

第15章 規制緩和と産業活性化

第15章 規制緩和と産業活性化	15-7
1. 行政改革に伴う全モード一斉の規制緩和	15-7
1. 1 全モード共通の規制緩和	15-7
1. 1. 1 行政改革・規制緩和	15-7
(1) 土光臨調.....	15-7
1. 1. 2 行革審	15-7
1. 1. 3 運輸省許認可事務改革推進本部（H6 白書）	15-7
1. 1. 4 規制緩和推進計画（H7～9 白書）	15-7
1. 1. 5 需給調整規制廃止・競争政策（H10 白書）	15-9
(1) 需給調整規制廃止	15-9
1. 1. 6 特区での規制緩和（H14～27 白書）	15-15
(1) 構造改革特区	15-15
(2) 総合特区.....	15-15
(3) 国家戦略特区	15-15
1. 2 各モードの規制緩和	15-15
1. 2. 1 鉄道関連事業（S62～H14 白書）	15-15
(1) 鉄道事業法改正	15-15
(2) 規制緩和推進計画による鉄道事業に関する規制緩和	15-16
(3) 需給調整規制の廃止	15-16
1. 2. 2 自動車運送事業（H7～R1 白書）	15-17
(1) 規制緩和推進計画によるバス事業、タクシー事業に関する規制緩和	15-17
(2) 規制緩和推進計画による自動車検査及び点検整備に関する規制緩和	15-17
(3) 旅客自動車運送事業の需給調整規制廃止	15-18
(4) 高速ツアーバス事故を受けた安全対策強化	15-18
(5) 軽井沢 スキーバス事故を受けた安全対策強化（H29・R1 白書）	15-19
(6) タクシーの緊急調整地域指定	15-19
1. 2. 3 海事産業（H7 白書）	15-19
(1) 規制緩和推進計画による旅客船事業に関する規制緩和	15-19
(2) 規制緩和推進計画による内航海運業に関する規制緩和	15-19
(3) 内航の需給調整規制廃止	15-20
a. 船腹調整事業の見直し.....	15-20
b. 内航海運の運賃協定の見直し.....	15-20
1. 2. 4 港湾事業（H14 白書）	15-21
(1) 港湾運送事業における需給調整規制の廃止	15-21
1. 2. 5 航空事業（H7～23 白書）	15-21
(1) 規制緩和推進計画による国内航空に関する規制緩和	15-21
(2) 需給調整廃止	15-21
(3) 新規会社参入	15-21
(4) 混雑空港スロット配分	15-21
(5) LCC の参入・拡大	15-22
1. 2. 6 貨物利用運送事業（H8～14 白書）	15-23
(1) 規制緩和推進計画によるトラック事業に関する規制緩和	15-23

(2) 貨物利用運送事業の需給調整規制廃止	5-23
1. 2. 7 倉庫業 (H8～13 白書)	5-24
(1) 集荷協定の独占禁止法適用除外制度	5-24
(2) 参入・料金の規制緩和	5-24
1. 2. 8 トラックターミナル事業 (H8 白書)	5-24
(1) 規制緩和推進計画によるトラックターミナル事業に関する規制緩和	5-24
2. 産業環境変化に伴うモードごとの規制緩和	5-25
2. 1 自動車運送事業 (R1 白書)	5-25
(1) 新しい道路交通サービス	5-25
2. 2 海事産業 (H11 白書)	5-25
(1) 外航海運協定の独占禁止法適用除外制度の見直し	5-25
2. 3 港湾事業 (H9～14 白書)	5-25
(1) 港湾運送事業の高度化・効率化	5-25
(2) 外航運送・内航運送に係る第二種貨物利用運送事業の新設	5-25
2. 4 航空事業 (S61～H23 白書)	5-26
(1) 需給調整規制下の競争促進	5-26
a. 運輸政策審議会答申「今後の航空企業の運営体制の在り方について」	5-26
b. 新たな路線展開等	5-28
(2) 航空会社再編	5-29
2. 5 貨物利用運送事業 (H2 白書)	5-29
(1) 物流業における規制改革・構造改革	5-29
a. 物流二法の概要	5-30
b. 物流二法の施行	5-30
2. 6 観光業 (H17～26 白書)	5-31
(1) 通訳案内士制度の改善に向けた取組み	5-31
(2) ビザ要件の緩和等による訪日旅行の促進	5-31
3. 規制緩和以外の産業活性化	5-32
3. 1 鉄道関連事業 (H4～14 白書)	5-32
3. 1. 1 鉄道整備の基本方向	5-32
3. 1. 2 鉄道整備基金	5-32
(1) 鉄道整備に対する助成	5-33
(2) 幹線鉄道の整備	5-34
3. 1. 3 都市鉄道の整備の計画	5-34
3. 1. 4 宅地開発と一体となった鉄道の整備	5-34
3. 1. 5 都市モノレール・新交通システム・LRT の整備	5-35
3. 1. 6 中小民鉄の維持	5-35
3. 1. 7 鉄道整備助成の拡充	5-35
3. 1. 8 中小鉄道近代化等	5-35
3. 1. 9 地域公共交通ネットワークの再構築	5-36
3. 1. 10 地域の移動手段の確保	5-36
3. 2 自動車運送事業	5-36
3. 2. 1 地方バスの維持・整備 (H14 白書)	5-36
a. 昭和末期の状況	5-36

b. 地方バスの維持・整備.....	5-37
c. 地方バス路線への補助.....	5-37
d. 地域バス路線への補助.....	5-37
3. 2. 2 大都市圏、地方中核都市におけるバス交通の活性化	5-37
3. 2. 3 タクシーサービスの高度化	5-38
a. 平成初期の状況（H3 白書）	5-38
b. 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（H21～29 白書）	5-38
3. 2. 4 公共交通活性化プログラムの策定による公共交通サービスの充実（H16 白書）	5-39
a. バスのサービス改善.....	5-39
b. 空港アクセスの定額タクシー（H24 白書）	5-39
3. 2. 5 自動車運転代行業	5-39
(1) 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（H19 白書）	5-39
(2) 「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」（H20 白書）	5-40
(3) 安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策（H24・29 白書）	5-40
3. 2. 6 貨物自動車運送事業	5-40
(1) 貨物自動車運送事業の動向（H17～23 白書）	5-40
(2) トラック産業の将来ビジョンに関する検討会（H24 白書）	5-40
(3) 燃料サーチャージの導入促進等（H25～27 白書）	5-41
(4) トラック運送業の適正運賃・料金検討会（H29 白書）	5-41
(5) 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（R1 白書）	5-41
3. 2. 7 自動車運送事業等の担い手確保・育成	5-42
(1) 自動車運送業界における女性・高齢者等の担い手の確保・育成（H24 白書） ..	5-42
(2) 自動車運送事業の担い手の確保（H26 白書）	5-42
(3) 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議（H29・R1 白書）	5-42
3. 2. 8 自動車登録	5-43
(1) 地方版図柄ナンバーの導入（R1 白書）	5-43
3. 3 海事産業.....	5-43
3. 3. 1 外航海運業（H1～14 白書）	5-43
(1) 競争激化・運賃水準低迷への対応	5-43
a. 北米定期航路.....	5-43
b. 欧州定期航路.....	5-46
c. アジア海運.....	5-47
(2) 日本籍船の海外流出（フラッグング・アウト）問題	5-48
a. フラッグング・アウトの急増と海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会報告書	5-48
b. 混乗の拡大による日本船の国際競争力の強化	5-49
(3) 我が国外航海運企業における競争力の強化	5-50
a. 我が国商船隊の整備方策（H4 白書）	5-50
b. 我が国外航海運企業における競争力の強化	5-51

(4) 港湾荷役問題への対応	5-56
(5) 海運企業の経営の減量・合理化	5-57
(6) 解撤促進対策	5-63
(7) 外航海運企業の集約・統合、業務提携	5-63
a. 平成当初の海運企業合併.....	5-63
b. 世界的な国際コンテナ輸送体制の再編成（H7 白書）	5-64
c. アライアンスの出現（H11 白書）	5-64
3. 3. 2 内航海運業（H1～R1 白書）	5-65
(1) 内航海運業の構造改革のための指針	5-65
(2) 内航海運対策のあり方についての答申（平成4年3月）	5-65
(3) 今後の内航海運対策についての答申（平成7年6月）	5-66
(4) 船腹調整事業の見直し等	5-68
(5) 内航海運暫定措置事業	5-69
a. 船腹調整事業を解消する場合の問題点	5-69
b. 内航海運暫定措置事業の導入.....	5-69
c. 内航海運暫定措置事業の実施状況等.....	5-70
d. 内航海運暫定措置事業による効果	5-70
e. 暫定措置事業の円滑な実施.....	5-70
(6) 次世代内航海運ビジョン	5-71
(7) 平成後期の支援策（H21～R1 白書）	5-72
3. 3. 3 国内旅客船事業	5-73
(1) 海上運送法の改正（H11～13 白書）	5-73
(2) 国内旅客船事業等の動向と支援策（H13～26 白書）	5-73
3. 3. 4 船員雇用対策（S63～H26 白書）	5-74
(1) 昭和末期の状況	5-74
a. 低水準の有効求人倍率.....	5-74
b. 雇用対策.....	5-74
c. 緊急雇用対策.....	5-75
(2) 平成に入ってからの対策	5-75
a. 雇用状況.....	5-75
b. 雇用対策.....	5-76
c. 採用者数の増加.....	5-78
d. 改正 ILO 条約への対応.....	5-78
e. 平成後期の船員（海技者）の確保・育成対策（H26 白書）	5-78
f. 船員制度の近代化	5-79
g. 船員教育体制の充実.....	5-80
h. 船員の労働時間短縮.....	5-81
i. 船員法の改正.....	5-81
j. 適正な乗組定員の確保	5-83
k. 船員災害防止対策.....	5-83
l. 外国人船員受入れ問題.....	5-84
m. 日本籍船・日本人船員の確保（H26 白書）	5-86
3. 3. 5 港湾運送事業（H2 白書）	5-86

(1) 港湾運送事業の高度化	15-86
3. 3. 6 造船業の活性化・高度化 (H1~25 白書)	15-86
(1) 平成初期の造船業の状況	15-86
(2) 造船業活性化対策の展開	15-88
(3) 造船業の新たな取り組み	15-88
(4) 海運造船合理化審議会の答申「21 世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」 (3 年 12 月) への対応	15-89
(5) 8 年 7 月の海運造船合理化審議会意見書への対応	15-90
(6) 9 年 12 月の海運造船合理化審議会意見書への対応	15-91
(7) その後の造船業の国際競争力強化のための取り組み	15-92
(8) 中小造船業対策	15-93
a. 平成初期の状況	15-93
b. 海運造船合理化審議会意見書 (平成 9 年 12 月) への対応	15-93
(9) 造船業における国際協調	15-94
3. 3. 7 船用工業対策の推進 (H3~26 白書)	15-95
a. 平成初期の状況	15-95
b. 船用工業の活性化に向けた取り組み (平成中期)	15-96
c. 船用工業の活性化に向けた取り組み (平成後期) (H21 白書)	15-98
3. 3. 8 海洋産業 (H30 白書)	15-98
3. 4 港湾事業 (H1~2 白書)	15-99
3. 4. 1 公共岸壁の係留施設使用料の軽減	15-99
3. 4. 2 ポートルネッサンス 21 (大都市港湾の内航地区の再開発等)	15-99
3. 4. 3 マリントウン・プロジェクト (地方港湾を核とした街づくり)	15-99
3. 4. 4 歴史的港湾環境の創造	15-100
3. 5 航空事業	15-100
3. 5. 1 我が国をめぐる航空輸送量の動き	15-100
3. 5. 2 我が国航空企業の経営状況	15-106
3. 5. 3 航空分野における産業競争力強化	15-107
(1) 平成当初の航空における競争促進施策 (H1 白書)	15-107
a. 国際線の複数社化	15-108
b. 国内線のダブル・トリプルトラック化	15-108
c. 競争促進施策の効果	15-109
d. ダブル・トリプルトラック化の対象となる路線の基準の廃止	15-110
(2) 三大プロジェクト関連施設の整備 (H1 白書)	15-110
(3) 航空企業の経営体質強化	15-110
a. 航空企業の経営体質の強化の必要性	15-110
b. 我が国航空企業の競争力強化のための方策 (H5 白書)	15-111
(4) 航空審議会答申「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」(6 年 6 月 13 日)	15-112
(5) 航空審議会答申の着実な推進 (H7、8 白書)	15-113
(6) 需給調整規制の原則廃止 (※1.規制緩和の項参照)	15-114
(7) 運輸審議会答申「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等 について」(平成 10 年 4 月 6 日)	15-114

(8) 需給調整規制の廃止と新しい航空運送事業制度の確立	15-116
(9) 航空市場の活性化	15-117
(10) 国内航空ネットワークの充実	15-118
a. 国内航空ネットワークをめぐる新しい動き (H10 白書)	15-118
b. 新規航空会社の参入.....	15-118
c. 国内航空ネットワークの現状と課題.....	15-119
d. 国内航空ネットワーク充実のためのソフト施策	15-120
(11) 米国における同時多発テロの影響と政府による支援策	15-120
(12) 国内航空分野における競争促進策 (H14 白書)	15-120
(13) LCC の参入促進	15-121
(14) 地域航空の展開 (離島路線、コミューター航空)	15-122
a. 中小航空企業の路線展開 (平成元年、2 年白書)	15-122
b. 地域航空システムの整備.....	15-122
c. 離島航空路の維持.....	15-124
d. コミューター航空の展開.....	15-125
3. 6 貨物利用運送事業	15-126
3. 6. 1 貨物利用運送事業	15-127
3. 6. 2 3PL 物流に向けた取組 (H13~16 白書)	15-129
3. 6. 3 物流企業の構造改善事業等	15-129
3. 6. 4 日本物流団体連合会の設立	15-129
3. 7 倉庫業.....	15-130
3. 8 トラックターミナル事業 (H26~R1 白書)	15-130
3. 9 国土交通省成長戦略 (H22 白書)	15-131

第 15 章 規制緩和と産業活性化

1. 行政改革に伴う全モード一斉の規制緩和

1. 1 全モード共通の規制緩和

1. 1. 1 行政改革・規制緩和

(1) 土光臨調

(02 国有企業等民営化と行政改革参照)

1. 1. 2 行革審

(02 国有企業等民営化と行政改革参照)

1. 1. 3 運輸省許認可事務改革推進本部 (H6 白書)

運輸省では、平成 5 年 4 月 28 日、運輸省の許認可等件数を 3 年以内を目途に 2 割削減するなどの基本方針を決めた。これについては、8 年 3 月に達成できた。

当時、総務庁が取りまとめて発表していた許認可等件数（4 年 3 月 31 日現在）は、政府全体で、10,942 件であり、このうち運輸省が最も多く 1,966 件であった。運輸行政に対しては、許認可等の件数がこのように第 1 位であるということ自体を理由として批判がなされたことも多かった。このような中で、5 年 4 月 13 日に経済対策閣僚会議が決定した「総合的な経済対策の推進について」において、公的規制を緊急に見直し、許認可等の大幅な整理を図ることとされたのである。

2 割削減などの基本方針の決定は、こうした状況を受けたものであり、いち早く許認可等の大幅削減を打出し、規制緩和に対する運輸省の自主的かつ積極的な取り組み姿勢を明らかにしたものである。

運輸省では規制緩和を強力に推進するため、本省においては事務次官を、また、地方運輸局においては地方運輸局長をそれぞれ本部長とする許認可事務改革推進本部を設け、本省に止まらず、許認可事務に第一線で従事している地方運輸局等をも含めて、全省を挙げて規制緩和に取り組んできた。

その間、1,966 件のすべての許認可等について検討を行い、6 年 2 月 15 日に閣議決定された「今後における行政改革の推進方策について」（行革大綱）までに規制緩和等措置として、許認可等の削減 346 件、その他の規制緩和（件数の削減とはならないが、実質的に国民負担の軽減等となるもの）202 件、合計 548 件の許認可等の整理・合理化を取りまとめることができた。

また、これらの規制緩和等措置のうち法律改正を要する事項については、第 129 回国会において成立した道路運送車両法の一部改正法及び航空法の一部改正法並びに第 131 回国会において成立した規制緩和一括法（許可、認可等の整理及び合理化に関する法律案）により措置を図った。なお、この規制緩和一括法案には政府全体で 40 法律 177 事項が盛り込まれているが、運輸省関係は専管・主管のものに限っても 13 法律 95 事項を占めていた。

さらに、その後の検討を受け 7 月 5 日に閣議決定された「今後における規制緩和の推進等について」においても、運輸省関係では更に 37 項目の規制緩和措置が盛り込まれたところである。

1. 1. 4 規制緩和推進計画 (H7~9 白書)

規制の見直しに当たっては、規制緩和に関する内外の意見・要望を十分に踏まえることが必要であり、このため、政府においては平成 7 年 3 月 31 日に 7 年度から 11 年度までの 5 か年を計画期間として閣議決定された規制緩和推進計画の策定に当たって内外の意見・要望の積極的な把握に努めた。具体的には、平成 6 年 11 月、行政改革推進本部に、民間の有識者からなる規制緩和

検討委員会を設置し、同委員会において、内外の意見・要望について審議、取りまとめが行われ、その意見報告書は平成7年2月に政府に提出された。また、総務庁により経済団体、事業者団体、諸外国等からの意見・要望が「規制緩和等に関する内外からの要望」として取りまとめられた。

運輸省においては、利用者の声を十分に反映した運輸行政を展開するため、国民の声に耳を傾けつつ規制を見直すことが重要と考えており、規制緩和推進計画の策定に当たっては、上記規制緩和検討委員会の意見報告書や総務庁取りまとめの「規制緩和等に関する内外からの要望」のみならず、独自に内外の意見・要望を把握し、この意見・要望についてはできるだけ規制緩和推進計画に盛り込むよう検討を行った。また、平成7年4月には、内外の意見・要望を受け付けるための窓口を設置し、今後とも意見・要望の把握に努めるとともに、的確な情報公開を行うこととしている。

規制緩和推進計画は、我が国の経済社会構造の変革を進めるために重要な施策である規制緩和を計画的に推進するに当たって、今後数年間、行政指針となるものであるとの認識の下に、2で述べた内外の意見・要望を踏まえ規制緩和事項の検討を行うとともに、主に(ア)物流コストの削減等に資する諸規制の見直し、(イ)旅客輸送サービスの向上等に資する諸規制の見直し、(ウ)国際輸送の競争力の確保に資する諸規制の見直し、(エ)国際基準への調和等に資する諸規制の見直し、の4つの視点に立って規制の全般的な見直しを行い、規制緩和推進計画の策定に積極的に取り組んだ。

規制緩和推進計画には、上記の事項のほか、提出書類の省略・簡素化等の行政手続の一層の改善を促す規制緩和事項等を盛り込んでいる。

7年3月に閣議決定された規制緩和推進計画において、「個別法による独占禁止法の適用除外カルテル等制度については、平成10年度末までに原則廃止する観点から見直しを行い、平成7年度末までに具体的結論を得る。」とされたため、8年3月の規制緩和推進計画の改定において見直しの結論が盛り込まれた。

この結果、運輸省関係の個別法による独占禁止法適用除外制度（7年度末で8法律10制度）のうち、10年度末までに倉庫業法の集荷協定の独占禁止法適用除外制度等5法律5制度が廃止、道路運送法の運輸協定の独占禁止法適用除外制度等3法律3制度が縮小されることとなった。

運輸省においては、当初計画の策定に当たり、

- ①物流コストの削減等に資する諸規制の見直し
- ②旅客輸送サービスの向上等に資する諸規制の見直し
- ③国際輸送の競争力の確保に資する諸規制の見直し
- ④国際基準への調和等に資する諸規制の見直し

の4つの視点に立って、内外の意見・要望を踏まえ、政府全体で1,091の規制緩和事項のうち、219の規制緩和事項を盛り込んだ。

このうち、平成7年度中に、その71%に当たる155事項を措置したが、その主な内容としては、国内航空に引き続き、鉄道、路線バス、国内旅客船について、その営業政策的割引運賃・料金の認可制を届出制にする、国内航空運賃に幅運賃を導入する、自動車の検査・点検・整備制度を見直すとともに、簡素化を図るなどを実施していた。

当初5か年であった計画期間は、7年4月の緊急円高・経済対策において前倒しされ、計画期間は7年度から9年度までの3か年となっている。また、本計画は、内外からの意見・要望、行政改革委員会の意見などを踏まえ、毎年末までに見直し、毎年度末までに改定することとなり、今回初めての改定として、8年3月29日に「規制緩和推進計画の改定について」が閣議決定された。

7年度末の改定に当たり、運輸省においては、当初計画の策定以降把握した内外からの意見・

要望、7年12月に総理に提出された行政改革会の意見等を踏まえつつ改定作業を進めてきたが、計画の改定作業の透明性の確保のため、8年1月25日には、「運輸省の規制緩和推進計画の見直し検討状況について」を公表した。

そして、それらの意見・要望についてはできる限り多くの事項を改定計画に盛り込むよう十分に検討を行い、8年3月29日には、新規に68の規制緩和事項を追加するとともに、既に計画に盛り込んだ事項についても、措置内容の具体化、実施時期の前倒し等を行った。

1. 1. 5 需給調整規制廃止・競争政策（H10 白書）

（1）需給調整規制廃止

運輸省は平成8年12月、市場原理を最大限に活用した交通運輸システムを構築し、利用者の利便増進を図るため、人流・物流の全運輸事業分野において、原則として、目標期限を定めて需給調整規制を廃止し、そのための環境又は条件を整備するとともに、利用者保護、安全確保等の観点から必要な措置を講ずることとした。

需給調整規制の廃止は、従来の事業秩序等に大きな影響を与えることから、9年4月、運輸政策審議会に対し、需給調整規制廃止に向けて必要となる生活路線の維持、安全の確保、消費者保護等の環境整備方策について諮問がなされた。これを受け、10年6月、同審議会総合部会は「需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について」答申した。以下にその概要を紹介する。

1 我が国経済社会をめぐる環境変化及び需給調整規制の廃止

我が国の経済社会の発展を支え、ゆとりある暮らしの実現を図るためには、人やものの円滑かつ効率的な移動・流通の確保を図ることが不可欠であり、安定的かつ良質な運輸サービスの供給は、国民の日常生活の基盤である交通における最大かつ最重要な政策目標である。

このため、従来より、鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空の旅客交通分野においては、需要と供給のバランスを判断し、新規参入について一定の制限を行う需給調整規制を行ってきた。需給調整規制は、路線や航路などに係る供給輸送力と輸送需要との調整を行うことにより、各モードごとに一様ではないものの、一般的には、過当競争によるサービスの質の低下や安全性の低下の防止市場における独占性の付与により採算路線と不採算路線との間のいわゆる内部補助を容易にすることによるサービスの確保「規模の経済性」によって社会的により低い費用でのサービスの供給を可能とすることを通じて、安全かつ良質な運輸サービスを安定的に供給し、国民の利便の確保を図ることを目的として行われてきたものである。特に、これまでの我が国の経済成長の時代においては、右肩上がりの需要の増大に対応した適正な輸送力の確保、輸送サービスの質の確保等を図る上で効果があった。

