

「貨物利用運送事業法制度の改善に係る検討委員会(第1回)」議事概要

平成19年6月28日(木)開催

- ・ 最初に、複合貨物流通課長から、物流を取り巻く諸情勢の変化をふまえ、現在の貨物利用運送事業法制度上の課題やその改善策について、委員の皆様から忌憚のないご意見をいただきたいとの挨拶があった。
- ・ 次に、平田委員長から、輸送の効率化とセキュリティの両立が大事であり、今般の検討は非常にいいタイミングであるので、いろいろなご意見をいただいて進めていきたいとの挨拶があった。

(主な意見)

- ・外国人に対する規制について、特に国内航空の利用運送ができないことは、ドア・ツー・ドアのサービス提供を行う会社にとっては非常に困ったことではないか。また、国内航空の外国人規制は実運送部分を外国人に開放していないことに起因しているのではないか。
- ・ドア・ツー・ドア輸送について、法的には、モード毎にライセンスをとる必要があるが、実態としては、スルーB/Lで運送している。一つの約款でできる方が望ましい。
- ・運賃の事後届出について、実態を詳しく調査して議論する必要がある。変動が激しいのでタイムリーに届け出ることができていないのではないか。届出制が必要ということであれば、電子的な手続きについても検討すべき。また、届出制を利用者保護のためのみならず、物流事業者保護の観点からも考えるべき。
- ・国内航空について、機材の小型化や減便、路線廃止等により航空を利用しづらい状況であるため、運送区間ごとの許可については弾力的に取り扱うべき。航空利用運送について、運転資金の確保やセキュリティ確保のためのコスト負担が必要であるため、新規参入に対して一定の規制があってもよい。
- ・セキュリティについて、実際に貨物を触らない場面が多い中で、アメリカのC-TPATにどこまで利用運送事業者が関われるのかが一つの課題。
- ・鉄道について、環境問題の追い風もあり、全体の鉄道貨物量は下げ止まっているが、実運送事業者が1社しかない中で、新しい商品提供に苦勞する場合もある。また、実運送事業者も旅客鉄道会社との関係でダイヤの調整等難しい問題もある。

「貨物利用運送事業法制度の改善に係る検討委員会(第2回)」議事概要

平成19年9月28日(金)開催

1. 参入規制・業務規制について

- ・国際航空の利用運送事業については、IATA 代理店資格を要件としているが IATA 代理店でなければ航空券を発行できないため、業務の実態からも規制が必要ではないか。また、利用者保護の立場から一定程度の財産的基礎を要件とする規制は必要ではないか。
- ・利用運送に対する規制の意義は少ない。財産的基礎の規制については資金がなければ淘汰されるだけだし、IATA 代理店資格を要件とする規制についても、規制があってもなくても業務上必要だから資格を取得するだけと考える。
- ・実運送で輸送の安全のための規制がかかった上で、さらに利用運送で規制をかけるのは、二重規制になっているのではないか。トラックの実運送の許可を有している事業者が多いので、(利用運送事業者にも求められているトラックの)集配事業計画は省略すべきではないか。
- ・事業計画の運送区間について、区間ごとに許可せずに利用するキャリアの区間すべてを利用できるようにすべき。また、国際航空では代理店は国ごとにあるので路線別許可ではなく国ごとの許可でよいのではないか。
- ・許認可について、処理期間を迅速化すべき。
- ・利用運送に対する参入規制は世界的には少ないと考える。ただし全くないわけではなく、米国の NVOCC やフランス、イタリアには規制がある。

2. 第二種利用運送事業の概念の再整理

- ・シーアンド・エア、シーアンド・レール等運送機関は異なるものでも共通している部分があれば統一的な約款にしてもらいたい。

3. 運賃・料金

- ・過当競争で運賃は下がっているので利用者保護という運賃規制の目的は達成されているのではないか。
- ・運賃規制は必要ない。変動するものが常態であるものを管理する意味はない。
- ・運賃・料金の届出規制は、世界的にも米国ぐらい。ただし、届出方法は電子的に簡便なものですんでいる。
- ・消費者向けの運賃は(消費者保護の観点が必要なので)事情が異なるのではないか。また、運賃が高騰した際に正規の運賃(報告されている運賃)が上限となってセーフティネットとして機能することがあることにも留意すべきではないか。

「貨物利用運送事業法制度の改善に係る検討委員会(第3回)」議事概要

平成19年12月7日(金)開催

1. 参入規制・業務規制について

- 事務局より、論点や試案として、財産的基礎の緩和、最低車両基準の廃止、運送区間の記載の簡素化、業務範囲の記載の簡素化、添付書類の縮減(営業所の見取図や平面図等)を提示。これに対して、
 - ・ 財産的基礎について、必要とする意見、一方で、零細業者も多いので財産的基礎の緩和には賛成とする意見があった。
 - ・ 最低車両基準について、故障や車検に備える必要はどうなるのか、一般貨物の5両基準との関係はどうなのか、との意見があった。
 - ・ 運送区間について、集配地域が多いので申請の負担軽減のため包括的記載がよい、利用する事業者を記載すれば十分、仕立地・仕向地の記載を不要とした場合には仕向地の受取業者の記載も省略してほしい、との意見があった。

2. 第二種事業の概念の再整理について

- 事務局より、現行の第二種の定義に該当しない事業形態(S&R, S&A, インテグレーター、RFS, 軽自動車集配、輸入貨物の配達)の概要、S&Rについては当座、運賃報告や報告書類通達で位置づける案を提示。これに対して、
 - ・ 複数の運送機関を利用する場合について、手続き上1本にしてほしいとの意見、第一種でも第二種でもないので新たなカテゴリーが必要かもしれないとの意見、また、S&Rだけ位置づける趣旨がわからない、との意見があった

3. 運賃料金について

- 事務局より、運賃料金報告制度についてはこれまでの委員会でも必要・不要の両論があったこと、当面の試案として簡便に報告できるようメールによる報告を認める案を提示。これに対して
 - ・ メール方式は方法論としてはありがたいが報告制度そのものに疑問、運賃は市場で決定されるもの、報告の作業も負担、(行政として把握したいなら)要請があった際に報告できるようにしておけばよい、との意見があった。
 - ・ 一方、宅配等消費者向けの運賃もあるので市場任せというわけにはいかないとの意見もあった。これに対して、宅配事業者も複数いるので市場原理が機能する、運賃は利用運送事業法で規制する必要はなく公正取引の観点からの規制の話なので

は、との意見があった。

4. 航空の業務範囲の見直しについて

- 事務局より、航空の一般混載と宅配の業務範囲の区分について、規制の差異(重量、利用の利用、運送区間)を見直してはどうかとの試案を提示。これに対して
 - ・ 宅配と混載の垣根が低くなっているのは事実だが区別はあるので重量制限等は現状のままがよい、との意見、一方、両方を「利用の利用」も含めてできればよい、との意見があった。また、これに関連して、航空の利用事業者の営業実態等を調査すべきとの意見もあった。

5. 外国人等に対する利便性向上について

- 事務局より、外国人等の「利用の利用」事業者については、国際航空運送の一環として運送される貨物であれば、その一部に国内航空の運送区間があっても外国人等の運送を認める案、承継規定(合併・分割等の認可)の不備を補うためプレ審査を認める案を提示。これに対して、
 - ・ 本来は内外無差別にすべきだがこういった解決策も現実問題としてあるのではないか、実務的にはありがたい、との意見があった。一方で、国内航空への外国人等の参入は相互主義を原則とすべき、米、欧、その他アジア各国の実態を調査すべき、との意見もあった。