれで基本的に良いかと思うのですが、2の上屋の割当てにおけるイコールフットिंगの確保については、36ページの4行目から6行目ぐらいに、「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。」ということですが、これは、具体的には、例えば、前の18ページから19ページに書いてあります羽田空港における上屋の割当てで、東京国際エアカーゴターミナル株式会社が実際に行おうとしている割当て方法を1つのモデルにするといいますが、そのようなニュアンスで書かれているのでしょうか。あるいは公平性等を確保する方法について、例えばどんな形を考えているのでしょうか。

それから、もう一つは、36ページ8行目に「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。」とありますけれども、実際にこれは、競争入札を導入した場合、1度割り当てたらそれでおしまいにして、一種の財産権の譲渡みたいな形になってしまうのか、そうではなくて、定期的に見直すことを前提に競争入札をすることを想定しているのでしょうか。この辺の具体的な制度の在り方は余りはっきり書けないし、具体的にこうだということをおっしゃっていただく必要はもちろんなのですが、イメージとしてどんなことを考えているのか、もう少し説明していただくとありがたいです。

【東出調整課長】 最初に、上屋の割当て基準につきましては、基準を作成するとしても、

上屋を借りる側がその基準を理解していないとうまくいきませんので、我々が行ったアンケートでも、上屋の割当基準を作成していても公表していないという回答がございましたので、公表することが適当だろうということで挙げております。

また、第三者委員会によるモニタリングというのは、先ほど出てきた羽田空港におけるT I A C Tの例がございましたので、それも1つの方法ということで挙げたということです。

それから、入札につきましては、本件に関する第1回目の研究会で、競争入札が経済学的には一番効率的であるという御意見もありましたので、挙げているところです。1度上屋を割り当てたらずっとそのままというものをイメージしてはおりませんが、具体的に、何年単位で上屋の割当ての見直し及び上屋の再配置をするのかなどという話につきましては、そこまで具体的にイメージを持っているわけではございません。

【岸井会員】 分かりました。

【岩田座長】 ほかにどうぞ。

【山内会員】 特に意見ということではないのですが、35ページ以降の「第5競争政策上の考え方」は、私は妥当なことが書いてあると判断しています。今、御質問があったように、客観的な基準というのは必要で、その基準を周知して、皆さんの御納得のいくようなモニタリングを行うということがセットかなというのがまず1つございます。それから、上屋の割当ての見直しと上屋の再配置についてですが、これも既にできてしまった上屋についてはなかなか難しいのですけれども、これから整備する上屋ということであれば、これを考えていくことは重要だと思います。T I A C T（東京国際エアカーゴターミナル株式会社）もこういうことを考えて上屋を整備しているので、これから整備する上屋については、こういった観点も入っていくのではないかと考えています。

それから、37ページの3の(1)の空港管理者が上屋事業を行う場合のイコールフットリングの問題はなかなか難しい。ファイアウォールを作るけれども、どこまで作るのか、あるいは具体的にどこに作るのか、例えば、国際貨物ターミナル管理部門と上屋事業部門をちゃんと分けるのか、人を分けるのかという議論があります。また、どこまで徹底するのかという議論もあり、さらに、ファイアウォールがちゃんと機能しているかという検証が難しいかなと思います。ただ、こういう一定の在り方を書いた上で、事業者側がそれを見て自主的に判断するのかなとも思います。

それから、(2)の上屋事業者等が空港管理者の株式を保有する場合というのは、現実に

どこまで出てくる話か分からないですけれども、1つの対策としては書いておくのかなと思います。ただ、成田空港についても完全民営化をするということではありますけれども、一応、今の方針で、当面の間はある程度政府保有株式も残すことになっておりますので、懸念として書かれることはよろしいかと思っておりますけれども、現状、それほど重要な問題にはならないかなと思っております。

以上です。

【岩田座長】 今後の報告書の扱いが分からないのですけれども、こういう報告書が出されるだけではあまり意味がないように思います。このような報告書は空港管理者などに説明にいて、「今後、ここで言っていることをやっているかどうかモニターしますよ。」とか、そういうことまで言わないと効果がないように思うのですが、今後この報告書はどのように扱うのですか。

【東出調整課長】 この報告書は公表することを考えております。関係者にはこのようなものをまとめたということで説明することを考えております。しかし、そのとおりにやっているかどうかのモニタリングという話になりますと、役所的な話で申しわけないですが、権限の問題などがありますので、なかなかどうやるかというのは難しいところがあるかなというところが第一感です。

【岩田座長】 橋本内閣のときに、私は規制緩和小委員会というものにいたのですが、あのときに初めて、言ったことを本当にやっているかどうかをフォローアップして監視するという機能をきちんと位置付けたのです。それがすごく画期的だと言われたのですが、それがないと、要するに、今までの公正取引委員会のいろいろな報告書は言いつ放しで終わってしまって、次の課題にいきましょうという感じになっていることを心配していて、そこでフォローアップをしていくというんですか、ウオッチされているという認識が言われた方はないと、今回もまた言ってきたなというだけにとらえて、事が進まないのではないかとこのことを心配しているのです。