しかしながら、21世紀を目前に控え、経済社会が成熟し、安定成長の時代に突入しつつある今日の我が国において、引き続き、豊かな経済社会を実現するためには、社会全般における規制を緩和・撤廃し、又は、事前的な行政規制から事後的な措置へと移行することを通じ、世界標準を念頭に置いた市場原理及び自己責任原則の導入を図ることにより、経済社会を活性化していくことが現下の喫緊の政策課題となっている。特に、国際的な大競争時代の到来や情報化の進展に伴い、我が国の運輸企業がそのサービスの向上及びコストの削減を図るために、従来以上に事業の効率性を高めることが求められることとなった。

このような状況の中で、交通分野における需給調整規制を行うことは、既存のサービスの質の確保を図るという面で引き続き機能する一方で、国民生活の変化を反映し、利用者の多様なニーズに対応して創意工夫を凝らした適時適切なサービスの供給既存事業者におけるより効率的な事

業運営努力等が阻害され、結果的に利用者の利便の確保・増進が困難になるおそれも出てきた。

このため、交通分野においても、安全の確保、利用者保護等を目的とする必要最小限の規制を除いて旅客輸送サービスの供給を自由化することにより、交通事業者の創意工夫及び市場における公正かつ自由な競争を通じた事業活動の活性化・効率化を図り、運輸サービスの多様化や高度化、運賃の多様化や低廉化等交通利用者の利便の増進を図るため、11年度から遅くとも13年度までに、鉄道、自動車交通、海上交通及び航空の各分野において、現行の需給調整規制を原則として廃止することとした。

2 需給調整規制廃止に伴い必要な環境整備方策

(1) 生活交通の確保

離島や過疎地域等の交通に対する需要が少ない地域については、需給調整規制を廃止して交通市場への参入及び退出を交通事業者の自由な経営判断に委ねることとした場合には、競争を通じてサービスの向上につながる新たな参入は期待できず、逆に、地域における通勤、通学、通院、買物などの住民の日常生活に真に必要な不可欠な交通（以下「生活交通」という。）について、不採算を理由としてサービスそのものが休止又は廃止されたり、或いはそのサービスが低下するなど安定的なサービスの供給が期待できなくなる事態が生ずると懸念される。

これらの問題に対処するためには、政策的に維持する必要がある生活交通の分野において、サービスの供給の休止や廃止の防止又はその円滑な代替の確保のための何らかの適切な仕組みを例外的かつ限定的に用意する必要がある、そのための具体的な方策としては、各交通モードの事情を考慮して、()から()に述べるような各種の方策を適切に組み合わせて対応することが必要となる。

(ア) 国と地方の役割分担

生活交通の維持については、国、地方公共団体がそれぞれの立場に基づいて適切に分担・協同して対応することが適当である。

国は、国民が各種の基本的なサービスの提供を平等に受けることができる機会を保障するという責任の一環として、交通についてのナショナルミニマムの確保（国民にとって最低限の輸送サービスの保障）の観点から、一定の責任を有するが、その範囲・内容は制度設計段階で検討する必要がある。

地方公共団体は、住民にとって最低限の輸送サービスの保障のほか、地域振興、域内交通ネットワークの確保等への対応といった様々な観点から一定の責任を有しているが、国は地方公共団体の主体性が十分に発揮されるよう配慮することが適当である。

(イ) 参入及び退出についての仕組み

(a) 参入についての仕組み

需給調整規制を廃止すれば市場原理の導入の結果として、需要が増大する夏休み等の季節、朝夕のラッシュ時間帯又は区間等に一時的、部分的な新規参入が予想される。このような参入は、一般的には、競争を通じて利用者利益の増大がもたらされるものと考えられるが、需要が少ない生活交通の分野においては、地域の生活交通について年間を通じて一体的にサービスの安定供給を担う者の収入を減少させ、その採算に悪影響を及ぼし、結果として、当該地域の生活交通サービスの維持に支障をきたすことが懸念される。このような場合においては、生活交通サービスの確保の観点から、例外的かつ限定的にこのような参入を制限するための一定の規制、調整等の措置を制度化する必要があると考えられる。

その際には、その基準・要件の明確化や、手続の透明性の確保について十分配慮するとともに、これらの措置により経営効率化のインセンティブが阻害されることのないように、適切な措置を

講ずることについて検討する必要がある。

(b) 退出についての仕組み

需給調整規制の廃止により参入の自由化が図られる場合には、退出についても事業者の自由な判断に委ねられることとなるのが基本であるが、生活交通からの退出については、経営状況等に応じた事業者の経営判断を尊重しつつ、必要な生活交通サービスの維持を図る観点から、参入についての仕組みや公的支援措置等との整合性を考慮して、一定の調整等の適切な仕組みを設けることを検討する必要がある。

なお、この場合においても、その基準・要件の明確化や手続の透明性の確保について十分配慮する必要がある。

(ウ) 地域における多様な手法による対応

生活交通の維持のための方策としては、以上のような参入及び退出についての仕組みのほかに、例えば、地方公共団体等関係者による当該地域における生活交通サービスの維持のための計画の策定や協議の仕組み、地方公共団体と交通事業者との契約による生活交通サービスの確保、民営事業者によるサービスが期待できない場合における公的主体による生活交通サービスの供給等多様な手法が考えられる。したがって、各交通モードの事情を考慮しつつ、これらの手法の導入及びその円滑な実施に必要な措置について検討することが適当である。

(エ) 公的支援措置

生活交通を確保するために、以上のような措置、及び次に述べる経営効率化の促進のための措置を講じて、なおそのサービスを維持することが困難な場合には、国及び地方公共団体は、生活交通サービスを維持するための財政上・税制上の適切な支援措置を講ずることが適当である。

この場合、地方公共団体が単独で支援を行う場合は別として、国、地方公共団体それぞれの責任の範囲・程度に応じた交通モード毎の適切な分担・協同関係に基づいて、これを反映した仕組みを今後制度設計の段階で整備する必要がある。

(オ) 経営効率化の促進

生活交通維持のための方策においては、その制度的枠組みに不断に事業経営の効率化を促進するための措置が組み込まれていることが必要であり、このことが前述のような一定の規制、調整等の措置や公的支援措置が講じられることの大前提であると考えられる。具体的には、事業の経営情報の開示、補助金入札方式による契約制、分社化、独立採算化、外部委託化等があげられ、それぞれの措置を適切に制度に組み込むことにより、事業の効率化、サービスの改善等を追求することが必要である。

(カ) 離島交通等

離島交通や過疎地域等における生活交通サービスの維持については、以下のような理由等から国が一定の責任を有すると考えられる。

イ、海上交通については、離島住民の生活必需物質の輸送の大部分を担っていること、空港が整備され航空が利用できる離島は限られること等の事情から、これが離島における基本的かつ普遍的な交通手段であると考えられる。

ロ、航空については、離島に係る代替交通機関の状況等を踏まえ、離島における住民の生活の利便性の確保、産業の自立等の観点から、必要とされる離島航空路線について、国はそのサービスの確保につき適切な措置を講ずる必要があると考えられる。

ハ、バスについては、主として自家用自動車を利用できない住民の貴重な足として陸上生活交通における一般的かつ最低限の公共交通手段であると考えられる。

ニ、鉄道については、利用者が少なく収支採算性が悪化しているローカル線について、鉄道事業者が当該路線の維持に最大限の努力を払うことが期待されている。それにもかかわらず採算の

確保が困難な路線は、より適切なモードへの転換を図ることが適当である。

(2) 消費者の視点に立った方策

(ア) 需給調整規制廃止後の「安全の確保」「消費者の保護」に関する基本的な考え方

需給調整規制の廃止は、市場原理と自己責任の原則の下に競争を促進し、事業活動の効率化、活性化を通じてサービスの向上・多様化、運賃の低廉化等を実現していくことを目的とするものであるが、これに伴い、経費の節約等による安全性の低下やサービスの質の低下などにより、利用者が不利益を被ることが懸念される。

このため、需給調整規制廃止後の「安全の確保」「消費者の保護」のあり方について十分な環境整備が必要である。

(イ) 「安全の確保」に関する行政の関与のあり方

(a) 事業参入及び事業運営に係る制度のあり方

交通運輸の分野において一旦事故が生じた場合の被害の甚大さ、社会的影響の大きさや他人の生命・財産の輸送を担うという事業の特性等を鑑みれば事故の未然防止と安全水準の低下の防止が重要な課題である。

このため、交通運輸分野への事業参入に際しては、引き続き事業者の事業内容が、安全基準に適合していることなどの資格要件についての審査を行うことが必要である。また、立入検査等により定期的に事業者の安全性の保持に関する確認を行い、安全上不適切な輸送を行っている場合等には改善の勧告又は改善命令等の厳正な行政処分を行う等事後的に適切な措置を講ずるという手法が有効である。なお、安全に関する立入検査等については、効果的・効率的な検査体制づくりを目指すことが必要となる。

(b) 利用者への情報提供のあり方

情報公開の推進に当たっては、利用者の適切な選択に役立てるという観点から、事業者による正確・公正な情報の積極的な提供を促すとともに、安全に関する情報を収集し国民に公正、中立な情報を提供し、「安全性」という内容的に極めて専門的で利用者が十分理解することが困難な情報を適切に評価し、利用者にわかりやすく提供するなど、行政が事業者による情報公開の補足的な役割を果たす必要がある。

(c) 専門家の育成

安全の確保の分野は、技術進歩が急速に行われている分野であり、十分な技術的審査能力を保持していくには、安全に関する監査など安全規制に携わる職員について、高度かつ専門的な知識を有するスペシャリストとしての育成に努める必要がある。

(d) 事業者の責務

事業者は安全な運行の確保のために、運行管理体制（運行の責任体制、組織体制）の整備等に努めることが必要であり、また、常に交通従事者を指導、監督するとともに、その者の適性診断や健康診断の実施を通じその資質の保持に努めることが重要である。

(e) 交通従事者の資質の確保

安全で良質な交通運輸サービスを提供するためには、運転又は操縦等の資格を与える資格制度は引き続き重要であるが、他方で技術の進展等を踏まえて不断に見直していく必要がある。

(ウ) 「消費者の保護」に関する行政の関与のあり方

(a) 損害賠償能力

万一事故が発生した場合には、事業者には被害者への損害賠償責任が発生することになることから、事業参入する事業者の損害賠償能力について審査をする等の行政の一定の関与が必要である。

(b) 運送約款

交通機関の利用者は不特定多数であることから、事業者があらかじめ定めた内容によって契約が締結されるのが一般的であるが、実際には事業者が当該契約をあまり周知していなかったり、利用者が内容に十分満足していない場合であっても、当該交通機関を利用せざるをえない状況下に置かれていることが多い。

このため、行政が運送約款の内容の合理性についてあらかじめ「消費者の保護」という観点から審査等の関与を行う現行の仕組みを引き続き存続させることが適当である。

(c) 不当な差別的取扱の禁止

今後、需給調整規制が廃止され、免許制から許可制に移行した後も、公共交通機関である以上、事業者が利用者を不当に差別的に取り扱うことがあってはならず、何らかの形でこれを禁止するための方策が必要である。

(d) 運賃面での配慮

運賃についても、原則として、事業者がその経営上の判断により、自由に設定できるような仕組みとすることが適当である。

しかしながら、事業者が非競合路線において一般利用者に過度な負担を強いる運賃を設定したり、他者を市場から排除するような略奪的な運賃を設定する等により、大きな社会的問題が生じるおそれがあることから、参入についての仕組みや公的支援措置等との整合性を考慮しつつ、利用者の利益が損なわれないための必要最小限の措置をとることが必要である。

(e) 意見・苦情への対応

旅客に対する取扱いその他の交通運輸サービスに関する意見・苦情への対応は第一義的には事業者が行うことが適当であり、事業者は利用者が気軽に情報を得られるような環境づくりを行うことが重要である。また、行政が利用者から収集した意見・苦情については、その内容を当該事業者に送付し、措置状況を一般公表する等、事業の改善等に反映される定型的なシステムの整備について検討することが望ましい。

利用者からの苦情が特に多い等の状況が見られる事項については、当該事業者から事情等についてヒアリングを行い、利用者の利益・利便を害しているという事実があると認められる場合には、理由を付した上で改善の勧告又は命令を行うなど事後的な是正措置が必要である。

(f) 利用者への情報提供のあり方

基本的には各事業者がその事業展開の中で自主的に行っていくべきだが、事業者による情報だけでは利用者が事前に十分に情報を得ることができない場合等には、社会的に必要な情報等を行政自らが収集、整理、公開するようなシステムも考慮する必要がある。

(エ) 中小企業への対応等

(a) 中小企業への対応

需給調整規制の廃止に伴い一時的・部分的に中小企業の経営に影響を及ぼすことも懸念されるが、これに対しては、近代化の促進等による経営基盤の確立・強化や事業の多角化・転換等が円滑に行われ、経営の効率化・活性化が図られるよう、融資制度や税制特例等、中小企業に対する様々な支援措置について、行政が周知・あっせんを図る等その活用が図られるよう努めることが必要である。

(b) 雇用の確保

需給調整規制の廃止に伴い一時的・部分的に雇用状況に影響を及ぼすことも懸念されるが、これに対しては、雇用保険、職業紹介、職業訓練等雇用の安定を図るための様々な支援措置について、行政が周知・あっせんを図る等その活用が図られるよう努めることが必要である。

その他、鉄道部会、自動車交通部会（貸切バス）、海上交通部会（旅客船）及び航空部会におい

て、各モードの実態を踏まえ、需給調整規制廃止に伴う環境整備方策等について審議が進められた。その結果、10年4月及び6月にそれぞれの部会で答申が出された。

表 15-1 各分野における規制緩和総括表

図表 II-1-3-1 各分野における規制緩和総括表

	旅客鉄道事業	貨物鉄道事業	乗合バス事業	貸切バス事業	タクシー事業
法律名	鉄道事業法の一部を改正する法律	鉄道事業法の一部改正（鉄道事業法等の一部を改正する法律）	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律	道路運送法の一部を改正する法律	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律
参入	路線毎の免許制 →路線毎の許可制	参入の許可に際しての需給調整要件の廃止	路線毎の免許制 →事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制
退出	許可制 →事前届出制（1年前）	許可制 →事前届出制（5ヶ月前）	許可制 →事前届出制（6ヶ月前）	許可制 →事後届出制	許可制 →事後届出制
運賃・料金	認可制 →上限認可制の下での事前届出制（変更命令可能）	上限の認可等の事前規制 →廃止	認可制 →上限認可制の下での事前届出制（変更命令可能）	認可制 →事前届出制（変更命令可能）	認可制 →認可制（認可基準を上限価格の基準に変更）
その他	乗車円滑化措置の創設 認定鉄道事業者制度の創設	利用運送事業者等他の運送事業者との貨物の引渡の円滑化措置を努力義務付け	運行管理者の資格試験制度の創設（なお、貸切バス事業にも同様の措置を追加）		運行管理者の資格試験制度の創設 緊急調整措置の導入
スケジュール	公布11年5月21日 施行12年3月1日	公布14年6月19日 施行15年4月1日	公布12年5月26日 施行14年2月1日	公布11年5月21日 施行12年2月1日	公布12年5月26日 施行14年2月1日

	トラック事業	貨物運送取扱事業	国内旅客船事業	港湾運送事業	国内航空運送事業
法律名	貨物自動車運送事業法の一部改正（鉄道事業法等の一部を改正する法律）	貨物運送取扱事業法の一部改正（鉄道事業法等の一部を改正する法律）	海上運送法の一部を改正する法律	港湾運送事業法の一部を改正する法律	航空法の一部を改正する法律
参入	許可制	〈運送取扱事業〉 登録制 →廃止 〈第一種利用運送事業〉 許可制 →登録制 〈第二種利用運送事業〉 幹線輸送機関を航空及び鉄道に限定 →運送による幹線輸送も対象に追加	航路毎の免許制 →航路毎の許可制	主要9港について免許制 →許可制	路線毎の免許制 →事業毎の許可制
退出	届出制	届出制	許可制 →事前届出制（30日前。指定区間に係るものは6ヶ月前）	主要9港について許可制 →事前届出制（30日前）	休止の許可 →路線の廃止に係る運航計画の変更届出（原則6ヶ月前）
運賃・料金	事前届出制・変更命令可能 →廃止	事前届出制 →廃止	認可制 →事前届出制（指定区間に係るものは上限認可制の下での事前届出制）（変更命令可能）	主要9港について認可制 →事前届出制（変更命令可能）	認可制 →事前届出制（変更命令可能）
その他	営業区域規制の廃止 元請・下請関係の規制の合理化 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の権限強化	利用運送事業者が行う貨物の荷造り等に関する安全確保の義務付け 「貨物利用運送事業法」に署名変更	指定区間における参入の障の許可基準の強化	港湾運送の安定化策（事業者の欠格事由の拡充等）の導入	混雑飛行場使用の許可制度の創設
スケジュール	公布14年6月19日 施行15年4月1日	公布14年6月19日 施行15年4月1日	公布11年5月11日 施行12年10月1日	公布12年5月17日 施行12年11月1日	公布11年6月11日 施行12年2月1日

出典：平成14年度国土交通白書

交通運輸分野における市場原理の導入は、交通サービスの向上等をもたらしているが、引き続き、このような規制緩和の効果をも十分に引き出していくためには、事業者の市場環境を整備することにより、適切な競争を確保するための措置を講じていくとともに、市場原理の活用のみでは対応できない諸課題を解決していくための取組みを行っていくことが不可欠となっている。

このため、国土交通省では、1)大手事業者と対等な競争を行うために必要となる社会資本を新規参入事業者によりに配分を行う等による公平な競争条件の整備、2)創造的な新規ビジネスを育てるために必要な規制の改正や膨大な費用を要するため民間事業者で行うことが困難な基礎研究を行うこと等による新しいサービスの創出支援、3)港湾や空港等主として交通事業者が利用する基盤の整備等に取り組むことにより、交通運輸分野における市場環境の整備を図っていた。

また、規制緩和による競争の促進を図る場合において、1)安全の確保、2)環境に優しい交通の実現、3)混雑の緩和や生活交通の維持等地域における円滑な交通の確保、4)バリアフリー対策をはじめとする少子・高齢社会への対応、5)総合的な交通ネットワークの形成に必要な異なる交通機関間の連携・調整、6)独占的市場の形成や情報の不平等等からの消費者利益の保護等市場原理の活用のみでは対応できない課題が存在していることから、国や地方公共団体が民間事業者と連携して、所要の助成措置や新たな基準の設定等必要な措置を講じつつ、これらの課題への対応を図っているところであった。

1. 1. 6 特区での規制緩和（H14～27 白書）

（1）構造改革特区

1)構造改革特区制度の導入

進展の遅い分野の規制改革を地域の自発性を最大限尊重する形で進めるため、14 年 12 月に構造改革特別区域法が成立した。

国土交通省においては、地方公共団体等からの特区構想の提案を踏まえ、行政財産である港湾施設の民間への貸付可能化などの項目について構造改革特区において実施可能な特例措置として対応するなど、構造改革特区の推進に積極的に取り組んでいた。

構造改革特区制度を活用した港湾や臨海部の活性化に資する事業を実施することで、臨海部における既存立地企業の再編、新産業分野の展開等を促進し、産業の高付加価値化、コストの低減等が図られ、産業再生に大きく貢献できるものと見込まれる。

平成 25 年 3 月末までの間、計 22 の特例措置が設けられるとともに、全国で 216 の特区が認定され、特区での実績を踏まえ、NPO 等によるボランティア輸送 としての有償運送における使用車両の拡大等、14 の特例措置について全国規模での規制改革を行った。

（2）総合特区

政府の「新成長戦略」に盛り込まれた総合特区制度や「環境未来都市」構想について、23 年 12 月に選定を行った。

（3）国家戦略特区

平成 25 年 12 月に成立した「国家戦略特別区域法」において、規制改革事項として措置した「建築基準法」、「道路法」、「都市計画法」等の特例のみならず、近年の待機児童の増加への対応として、27 年 7 月成立の改正法において、保育所等を都市公園に占用により設置することを可能とする特例措置等を講じ、29 年の都市公園法の改正により全国措置化している。今後も、具体的な事業を実施し、目に見える形で岩盤規制改革を進めていく予定であった。

1. 2 各モードの規制緩和

1. 2. 1 鉄道関連事業（S62～H14 白書）

（1）鉄道事業法改正

本法律は、国鉄改革に伴い現在国鉄の行っている鉄道事業が民営鉄道事業となることから、国鉄改革関連法の一環として、地方鉄道沫を廃止し新たに鉄道事業に関する一元的な法制度を整備することにより、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに鉄道事業等の健全な発達を図ろうとするものである。

具体的には、①国鉄改革後の新体制に対応するとともに、鉄道に対する投資を円滑にし、鉄道事業の今後の発展を期するため、鉄道の経営と所有の分離を認め、免許の種別を自ら鉄道線路を保有し

鉄道運送を行う第一種鉄道事業、他人の鉄道線路を使用して鉄道運送を行う第二種鉄道事業及び第三種鉄道事業者に譲渡し又は第二種鉄道事業者に使用させる自前で鉄道線路の敷設を行う第三種鉄道事業に区分して定めること、②安全面に十分配慮しつつ現行地方鉄道法と比較して大幅に規制の緩和、手続の簡素化を図った上で、工事の施行の認可、列車の運行計画の届出等の規制をすること、③運賃及び料金について認可を受けること、④一定の範囲の割引については届出をもって足りるものとする、⑤運輸大臣が行う鉄道施設又は索道施設の検査の全部又は一部を、指定検査機関にも行わせることができることとする、等を規定している。

（２）規制緩和推進計画による鉄道事業に関する規制緩和

旅客鉄道運賃制度については、８年３月に閣議決定された「規制緩和推進計画」において、旅客鉄道事業に係る運賃・料金規制について「旅客鉄道運賃ワーキンググループの結論に基づき対処」することとされた。運輸省としては、この方針に基づき、関係省庁等との調整や「鉄道運賃問題等検討会」（鉄道局長の私的懇談会）における検討等を経て平成９年１月より、（１）上限価格制の導入（２）ヤードスティック方式（基準比較方式）の強化（３）原価計算方式の改善（４）手続の簡素化等（５）情報公開の促進の５つの改善を図り、新しい旅客鉄道運賃制度を実施した。

これにより、利用者利益の増進、経営効率化の促進、事業者の自主性の確保、透明性の向上と規制コストの軽減を期待することができる。

１０月現在までに１５０社が上限価格制に移行し、このうち３８社の５，９７８区間で認可された上限額を下回る廉価な運賃を新たに設定するなど、その効果も着実に現れている。

（３）需給調整規制の廃止

旅客鉄道分野については、平成１２年３月、改正鉄道事業法の施行により、需給調整規制を廃止し、運賃規制の緩和等が図られるとともに、退出に際して公衆の利便の確保に関し意見聴取することとされた。

このような中、各鉄道事業者においては、運賃施策を中心としたサービス改善の取組みが進められており、運賃に係る規制が上限認可制の下での事前届出制に緩和されたことを活用して、１４年１０月現在、全１８６事業者中、５５事業者において運賃の引き下げが実施されている。

また、規制緩和後においては、新規参入数が高水準で推移しており、鉄道事業の活性化が図られている一方、退出数も増えている。

不採算路線を抱える地域においては、当該鉄道路線を維持するため、地方公共団体が独自に財政的な支援や第三セクター化等の取組みを行っており、国土交通省においても、地域の生活の利便性を支える生活交通の維持・確保等を図る観点から、地方支分部局が中心となって、関係事業者、地方公共団体等と路線の維持やバス路線への転換方策等の検討に参画し、調整等を実施していた。

また、貨物鉄道分野においては、環境に優しく、長距離輸送におけるコスト競争力に優れた大量輸送機関という貨物鉄道の特性を発揮した多様なサービスの創造や、柔軟な運賃設定等を促進するため、１４年６月、貨物鉄道事業における需給調整規制及び運賃の事前規制を廃止すること等を内容とする鉄道事業法の改正を行った。

さらに、本改正においては、利用運送事業者等との間の貨物の引継ぎの円滑化措置を定め、利用者利便性の向上を図っており、引き続き、物流サービス全体の多様化・効率化や利用者のサービス向上等への取組みを支援していくこととしていた。

1. 2. 2 自動車運送事業（H7～R1 白書）

（1）規制緩和推進計画によるバス事業、タクシー事業に関する規制緩和

7年4月に路線バスについて営業政策としての割引について認可制を届出制へと緩和し、割引運賃を実施する事業者数の延べ数は7年度末現在で328事業者（5年前の4倍強）と増加しており、運賃の多様化が図られていた。

タクシーの運賃・料金については、5年10月以降、同一地域同一運賃によらない個別審査方法を導入することにより多様化・弾力化を促進してきており、全国83の運賃ブロックのうち、8年8月現在32の運賃ブロックにおいて多重運賃が実現しているほか、割引運賃等についてもノーマイカーデー割引、運賃前払割引等の出現による多様化が実現している。

また、バス・タクシーの事業用自動車について、リースによる車両保有は、従来、事業開始後3年を経過した者に限りファイナンス・リースによる保有のみを認めてきたところであるが、自動車リースの発展、普及状況等に鑑み、8年3月から、これらの制限を撤廃し、新規参入事業者についてもリースによる車両保有を認めることとした。これにより、事業者の負担が軽減され、事業の一層の活性化が期待される。

需給動向の算定方法、算定結果等を明らかにし、需給調整の透明化を図る。また、需給動向の算定結果の上で、供給過剰である場合であっても、それがあらかじめ示された一定の範囲内であれば、地域の実情に応じて、免許等の処分を行いうるよう運用の弾力化を一層進める予定であった。

現行では、事業区域により、最高60両から最低1両まで設定されているが、8年度中に、地域の特性を踏まえた上で、東京等大都市地域を中心として、全体的に緩和の方向で抜本的な見直しを行うこととしていた。

運賃・料金については、タクシー事業の特性に応じ、一層の経営効率化インセンティブ付与、サービス向上、利用者の利益保護等の観点から、設定方式の在り方等について検討を行うこととなり、検討結果に基づき新たな運賃・料金の設定方式を実施することとしていた。

（2）規制緩和推進計画による自動車検査及び点検整備に関する規制緩和

7年7月に、道路運送車両法の一部を改正する法律を施行し、自動車ユーザーの自己管理責任の明確化を行うとともに、（ア）自家用乗用車の6か月点検の義務付廃止、（イ）12か月点検及び24か月点検の項目半減、（ウ）国の検査における前検査、後整備の受入れ、（エ）車齢1

1年超えの自家用乗用車等の車検期間の延長等を行った。

本事項の施行状況を見ると、いわゆるユーザー車検の件数は、7年7月～8年6月で121万件となっており、対前年同期比62%の増加となっている。このうち、定期点検整備を実施せずに検査を受けるいわゆる「前検査」の受検割合は8.6%となっている。

また、大衆車クラス（1,400cc～1,800cc）の点検整備料金について、制度改正後1か月時点の、全国の整備工場における標準的な点検整備料金のサンプル調査の結果を見ると、改正前に比較して、定期点検（12か月点検）においては、平均で約33%、車検整備（24か月点検）においては平均で約13%減少しており、ユーザーの費用負担が軽減されている。

さらに、制度改正後1年後の全国の整備工場の標準的に設定されている点検サービスの内容のサンプル調査の結果を見ると、約60%の事業者において、自動車の車齢や走行距離に応じた点検整備メニューを設定し、このうち約40%の事業者において、ユーザーが希望に応じ付加することができる整備のメニューを設定しているほか、約4%の事業者においてユーザーが車検時の点検整備に立ち会い、点検整備内容をきめ細かく選択できるサービスが提供されるなど、点検整備の多様化が進んでいる。

指定整備事業（いわゆる民間車検場）においては、点検・整備・検査を同一工場で行わなければならないとの制約を見直し、８年度中に、自ら検査施設を持たず、他の事業者と共同して検査施設を有することとなる場合でも、指定工場の資格を得られるよう措置した。

８年度中に、指定整備事業において点検の際に法定点検と併せて検査と同様なチェックを実施することにより、整備の前にユーザーが検査可否の情報を得られるサービスの導入・普及を促進した。これにより、ユーザーが点検及び検査可否の情報の内容に応じて、ユーザー自身の責任において自主的に整備内容を選択できることとなるため、車検時におけるユーザーの負担の軽減が図られる。

（３）旅客自動車運送事業の需給調整規制廃止

貸切バス事業については平成 12 年 2 月に、乗合バス及びタクシー事業については、14 年 2 月に、需給調整規制の廃止等を内容とする改正道路運送法等が施行された。

これにより、事業の参入については、需給調整規制を前提とした免許制から、輸送の安全等に関する資格要件をチェックする許可制へ移行し、運賃制度についても、事業者の創意工夫により多様な運賃を設定することが可能となった。また、運行管理者制度の新設等輸送の安全対策についても充実を図っていた。

（ア）乗合バス事業

乗合バス事業については、需給調整規制の廃止後、僅かではあるが新規参入がみられる。特に、近年需要が増大している高速バスについては、利用者ニーズに応じた新規路線の開設が行われている。また、運賃サービスについても、ワンコインバスの運行をはじめとする様々な割引運賃の導入が積極的に行われ、利用促進等のための積極的なサービス改善が図られている。

一方、地域住民、特に高齢者等のいわゆる移動制約者にとって必要不可欠な生活交通であるバスは、従来の内部補助による路線維持手法を継続することが困難となったこと等から、需給調整規制の廃止を踏まえた新たな制度を運用し、路線の維持確保を図っていた。

具体的には、都道府県を中心に当該地域の関係者で構成される地域協議会を設置し、当該地域の実情に応じた効率的な輸送のあり方等について関係者間で協議することとともに、協議会において維持が必要とされた路線のうち一定の基準に該当する広域的・幹線的路線については、国と都道府県が協調して維持対策費の補助を行っているところである。なお、国と地方の役割分担という観点から、国庫補助対象外の路線については、協議会の議論等を踏まえつつ、地方公共団体の判断により維持を図ることとし、そのために所要の財政措置を講じていた。

（イ）貸切バス事業

貸切バス事業については、規制緩和が行われた平成 12 年度に、新規参入事業者数が前年と比べほぼ倍増するなど市場原理の導入による競争促進効果がみられたが、13 年度においては、景気低迷等の影響を受け、横ばいで推移した。

また、貸切バス事業への新規参入事業者は、タクシー事業者等の異業種からの参入もみられ、事業の合理化・効率化等経営改善の取組みが積極的に行われている。

（ウ）タクシー事業

タクシー・ハイヤー事業については、需給調整規制の廃止により、新規参入及び増車が多数行われている。また、主要空港等と利用者の多い一定の地区間において、事前に一定の運賃を定める定額運賃を導入するなど、運賃面からのサービス改善も行われている。

（４）高速ツアーバス事故を受けた安全対策強化

平成 24 年 4 月に関越道において発生した高速ツアーバス事故を受け、緊急重点監査や過労運

転防止等の緊急対策を実施したほか、高速ツアーバスを企画実施する旅行会社等が乗合バス事業の許可を取得し、道路運送法に基づく安全確保の責任を負う新高速乗合バスへの移行の促進等を行った。

（５）軽井沢 スキーバス事故を受けた安全対策強化（H29・R1 白書）

貸切バス事業については、平成 12 年 2 月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少傾向だったが、安全コストが適切に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により、増加傾向に転じており、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつある。こうした中、28 年 1 月に軽井沢 スキーバス事故が発生し、同事故を受けて開催された「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において取りまとめられた総合的な対策を踏まえ、貸切バス事業者等の遵守事項の強化等、安全・安心な貸切バスの運行を確保するための取組みを進めていた。

軽井沢スキーバス事故を受けた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づく、平成 29 年 4 月の事業許可更新制の導入や同年 8 月の民間指定機関による巡回指導の開始等により、事業から自ら退出するなど事業者数は減少している。

（６）タクシーの緊急調整地域指定

20 年 9 月、宮城県仙台市を道路運送法に基づく緊急調整地域に指定し、22 年 8 月 31 日までの間、新規参入や増車を禁止することとなった。これに先立つ 20 年 7 月からは、緊急調整地域の指定に至る事態を未然に防止するための運用上の措置である特別監視地域の指定制度に係る試行的措置を見直し、23 年 7 月 10 日までの試行的な措置として、増車等に際して事業者には運転者の労働条件等に関する報告を求めるなど、供給の拡大に対する事業者の慎重な判断を促す新たな措置を導入した。

1. 2. 3 海事産業（H7 白書）

（１）規制緩和推進計画による旅客船事業に関する規制緩和

7 年 7 月より、不定期遊覧船について、事業の許可基準から需給要件を除外した。本措置により、6 年 7 月～7 年 3 月に 6 件であった新規参入が、措置後の 7 年 7 月～本年 3 月には 16 件に増加してきている。

また、7 年 4 月より、旅客船、貨物フェリーについて営業政策としての割引や特別室利用料金等一部の運賃・料金の設定及び変更について認可制から届出制へと緩和したことにより、6 年 4 月～12 月に 49 件であった申請件数が、措置後の 7 年 4 月～12 月では 147 件へと増加し、運賃・料金のより一層の多様化が進んできている。

（２）規制緩和推進計画による内航海運業に関する規制緩和

モーダルシフトの担い手となるコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船を 10 年度末までに船腹調整事業の対象外とし、その他の船舶については、荷主の理解と協力を得ながら、5 年間を目途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図ることにより、同事業の計画的解消を図ることとしていた。

内航海運の運賃協定については、デイリーサービスの確保の観点から実施されている沖縄及び先島運賃同盟を除き、それぞれの性格等を踏まえ、8 年度から 10 年度末までに廃止する。この場合、内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定については、併せて荷主の優越

的地位の濫用の防止のための新たな措置を講じていく予定であった。

（３） 内航の需給調整規制廃止

α. 船腹調整事業の見直し

船腹調整事業はこれまで内航海運組合法により私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（独占禁止法）の適用が除外されてきたが、自己責任と市場原理に立った経済社会を実現するため公的規制を緩和するという方針の下、同事業を含む個別法による独占禁止法適用除外制度については、６年７月及び７年３月の閣議決定において、「原則廃止する観点から見直しを行い平成７年度末までに具体的結論を得る。」こととされた。

このため、運輸省は、今後の内航海運対策を含む船腹調整事業の見直しについて６年７月に海運造船合理化審議会に諮問し、７年６月に「現在の船腹調整事業について、内航海運業者による同事業への依存の計画的解消を図る」旨の答申を得た。同答申及び７年１２月に内閣総理大臣に提出された行政改革委員会の「規制緩和の推進に関する意見」等を踏まえ、船腹調整事業については、「規制緩和推進計画の改定について」（８年３月閣議決定）において以下のとおり見直すこととされた。

- ・ モーダルシフトの担い手となるコンテナ船、ＲＯＲＯ船を１０年度末までに船腹調整事業の対象外とする。
- ・ その他の船舶については荷主の理解と協力を得ながら５年間を目途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図る。
- ・ 荷主が長期にわたり積荷を保証する船舶には、原則ノースクラップで建造を認める長期積荷保証船の範囲を拡大する。

内航海運の活性化を図るため、１０年５月、暫定措置事業を導入するとともに、スクラップ・アンド・ビルト方式による船腹調整事業を解消した。暫定措置事業は、保有船舶を解撤等した者に対して一定の交付金を交付するとともに船舶建造者から納付金を納付させる等を内容とするものである。これは、競争制限的との批判が強かった船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策であるとともに、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図る事業として実施していた。これにより、事業意欲のある事業者においては、市場原理と自己責任の下、より自由な船舶の建造が可能となった。これまで３年間の暫定措置事業の実施により、油送船を除くすべての船種において船腹需給の適正化が図られてきている等一定の成果がみられている。

内航海運の活性化を図るため、スクラップ・アンド・ビルト方式による船腹調整事業を解消し、保有船舶を解撤等した者に対して一定の交付金を交付するとともに船舶建造者から納付金を納付させる等を内容とする暫定措置事業を導入している。同事業は、競争制限的との批判が強かった船腹調整事業の解消により、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るとともに、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策として実施していた。

β. 内航海運の運賃協定の見直し

内航海運の運賃協定についても、海上運送法により独占禁止法の適用除外とされていたが、船腹調整事業と同様に原則廃止する観点から見直しを行った結果、「規制緩和推進計画の改定について」（８年３月閣議決定）において以下のとおり見直すこととされた。

- ・ 内航タンカー運賃協定、内航ケミカルタンカー運賃協定については１０年度末までに廃止

する。

- ・ その他の運賃協定については8年度末までに廃止する。
- ・ 沖縄航路運賃同盟及び先島航路運賃同盟については、デイリーサービスの確保の観点から実施されている共同運航関係の協定に限って引き続き適用除外を認める。

1. 2. 4 港湾事業（H14 白書）

（1）港湾運送事業における需給調整規制の廃止

港湾運送事業については、港湾荷役サービスの効率化・港湾の国際競争力の強化を目的として、我が国コンテナ貨物の95%を取扱う主要9港(注)において、需給調整規制の廃止等を内容とする改正港湾運送事業法が平成12年11月に施行され、14年10月1日現在、新規許可10件、業務範囲変更60件、運賃料金属出95件となっていた。

また、主要9港以外の地方港の規制緩和についても、規制改革推進3ヵ年計画において、15年度中に結論を得ることとされており、このための検討を進めていた。

1. 2. 5 航空事業（H7～23 白書）

（1）規制緩和推進計画による国内航空に関する規制緩和

運賃の多様化と航空事業者による経営効率化の観点から、7年12月に、航空事業者が路線ごとに標準的な原価を最高額とする一定の幅で包括的に認可を受け、その幅の中で自主的に運賃設定することを認める幅運賃制を導入した。

これにより、従来の割引運賃の規制緩和と相まって、事前購入割引の割引率の拡大、一部の路線における普通運賃の低減、回数券の多様化等による利用者利便の増進が図られている。

（2）需給調整廃止

航空事業については、事前届出による航空運賃等の割引率の拡大、ダブル・トリプルトラック化基準の廃止等段階的な規制緩和を行ってきたが、一層の競争の促進を通じた利用者利便の向上を図る観点から、平成12年2月に需給調整規制の廃止等を行った。また、新規参入を容易にするとともに、経営の効率化を促進するため、運航又は整備に関する業務の管理の受委託を可能とする許可制度を新設していた。

このような中、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空、フェアリンクが順次就航し、14年8月からは、スカイネットアジア航空が羽田-宮崎路線に新規参入している。また、各航空事業者では、利用者の多様なニーズや各地域の状況などに対応して、各種割引運賃の設定等柔軟な運賃設定が行われている。この結果、国内線における平均運賃は近年大幅に下落しており、規制緩和による利用者利益を生んでいる。

（3）新規会社参入

航空事業については、近年、段階的な規制緩和を行った後、12年2月からは一層の競争の促進を通じた利用者利便の向上の観点から、規制緩和の総仕上げとして、需給調整規制の廃止等を行った。

このような流れの中で、スカイマークエアラインズ・北海道国際航空(ともに10年運航開始)やフェアリンク(12年8月運航開始)による新規参入が行われた。

（4）混雑空港スロット配分

国土交通省では、14年4月に「国内航空分野における競争促進策の強化について」を、同年9

月には、「我が国航空市場競争環境整備プログラム」を発表し、新規航空会社に対する羽田空港発着枠の優先配分、空港施設の利用条件の均等化等を通じて、我が国航空市場における競争環境をさらに整備することにより、新規航空会社の参入等による利用者利便の一層の向上を図ることとした。

国土交通省は、これまで国内航空運送事業について需給調整規制の撤廃、運賃の事前届出制への移行等の規制緩和を実施してきた。また、航空輸送サービスを提供する上で基盤となる混雑飛行場における発着枠の配分に当たっては、新規航空会社を優遇する措置をとっていた。平成17年4月には、新規航空会社が優先配分を受けられる新規優遇枠を追加(20往復分)するとともに、同年12月にも発着枠の増枠に伴い5往復分を追加した。これにより新規航空会社の大手航空会社に対する競争力が増し、これまで以上に競争が促進され、利用者利便の向上に資することが期待された。

(5) LCCの参入・拡大

全日本空輸(株)等が出資し、我が国航空会社として初のLCC(格安航空会社)として23年2月10日に設立されたピーチアビエーション(株)は、同年7月7日に航空運送事業の許可を受けた。今後は、関西国際空港を拠点に、福岡、新千歳、仁川等の路線への就航を予定していた。また、全日本空輸(株)等が出資して同年8月10日に設立したエアアジア・ジャパン(株)、日本航空(株)等が出資して同年9月5日に設立したジェットスター・ジャパン(株)についても、成田国際空港や関西国際空港を拠点とし、国内線・国際線の双方において事業展開することを予定していた。

平成24年3月に本邦初となるLCCが就航した。以降、31年4月時点で、ピーチ・アビエーションは国内16路線、国際15路線、ジェットスタージャパンは国内22路線、国際7路線、バニラ・エアは国内6路線、国際6路線、春秋航空日本は国内3路線、国際4路線、エアアジア・ジャパンは国内1路線、国際1路線へネットワークを展開していた。

LCC参入促進により、訪日外国人旅行客の増大や国内観光の拡大等、新たな需要の創出が期待されている。政府は「2020年の航空旅客のうち、国内線LCC旅客の占める割合14%、国際線LCC旅客の占める割合17%」を目標とし、LCC参入を促進させるため、我が国及び各空港では様々な施策を行ってきた。

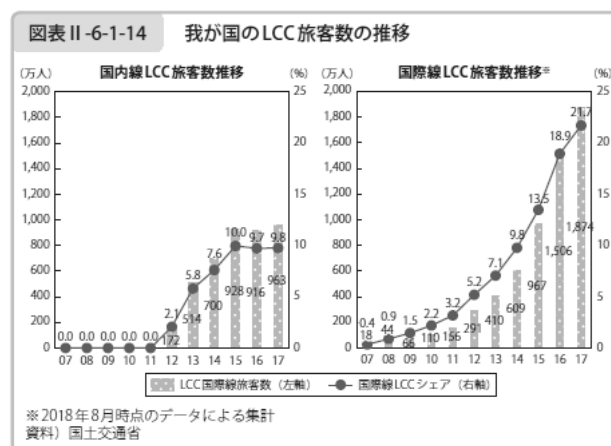


図 15-1 LCC旅客数の推移

出典：平成23年度国土交通白書

国の施策としては、主に1)料金体系の変更、2)空港経営改革、3)受入環境整備の3つの観点か

ら検討・実施していた。まず、1)料金体系については、LCC 就航促進のため、LCC の拠点空港となっている成田国際空港及び関西国際空港においては、着陸料を含む空港使用料の引き下げ・見直しを実施しているほか、平成 29 年度から、この 2 空港に加えて、中部国際空港を含む 3 空港発地方空港着の国内線の着陸料軽減措置の拡充を実施していた。また、29 年 7 月に全国 27 の空港を「訪日誘客支援空港」と認定し、LCC を含む国際線の新規就航・増便への支援や旅客受入環境高度化等、国による総合的な支援を実施していた。次に、2)空港経営改革については、民間事業者による滑走路等と空港ビルの運営の一体化などにより、戦略的な料金体系や営業活動等を可能とする、民間の知恵と資金を活用した空港の活性化を図るため、積極的に推進しており、30 年度は、福岡空港、熊本空港、北海道内 7 空港、広島空港において、民間運営委託の実現のため必要な手続きを実施していた。さらに、3)LCC の受入環境整備としては、LCC 専用ターミナルの整備を実施しており、中部国際空港でも平成 31 年上期の供用開始に向けて同整備を進めていた。

1. 2. 6 貨物利用運送事業（H8～14 白書）

（1）規制緩和推進計画によるトラック事業に関する規制緩和

8 年 3 月から、新規参入者の事業用自動車の保有についてメンテナンス・リースも含むリースによる保有を認めることとした。

トラック事業については、2 年 12 月の物流二法の施行以来、3 年度から 6 年度にかけて合計約 7,000 件に及ぶ新規参入があるなど新旧の事業者の入れ替えが頻繁に行われており、事業の活性化が進んできているところであるが、上述の措置により更なる参入者数の増加が見込まれるなど、事業のより一層の活性化が期待される。

8 年 4 月 1 日に、地方運輸局における最低車両台数規制について、将来的に全国一律 5 台となるよう引下げていく観点から、最低車両台数基準の地方運輸局間格差を是正し、全国の市町村の 44%について、10 台の市町村は 7 台あるいは 5 台へ、7 台の市町村は 5 台へと、最低車両台数基準の引下げを行った。

今後は、運行管理の実態等を把握し、適正に行えることを確認した上で、更に、5 台に向けて段階的にその基準を引下げることにしていた。

営業区域については、従来 11 の拡大営業区域を設定していたが、8 年 4 月 1 日に、阪神圏区域に京都府を追加し京阪神圏区域とし、山陽圏区域に山口県を追加し南中国圏区域とした。

今後は、運行管理の実態等を把握し、適正に行えることを確認した上で、将来的に営業区域をブロック単位に拡大することとされていた。

運賃・料金について、本年度中に、運賃の届出の際に求めている原価計算書の添付を不要とする範囲を拡大した。具体的には一定範囲の値下げについても、届出に際し、原価計算書の添付を不要とする。

（2）貨物利用運送事業の需給調整規制廃止

トラック事業や貨物運送取扱事業などの物流事業については、平成 2 年のいわゆる物流二法の制定以降、他分野に先駆けた規制緩和を行っており、事業者間の競争促進を通じた物流の効率化が図られてきた。また、競争の結果、行き過ぎたコスト削減などにより輸送の安全や公平な市場競争が損なわれないよう、事業者監査体制の充実や行政処分基準の見直しなどを行い、事後チェック体制をより一層強化していくことにしていた。