どうぞ。

【松村会員】 フォローアップという点でいえば、何もこれだけの話じゃないのではないかと思います。

【岩田座長】 これだけではないですね。全部そうです。

【松村会員】 ほかのものもそうだったと思うのですが、改善がなければ、またもう一度議論することになるので、それが実質的にフォローアップになるのではないかと思います。

す。

【岩田座長】 そういう理解でよろしいですか。

【東出調整課長】 今後の状況を見ながら、時間をおいて、必要があればまた調査するということかと思えます。

【岩田座長】 私は、今まで取り扱ってきたものはどのように実現しているのかフォローアップすることも必要だと思って申し上げたのです。次から次に公正取引委員会が規制改革について、こういう研究会でどんどん新しい分野を取り上げて関係者に受け入れられなければ意味がないので、それを心配して申し上げたのです。

ほかにございますか。

【岸井会員】 今の点ですけれども、例えば、独占禁止法に違反するおそれがあるというようなことが35ページと37ページに書いてあります。本件は、実際そういうことはないと思いますが、場合によっては、今後、実際にその内容が事件になる可能性はゼロではないということです。こういう点では、例えば、JASRACの事件は公正取引委員会の報告書で独占禁止法上問題となり得る行為を続けていて事件になったといえるものであり、そのようなケースもありましたから、こういうところでは、今回の報告書によって一定の牽制効果が働くかなと個人的には思っています。

【岩田座長】 よろしいですか。それでは、ほぼ御意見が出尽くしたようですので、この議論は終わらせていただきますが、一応、特段の御異論はなかったので、これは公正取引委員会の報告書という位置付けということで、規制研としても一応内容を了承したということによろしいでしょうか。

(異議なし)

【岩田座長】 それでは、そういうことでお願いしたいと思います。事務局から何かございますか。

【東出調整課長】 どうもありがとうございました。本件につきましては、3回にわたって御議論いただきまして大変ありがとうございました。今後につきましては、先ほど御指摘もありましたけれども、報告書につきましては公表することを予定しております。具体的なスケジュールにつきましては、内部の調整もございまして、決まり次第御連絡を差し上げるようにいたします。よろしく願い申し上げます。

【岩田座長】 それでは、今後の規制研の在り方ですけれども、私が、9月から来年の8月まで海外に滞在することになりましたので、規制研に1年間出席できないということ

で、座長不在になりますので、次回の規制研からは座長代理を置きたいと思っております。私は井手先生にぜひ座長代理をお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(異議なし)

【岩田座長】 よろしいですか。どうもありがとうございました。それでは、次回からは井手座長代理でよろしくをお願いいたします。どうぞ、ごあいさつを。

【井手会員】 岩田先生が海外に滞在中ということで、座長代理を務めさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

【岩田座長】 それでは、このあたりで本日は終わらせていただきますが、事務局からありますでしょうか。

【東出調整課長】 ありがとうございました。今日、岩田座長が不在の場合には、井手座長代理をお願いをするということで申し合わせをしていただきましたが、これまでも、規制研の運営につきましては、会合を公開するとか、議事録及び資料は公表するという申し合わせがされておりますので、それにつきましては引き続きよろしくお願い申し上げます。

次回の予定につきましては、未定でございますので、決まり次第改めて御連絡を差し上げるようにいたします。

最後に、経済取引局長から一言ごあいさつを申し上げます。

【舟橋経済取引局長】 経済取引局長の舟橋でございます。今回のテーマでございます国際航空貨物の輸出入に係る競争実態につきまして、3回にわたりまして非常に熱心に御議論いただきまして、ありがとうございました。賜りました貴重な御意見など改めてお礼申し上げます。また、この場をお借りしまして、我々の調査にいろいろと御協力いただいた関係者の方々にもお礼を申し上げたいと思っております。

現下の状況を見ますと、国際拠点空港である、成田空港、関西空港及び中部空港で完全民営化というのが検討され、それから来年10月には羽田空港の国際化など国際航空貨物輸送を巡る環境が大きく変わっていかうとする中で、今回の検討課題でございますイコールフットイングを、どういうふうに確保していくかといったことが重要になってきます。そういうことについて御議論いただいたということで、先ほども御指摘ございましたけれども、これまでも外航海運とか、国際航空について検討していただき、今回はこういうテーマでございますけれども、岩田座長もおっしゃるように、言いつ放しにはしない、執念深くというわけではないですが、きちんとフォローをしていくということが非常に大事だ

と思っております。

今回、この報告書を出した後も、ほかにもこういう競争制限的な慣行とか、規制とかいろいろございますので、そういったものについて、今後とも引き続き実態を把握しつつ問題の指摘等をしていきたい、それから、実際に独占禁止法違反行為が起きれば、先ほどJASRACの話も出ておりましたが、事件という形になっていく場合も中にはあるかと思っております。

最後でございますが、今回、真剣に御討議いただきまして、ありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。ありがとうございました。

【岩田座長】 それでは、本日は御議論ありがとうございました。以上で閉会いたします。

了