（ア）トラック事業の規制緩和

13 年 3 月閣議決定された規制改革推進 3 か年計画に基づき、トラック事業の運賃・料金規制について、条件整備を図った上で、事前届出制から事後届出制に緩和する方向で検討することとし

ている。また、貨物運送取扱事業についても同計画に基づき、参入規制や運賃規制を緩和する方向で検討することとしていた。

トラック事業については、利用者ニーズに即したサービスの実現や事業の更なる効率化等を図るため、運賃・料金事前届出制や営業区域規制の廃止等を内容とした貨物自動車運送事業法の改正を行った(平成15年4月より施行)。

(イ)貨物運送取扱事業の規制緩和

貨物運送取扱事業についても、参入規制の緩和、運賃・料金事前届出制の廃止、運送取次事業に係る規制の廃止や、第二種利用運送事業の幹線輸送モードへの海運の追加等を内容とした貨物運送取扱事業法の改正を行った(平成15年4月より施行)。

安全輸送対策を進めつつ、市場の健全化及び運賃・料金の適正収受を図るため、「トラック産業に係る取組作業部会」での議論を踏まえ、参入時許可基準の見直し、貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正、書面化推進ガイドラインの制定、荷主勧告制度の運用強化、適正化事業実施機関との連携強化等の施策を実施したところである。

1. 2. 7 倉庫業 (H8～13 白書)

(1) 集荷協定の独占禁止法適用除外制度

7年3月に閣議決定された規制緩和推進計画において、「個別法による独占禁止法の適用除外カルテル等制度については、平成10年度末までに原則廃止する観点から見直しを行い、平成7年度末までに具体的結論を得る。」とされたため、8年3月の規制緩和推進計画の改定において見直しの結論が盛り込まれた。

この結果、運輸省関係の個別法による独占禁止法適用除外制度(7年度末で8法律10制度)のうち、10年度末までに倉庫業法の集荷協定の独占禁止法適用除外制度等5法律5制度が廃止されることとなった。

(2) 参入・料金の規制緩和

運輸省では、事業機会及び消費者の選択機会の増大、弾力的な運賃・料金の導入、各種届出・報告の削減等を促進するため、「規制緩和推進3か年計画」に基づき、物流業に係る規制の緩和措置を推進していた。

12年3月に閣議決定された「規制緩和推進3か年計画(再改定)」において、倉庫業に関しては参入規制及び料金規制についての緩和を検討し、12年度中に結論を得ることとされており、検討を進めていた。

13年6月、倉庫業法の一部を改正する法律が成立した。これにより、倉庫業への参入を許可制から登録制に改めるとともに、料金の事前届出制を廃止した。一方、事業改善命令等消費者保護のための措置を講じるとともに、優良なトラックルームの認定制度を設けている。

1. 2. 8 トラックターミナル事業 (H8 白書)

(1) 規制緩和推進計画によるトラックターミナル事業に関する規制緩和

8年5月、自動車ターミナル法の一部を改正する法律が成立し、一般自動車ターミナルの使用料金について認可制を届出制とした。

2. 産業環境変化に伴うモードごとの規制緩和

2. 1 自動車運送事業（RI 白書）

（1）新しい道路交通サービス

MaaS 等新たなモビリティサービスは、移動のデマンドサイド・サプライサイド両面でのイノベーションを通して、都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保等、我が国の交通に関連する様々な課題の解決だけでなく、さらに、地域社会・経済や新たな都市の装置として都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性がある。

我が国においても、近年、交通事業者をはじめとした民間企業を中心に、MaaS のほか、バス・タクシー運行時における AI や自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組が行われていた。

こうした情勢を踏まえ、国土交通省では「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、平成 31 年 3 月には、中間とりまとめを行った。この中間とりまとめでは、MaaS 相互間の連携によるユニバーサル化、多様なサービスとの連携による移動の高付加価値化、交通結節点の整備等まちづくりとの連携を特徴とする「日本版 MaaS」の実現に向け、多様なサービスの統合・ワンストップ化に向けたデータ連携、利用者ニーズにきめ細かく対応する運賃・料金の実現、シームレスな移動を実現するまちづくり・インフラ整備との連携といった取組や、都市部・地方部等の地域特性ごとに取り組むべき方向性を整理した。

今後は、中間とりまとめの内容等を踏まえ、令和元年度予算「新モビリティサービス推進事業」により、全国各地の MaaS 等の実証実験に対する支援を行い、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を推進していく予定だった。

2. 2 海事産業（HII 白書）

（1）外航海運協定の独占禁止法適用除外制度の見直し

従来より独禁法適用除外が認められてきた外航海運協定について、自由かつ公正な競争を促進するとともに、新たな種類の協定が締結される中で個々の協定が不当に競争制限的に陥らないようにすべく、当該制度の見直しを行った。その結果、外航海運サービスの安定供給の確保のために協定は必要不可欠であり、世界的にもその必要性が認められていることから、適用除外制度自体は維持しつつも、運輸大臣が審査を行うこととし、個々の協定が不当に競争制限的であると認める場合の当該協定の変更禁止命令制度の創設等、審査手続を整備するための所要の法改正を行った。

2. 3 港湾事業（H9～14 白書）

（1）港湾運送事業の高度化・効率化

港湾運送事業について、需給調整規制の廃止を含む見直しにつき、9 年度における行政改革委員会の監視活動及びその結論を踏まえて適切に措置することとしていた。

（2）外航運送・内航運送に係る第二種貨物利用運送事業の新設

貨物運送取扱事業法の改正により、従来航空及び鉄道に限定していた第二種利用運送事業者の幹線輸送モードを、海運に関しても取扱可能とする規制緩和を行い、利用運送事業者による内航海運利用の推進を促すとともに、国際海上コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの整備を推進すること等により物流の効率化を図っていた。

2. 4 航空事業 (S61~H23 白書)

(1) 需給調整規制下の競争促進

α. 運輸政策審議会答申「今後の航空企業の運営体制の在り方について」

運輸大臣は、昭和 60 年 9 月、運輸政策審議会に対して「我が国航空企業の運営体制の在り方に関する基本方針について」を諮問し、これを受けて同審議会は、61 年 6 月、運輸大臣に対して答申「今後の航空企業の運営体制の在り方について」を提出した。この答申は、安全運航の確保を基本としつつ、航空企業間の競争の促進を図ることによって利用者利便の向上を図ることを提言している。このような運営体制の見直しに至った経緯及び答申の概要は以下のとおりである。

(答申に至った経緯)

航空企業の運営体制については、従来、45 年の閣議了解及び 47 年の運輸大臣達によって、航空企業間の過当競争を排してその共存共栄を図る観点から各社の事業分野が定められ、日本航空は国際線及び国内幹線を、全日本空輸は国内幹線及びローカル線並びに近距離国際チャーターを、東亜国内航空は国内ローカル線及び幹線を運営してきた。

しかしながら、第 1 節で述べたように、このいわゆる「45・47 体制」を定めてから今日までの間に航空輸送は急速な発展を遂げ、45 年度と 60 年度の航空輸送量を比較すると、国際旅客数で 4.6 倍、国際貨物量で 7.9 倍、国内旅客数で 2.8 倍、国内貨物量で 4.8 倍となった。このような航空輸送の発展により、航空輸送は今や大衆の足として定着してきているが、これに伴い、利用者利便の向上のため、より一層の輸送サービスの向上が望まれるようになってきた。また、航空企業の側も、「45・47 体制」の下において逐次業務を拡大し、各社とも新たな枠組における発展を期待するに至った。

さらに、これらの変化に加え、60 年の日米航空暫定合意において、日米間航空輸送について拡大均衡を図る方向で合意がなされ、日本貨物航空の新たな運航が認められたほか、一部の路線については、新規航空企業の乗入れ等を可能とする権益が確保された。また、輸送力の増強を図る上での隘路となっていた基幹空港の空港能力についても、関西国際空港の整備、新東京国際空港の整備及び東京国際空港の沖合展開といった大規模プロジェクトの推進により今後数年の間に拡大される目途がついた。

こうした航空をめぐる様々な変化に対応するため、運輸政策審議会に対し上記の諮問を行ったものであり、同審議会における審議の結果、61 年 6 月に次のような答申が提出されるに至った。

(運輸政策審議会答申の概要)

ア 基本的考え方

今後は、安全運航の確保を基本としつつ、企業間の競争の促進を通じて利用者利便の向上を図る。ただし、我が国の場合、アメリカ型の自由化施策は、安全で安定した良質なサービスの提供という利用者利便の確保の面からみて最適であるとは断言し難い環境にあり、また、航空交通容量の不足という決定的な制約もあるため、当面は、各企業の自主的な判断をできる限り尊重し、弾力的な行政運営を行うことにより競争促進施策を進めることが適当である。

イ 国際線の複数社制

日本航空以外の他社についても、企業能力等に応じ国際線への進出を積極的に推進する。複数社制の形態としては、高需要又は大きな需要増を期待し得る既存路線における複数社化が中心となる。

ウ 日本航空の完全民営化

日本航空の完全民営化は、企業間の競争条件の均等化、自主的かつ責任ある経営体制の確立のため、速やかにこれを実施することが望ましい。政府保有株式の放出に当たっては、円滑な事業活動の維持に配慮する必要がある。また、民営化に伴い政府の債務保証制度等が廃止される一方、競争促進に伴う輸送力の拡大を図る必要があるため、航空企業全体を対象とする新たな政策金融につ

いて検討する必要がある。

完全民営化後も、緊急時の輸送手段の確保等社会的責任を十分果たしていくことを期待する。

エ 国内線における競争促進施策の推進

ダブル・トリプルトラッキングを推進すべきであるが、これらを積極的に推進する対象路線は、高需要路線及びある程度の需要がある主要空港間路線である。これらを推進するに当たり需要量等の基準を早急に検討すべきである。

なお、競争促進施策の推進に当たっては、企業間の適正な競争が期待できないこととならないよう配慮する必要がある。

さらに、中小航空企業については、生活上必要な離島路線の維持を可能とするよう採算路線の運営について配慮するとともに、経営基盤の強化に資する路線展開については、企業の性格と能力に応じ認めることが適当である。

オ 安全の確保

航空企業は、競争体制下にあっても競争に目を奪われて安全を損なうことがないように、日々の事業活動を通じて安全の確保に全力を傾注すべきである。また、行政の立場からは、あらゆる機会を通じ厳格な指導監督を行っていくことが重要である。

カ 航空交通容量の拡大

競争促進施策を推進していくためには、空港の整備、航空交通管制体制の改善等により航空交通容量の一層の拡大を図ることが必要不可欠であり、そのための財源対策についても幅広く総合的に検討されるべきである。

(2) 運輸政策審議会答申の具体化

運輸省としては、今後この答申の趣旨に沿った施策を展開することとしているが、具体的には以下の施策を実施し、又は検討している。

ア 国際線

従来、「45・47 体制」の下で国際チャーター便運航の実績を積んできた全日本空輸は、61 年 3 月から東京－グアム線、同年 7 月から東京－ロサンゼルス、ワシントン線の運航を開始した。

国際線の複数社化については、必要に応じ相手国政府との調整を行い、逐次参入を進めていくこととしている。

イ 日本航空の完全民営化

日本航空の完全民営化については、今回の答申及び臨時行政改革推進審議会答申(61 年 6 月)において、速やかな実施が求められている。

完全民営化のための具体的措置は、日本航空株式会社法の廃止及び政府保有株式の放出であるが、日本航空株式会社法の廃止については、次期通常国会に関連する法案を提出すべく現在準備を進めている。

また、政府保有株式の放出については、日本航空の円滑な事業活動の維持に十分配慮しつつ、関係省庁等との調整を図っていくとともに、売却益の空港整備への活用についても検討中である。

ウ 国内線

本答申においては、ダブル・トリプルトラック化推進に当たっての基準を策定することとされていたが、運輸省は、答申後直ちに以下の基準を策定し、航空企業に通知した。当面はこの基準の対象となる路線について、ダブル・トリプルトラック化を進めていくこととしている。

① ダブルトラック化

年間需要 70 万人以上の路線

ただし、札幌、東京(羽田、成田)、名古屋、大阪、福岡、鹿児島及び那覇の各空港間を結ぶ路線にあっては、年間需要 30 万人以上の路線

② トリプルトラック化

年間需要 100 万人以上の路線

なお、この基準は、その他の路線についてのダブル・トリプルトラック化を否定したものではなく、また、この基準そのものも適宜見直すこととしている。

この基準に従って、日本航空の参入により 61 年 7 月から東京-鹿児島線のトリプルトラック化が、また、61 年 10 月から東京-小松線及び名古屋-福岡線のダブルトラック化が実現されている。

エ 安全の確保

運輸省としては、従来より安全性の確保に関して事業者を厳しく指導監督してきているが、60 年 8 月の日航機事故以後は、かかる惨事を二度と起こさぬよう、事業者への一斉点検の指示、日本航空への立入検査の実施及び業務改善勧告等を行う一方、新たに整備審査官を置き、航空機整備の指導監督体制を強化したところであり、今後も答申の趣旨を踏まえて、安全性確保のための指導監督を強力に行うこととしている。

オ 航空交通容量の拡大

第 5 次空港整備五箇年計画に基づき、3 大プロジェクトの推進、一般空港の整備等を図る。

b. 新たな路線展開等

我が国においては、61 年 6 月の運輸政策審議会の答申「今後の航空企業の運営体制の在り方について」の趣旨に沿って安全運航の確保を基本としつつ、航空企業間の競争促進を通じて利用者利便の向上を図るため、国際線の複数社化及び国内線のダブル・トリプルトラック化を推進することとし、積極的に新路線の開設及び増便を行っていた。さらに 63 年 7 月に東京国際空港の新 A 滑走路の供用が開始されたことに伴い、同空港発着便の増便等が行われた。

なお、日本航空株式会社については、競争条件の均等化及び同社の自主的かつ責任ある経営体制の確立のため、62 年 9 月の「日本航空株式会社法を廃止する等の法律」の公布(同年 11 月施行)及び同年 12 月の政府保有株式の売却により、完全民営化が実施された。

(ア) 国際線の複数社化

国際線においては 61 年より、全日本空輸が東京からグアム、ロサンゼルス、ワシントン、大連・北京、香港、シドニーへと国際定期路線を次々に開設し、さらに 63 年 7 月にはソウルへも新路線を開設した。また日本エアシステムは 61 年 9 月以降チャーター便の運航を開始し国際線への進出を果たしたが、さらに国際定期路線進出に備え、社名を 63 年 4 月に東亜国内航空から日本エアシステムへと改め、7 月には同社にとっては初の国際定期路線である東京-ソウル線を開設した。この結果、東京-ソウル線は我が国航空会社間においても 3 社による競争が実施されている。

貨物についても、日本貨物航空が 61 年より東京-香港、シンガポール線を開設し、63 年 6 月にはアムステルダム線を開設したことにより、複数社化が進められていた。

(イ) 国内線のダブル・トリプルトラック化

国内線についてはダブル・トリプルトラック化の路線需要量の基準を、それぞれ、ダブルトラック化については年間需要 70 万人以上、ただし札幌、東京(羽田成田)、名古屋、大阪、福岡、鹿児島及び那覇の各空港間を結ぶ路線にあっては年間需要 30 万人以上、トリプルトラック化については、年間需要 100 万人以上と定め、この基準に沿って競争促進を図っている。61 年以降、東京-鹿児島線のトリプルトラック化、東京-小松線、名古屋-福岡線、名古屋-札幌線のダブルトラック化が実施された。

このような、競争促進施策の推進には、航空企業による新たな路線の展開、増便等が必要であるが、61 年現在、新東京国際空港、東京国際空港、大阪国際空港の空港処理能力は限界に達しつつあった。

このような状況を抜本的に改めるため、現在、三大空港プロジェクトが進められているが、このう

ち、東京国際空港の新 A 滑走路の供用が開始されたことにより、東京国際空港発着の路線の新設・増便が可能となった。具体的には、東京-那覇線について日本エアシステムが参入しトリプルトラック化が実施され、また、東京-広島線について日本エアシステムが参入し、東京-松山線について日本航空が参入し、それぞれダブルトラック化が実施された。さらに、併せて東京-稚内線の新規開設のほか、必要な路線についての増便が実施された。

（２） 航空会社再編

国土交通省は、これまで国内航空運送事業について需給調整規制の撤廃、運賃の事前届出制への移行等の規制緩和を実施するとともに、航空輸送サービスを提供する上で基盤となる混雑飛行場における発着枠の配分に当たっては、新規航空会社を優遇する措置をとってきた。これによって、新規航空会社の参入等を通じて、主要路線における運賃の低下等、目に見える形で多くの利用者に競争促進の効果が及んでいるところである。

一方で、平成 14 年 6 月のエアドゥによる民事再生手続きの申立て、同年 8 月の新規航空会社であるスカイネットアジア航空の運航開始等、新規航空会社において新たな動きがあったほか、既存航空会社においても同年 10 月に日本航空と日本エアシステムが経営統合を行うなど、我が国航空市場は、新たな局面を迎えていた。

22 年 1 月 19 日には、日本航空が企業再生支援機構に支援の申込みを行うとともに、裁判所に会社更生手続開始の申立てを行った。これを受け、同機構が支援を決定するとともに、裁判所が更生手続開始を決定した。同年 8 月 31 日には同機構が日本航空の更生計画案を裁判所に提出し、同年 11 月 30 日に更生計画の認可を受けたところである。今後、日本航空においては、更生計画に定められた事業・財務の再構築や経営管理体制の確立等に真摯に取り組む、業績目標を着実に達成することが必要とされていた。

2. 5 貨物利用運送事業（H2 白書）

（１） 物流業における規制改革・構造改革

経済構造が重厚長大型から軽薄短小型へ転換し、経済のソフト化が進む中で、国民生活の向上、産業界の流通に対する関心の高まりから、物流に対するニーズも小口化、多頻度化、スピード化するなど高度化、多様化の傾向にあった。

物流業界においては、このような産業・消費構造の転換と、これに伴い変化する物流ニーズに柔軟に対応することが課題となっており、特に物流の中核をなすトラック事業及び新しい時代のニーズに応ずる複合一貫輸送の規制制度について、事業活動が柔軟、的確に行われるとともに、各輸送機関を通じて効率的な物流システムを形成するという観点から見直しを行うことが求められていた。

また、トラック事業においては、過労運転、過積載等輸送の安全、輸送秩序の維持を阻害する行為を防止するため、民間による自主的な活動の促進を含め、その防止に実効性ある措置を講ずること、中小トラック事業者が環境の変化に的確に対応し、円滑かつ安定的に事業を行うことができるようにすることが強く求められていた。

このような状況の下、昭和 63 年 10 月、運輸政策審議会物流部会（部会長 宇野政雄早稲田大学教授）がトラック事業規制について免許制から許可制への移行、運送取扱事業についての横断的・総合的制度の創設等を骨子とする「トラック事業及び複合一貫輸送に係る事業規制の在り方に関する意見」をとりまとめた。

また、第二次行革審も、昭和 63 年 12 月の「公的規制の緩和等に関する答申」において、運輸政策審議会物流部会の意見と同様の考え方を示し、これを受けて、政府は「規制緩和推進要綱」

を閣議決定した。

a. 物流二法の概要

このような動きに対応して、運輸省は、トラック事業及び運送取扱事業の規制制度を見直し、平成元年3月「貨物自動車運送事業法案」及び「貨物運送取扱事業法案」の二法案を第114回国会に提出した。「貨物自動車運送事業法」及び「貨物運送取扱事業法」は同年12月の第116回国会において成立し、同年12月19日に公布され、平成2年12月1日から施行された。両法の概要はそれぞれ次のとおりである。

(貨物自動車運送事業法)

- a 道路運送法からトラック事業規制を切り離し、新たに「貨物自動車運送事業法」とする。
- b 路線トラックと区域トラックの事業区分を廃止し、従来の区域トラックも貨物の積合せができるようにする。
- c 事業の免許制を許可制とする。需給規制は廃止し、許可基準は安全に重点を置く。ただし、運輸大臣は、特定の地域で供給が著しく過剰になる等緊急の場合は、期限を限って新規参入停止措置を講ずることができる。
- d 運賃・料金は許可制を届出制とする。ただし、運輸大臣は、不当な運賃・料金には変更命令をすることができる。また、特に必要があるときは、標準運賃及び標準料金を設定できる。
- e 運行管理者に試験制度を導入する等運行管理者の資格要件を強化する。
- f 過積載の禁止、過労運転の防止等輸送の安全に関する規定を整備する。
- g 運輸大臣は、過積載の防止、過労運転の防止等輸送秩序の確立を指導することを目的とした法人を中央、地方（都道府県単位）に指定することができる。
- h 運輸大臣は、輸送秩序に係る法令違反の再発防止のため、関係荷主に勧告することができる。

(貨物運送取扱事業法)

- a 貨物運送取扱事業を利用運送事業と運送取扱事業とに区分し、前者を許可制、後者を登録制に整理する。これにより鉄道に係る貨物運送取扱事業、利用航空運送事業は、免許制が許可制となり、需給規制が廃止される。
- b 航空、鉄道の利用運送と集配を一貫して行う事業は第二種利用運送事業とし、集配のトラック輸送も本法で一体的に許可することとする。
- c 運賃・料金は届出制とする。ただし、運輸大臣は、不当な運賃・料金には変更命令をすることができる。
- d 通運事業は、本法上の鉄道に係る貨物運送取扱事業とし、通運事業法は廃止する。

b. 物流二法の施行

物流二法の国会での審議において、貨物自動車運送事業法については、計画的かつ着実な監査の実施等による事業の適正化、労働時間の短縮、労働力の確保、過積載・過労運転防止のため必要な環境整備等が、貨物運送取扱事業法については、運送取扱事業者の実運送事業者に対するダンプの強要の防止、計画的かつ着実な監査の実施等による事業の適性化等が指摘され、それぞれ採決に当たって附帯決議が行われている。

運輸省では、両方の施行に当たり、関係者に対する法の内容の周知徹底を図るとともに、上記付帯決議の趣旨を踏まえつつ、両方の円滑な施行を行うことにより、貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の健全な発達を図ることとしていた。

2. 6 観光業（H17～26 白書）

（1）通訳案内士制度の改善に向けた取組み

平成 17 年 6 月に「外客誘致法等の一部改正法」が成立し、「通訳案内業法」が改正されたことを受け、18 年度以降実施される通訳案内士試験及び地域限定通訳案内士試験の内容、レベル、実施方法等についてのガイドラインを策定した。さらに、通訳案内士制度の周知や海外での試験の実施、段階的な標準スキルアップ・プログラム策定等、通訳案内士制度の改善に向けた取組みを進めていた。

（2）ビザ要件の緩和等による訪日旅行の促進

平成 25 年は近年成長著しい ASEAN 諸国に目を向け、同年の日 ASEAN 友好協力 40 周年を契機として、7 月 1 日からタイ及びマレーシアのビザ免除、ベトナム及びフィリピンの数次ビザの導入、インドネシアの数次ビザの滞在期間の延長措置を開始した。また同年、11 月 18 日よりカンボジア及びラオス、26 年 1 月 15 日よりミャンマー向けの数次ビザの導入を開始した。

3. 規制緩和以外の産業活性化

3. 1 鉄道関連事業（H4～14 白書）

3. 1. 1 鉄道整備の基本方向

21世紀においても、鉄道が我が国の交通体系の中で中枢的な役割を果たすためには、鉄道が抱える各種の問題を克服しつつ、鉄道に対する国民の期待に応えていくことが必要であり、そのためには、相当の規模の投資が必要と考えられる。他方、近年における鉄道投資には、用地費の高騰、工事の複雑化等に伴う建設費の増大、空間の確保の困難性等から膨大な資金と長期の懐妊期間が必要であり、鉄道事業者にとってそのリスクがますます大きくなってきている。

社会資本としての鉄道が社会の期待に応えていくため、国が、今後の鉄道整備の方向を示し、効率的な鉄道整備を進めるための方策を講じていくことが重要であり、中長期的な視点に立った方針を持って計画的な鉄道整備を進めるための施策を遂行していく必要がある。

以上のような認識の下、平成3年6月、運輸大臣から運輸政策審議会に対し、21世紀に向けての中長期の鉄道整備に関する基本的考え方について諮問し、4年6月にこれに対する答申が出された。同答申で示された今後の鉄道整備の基本的方向は、以下の通りである。

都市間を結ぶ幹線鉄道については、基礎的ネットワークは、ほぼ完成したものと考えられるが、質の面からみると、現在のニーズに十分応えているとはいえない。今後は、21世紀に向けて、高速性・大量性等という鉄道の特性の発揮できる分野において、高速化・快適化を主な内容とする既存幹線鉄道ネットワークの質の高度化を図り、航空網、高速道路網とあいまって、全国の高速交通ネットワークの高度化を図ることを目標とする。

また、大都市圏の鉄道については、通勤通学時の混雑緩和対策が緊急の課題であり、特に東京圏においては、依然として主要区間の平均混雑率は200%以上であり、250%を超える区間も存在するなど極めて深刻な状況にある。また、地価の高騰等に伴う居住地の一層の外延化により通勤通学時間の長時間化がもたらされている。今後は、より所要時間が短く混雑の少ない快適な通勤通学を実現するため、列車本数の増加、列車の長編成化、地下鉄等の新線建設、複々線化工事等を内容とする輸送力増強対策と、通勤通学輸送の需要の分散のための対策の両面から効果的な施策を進める必要がある。需要分散の方策としては、「時差通勤通学」について企業や社会の協力と理解を求めていくとともに、その機運を促す一つの方法として、時差通勤通学定期の導入を検討する必要がある。

さらに、鉄道が地域独占性を持つ公益事業であることにかんがみ、鉄道事業者が利用者ニーズに応える努力を示すため、また、国や地方公共団体が限られた財源を有効に利用して効率的に鉄道整備にインセンティブを与えていくためにも、鉄道事業者は自ら中長期の鉄道整備の計画を策定する必要がある。

今後、鉄道事業者の投資意欲を醸成させつつ必要な鉄道の整備を推進していくためには、鉄道整備促進のためのインセンティブについて、財政、政策金融、税制、運賃政策、地域社会の支援、開発利益の還元等あらゆる立場から検討していくことが必要であり、国、地域社会、利用者等の関係者がそれぞれ必要な負担を行い、鉄道整備の実現のため一層の努力を行っていく必要がある。

3. 1. 2 鉄道整備基金

(1) 基金設立の目的

鉄道整備基金（以下「基金」という。）は、鉄道整備基金法に基づく特殊法人であり、国土の均衡ある発展と大都市の機能の維持及び増進を図る観点から緊要な課題となっている整備新幹線、主要幹線鉄道及び都市鉄道の計画的かつ着実な整備を促進するとともに、鉄道の安全性や利便性の向上を図るための改良等鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業又は措置を支援する

ため、鉄道事業者等に対して補助金の交付、無利子の基金の貸付けその他の助成を総合的かつ効率的に行うことを目的として、３年１０月１日に設立された。

(2) 基金の行う業務

基金が行う助成の財源は、既設新幹線の譲渡代金の一部（特定財源）並びに一般会計及び産投会計（ＮＴＴ－Ｂ）からの繰入金であり、基金が行う助成業務は、この財源に応じて、特定財源を活用した助成と国の一般会計等財源による助成とに大別できた。

(7) 特定財源による助成業務

(a) 整備新幹線の建設を行う日本鉄道建設公団（以下「鉄道公団」という。）に対し、建設費の一部（国及びＪＲ負担分の一部）に充当するための交付金を交付する。

(b) 東海道新幹線の輸送力増強工事を行う鉄道事業者（東海旅客鉄道株式会社）に対し、工事費の一部に充てるための長期かつ低利の資金の融通を行う。具体的には、基金から日本開発銀行に対して無利子資金を寄託し、同銀行から鉄道事業者に対して公共特利並みの低利の貸付けを行っている。

(c) 主要幹線鉄道の建設又は高規格化等の改良工事及び都市鉄道の建設又は複線化・複々線化工事を行う鉄道公団又は帝都高速度交通営団に対し、当該事業に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける。

(1) 一般会計等財源による助成

(a) 整備新幹線の建設を行う鉄道公団に対し、建設費の一部（国負担分の一部）に充当するため、国の補助金の交付又は無利子貸付け（ＮＴＴ－Ｂ）を受け、これを財源として、補助金の交付等を行う。

(b) 国の補助金等の交付を受け、これを財源として鉄道事業者等に対して補助金等を交付する。具体的には、在来幹線の高規格化、地下高速鉄道の建設、鉄道公団による民鉄線等の建設、超電導磁気浮上式鉄道の技術開発、中小民鉄の近代化のための施設整備等に対する助成を行っている。

(1) 鉄道整備に対する助成

① 鉄道整備に対する助成の必要性

鉄道の整備には膨大な資金が必要となること、その回収には長期間を要すること等から、鉄道整備を着実に推進していくためには、資本費の負担の軽減を図るなど鉄道事業者の投資意欲を醸成するための投資インセンティブの強化が必要である。特に大都市圏における新線建設については、土地の価格の高騰等によってその整備に要する費用が上昇し、より規模の大きな投資が必要となっているほか、用地取得の遅延等により投資の懐妊期間も長くなってきていた。さらに、近年においては、需要開発型の路線が増加しているが、輸送需要が不確実であること等から、投資リスクが大きなものとなっていた。

② 鉄道整備に対する支援措置

幹線鉄道の整備に対する支援措置として、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線の整備に対する助成のほか、在来線の高速化、高規格化等に関して、幹線鉄道活性化補助制度等が導入されていた。一方、都市鉄道の整備に対する支援措置としては、通勤・通学混雑の緩和等に資する新線建設や複々線化等を進めるため、従来から地下高速鉄道建設費補助制度（昭和３７年度開始）や特殊法人日本鉄道建設・公団による民鉄線建設（Ｐ線補給金）制度（４７年度開始）などの支援措置が導入されてきた。しかし、近年、大都市圏を中心とする都市鉄道の整備が既存の支援措置だけでは困難な状況にあること等から、支援措置の多様化が進んでいた。例えば、宅地開発と鉄道整備を複合的に行うものを対象に開発者負担や地域社会の支援措置を制度化したものとして、ニュータウン鉄道建設費補助制度（４８年度開始）や大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の

一体的推進に関する特別措置法に基づく制度（62年度開始）があるほか、鉄道事業者が運賃収入の一部を非課税で積立て、これを将来にわたる輸送力増強工事のための資金に充てることのできる特定都市鉄道整備積立金制度（61年度開始）が導入されていた。さらに平成3年に特殊法人鉄道整備基金が設立され、既存の鉄道整備に関する国の一般会計等財源による助成のほか、新たに既設新幹線の譲渡代金の一部（特定財源）を活用した整備新幹線の建設に対する交付金の交付や主要幹線鉄道又は都市鉄道の整備事業に対する無利子の資金の貸付け等の助成が総合的かつ効率的に行われている。このような鉄道の整備自体に着目した支援措置のほか、地域の活性化及び振興に大きな役割を果たす複合的な機能をもった旅客ターミナル施設の整備に対しても、日本開発銀行による無利子貸付制度（NTT-C）などの支援措置等が講じられていた。今後とも、これらの制度を有効に活用し、鉄道整備を積極的に進めていく必要がある。

6年度においては、第三セクターの整備する地下鉄を地下高速鉄道整備事業費補助制度の対象とするとともに、地方単独事業を活用する地下鉄緊急整備事業を創設するなど支援措置の一層の充実が図られた。また、都市鉄道・幹線鉄道整備事業費が新たに公共事業関係費とされ、助成財源の安定的、継続的確保が期待されることとなった。また、特定都市鉄道整備積立金制度については、①積立金の累積限度額の工事費の1/2までの拡充、②積立割合の弾力化と上限の引き上げ、③都心延伸線等一定の新線の建設の対象工事への追加等の拡充が図られ、これを受けた特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律が6年8月1日から施行された。

（2）幹線鉄道の整備

鉄道整備基金による無利子貸付制度等を活用し、田沢湖線・奥羽線盛岡～秋田間の新幹線直通運転化等の工事を進めているところであるが、5年度においては、新たに、山陰線・宮福線等の園部～天橋立間及び日豊線小倉～大分間の高速化工事並びに東海道線貨物輸送力増強工事に着手した。

3. 1. 3 都市鉄道の整備の計画

運輸省は、都市鉄道の計画的かつ着実な整備のため、運輸政策審議会及び地方交通審議会の答申に基づき、また、各種の助成制度を活用すること等により、都市鉄道の整備に努めていた。東京圏については、昭和60年7月に平成12年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申され、大阪圏については、元年5月に17年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申され、また、名古屋圏についても、4年1月に20年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申された。

都市鉄道の整備については、4年6月の経済審議会の「生活大国5ヵ年計画」において、特色ある質の高い生活空間の実現に資する社会資本整備として位置づけられており、5年4月の政府の「総合的な経済対策の推進について」（以下「新総合経済対策」という。）においても、社会資本整備の新たな展開として、通勤・通学の混雑緩和を目指した都市鉄道の整備が掲げられていた。この新総合経済対策の一環として、埼玉高速鉄道埼玉高速鉄道線（赤羽岩淵～浦和大門間14.5km）・帝都高速度交通営団11号線（水天宮前～押上間5.9km）が今年度中に着工されることとなっていた。

3. 1. 4 宅地開発と一体となった鉄道の整備

大都市地域における宅地供給は重要な課題となっており、宅地開発と一体となった鉄道の整備が進められていた。秋葉原とつくばを結ぶ常磐新線の整備については、3年3月、整備主体として第3セクター「首都圏新都市鉄道株式会社」が設立され、同年10月には、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」に基づき、東京都、埼玉県、千葉県

及び茨城県が運輸大臣、建設大臣及び自治大臣から基本計画の承認を受けた。同会社は、4年1月にこの承認基本計画の内容に従った鉄道事業法上の免許を受け、5年1月には東京都内の秋葉原～新浅草間について工事施行認可を受けて、事業に着手した。

3. 1. 5 都市モノレール・新交通システム・LRT の整備

少子高齢化に対応した交通弱者のモビリティの確保を図るとともに、都市内交通の円滑化、環境負荷の軽減、中心市街地の活性化の観点から公共交通機関への利用転換を促進するため、LRT等の整備を推進していた。平成30年度は、富山市において東西に走る在来線の高架化に伴う路面電車の南北接続化に向けた整備が行われたほか、各都市において電停のバリアフリー化が進められるなど、各都市において公共交通ネットワークの再構築等が進められていた。

3. 1. 6 中小民鉄の維持

近年は、経営努力による収支好転や並行道路整備の進捗等経営環境の変化等により対象事業者が減少したため欠損補助は縮小しているが、3年に発生した信楽高原鐵道の事故等に鑑み、4年度に安全対策に係る設備整備について近代化補助制度の一層の充実を図るとともに、鉄道係員に対する教育補助制度が新設された。さらには、4年度から転換鉄道等を近代化補助の対象としたことに伴う5年度以降の飛躍的な対象事業者数の増加等に呼応し近代化補助予算の大幅増額を図るなど、中小民鉄に対する支援体制は総合的に強化されていた。

今後、国及び地方公共団体においては、中小鉄道事業者の自立的経営のための努力を近代化補助等により支援し、一方、欠損補助を受けている事業者については速やかに欠損補助への依存から脱却するよう指導していくことが必要である。

3. 1. 7 鉄道整備助成の拡充

国土の均衡ある発展や生活者重視の観点から、鉄道整備に対する助成の拡充がなされてきている。平成6年度予算においては、新幹線、地下鉄等の整備に対する補助金の充実、第3セクターの整備する地下鉄の補助対象化、地方単独事業を活用する地下鉄緊急整備事業の創設、中小鉄道に対する近代化補助金の充実等が行われるとともに、都市鉄道・幹線鉄道整備事業費が公共事業関係費に分類され、助成財源の安定的かつ継続的確保が期待されることとなった。なお、これに先立ち、5年度の3次にわたる経済対策として、北陸新幹線高崎～長野間等の整備、地下鉄の新線建設等のための予算が盛り込まれていた。また、特定都市鉄道整備積立金制度についても、制度の一層の充実を図るための「特定都市鉄道整備促進特別措置法」の一部改正が成立し、6年8月1日から施行された。

3. 1. 8 中小鉄道近代化等

地方鉄道(中小民鉄、転換鉄道、地方鉄道新線)は、地域における住民の足として、また、地域経済の発展のために重要な役割を果たしているが、近年のモータリゼーションの進展や少子化等による運賃収入の伸び悩みもあり、その経営は概して厳しいものとなっていた。

このため、従来より国は、地方公共団体とともに、自立的な経営を目指し鉄軌道施設の近代化を推進しようとする地方鉄道事業者に対し、整備事業費の一部を補助するなど、各種の支援措置を講じてきている。平成14年度においては、地方中小鉄道の安全性の向上のための「自動列車停止装置(ATS)緊急整備事業」及び「安全性緊急評価事業」を近代化補助の新規・拡充項目として新たに追加し、助成措置の拡充を図るとともに、一定の鉄道施設について税制上の特例措置を講じていた。

3. 1. 9 地域公共交通ネットワークの再構築

人口減少、少子高齢化が進展する中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されていた。一方で、地域公共交通は、特に自動車を運転できない学生、高齢者等にとって必要不可欠な存在であり、また、地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通の充実を図ることが重要である。

しかし、地域公共交通を担う事業者の経営がさらに厳しさを増す中、民間事業者に依存した従来の枠組みでは、これらの地域公共交通に対する社会的要請に応えることは困難である。こうした情勢を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」により、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の観点も踏まえつつ、地域にとって最適な交通ネットワーク及び交通サービスを合意の下で実現していくための枠組みが構築された。

今後は交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において平成 26 年 8 月に取りまとめられた「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方」において示された方向性も踏まえつつ、地方公共団体の取組みに対し、必要な支援を行っていく予定だった。

3. 1. 10 地域の移動手段の確保

① 域の生活交通の確保・維持・改善

地域社会の活性化を図るためにも、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保は重要な課題である。このため、地域公共交通確保維持改善事業において、多様な関係者の連携により、地方バス路線、離島航路・航空路などの生活交通の確保・維持を図るとともに、地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等、快適で安全な公共交通の構築に向けた取組みを支援していた。

② 地域鉄道の活性化、安全確保等への支援

地域鉄道は、住民の足として沿線住民の暮らしを支えるとともに、観光等地域間の交流を支える基幹的な公共交通として、重要な役割を果たしているが、その経営は極めて厳しい状況にあった。このため、地域公共交通確保維持改善事業や税制上の特例措置により、安全設備の整備等に対して支援を行うほか、幹線鉄道等活性化事業により、鉄道利用の潜在的なニーズが高い地方部の路線について、新駅の設置等に対する支援を行っていた。

3. 2 自動車運送事業

3. 2. 1 地方バスの維持・整備（HI4 白書）

a. 昭和末期の状況

地方バス事業者に対し、車両の冷房化、フリー乗降制の導入等サービスの改善による利用者の維持・増加や地域の実情に応じた路線の再編成による運行の効率化等、自主的経営努力を指導するとともに、それらの経営改善努力を前提として助成措置（住民生活にとって必要不可欠な路線の経常損失額及び車両購入費について、都道府県がバス事業者に対して行う補助の一部を国が補助（生活路線維持費補助））を講じ、バス事業の自立と地域住民の足の確保に努めていた。なお、これらの路線のうち利用者が極端に少ない、いわゆる第 3 種生活路線（平均乗車密度 5 人未満の路線）は、乗合バス路線として維持していくことが困難であるため、欠損補助を一定期間に限って行うとともに、その間に路線の再編成、廃止等の整理を進めることとしている。バス路線の廃止後においても、市町村又は市町村の依頼を受けた貸切バス事業者が代替バスを運行する場合には、代替バスの購入

費等について、都道府県が行う補助の一部を国が補助(廃止路線代替車両購入費等補助)した。

b. 地方バスの維持・整備

バス事業者に対し、車両の冷房化、フリー乗降制、デマンドバスの導入等サービスの改善による利用客の維持・増加や地域の実情に応じた路線の再編成による運行の効率化等、自主的経営努力を指導するとともに、それらの経営改善努力を前提として助成措置を講じ、バス事業の自立と地域住民の足の確保に努めていた。

なお、2年度においては、乗合バス事業者158事業者、403市町村等に対し、約103.6億円の国庫補助金を交付した。

c. 地方バス路線への補助

平成14年2月からの改正道路運送法の施行に伴う需給調整規制の廃止等に先立ち、13年4月より新しい地方バス補助制度を創設した。新しい補助制度は、国と地方の役割分担のもと、地域協議会で維持・確保が必要と認められ、国が定める基準(複数市町村にまたがり、キロ程が10km以上、運行回数3回以上等)に該当する広域的・幹線的路線(生活交通路線)に重点化して、その維持対策費を補助するものである。なお、国庫補助対象外の路線については、地域協議会の議論等を踏まえ地方公共団体の判断により維持を図ることとし、そのために所要の財政措置が講じられていた。

d. 地域バス路線への補助

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害(バリア)の解消等がされるよう、地域公共交通確保維持改善事業により、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援していた。

地域住民、特に自らの交通手段を持たない高齢者や学童等の移動制約者にとって必要不可欠な公共交通機関である乗合バス等の生活交通の確保・維持は、重要な課題となっている。このため、国と地方の役割分担の下、国は地域特性や実情に応じた地域に最適な生活交通ネットワークの確保・維持が可能となるよう、生活交通(地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク注2や、幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通注3等)の運行について一体的に支援することとしている。それ以外の路線については、地方公共団体の判断により維持を図ることとし、所要の財政措置が講じられていた。

3. 2. 2 大都市圏、地方中核都市におけるバス交通の活性化

利用者利便を向上させるとともに道路交通混雑緩和、省エネルギー、地域環境の改善等の要請に対応し、自家用車からの誘導を図っていくために、バスについて定時性を確保すること等により魅力ある交通機関としていくことが重要。このため、バス専用レーン等の設置を都道府県公安委員会に働きかけるなどバスの走行環境の改善を推進するとともに、低床・広ドアバスの導入等によるバス車両の改善や停留所施設等の改善を指導するなど、都市におけるバス交通の活性化を強力に推進していた。平成3年度よりバス交通活性化対策費補助金をバス活性化システム整備費等補助金に改め、予算額を倍増(2年度2億7,100万円→3年度5億4,000万円)するとともに、補助対策事業の拡充、地方公共団体との協調補助の制度化等補助制度の充実を図った。この補助金の対象となる事業は次のとおりである。

(a) 一般事業

バス走行環境改善システム、バス乗継システム、バスターミナル、バス情報システム、カードシステムに該当する事業

(b) 調査事業

一般事業実施に向けての関係者による調査・調整及び計画策定

(c) 先駆的事业

我が国で未だ実施されていないバス活性化事業に係る調査、研究又は実証

3. 2. 3 タクシーサービスの高度化

a. 平成初期の状況（H3 白書）

より利用しやすいタクシー輸送を確保するため、大都市や地方都市といった地域の実情に応じて次のような施策の推進や環境づくりに努めていた。

(ア) 最近の労働力不足傾向から労働条件の改善が必要であり、適時適切な運賃改定を行うことにより、その増収分を運転者の労働時間短縮を含む労働条件の改善に充てるよう指導し、労働力の確保を図っている。

(イ) 多様化・高度化する利用者のニーズにさらに適確に対応していくため、タクシー事業者、タクシー近代化センター等による運転者教育の充実・徹底を図り、接客態度の改善、地理知識の徹底等サービスの向上を図るとともに、観光需要等に対応した観光ルート別運賃（3年7月末現在93地区557ルート）の設定、タクシークーポン割引等を行っている。

また、ワゴンタクシーの流し営業を3年7月から開始するとともに、都市型乗合タクシーの拡充、ブルーラインタクシーの運行AVMシステムの導入、深夜における計画配車等を行い、過疎地においては、バス路線の廃止等による交通手段の確保のための過疎型乗合タクシーの運行を行っている。

さらに、タクシーの機動性に着目し、近年の高齢化社会の進行に伴って需要が増加している民間患者等輸送事業や緊急救護システム、タクシー便利屋等タクシー車両を使用した事業が一定の条件の下に行われている。

21世紀に向けてタクシー事業が健全に発展し、高度な利用者ニーズに的確に対応してよりよい輸送サービスを提供していくため、「タクシービジョン21検討委員会」において調査、研究を行っているほか、タクシー専用車両開発等についても検討を行っている。

b. 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（H21～29 白書）

タクシー事業については、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両の増加等により、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。そうした問題への対策として、平成21年に成立した「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」により、タクシー車両の供給過剰の進行等の問題が発生している地域（国土交通大臣が指定する特定地域）において、当該地域の多様な関係者の自主的な取組みを中心としてタクシー事業の適正化・活性化を推進する枠組みが導入され、関係者による取組みが進められていた。

運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するため、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が、26年1月に施行された。国土交通省では、法律の規定に基づき、特定地域（27地域）及び準特定地域（114地域）を指定し、供給過剰状態の適正化や需要を喚起する活性化を進めることによ

り、タクシー事業における生産性の向上を図ることとしていた。

3. 2. 4 公共交通活性化プログラムの策定による公共交通サービスの充実（H16 白書）

地方運輸局では平成 14 年度より、個別の公共交通サービスの改善プロジェクトについて観光等の地域振興に係る地元の取組みとも連動させながら実現するための具体的方策とそれらの実施に際しての関係者間の役割分担を定める公共交通活性化総合プログラムの策定を推進していた。これは、関係者の考え方や利害がふくそうしているためになかなか進捗しないプロジェクトの実現に向け、運輸局が中心となった調整メカニズムによりコンセンサスの確立をはかるもので、例えば、複数の交通事業者間における共通 IC カードの導入と都心ターミナル駅の乗継ぎ利便性向上対策等の一体的推進や、路面電車の活性化等を通じた都市モビリティの向上と街づくりの連携などを内容とする公共交通活性化総合プログラムの策定が各地域で進行中であり、これらのプログラムを通じて公共交通の活性化が具体化されていくこととなる。

14 年度においては、全国で 102 のプログラムを採択していた。

a. バスのサービス改善

都市のバスについては、従来より走行環境の改善が求められていることから、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた都市交通体系及び安全に配慮した交通システムを構築するための施設の整備等、バス利用を促進する施策を推進することによりサービスの改善を進めていた。さらにこれらの施策の一環として、バスを中心とするまちづくりを目指すオムニバスタウン構想をはじめとするバス利用促進等総合対策事業の推進、都道府県公安委員による PTPS(公共車両優先システム)の整備等関係機関と連携してバスの走行環境の改善に向けた諸施策を推進していた。オムニバスタウンについては、これまでに全国 11 都市を指定しており、浜松市のハイグレードバス停整備、松江市のバス乗り場とバスロケーションシステムの一体的な整備、金沢市の低公害車によるコミュニティバス導入など、各都市において地域の特色を活かしたバス利用促進に向けての様々な取組みがなされていた。

b. 空港アクセスの定額タクシー（H24 白書）

東京都 23 区及び武蔵野市、三鷹市を 4 つのゾーンに分け、あらかじめ定められた各ゾーンの定額運賃(初乗 660 円のタクシーの場合 14,000 円～20,000 円)により、旅客の指定する場所と成田空港とを結んで運行する定額タクシーが平成 14 年 8 月に誕生した。

通常、タクシーの運賃額は目的地に着いた時に初めて確定するため、交通事情や経路により運賃額が異なり、タクシー利用者には「目的地までいくらかかるか分からない」といった不安があるが、定額運賃制度は、あらかじめ運賃額を確定させることによりそういった不安を解消し、利用者に対してよりタクシーを利用しやすい環境を提供することを目的として、平成 14 年 2 月の改正道路運送法の施行に伴い、新たに導入された運賃制度である。定額運賃制度を導入するタクシー事業者も次第に増加してきており、新たな成田空港へのアクセス手段として期待されていた。

3. 2. 5 自動車運転代行業

(1) 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（H19 白書）

自動車運転代行業については、交通事故の発生割合が高い、暴力団関係者が関与しやすい、違法なタクシー類似行為が行われやすい、不明瞭な料金や保険契約の未加入等の問題があり、利用者保護に欠けると指摘されていた。これらの問題に対処するため、自動車運転代行業の認定制度や自動車運転代行業者の遵守事項等を主な内容とする「自動車運転代行業の業務の適正化に関す

る法律」が、平成 14 年 6 月から 施行されている。16 年 6 月には改正「道路交通法」が施行され、交通の安全を図るため、代行 運転普通自動車の運転者に対して第二種免許が義務付けられた。なお、19 年 3 月末現在、認定 を受けて営業している自動車運転代行業者の総数は 6,645 業者となっている。

（２）「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」（H20 白書）

自動車運転代行業は、飲酒時の代替交通手段として活用することが期待されているところであるが、料金システムに関する不透明感、安心できる業者の情報の不足等の問題が指摘されていた。このため、国土交通省は、平成 20 年 2 月に警察庁と連携し、運転代行サービスの利用環境を改善するための施策を「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」としてとりまとめ、これに盛り込まれた施策を実施している。なお、20 年 12 月末現在、認定を受けて営業している自動車運転代行業者の総数は 7,763 者となっている。

（３）安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策（H24・29 白書）

国土交通省では、平成 24 年 3 月に警察庁と連携して策定した「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」に基づき、自動車運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策を推進している。なお、24 年 12 月末現在、認定を受けて営業している自動車運転代行業者の総数は 8,838 者となっていた。

さらに国土交通省では、自動車運転代行 業の利用者保護の一層の確保を図るため、28 年 3 月に「自動車運転代行業における適正な業務運営 に向けた「利用者保護」に関する諸課題への対策」を策定し、28 年 4 月から順次各種の施策を推進した。

3. 2. 6 貨物自動車運送事業

（１）貨物自動車運送事業の動向（H17～23 白書）

貨物自動車運送事業(トラック事業)の輸送トンキロは、近年増加傾向にあった。しかし、平成 2 年の規制緩和後、事業者数が約 5 割増加するなど競争が激化するとともに、運賃が低下傾向にある。安全の確保や環境規制への対応等が求められる中で、原油価格の高騰により、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しい。このため、原油価格の高騰問題に関し、国土交通省では関係経済団体への働きかけ、取引対価に関する下請事業者への配慮の要請、省エネ体質強化のための低公害車や省エネ機器購入のための支援等を行っている。20 年からは、原油価格高騰に対応した運賃設定を図るための環境整備、荷主等の協働による適正取引の推進、燃費改善や事業の構造改善等への取組みに対する支援等を行っていた。22 年からは、荷主等の協働による適正取引の推進、安全対策の取組みや環境対応車の導入に対する支援を行うとともに、今後のトラック産業をいかに持続的かつ収益力のある成長産業として発展させていくのかという観点から、官民の関係者から構成される「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」を開催し、議論を進めていた。

（２）トラック産業の将来ビジョンに関する検討会（H24 白書）

景気低迷に伴う荷動き減少、軽油価格の影響等から、事業者を取り巻く経営環境は厳しさを増している。こうした状況の下、事業者の運行の安全確保を図りながら、今年度は、環境対応車の普及支援を拡大するとともに、今後の施策については有識者等から構成される「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」のワーキンググループにおいて議論が重ねられ、10 月に報告書が取りまとめられた。現在は、報告書の提言を踏まえ、事業参入時の安全基準の強化、荷主との間の書面契約の推進、貨物自動車運送適正化事業の充実等の対策について推進を図っているところ

である。

（３）燃料サーチャージの導入促進等（H25～27 白書）

貨物自動車運送事業者数は長期にわたり増加していたが、平成 20 年度以降は新規参入事業者数と退出事業者数が拮抗しており、事業者数は約 63,000 者とほぼ横ばいで推移した。

軽油価格の影響等から、事業者を取り巻く経営環境は厳しさを増している中、軽油価格上昇分を運賃に転嫁するための燃料サーチャージの導入促進、事業者の燃費改善を後押しするためのトラック輸送の省エネ対策の推進等を進めた。

また、安全輸送対策を進めつつ、市場の健全化及び運賃・料金の適正収受を図るため、「トラック産業に係る取組作業部会」での議論を踏まえ、参入時許可基準の見直し、貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正、書面化推進ガイドラインの制定、荷主勧告制度の運用強化、適正化事業実施機関との連携強化等の施策を実施した。

26 年度には、「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」での議論を踏まえ、今後、取引書面化の普及・定着や事業開始時のチェックの厳格化等により市場の健全化を図るとともに、労働環境の整備や経営者に対する啓発強化等を行い、将来的に労働力不足が懸念されるトラックドライバーの確保・育成を図ることとした。

27 年度には、荷主、運送事業者、関係省庁等からなる協議会を中央及び各都道府県に設置し、トラック運送業の取引環境・長時間労働の改善や生産性の向上に向けた議論を本格化した。

（４）トラック運送業の適正運賃・料金検討会（H29 白書）

トラック事業者数は長期にわたり増加していたが、平成 20 年度以降は約 63,000 者とほぼ横ばいで推移している。中小企業が 99%を占めるトラック運送事業では、荷主都合の長時間の荷待ち等によるドライバーの長時間労働、荷主に対して立場が弱く適正な運賃が収受できないなどの課題があった。このため、29 年 7 月から、荷待ち時間の削減に向けその実態を把握すること等を目的として、荷主都合による荷待ち時間を記録することをトラック事業者に義務付ける措置を講じたほか、トラック事業者の法令違反行為に荷主の関与があった場合に行う荷主勧告制度について実効性を高める見直しを行い、荷主関与の判断基準の明確化や荷主に対する早期の働きかけを行うなどの新たな運用を開始した。このほか、28 年度は 27 年度より開催している協議会の枠組みの中で、貨物自動車運送事業者と荷主との協働による待機時間の削減等、長時間労働改善のためのパイロット事業を実施するとともに、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置し、適正運賃・料金の収受に向けた議論を行い、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務の対価である「料金」の範囲を明確化するため、平成 29 年 8 月に標準貨物自動車運送約款等の改正を行い同年 11 月 4 日に施行した。

（５）荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（R1 白書）

中小企業が 99%を占めるトラック運送事業では、荷主都合の長時間の荷待ち等によるドライバーの長時間労働、荷主に対して立場が弱く適正な運賃が収受できないなどの課題がある。このため、29 年 7 月から、荷待ち時間の削減に向けその実態を把握すること等を目的として、荷主都合による荷待ち時間を記録することをトラック事業者に義務付ける措置を講じたほか、トラック事業者の法令違反行為に荷主の関与があった場合に行う荷主勧告制度について実効性を高める見直しを行い、荷主関与の判断基準の明確化や荷主に対する早期の働きかけを行うなどの新たな運用を開始した。このほか、28 年度から 29 年度にかけて、貨物自動車運送事業者と荷主との協働に

よる待機時間の削減等、長時間労働改善のために実施したパイロット事業の成果を取りまとめて「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を策定するとともに、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置し、適正運賃・料金の収受に向けた議論を行い、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務の対価である「料金」の範囲を明確化するため、平成 29 年 8 月に標準貨物自動車運送約款等の改正を行い同年 11 月 4 日に施行した。さらに、コンプライアンス違反を防止しつつトラック運送機能の持続的確保を図る上で一定のコストが必要となること等について荷主・運送事業者双方の共通理解を促すために、事業の実施におけるコスト構成や運行事例等も含めてガイドラインとして取りまとめ、平成 30 年 12 月に公表した。また、貨物自動車運送事業者の取引条件改善に向けた取組みや生産性向上のための事業を実施した。貨物自動車運送業界の魅力を向上させるためには、働き方改革を実現することが重要であるため、引き続きこれらの施策を総合的に実施していくこととした。

3. 2. 7 自動車運送事業等の担い手確保・育成

(1) 自動車運送業界における女性・高齢者等の担い手の確保・育成 (H24 白書)

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業について、その運転者は、全職業平均と比べ、年間労働時間が 1~2 割長い一方、年間賃金は 1~3 割低いといった労働環境のため、その不足が深刻化しており、担い手の確保は喫緊の課題となっていた。国土交通省では、2018 年 3 月に「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」を設置し、女性等のトラックドライバー等の視点に立った車両のあり方に対する議論を開始した。

(2) 自動車運送事業の担い手の確保 (H26 白書)

ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等（トラック事業、バス事業及びタクシー事業並びにこれらの事業の安全確保に貢献する自動車整備業）は、日本経済及び地域の移動手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。

しかしながら、自動車運送事業等の就業構造をみると、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性の比率はわずか 2%程度に留まっていた。こうした状態が続けば、将来的に深刻な担い手不足に陥る懸念がある。こうした状況を踏まえ、平成 26 年を自動車運送事業等における「人材確保・育成元年」と位置づけ、業種横断的に現状の分析や課題の整理、若手や女性の活躍促進等に向けた今後の取組みをとりまとめた。

また、トラックについては、女性トラックドライバー（トラガール）になるための方法や現役トラガールの活躍を紹介する「トラガール促進プロジェクトサイト」を開設したほか、職場環境の改善に向けた事業者向けパンフレットを作成するなど、着実に担い手を確保するための対策に取り組んだ。さらに、自動車整備については、官民が協力して高等学校の校長等を訪問し、自動車整備業の仕事について説明パンフレットを用いて PR を実施するとともに、女性にも訴求効果のある自動車整備業の PR ポスターを作成し、地方自治体や公共交通機関等に掲示を依頼していた。

(3) 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議 (H29・R1 白書)

ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等（トラック事業、バス事業及びタクシー事業並びにこれらの事業の安全確保に貢献する自動車整備業）は、日本経済及び地域の移動手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。

しかしながら、自動車運送事業等の就業構造をみると、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性の比率はわずか 2%程度に留まっている等、担い手不足が深刻化していた。このた

め、自動車運送事業（トラック事業、バス事業及びタクシー事業）については、平成 29 年 に野上内閣官房副長官を議長とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が立ち上げられ、88 の施策を盛り込んだ「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定し、関係省庁が連携して当該施策を推進していた。

トラックについては、中継輸送の普及・実用化に向けた課題・方策について取りまとめるとともに、「準中型自動車免許」制度の周知や「トラガール促進プロジェクトサイト」等を活用した情報発信や経営者への啓発強化を行う等、担い手を確保するための対策に取り組んでいた。

また、バスについては、若年層や女性の求職者向けのチラシ・リーフレットを作成し、求職者に対してバス運転者を就職先の一つとしてもらえるよう PR するとともに、事業者がバス運転者を募集する際や育成していく際の手引き書を作成することで、バス運転者の担い手確保・育成に努めていた。

また、タクシーについては、平成 28 年 6 月に「女性ドライバー応援企業」認定制度を創設し、女性ドライバーの採用に向けた取り組み や、子育て中の女性が働き続けることのできる環境整備を行っている事業者を支援・PR することにより、女性の新規就労・定着を図っていく こととしていた。

さらに、自動車整備については、官民が協力して、高等学校訪問やポスタ等による女性・若者への整備士の PR やイメージの向上に取り組むとともに、有識者検討会で実施した労働環境・待遇に関する実態調査結果を踏まえ、関係者と連携して事業形態・規模等に応じた対策を検討して取組を進めた。また、平成 29 年 12 月に「自動車整備業における女性が働きやすいためのガイドライン」を策定し公表した。さらに、自動車整備事業者に対して、「人材確保セミナー」を開催することにより、自動車整備人材の確保・育成を図っていくこととしていた。

3. 2. 8 自動車登録

（1）地方版図柄ナンバーの導入（RI 白書）

地域振興・観光振興や地域の一体感の醸成を図る観点から、地方自治体からの提案に基づき、地域の特色をあしらった地方版図柄入りナンバープレート平成 30 年 10 月から全国 41 地域において交付しており、令和 2 年度には全国 17 地域において新たな地域名表示の図柄入りナンバープレートを交付することとしていた。

3. 3 海事産業

3. 3. 1 外航海運業（HI～14 白書）

（1）競争激化・運賃水準低迷への対応

a. 北米定期航路

① 海運対策部会小委員会 WG 報告

世界の外航定期航路のうち、主要航路はほとんどコンテナ化されていたが、これらの航路における船腹は、日本・極東／北米、日本・極東／欧州、北米／欧州の三大航路にその約 6 割が集中していた。このうち、世界の船腹量の約 25% が集中する日本・極東／北米航路の荷動き量は毎年増加を続けており、昭和 62 年には対前年比 11% 増となっていた。

日本・極東と北米との間の定期航路(北米定期航路)は、世界で最も荷動きが大きく、また高い伸び率を示しており、貿易の対米依存度の高い我が国経済にとって極めて重要な航路である。しかしながら、近年同航路においては、貿易構造の変化等もあって、船社間の競争が激化して運賃水準が低迷したことに加え、円高の影響を受けた邦船各社の収支は著しく悪化した。こうした事態を受け、海運造船合理化審議会においても、北米定期航路の問題について、海運対策部会小委員会に設置され

たワーキンググループで検討が開始され、昭和 63 年 6 月、大要以下のとおりの報告がとりまとめられた。

(1) 北米定期航路をとりまく環境の変化と航路秩序の混乱

北米定期航路においては、近年荷動きが日本から他の極東諸国、さらには東南アジアへシフトしているほか、DST(ダブル・スタック・トレイン:コンテナ二段積み専用列車)等による米国内陸輸送利用貨物の増大、船社間の競争の激化による同盟機能の著しい弱体化、あるいは、荷主の船社に対するニーズの高度化・多様化等の環境の変化が見られる。また、近時、円高が進行するとともに、船社間の競争の激化による運賃の下落が見られる。

このような状況下において、邦船各社は、極東さらには東南アジアと北米との間のいわゆる三国間輸送へのウエイトが高まることに伴う営業活動上の困難、一流外船社との間に存在する相当の競争力格差、運賃収入がドル建てであるのに対して、支出の相当部分が円建てであるという収支構造等の問題に直面しており、邦船社の運営する北米定期航路事業の採算は著しく悪化している。61年度における邦船 6 社合計の運営赤字は、690 億円に達し、62 年度も 515 億円となっている。

(2) 邦船社の赤字体質脱却のための方策

北米定期航路において、邦船社が現在の赤字体質から脱却し、今後とも我が国貿易の重要な担い手としての地位を維持していくためには、大別して次の 2 つの面での対応が必要であると考えられる。

(ア) 邦船社の経営基盤の強化

邦船社の経営基盤を強化し、一流外船社と今後十分互していけるようにしていくためには、海上輸送部分のみならず、陸上輸送その他の部分にわたり総合的に体制を強化し、中長期的には邦船社を 2~3 グループ以下の運営体制に整備していくことが望ましいと考えられる。

また、望ましい運営体制の整備は、次に述べる邦船社間の協調体制の強化の面にも寄与するものと考えられる。

なお、この場合、新しい運営体制の形態、具体的組合わせ等については、各社が自らの経営責任において自主的に判断し、各社の経営方針に照らして最も適切な内容、方法を選択していくことが適当であると考えられる。

(イ) 航路秩序の安定化

定期航路の運賃が急激に下落したり頻繁に変動すると、単に船社の経営を圧迫し、輸送責任を十分には果たせなくなるおそれが生じるだけでなく、荷主にとっても輸送コストが不安定となり、あらかじめ予測することが困難となるため、安定した貿易を行うにあたり、必ずしもその利益にならないと考えられる。

今後、北米定期航路の秩序安定化に向けて、次の点について関係者の一層の努力が強く求められる。

第一に、航路秩序の安定化のためには、船社間の相互理解と協調が必要であり、特にプライシング(運賃設定)について船社の責任体制を強化する必要がある。

第二に、北米定期航路では、邦船社取扱貨物の相当部分が大口荷主の貨物であることから、サービス、運賃の安定のためにはこれら荷主の協力が不可欠である。船社側も自らの経営全般にわたる一層の合理化等の実施と併せて、関係荷主の理解と協力が十分得られるようこれまで以上の努力を払う必要がある。

第三に、航路秩序安定化へ向けての環境整備として、行政サイドにおいても、運賃水準の状況等航路秩序に関するモニタリングの実施等についての検討を進める必要がある。

② 平成前期の状況

北米定期航路は、世界で最も大きく、かつ、急速に拡大を続けている市場であるが、近年の急速な円高の進行や、船腹の増強、運賃競争の激化等によって航路環境の厳しさが一層増し、邦船社は同航路において巨額の赤字を計上するに至ったが、昭和63年後半以降、同航路からの撤退、定期航路部門の分離・統合や、あるいは外国の主要船社との協調の気運の高まり等、航路秩序安定化に向けた努力が払われていた。

昭和63年6月の海運造船合理化審議会ワーキンググループ報告の後、昭和海運(株)の同航路からの撤退、山下新日本汽船(株)とジャパンライン(株)による日本ライナーシステム(株)の設立により同航路に就航する邦船社は6社から4社となったが、さらに平成3年6月からは、大阪商船三井船舶(株)と川崎汽船(株)との提携が行われており、3年10月には日本郵船(株)と日本ライナーシステム(株)が合併し、北米航路の邦船社の運営体制は3社2グループになった。

他方、外船社においても、シーランドとマースク、APLとOOCLが提携するなどグループ化が進んでおり、今後、北米航路ではメガキャリア間の競争が行われようとしていた。

また、同盟船と盟外船の協調については、昭和63年12月、同航路に就航している内外の有力船社13社が、航路秩序の安定化を図るため輸送力の調整（平成3年度第一四半期では輸送力を平均15%削減している。）が行われた（TSA：太平洋航路秩序安定協定）。

これらの動きは、上述のワーキンググループ報告の方向に沿ったものであり、また、3年5月の運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会報告もこれを支持しているところであるが、依然赤字体質からは脱却しておらず、引き続き経営改善努力が必要となっていた。

平成5年には、同盟船社のほか、盟外船社も参加したTSA（太平洋航路安定協定）の実施などにより航路の安定化が図られており、一定の成果をあげつつある。また、最近の我が国海運企業をめぐる動きとしては、5年4月から、外船社と共同で日本・極東／北米西岸・東岸／欧州を結ぶ新規サービスが開始されたほか、また同年6月から、邦船2社により極東／北米西岸間の直航サービスが開始されるなど、各社のサービス体制の見直しが進んでいた。

平成6年時点では、同盟、盟外あわせて6コンソーシアム（13社）、欧州航路では、8コンソーシアム（18社）が結成されていた。

その後、運賃は平成7年はじめにはドルベースでは昭和59年のレベルまで回復するに至り、経営合理化の効果や為替相場が円安に振れたこともあり、平成7年度の邦船社の北米航路における赤字幅は大幅に減少した。しかしながら、平成7年秋以降各社がシェア拡大のため運賃競争を展開したことにより運賃は再び急落し、各船社とも厳しい航路運営を余儀なくされていた。

このような中、コストを抑制しつつサービス水準を向上するための方策として、世界的な規模でのコンソーシアムの再編が進められている。今回のコンソーシアムは欧州・米国・アジア・日本といった異なる地域の船社が世界的な規模で提携しているのが特徴であり、コンテナ定期航路を営む日本の3船社もそれぞれ外国の船社をパートナーとしている。従来、単独サービスを行っていた船社も多くがコンソーシアムを形成する等、世界の定期航路は巨大なコンソーシアム間で競争が行われる新たな大競争（メガ・コンペティション）時代に入ったと言える。

7年以降大量の大型コンテナ船が建造・投入され、需要の増加を上回る船腹供給がなされる中、海運企業間の競争の激化により、定期コンテナ船の運賃水準は、平成7年後半から大きく下落（40%～50%）したまま低水準で停滞し、海運企業は厳しい経営を強いられてきた。このような中、9年来のアジア発貨物の増加に伴う輸送需要増を受けて、北米航路の往航運賃（アジア発）が上昇し、低落傾向に一応の歯止めがかかった。

③ 平成中期の状況

アジアと北米を結ぶ世界最大の基幹航路である北米航路においては、従来よりアジアと北米間の貿易実態から東航(アジア→北米)西航(北米→アジア)の荷動量に大きな差(東航>西航)があったが、9年後半のアジア通貨・経済危機によるドル高と好調なアメリカ経済を背景にアジア発の貨物量が爆発的に増加する一方、アジア諸国の内需減退の影響もありアジア向け貨物量は低迷したことから、インバランスが更に拡大した。このため、東航においては、10年夏以降運賃の引上げの動きが活発化し、11年5月には運賃水準は7年レベルにまでほぼ回復したが、西航においては運賃が低落したのに加え、荷動きのインバランスによる空コンテナの回送コストが海運事業者の負担となっていた。

世界の主要コンテナ航路においては、航路運営に欠かせない船舶の建造・運航やコンテナターミナルの保有・運営に膨大な投資を要するため、良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化することを目的として、複数の企業がコンソーシアム(企業連合)を形成し、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期航路の運航を確保するスペースチャーターを行うのが通例となっている。このような中、9年1月のP&OCL(英)によるネドロイド(蘭)の定期船部門の合併、本年11月のマースク(デンマーク)によるシーランド(米)の国際コンテナ部門の買収等、近年、スケールメリットを求めて、国境を越えた大手海運企業の合併、買収の動きが続いていた。

我が国においても大型合併が相次いでおり、10年10月に日本郵船(株)と昭和海運(株)が合併、11年4月には大阪商船三井船舶(株)とナビックスライン(株)が合併して(株)商船三井となるなど、外航海運大手は、川崎汽船(株)を含む従来の5社体制から3社体制へと再編された。

b. 欧州定期航路

① 平成初期の状況

欧州定期航路は、我が国定期航路の中では北米定期航路に次いで輸送量の多い重要な航路である。本航路における運賃同盟は、加入船社を制限し、それぞれのシェアを固定する伝統的な閉鎖型同盟として長い間航路秩序の安定機能を果たしてきたが、近年、有力盟外船社の競争力向上に伴う同盟の積取シェアの低下等により、同盟機能にかげりがみられる。また、近時、各船社が大型船の建造計画を次々に発表しているため、このままでは船腹過剰を惹起し、同盟の弱体化と相俟って運賃競争が激化し、北米定期航路と同様の混乱が生じることが危惧されている。このため、同盟船社、盟外船社双方による、混乱を回避するための努力が求められていた。

同航路において、従来、航路秩序安定化に大きな役割を果たしてきた海運同盟の機能力が低下し、船社間の競争が激化しつつある中で、各船社やコンソーシアム(企業連合体)は、グループの再編成を相次いで行う(トリオグループが3年3月から日独3船社と英国2船社とに分離し、それぞれの新サービスを開始している)とともに、同盟内部においても、自由で弾力的な同盟を運営していく方向での見直しが検討されている。また、太平洋航路秩序安定協定(TSA)にならって同盟と盟外船社との協調を図る努力も行われており、3年6月には料金の計算方法が統一化された。

平成4年時点では、コンソーシアムは5グループ体制に再編されている。各社とも船隊の拡充を進めており、同盟の弱体化とあいまって、今後は運賃競争の激化も懸念される。このため、同航路においても、EATA(Europe Asia Trades Agreement)が4年9月に締結され、航路の安定化のための努力が続けられている。一方、各船社は大型船舶の投入による船隊の拡充を計画しており、今後の荷動き状況によっては、船腹過剰による運賃競争の激化も懸念される。

また、EC委員会においては、海運に係る独占禁止法の運用を強化する動きがあり、今後の動向が注目される。

さらに、欧州航路のコンソーシアムの多くは1995年に協定期限を控えており、現在、北米航路も巻き込んだ形で、グローバルなネットワーク構築の観点から、その再編成が進みつつあった。特に、我が国3船社（日本郵船、大阪商船三井、川崎汽船）が、今回の再編成の中核をなしていることが注目される。

c. アジア海運

① 平成初期の状況

アジア諸国の経済は、世界的にみても成長が著しく、アジア域内の荷動きも活発な状況を呈しており、我が国とアジア諸国とのコンテナ荷動きをみると北米定期航路に次ぐものとなっていた。しかしながら、アジア域内における定期航路の配船会社は多く、これら船社間の競争により運賃水準が低迷するなど、各船社は厳しい航路運営を強いられていた。また、このほかにも船員の養成、老朽船のスクラップ、マラッカ・シンガポール海峡の海賊問題等関係国の協力により対応すべき諸問題を抱えていた。

また、アジア船社は、低コストのメリットを活用し、世界の主要航路に進出している。北米航路をみると、往航、復航ともアジア船社が日本の船社や欧米の船社を上回る高い伸びを示しており、全体に占めるシェアを拡大させている。また、アジア船社による大型コンテナ船の発注がこのところ目立った伸びを示していた。我が国船社とアジア船社を比較した場合、主として円高の進行により船員費等の運航コストの格差が一段と拡大する一方、サービス面については、相対的に格差が縮小しつつある。このため、景気の長期低迷を反映して、利用者の低運賃志向が、強まる中で我が国船社は、アジア船社との競争上非常に不利な状況に置かれていた。

経済のインフラとしての外航海運の健全な発展と、アジア地域の経済発展、世界経済の持続的な成長を図るため、民間レベルにおいてはアジア船主フォーラムが開催されているが、政府レベルにおいても、従来のOECD等を通じた欧米諸国との政策調整に加えて、アジア諸国との対話の必要性が高まっている。このため、6年4月、アジア唯一のOECD加盟国として、我が国にOECDとDAEs（活力あるアジア諸国・地域）との海運政策対話非公式会合を招致し、OECD諸国とアジア諸国の対話の推進に貢献した。7年6月には、我が国の提唱により、中国、香港、インドネシア、韓国、マレーシア、シンガポール、タイ及び日本のアジア8ヶ国・地域の海運当局者が参加する第1回アジア海運フォーラムを開催した。アジア海運フォーラムにおいては、各国の海運政策について活発な意見交換が行われ、引き続きアジア海運に関する政策対話を継続していくことが合意された。

アジア経済の発展とともにアジアを巡る貿易は拡大を続けており、アジアにおいて巨大な海運市場を形成しつつある。中でも製品や半製品の輸送に適した海上コンテナ輸送が大きな発展を遂げることとなった。世界のコンテナ取扱量に占める東アジア10カ国の割合は昭和60年の28.6%から平成6年には42.7%にまで高まっていた。また、我が国とアジアの間での国際水平分業の進展等により貿易構造が変化した結果、北米航路においては6年には中国が我が国を抜き最大の積み出し国となるなどアジアにおけるコンテナ物流の重心は我が国から他のアジア諸国へとシフトしてきている。このような状況の中で、従来日本発着貨物に大きく依存してきた邦船社が苦境に立たされる一方で、アジア船社が急増する自国貨物と安い人件費を背景にコンテナ定期部門を中心に急成長を遂げてきた。

しかしながら、平成9年夏以来のアジア諸国の経済の混迷等の影響で、荷動きに変化が見られ、韓国、タイ、インドネシアといった国からの輸出が伸びる一方、輸入は減少もしくは伸び悩んでいた。

(2) 日本籍船の海外流出（フラッキング・アウト）問題

α. フラッキング・アウトの急増と海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会報告書

我が国においても、日本籍船は 50 年代末頃から既に若干の減少傾向を示していたが、最近になってその傾向は顕著となりつつあり、61 年央には総トンベースで対前年比 8.0%減、62 年央には 8.5%減とかなり大幅な減少を示した。これは、全般的な船腹過剰状況のもとでの解撤の進展によるところも大きい、その最大の原因はフラッキング・アウトである。日本籍船の外国への譲渡推移を見ると、最近まではおおむね 200 万トン台で推移していたものが、61 年、62 年になると急増し、ほぼ倍の 500 万トン台半ばに達した。

このようなフラッキング・アウト急増の最大の理由としては、船員のコスト高が挙げられることが多いが、各国の船員の賃金水準を比較してみると、最近の円高の進展により、日本人船員の賃金水準は国際的にみて急速に高まってきており、特に部員の賃金は世界で最も高い水準にある。一般には発展途上国の船員コストと我が国のそれとは、おおむね 5～7 倍の格差があるといわれている。

フラッキング・アウトが極端に進行 する場合には、我が国貿易物資の安定輸送の確保といった観点等から問題があると考えられる。一方、船員コスト高という我が国と同様の問題に直面している欧州諸国においては、新船舶登録制度を導入する等の対策を講じてきていた。

こうした認識を踏まえ、海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会にワーキンググループが設置されフラッキング・アウト問題について検討が行われ、昭和 63 年 12 月 16 日 に、「フラッキング・アウトの防止策について」と題する報告書がとりまとめられた。以下、その概要を紹介する。

(1) 日本船の減少とその影響

日本船の減少が顕著になってきているが、その大部分はフラッキング・アウトによるものであり、フラッキング・アウト急増の最大要因は、円高等による経営環境悪化の中で、内外の船員コストの格差拡大により、日本人船員の乗り組む日本船の国際競争力が著しく低下したことがあげられる。

フラッキング・アウトが極端に進行する場合には、長期的にみて我が国貿易物資の安定輸送の確保や技術優秀な日本人船員の雇用の安定と海技の伝承に支障を生じるおそれがある。

(2) 我が国における対策の基本的方向

激しい国際競争場裡にある我が国外航海運にとっては、経済原則をベースに、相当数の日本船を維持しつつ、商船隊を全体として国際競争力を有するものとしていくことにより、フラッキング・アウトの急増に歯止めをかけていくことが課題となる。

対策の基本的方向としては、欧州の主要海運国と同様にコストの安い外国人船員を活用 することができるよう方式を実質的に整備し、フラッキング・アウトを防止していくことが適当と考えられる。

その方法として、欧州諸国のような新しい船舶登録制度を設けることも考えられるが、我が国の場合には欧州諸国と異なり、船舶登録制度と配乗される船員の国籍要件とは関係がないこと等から、これについては、積極的な理由が認め難く、船員制度を中心としてこれに対応していくことが適当であると考えられる。しかし、船員制度を中心とする諸制度の抜本的な見直しを早急に行うことは、現実的には無理な状況にあり、中長期的な課題として今後検討していくことが適当であるとする。

このため、現下のフラッキング・アウトの急増に歯止めをかけるためには、当面、以下に述べる海外貸渡方式による日本人船員と外国人船員の混乗によって対処することが最も現実的かつ有効な方策であるとする。

(3) 当面の具体的対策

我が国における混乗問題に関する従来の経緯としては、我が国外航海運企業が配乗権を有する日本船については、陸上部門における外国人労働者の国内受入問題に係る閣議了解を準用するという形で、これまで外国人船員を配乗しないよう行政指導がなされてきている。しかし、日本船でも、外国の海運企業に裸用船という形で一旦貸し渡し、外国企業がこれに外国人船員を配乗した上で、再度我が国外航海運企業が定期用船するものについては、従来から外国人労働者の国内受入問題の範疇外とされており、実際上も近海船等においてこの方式による混乗（以下「海外貨渡方式による混乗」という。）が労使間の合意に基づき相当広範囲に実施されているところである。

したがって、当面は、労使合意に基づき既に近海船等においてこれまで広範囲に実施され、一定の歯止めをかけた形の制度として定着している海外貨渡方式による混乗を外航船舶一般に拡大することにより対応していくことが現実的な対応策であると考ええる。

この場合、船主サイドからは、日本人職員4名との混乗が主張されているが、日本人職員の乗組定員の低減に係る船舶職員法上の問題については、今回の海外貨渡方式による混乗が緊急を要する当面の措置であることにかんがみ、同法第20条の特例許可制度の運用により対応する方向で、関係者合意のうえ取扱いを決定することが望ましい。

また、その決定に当たっては、この措置が日本船の国際競争力を回復し、フラッグング・アウトの急増に歯止めをかけるために行われるものであるという趣旨に十分配慮がなされることが必要である。

このような形の混乗が今後実施に移される場合には、計画的、段階的に進め、船員雇用への影響をできる限り少なくすることが適当である。

(4) 外航海運企業の努力と政策支援

海外貨渡方式による混乗の導入によってこのまま事態が推移する場合と比べ、日本船及び日本人船員はより多く維持することができるとしても、外航海運企業にとっては厳しい経営環境の中でなお一層の経営改善へ向けての努力が課題となっている。

このため、外航海運企業においては、事業の多角化等による経営基盤の強化、船員の雇用問題への対応、後継者の育成等の問題について十分配慮を行う必要がある。

一方、政府においては、上記の諸対策が円滑に推進されるよう、船員雇用対策や計画造船制度等により環境整備を図る必要がある。

(5) 今後の展望

報告書の概要は以上のとおりであるが、日本船への混乗の拡大の問題については、その後、海運労使間で協議が進められ、本年10月25日に、対象船舶は原則として新造船とし、フラッグング・アウト防止の趣旨に沿う船舶とすること、日本人船員の配乗を職・部員合わせて9名とすること等の内容で労使合意が成立した。

今後、この労使合意に基づき、日本船への混乗が円滑に実施されていくことが期待されており、運輸省としても、必要な環境整備に努めていきたいと考えている。

b. 混乗の拡大による日本船の国際競争力の強化

上記のように、海運造船合理化審議会ワーキンググループにおいて検討が行われた結果、昭和63年12月、日本船の国際競争力を回復し、フラッグング・アウトを防止するための対策として、従来から外国人労働者の国内受入問題の範疇外とされており、実際上も近海船等において労使間の合意に基づき相当広範囲に実施されている海外貨渡方式による混乗（マルシップ混乗）を外航船舶一般に拡大することが最も現実的かつ有効とする報告書がとりまとめられた。

その後、報告書を受けて、全日本海員組合（全日海）と船主側の間で、協議が行われ、その結果、平成元年10月25日に、労使合意が成立し、日本船への海外貨渡方式による混乗の実施が決

定された。

労使合意では、対象船舶は原則として新造船とし、フラッグイング・アウト防止の趣旨に沿う船舶とすること、日本人船員の配乗数は、現行のマルシップ特例措置による人数（日本人職員６名）を上回ることとし、職員と部員による９名の配乗構成とすること、会社が部員の職員化のための教育・研修を実施するほか、労使は共同して混乗導入に伴う政策支援に取り組むこと等を決定している。

平成２年２月、船舶職員法第２０条の許可の可否を審議するための二十条問題小委員会が開催され、マルシップ混乗関係の事案については、個別船舶ごとに安全性の確認を行うことが了承されるとともに、日本郵船(株)の２隻について、日本人職員を１名省略し、その代りＳＴＣＷ条約（１９７８年船員の訓練、資格証明及び当直維持の基準に関する国際条約）批准国海技免状所有の外国人船員を１名配乗することで基本的に安全性の確認が了承された。これを受けて、３月１５日、混乗船第１船がスタートし、現在までに既存船１隻を含む計５隻の混乗船が就航している。

（３）我が国海外航海運企業における競争力の強化

α. 我が国商船隊の整備方策（H4 白書）

貿易立国としての安定的な経済発展を維持するためには、健全な商船隊を擁する外航海運業の保持が不可欠であり、日本船にコスト競争力のある支配外国用船及び供給力に弾力性を有する単純外国用船を組み合わせ、荷主ニーズに対応させつつ、我が国商船隊を全体として国際競争力あるものとして維持していくことが必要である。

その中で、特に日本船は、①安定輸送力の提供、②我が国海外航海運の船舶運航ノウハウの維持、③償却資産として自社船保有による企業経営の安定化、④日本人船員の安定した職域の確保、⑤低い事故率による環境保全及び安全の確保、⑥緊急時の対処における信頼性及び紛争勃発時における国家主権による対応の可能性等の観点から、我が国商船隊の中核として位置づけられる。

（フラッグイング・アウト対策の効果）

昭和６０年秋以降の急激な円高により国際競争力が喪失し急速に進展した日本船のフラッグイング・アウト（外国籍化）については、平成２年３月から日本人船員と外国人船員の混乗を導入した効果もあり、２年から３年にかけてはやや鈍化傾向を示したものの、依然として歯止めがかかっていない状況にある。今後日本船の一層の国際競争力の向上を図るため、混乗船の配乗構成の見直し等の方策について関係者間でさらに検討を進めていくとともに、混乗船の中での近代化船の制度の活用等について具体化を進めていく必要がある。

（国際化時代における海上コンテナ輸送の課題）

国際海上コンテナ輸送は、輸送ニーズの高度化のなかで、次のような課題を抱えていた。

船社は、ボート・ツー・ボートの輸送から内陸ポイントへの輸送、さらには荷主のドアまでの輸送ニーズに対応できる体制を整備することが求められてきており、このため、外航海運企業においても、船社業務に加えて内陸輸送についても利用運送等により担っていくことが必要となっていた。

現在の荷主の国際物流ニーズは、単なる貨物の輸送にとどまらず、広範なサービスの付加を強く求めており、輸送それ自体を生産工程の一部ないし流通在庫としてとらえ、よりトータルな物流管理を求めている。この要請に応えるためには、海上輸送のサービス分野において、スケジュール管理の正確性の向上に加えて、貨物の保管、管理、集配送等の体制を整備することが必要となっている。また、情報サービス等広範なサービスの付加等高度化する荷主のニーズへの対応も求められていた。

以上のような課題に応えるため、外航海運企業と行政には、次のような対応が求められていた。

航海運企業においては、今後とも安定的で健全かつ信頼できる輸送サービスを提供していくため、企業のグループ化等による経営基盤の強化、総合物流業化による高品質のサービスの提供、適正な運賃収受の確保等による航路秩序の安定化等の努力を払うことが必要である。

一方、行政においては、外航海運企業が安定的な輸送サービスを提供しうるようにするため、二国間、多国間の国際会議等を通じての自由かつ公正な外航海運活動の推進、米国、ＥＣとの政策調整、不公正価格競争の防止対策の検討等に努めることが必要である。

(我が国商船隊の整備方策)

日本籍船の維持・整備を促進するため、２年３月より日本人船員と外国人船員の混乗が開始されている。ただ、混乗日本籍船においても、東南アジア船員フル配乗のケースと比較すると、船員コストには相当な格差があると言われており、さらに、最近の円高によりコスト差は拡大する傾向にあると見られることから、日本籍船の一層の国際競争力の向上を図るため、配乗構成の見直し、近代化船における就労体制の見直し等、関係者間における早急な検討が望まれるところである。

また、我が国外航海運企業の経営基盤強化や日本籍船の整備を進めるために、金融・財政面からの支援措置として、日本開発銀行の長期・低利融資、二重構造タンカーをはじめとする船舶に対する特別償却制度等の税制上の優遇措置等が講じられているところである。

b. 我が国外航海運企業における競争力の強化

① H6 白書

(運賃水準の低迷)

北米航路や欧州航路のような主要定期航路では、アジア船社の台頭等による国際競争の激化によって、運賃水準が低迷しており、円高の進行による減益とも相俟って、企業経営を圧迫している。このため、主要船社間の話し合いの場として、ＴＳＡ（太平洋航路安定協定）、ＥＡＴＡ（欧州航路安定協定）等が締結され、航路サービスの安定的供給の維持のための努力が行われているが、各企業が投入船舶のリプレイスに併せて、大型船舶の建造を進めていることから、船腹過剰が顕在化し、今後、さらに運賃水準が低迷することも懸念される。

また、タンカーやばら積船等の不定期船の分野でも、世界的に船腹過剰感が続いていること等により、総じて海運市況が低迷しており、我が国企業の経営に大きな影響を与えていた。

(我が国外航海運企業における競争力の強化とサービスの充実)

日本商船隊の担い手である我が国外航海運企業は、昨年来の急速な円高の進行やアジア船社との激しい競争により、大変厳しい状況にある。

しかし、我が国の経済発展及び国民生活の安定・向上を図っていくためには、安定的で低廉な物資の輸送を確保することが不可欠であり、このためには、以下のような方策を講じることにより、日本籍船をはじめとする日本商船隊の国際競争力を向上させ、良質で安定した輸送サービスの提供できる体制を維持・整備していくことが必要である。

(国際競争力の強化に向けた対応)

我が国の外航海運企業は、円高の進行により大幅な減益を余儀なくされているが、この問題に対応するため、一般管理費や運航経費等の諸経費の削減に加え、管理部門の海外移転、日本籍船への混乗化、海外造船所の活用等によるコストのドル建て化や運賃円建て化への努力等の施策を講じている。また、円高により、フラッグینگ・アウトの加速が懸念される中で、混乗近代化船の更なる配乗構成の見直しについて、関係者間で協議を進めるとともに、日本籍船の建造に対する財政・金融上の支援措置等を講じることによって我が国商船隊の中核をなす日本船籍の維持・整備を図っていくことも重要である。

(需要構造の変化や利用者ニーズに対応した輸送サービスの提供)

我が国の外航海運企業は、荷主のニーズの高度化に対応するため、海外における鉄道、トラック事業への進出、コンテナターミナルの整備等により複合一貫輸送サービスの充実を図ってきたところであるが、これらに伴う投資が経営に負担を与えている面もあることから、今後は業務のより一層の効率化、合理化を進めていくことが必要である。

また、運輸省においても、我が国の外航海運企業や貨物運送取扱事業者（フレイト・フォワード）に対して規制的な措置をとっている国との交渉を行うことにより、これらの企業の海外における事業展開に支障が生じないように努めることが必要である。

さらに、我が国からNIESを始めとするアジア諸国への貨物需要のシフト等の需要構造のシフト等に対応して、定期船事業におけるアジア発着貨物に対応した運航体制の整備、不採算航路の見直し、外国船社との提携によるグローバルなネットワークの構築、不定期船事業における輸送体制の見直し等を進めていくことが必要である。

また、アジア諸国の物流が一層活発化するなかで、高速輸送ニーズが従来にも増して高まることも予想される。こうした中で、新形式の超高速船として研究開発が進められているテクノスーパーライナーについては、経済性や関連施設の整備等多くの課題が残されているが、これらを克服し実用化された場合には、新しい高速輸送サービスとしての活用が期待される。

(我が国商船隊の整備方策) (H6 白書)

我が国貿易物資の安定輸送の確保等の観点から、日本籍船の整備を促進するための施策を講じていくことが必要である。このため、日本籍船の国際競争力の向上に向けて、日本人フル配乗を前提に乗組員の少数精鋭化を図る近代化船への取り組み、日本人船員と外国人船員の混乗といった施策が講じられてきた。さらに、一層の国際競争力強化の観点から、6年3月より混乗近代化船が実用化された他、第4種近代化船(11名乗組み)へメンテナンス要員の外国人船員を定員に上乗せして配乗することも6年3月より実現している。ただ、現状の混乗日本籍船では、東南アジア船員フル配乗のケースと比較すると、船員コストに相当な格差があると言われており、このため、H6 現在、混乗近代化船の配乗構成の見直しについて、関係者間にて協議が進められているところであった。

また、我が国外航海運企業の経営基盤強化や日本籍船の整備を進めるために、日本開発銀行の長期・低利融資、二重構造タンカー等の船舶に対する特別償却制度等の税制上の優遇措置等が講じられている。特に、5年度には、カタールプロジェクト向けのLNG船に対し、はじめてドル建ての開銀融資が実施された。

一方、我が国外航海運企業は円高の進行による厳しい経営環境に対処するため、一層の経費節減や日本籍船への混乗化・配乗構成の見直しを進めるとともに、海外造船所の活用、管理部門の海外移転等によるコストのドル建て化の促進、収入の円建て化への努力等の施策を実施している。また、合わせて輸送構造の変化に対応し、定期航路事業の再編や自動車専用船輸送体制の見直し等を進めていた。

② H7 白書

我が国商船隊は、日本籍船、仕組船（日本船社が海外子会社に保有させ実質的支配の下に運航している外国籍船）及び運航船舶の需要に応じて海外等からチャーターしてくる単純用船の三種類から構成されているが、なかでも日本籍船は、貿易物資の安定輸送手段の確保、海上運送の安全及び環境保全の確保、船舶運航等に係るノウハウの維持、緊急時の対応における信頼性等の意義を有しており、我が国商船隊の中核を担うものとして位置付けられる。貿易物資の安定輸送確保を図るために、日本籍船を中心とした我が国商船隊の国際競争力を向上させ、その維持整備を

図っていくことが必要不可欠である。これまでは、内外船員費格差という問題に対し、日本人船員フル配乗を前提に乗組員の少数精鋭化を図る近代化船への取り組み、日本人船員と外国人船員の混乗化、6年3月より近代化船の混乗化といった施策が講じられてきた。また、我が国海外航海運企業の経営基盤の強化や外航船舶の整備を進めるために、日本開発銀行による長期・低利融資、近代化船や二重構造タンカー等の船舶に対する特別償却制度や登録免許税の軽減等の税制上の優遇措置等が講じられてきていた。

一方、我が国海外航海運企業としても円高の進行による厳しい経営環境に対処するため、一層の経費節減、コストのドル建て化の推進等の施策を実施しているほか、輸送構造の変化に対応し、定期航路事業の再編や見直し等も進めていた。

このような諸施策が講じられてきたが、急速な円高の進行等我が国海外航海運企業を取り巻く経営環境は依然として厳しく、日本籍船及び日本人船員は減少を続けていた。こうした自国籍船、自国船員の減少に対し、欧州諸国では既に総合的なフラッグング・アウト防止策である国際船舶登録制度等が導入・実施されているが、我が国においても欧米諸国の例を参考に、日本籍船、日本人船員の減少に対する総合的な措置への取り組みが重要な課題となっていた。

③ H8 白書

我が国海運企業は、従来よりコスト削減策として運航費、船舶経費及び一般管理費削減のための努力や海外への業務移管・外注を行うとともに新たな成長市場を目指して三国間輸送を強化している。我が国商船隊は、日本籍船、仕組船（海外子会社に保有させ実質的支配の下に運航している外国籍船）及び単純外国用船（貨物の増減に応じて海外から用船してくる外国籍船）の3種類から構成されているが、船舶経費削減のため、日本籍船は減少傾向にある。また、不定期輸送の分野では、技術面等で国際競争力を有し、長期契約が可能なLNG輸入プロジェクトであるカタルプロジェクトに当初から積極的に関与するなどして安定収入の確保に努めていた。

こうした状況を踏まえ、我が国海外航海運の国際競争力を確保し、日本籍船、日本人船員の減少に歯止めをかけるため8年に海上運送法の一部を改正し、我が国の貿易物資の安定輸送上特に重要な役割を果たす日本籍船を国際船舶と位置付け、税制上の優遇措置等を講ずることとした。さらに、8年3月より海運造船合理化審議会海運対策部会において新たな経済環境に対応した外航海運のあり方について審議し、企業の自主的努力を第一義とした上で、関係者が協力して講ずべき施策として、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の導入、若年船員を対象とした実践的教育訓練スキームの確立等を盛り込んだ報告書が9年5月にとりまとめられたことから、これら諸施策の実現に向け所要の措置を講じる必要がある。

（国際競争力強化に向けた取り組み）

海運サービスにおいては、サービス水準が船社間で差がなくなってきたことから、運賃水準が船社決定の最重要要因となっている。このため、邦船社はコスト削減に向けてコストのドル建て化を進めるとともに、運航費・船費・店費の実額の圧縮を図っていた。

また、貨物のアジアシフトに伴って三国間輸送の比重が高まっており、7年には定期コンテナ船部門における輸送量の約51%を占めるに至っている。このため我が国海外航海運企業においては特に定期部門を中心に、本社及び地方支店のダウンサイジングにより店費を削減するとともに、主要海外拠点の代理店を自営化し、運賃決定権等を現地に移譲することにより海外における営業力の強化する傾向にある。

（我が国海外航海運の構造変化）

厳しい国際競争に生き残っていくために、我が国をはじめとする先進国の外航海運は大きく構造変化していた。

我が国商船隊は、日本籍船、仕組船（日本船社が海外子会社に保有させ実質的支配の下に運航している外国籍船）及び単純外国用船（貨物の増減による船腹需要に対応して海外からチャーターしてくる外国籍船）の３種類から構成されているが、船舶の仕組化と外国人船員の配乗が進められた結果、日本籍船は大きく減少していた。

船社機能についても、船舶保有部門はパナマ等の便宜置籍国に設立した子会社がその主体となっており、船員配乗についてもフィリピン等に設立した配乗会社（マンニング会社）を通じて外国人船員の配乗が行われている。また、船舶のメンテナンスについても分社化し独立させるのが一般的となっており、資本関係のない海外の独立系船舶管理会社に船員配乗と船舶メンテナンスを会わせて委託している船舶も多くなっている。さらに定期部門においては、営業機能の一部についても海外に移転する傾向にある。

（貿易物資の安定輸送の確保）

厳しさを増す経営環境の中で経営を維持するために、我が国外航海運の構造は大きく変貌している。しかし、貿易立国であり海運に大きく依存している我が国にとって、日本籍船及び日本人船員の急激な減少傾向に歯止めをかけることが喫緊の課題となっていた。

そこで、同様の課題を抱える欧州等他の先進国におけるフラッキングアウト防止策を参考として検討を行い、海上運送法の一部改正により、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船を国際船舶と位置づけ、税制上の優遇措置等を講ずることとした。さらに、本年３月より海運造船合理化審議会を開催し、国際船舶に関する制度の本格的な実施に向けた課題をはじめとして、最近における国際経済環境の変化を踏まえた外航海運のあり方について、幅広い議論を行っているところである。

（コンソーシアム再編）

アジアと北米を結ぶ航路における運賃水準をみると平成７年後半に、新たな海運企業間提携への動き、１９８４年米国海運法の改正の動き等を受けて運賃は急激に下落し、以降低迷が続いている。８年に入ってから円安の動きにより我が国海運企業の円建て運賃の下落は緩和されているものの、依然として厳しい水準にあることに変わりはなく、各社とも厳しい経営を強いられている。

さらに、大型コンテナ船の投入による更なる運賃下落の見通しも生じている。このような中でコストを抑制しつつサービス水準を向上するための方策として、世界的な規模でのコンソーシアム（注）の再編が進んでいた。

コンソーシアム再編のほか、更なる合理化に向けた新たな動きとして大手企業の合併・買収がある。運航船腹量世界第６位（７年末の順位、以下同様）のＰ＆ＯＣＬ（英）と第７位のNedlloyd（蘭）が９年１月に合併したほか、同年２月には韓進海運（韓）がＤＳＲセネター（独）の株式の過半数を取得、さらに４月には第１６位のＮＯＬ（シンガポール）が第１０位のＡＰＬ（米）を買収する計画を発表しており、今後の動向が注目された。

（注）コンソーシアム：多頻度の定期的輸送サービスを提供するため、複数の海運企業船社がそれぞれの配船スペースを交換するために結成された企業連合

④ H10 白書

外航海運業界は厳しい国際競争にさらされており、先進国をはじめとする各国外航海運企業はコスト削減を図るため、船舶の海外置籍を進め、途上国の低廉な労働力を活用している。我が国においても、日本籍船及び日本人船員が減少しており、９年には日本籍船は１８２隻（前年比４．７％減）、日本人船員は４，５６１人（前年比１１．６％減）となっていた。

しかしながら、日本籍船及び日本人船員は、海運造船合理化審議会（海造審）や運輸政策審議

会の答申等においても述べられているように、貿易物資の安定輸送の確保、船舶運航等に係るノウハウの維持・向上、世界のトップレベルを行く造船業と連携した海上運送の安全の確保・向上並びに海洋汚染防止を含む環境対策の充実の面で、海運及び関連産業とともに、大きな意義を有していた。このため、自国籍船・自国人船員の確保策を講じている欧米各国の例も参考に、我が国においても、8年度以降、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船を「国際船舶」と位置づけ、その海外譲渡等について届出・中止勧告制度を設けていた。また、このような国際船舶について登録免許税及び固定資産税の軽減措置が講じられていた。

さらに、8年3月より海運造船合理化審議会海運対策部会において、新たな国際経済環境に対応した外航海運対策について審議が行われ、9年5月に報告書が取りまとめられた。

(コンソーシアム再編)

世界の主要コンテナ航路においては、膨大な投資を要する船舶を各々の海運企業が多数保有することが困難であるため、複数の企業がコンソーシアム（企業連合）を形成し、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期運航を確保するスペースチャーター（同一の定期コンテナ航路に配船する複数の海運企業が相互に一定のスペースを融通し合いコンテナを海上輸送する制度）を行うのが通例となっている。近年では、P&OCL（英）とネドロイド（蘭）の合併（9年1月）、NOL（シンガポール）のAPL（米）の買収（9年11月）等、お互いに異なるコンソーシアムに所属する大手海運企業の合併等を契機として、海運企業間でコンソーシアムの更なる再編が行われていた。

⑤ H11 白書

(国際競争力強化への取り組み)

外航海運企業は厳しい国際競争にさらされており、先進国をはじめとする各国外航海運企業と同様に、我が国外航海運企業においても、日本籍船が海外への置籍等により流出するフラッグング・アウトが進行している。このため、日本籍船及び日本人船員が減少しており、10年には日本籍船は168隻(前年比7.7%減)、日本人船員は4,076人(前年比10.6%減)となっていた。

こうした状況に対し、我が国外航海運の国際競争力を強化することは、貿易立国である我が国にとって重要な課題であるとの認識の下、従来から税制、財投等による国際競争力の強化に向けた支援を行っていた。

また、日本籍船の確保を図るため、8年には海上運送法を一部改正して、日本籍船のうち安定的な国際海上輸送の確保上重要な船舶を国際船舶と位置づける国際船舶制度を創設し、これに対する税制上の優遇措置等を講じた。さらに、9年5月の海運造船合理化審議会報告書を受けて、10年10月より若年船員等を対象に実践的な教育訓練を行う若年船員養成プロジェクトを実施する一方、10年5月に船舶職員法を一部改正し、外国資格受有者に対する承認制度を創設11年5月より国際船舶については日本人船長機関長2名配乗体制が導入された。

⑥ H12～13 白書

貿易立国である我が国にとって、貿易物資を安定的に輸送する手段である外航海運は非常に重要であり、激しい国際競争にさらされている我が国外航海運の国際競争力強化を図るため、船舶の特別償却制度、日本政策投資銀行による長期低利融資等の支援措置を講じていた。

また、急激に減少している日本籍船及び日本人船員の維持・確保を図るため、国際船舶制度(注)を創設し、税制上の支援措置を講じていた。その後も、若年船員養成プロジェクトの実施、外国資格受有者に対する承認制度の導入等、その拡充に努めていた。

(注)日本籍船のうち安定的な国際海上輸送の確保上重要な船舶を国際船舶と位置づける制度。

⑦ H14 白書

(外航海運の発展への取組み)

日本の外航海運政策は「海運自由の原則」(注)を基本としており、その外航海運に係る制度は世界的に見ても最も自由化が進んでいると言える。このため、国際貿易を支える自由で公正な国際海運市場を形成するべく、国際機関における活動に積極的に貢献していた。

(注)海運自由の原則-海運事業に対する参入撤退の自由を保障し、貨物の積み取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。現実には、国家安全保障等を口実に政府の介入が行われることが多いことから、これらについても政府の介入を最小限にすることが求められる。

(外航海運の動向)

貿易立国であるわが国にとって、貿易物資を安定的に輸送する手段である外航海運は非常に重要であり、激しい国際競争にさらされている我が国外航海運の国際競争力強化を図るため、船舶の特別償却制度、日本政策投資銀行による長期低利融資等の支援措置を講じていた。

また、急激に減少している日本籍船及び日本人船員の維持・確保を図るため、国際船舶制度(注1)を創設し、税制上の優遇措置、外国人船員承認制度(注2)の導入、若年船員養成プロジェクトの実施等の支援措置を講じている。平成14年度には、外国人船員承認制度の対象国を、従来のフィリピンに加え、ベトナム、トルコ、インドネシア、インドに拡大した。

(注)1 日本籍船のうち安定的な国際海上輸送の確保上重要な船舶を国際船舶と位置付け、各種の支援措置を行う制度

2 STCW 条約の締約国が発給した資格証明書を受有する外国人船員を、国土交通大臣の承認により、日本籍船の船舶職員として受け入れる制度

(4) 港湾荷役問題への対応

8年11月、米国連邦海事委員会(FMC)は、我が国の民間における港湾慣行である事前協議制度等が改善されない場合には、我が国海運企業3社が米国の港に寄港するたびに10万ドルの課徴金を課すとの制裁措置を発表した。我が国は、このような一方的制裁措置は日米友好通商航海条約及びWTOの精神に違反するものとして即時撤回を求めた。

同制裁措置は、9年4月に日米間で事前協議制度等の改善に関する協議覚書が作成されたことを受けて一旦9月4日まで停止されていたが、FMCは、事前協議制度の改善がみられないとして、同日我が国海運企業3社に対する制裁措置を発動した。

その後、9月分の課徴金(400万ドル)の支払期日とされた翌10月15日を目前に控え、事前協議制度の改善について運輸省はギリギリまで関係者間における合意を得るべく努力を続けた。具体的には、米国海運企業等を除く運輸省を含めた関係者間で事前協議制度の改善についての事実上の合意を得、10月10日から米国ワシントンD.C.において日米海運協議を開催し、事前協議制の改善についての進捗状況を説明するとともに、制裁措置の撤回を求めたものの、米側が港湾労使問題に対する日本政府の介入をあくまで求めたことから協議は難航、最終的に17日に次官級協議が開催され、事前協議制度の改善等について大筋決着した。

しかし、FMCは我が国海運企業3社の運航船舶の入港禁止という強行措置の実施は留保したものの、依然として課徴金の徴収に固執したため、10月27日、3社はFMCに150万ドルを支払うことを余儀なくされた。

その後、11月10日に駐米大使と米国務長官との間で事前協議制度の改善について関係者間

で合意がなされたこと、今後日本における港湾慣行について問題が発生した場合には、原則として、まず日米政府間協議による解決を試みるとともに、米国国務省等から FMC に対し協議中は制裁措置を控えるよう勧告すること等を確認した書簡が交換される形で決着し、FMC は 13 日に制裁措置を停止したが、未だ完全に撤回するには至っていない。

米側の制裁措置は、入港や貨物輸送等について内国民待遇及び最恵国待遇を相手国船舶に保証した日米友好通商航海条約に違反する行為であるため、その撤回を求めて同条約に基づく政府間協議を我が国より米側に申し入れた。10 年 1 月に米国で予備協議を、7 月に東京で第 1 回目の本協議を行ったが、米側は依然としてその違法性を認めていないため、我が国としては今後ともその撤回を申し入れていく予定だった。

さらに、今回の米国の制裁措置のように、外国政府が我が国海運企業に対し不当に差別的な負担金・課徴金の納付を義務付ける等一方的な制裁措置を行う場合に、我が国として対等な立場を確保し、こうした不当な措置に対抗できるようにするため、当該国の外航海運企業に対し、その国が徴収する負担金・課徴金に相当する金額の納付を通告することができるようになること等を内容とする「外国等による本邦船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律（いわゆる対抗立法）の一部を改正する法律」が議員立法により 9 年 12 月 12 日に成立し、19 日公布、施行された。

（５）海運企業の経営の減量・合理化

① 昭和 63 年度の状況

（ようやく底を打った海運市況）

昭和 63 年度の海運助成対象企業 39 社の損益状況は、〔2-4-1 表〕のとおりであり、海運大手 6 社が営業損益ベースで 182 億円の損失から 303 億円の利益に転じたのをはじめ、39 社中 29 社が経常利益を計上するなど、営業損益ベース、経常損益ベースともに 3 年ぶりに黒字転換し、長期化した海運不況もようやく底を打った内容となっている。

このように経営状況が改善されるに至ったのは、不定期船部門を中心に市況の回復が見られたこと、燃料油価格の低下等により営業費用が押さえられたこと、海運企業各社が人員削減、不採算船の処分、費用のドル化に努めたこと、昭和 60 年度後半に始まった大幅な円高傾向に歯止めがかかったこと等の要因による物と考えられる。しかし、大部分の企業は復配を実施するまでには至らず、配当実施会社は前年度と同様、39 社中わずか 2 社にとどまった。

海運市況は、平成元年度に入ってから不定期船・専用船部門を中心に比較的好調に推移しており、北米定期航路の運賃修復の動き、円安など明るい材料が見受けられるが、燃料油価格が上昇傾向にあること、海運市況の先行きには依然として不透明感があること等から、いずれの企業も引き続き商船隊の国際競争力の回復と企業経営の改善のための努力を傾注していく必要がある。

厳しい経営状況の中で、海運各社の中には、海運業の収益性を向上させ、あるいは新規分野への進出を図ることにより、収支の改善や経営基盤の強化を図ろうとする積極的な事業展開の動きが見られる。また、なかには長期化した不況の中で、企業内の合理化に留まらず、企業間において自主的に集約・統合を行い、効率的で合理的な経営を目指す企業も現れた。

（外航海運企業における経営戦略）

経営の効率化や国際競争力の強化のため、邦船社は、海外における経営戦略を強化しており、①海外のコンテナターミナル会社への出資によるコンテナ戦略拠点の整備、②定期船部門に続き、不定期船部門の現地法人化、③荷動き増大に対応した海上コンテナ製造会社の設立、④有利な資金調達、為替リスク回避のための財務部門の国際化等特色のある海外戦略を打ち出していた。

また、海運企業の中には、物流部門の合理化を図り、高度化した顧客ニーズに対応するため、

①現地フォワーダー買収と流通センター整備による物流サービスの向上、②米国内陸向け小口貨物輸送サービスの開始等総合物流業としての体制強化を図るものが現れていた。

さらに、この他にも、①世界的規模で多様なニーズに対応した客船事業を多角的に経営しているとする物、②需要の増大が見込まれるLNGの輸送分野での業務拡大を図っているとするもの、③同じ営業種目を行っている系列会社の航空関係事業部門の統合を図るもの等が現れていた。

(外航海運企業の事業多角化の動き)

海運各社は、海運不況に対応して新たな収益部門を形成するとともに、長年培ってきた証券や車内の人的資源の有効活用を図るため、事業多角化に取り組んでいた。

海運助成対象企業 39 社においては、昭和 59 年度以降平成 2 年度までに、121 件の事業が新たに開始され、または開始が予定されている。このような事業多角化の動きは、昭和 60 年度以降の円高の影響等による収支悪化を背景に、ここ 2～3 年で急増していた。

これを事業分野別にみると、ビル、工場のメンテナンス業務を中心とする建設関連事業、物品販売業、保有資産等を活用した不動産業、マリンレジャーを中心とするレジャー関連産業、情報処理業等の新規分野が 58%と、物流関連事業、海運代理店・保険代理店業、客船事業等の海運関連分野の 42%を上回っていた。

② 平成元年度の状況

(好調続く海運市況)

平成元年度の海運助成対象企業 37 社の損益状況は、のとおりであり、海運大手 5 社が営業損益、経常損益及び税引後当期損益ともに黒字幅を拡大し、営業損益及び当期損益で 8 年ぶりに 5 社すべてが黒字を計上したのをはじめ、配当実施会社も前年度の 2 社から 7 社に増加するなど、長期化した不況からようやく脱した我が国外航海運業は、元年度も比較的好調な業績を維持した内容となっていた。

このように経営状況が比較的好調だったのは、前年度に引き続き不定期船・専用船部門が好調で、油送船部門も旺盛な石油需要に支えられて比較的高水準に推移したこと、為替レートが前年度に比べ相当の円安になったことから営業収益が増大したこと、また、海運不況の間における経営合理化効果の浸透や費用のドル化が進められた結果等によって、営業費用が抑えられたこと等によるものと考えられる。

海運市況は、平成 2 年度に入ってから、不定期船・専用船部門を中心に比較的好調に推移しているものの、海運市況の先行きは依然として不透明感があること、北米定期航路の赤字体質は基本的には未だ改善されていないこと、中東情勢が変化する中で燃料油価格が上昇していることや為替相場の動向等を勘案すれば、今後については、必ずしも楽観できるものではない。

このため、いずれの企業も引き続き商船隊の国際競争力の回復と企業経営の改善のための努力を傾注していく必要がある。

(新時代を迎えた外航海運)

昭和 50 年代後半からの世界的船腹過剰と昭和 60 年秋以降の大幅な円高による海運不況の長期化による経営環境悪化のなかで、我が国海運企業においては、経営の大幅な減量・合理化、さらには平成元年 6 月の山下新日本汽船とジャパンラインの合併に代表される海運企業間の集約・統合が数多く進み、海運業界の経営環境は激変した。

一方、最近になって、我が国商船隊の国際競争力の回復や経営基盤の強化を目指した、従来みられなかった新しい動きが生じている。なかでも、日本船への混乗の実施は、長い歴史をもつ我が国海外航海運にとって画期的な出来事である。また、海運企業経営の面では、グローバルな経営

戦略の下で事業の活性化を図ったり、あるいは事業多角化を行うなど、収支の改善や経営基盤の強化に向けて積極的な事業展開を図ろうとする動きが生じていた。

（時代の変化に対応した海運企業の経営戦略）

国際物流構造の多極化・複雑化が一層進む中で、海運企業は、経営の効率化、輸送サービスの高度化を図るため、海外戦略を一層強化している。また、国際競争の激化や高度化する荷主の輸送ニーズに対応するため、有力な海運企業は、総合物流業への転換を着々と進めており、これは、近年の我が国海外航海運企業経営の大きな特徴となっている。これらの海運企業の経営戦略は、企業経営上重要な北米、極東、欧州の各地域を中心に進められていた。

世界最大の荷動き量を誇る日本・極東／北米航路における国際競争力を強化するため、我が国海運企業は、北米地域において①複雑化、多様化する複合一貫輸送ニーズに対応するためのDST（ダブル・スタック・トレイン：二段積コンテナ専用列車）による内陸コンテナ輸送体制の強化、②小口貨物輸送サービスの事業拡大、③北米地域の完全自営体制化による営業、マーケティング、企画等の重要な本社機能を加えることによる営業活動の強化等の経営戦略を展開していた。

NIEsの台頭に伴い重要性が増大してきた極東地域においては、我が国海運企業は、①コンテナターミナルの自営化によるコンテナ拠点の整備、②物流部門の高度化・合理化を目的としたフォワーダー業務を行う現地法人の設立等の経営戦略を展開していた。

1992年のEC統合、東欧情勢の変化等昨今の欧州をめぐる著しい情勢の変化に対応するため、我が国海運企業は、①オランダの大手物流会社の買収による欧州内の海陸一貫輸送体制の整備、②資金運用円滑化のための金融子会社の設立等の経営戦略を展開していた。

この他、物流構造の多極化の進展や荷主の輸送ニーズの高度化の要請の中で、我が国海運企業の総合物流業への動きが世界的規模で展開しており、①物流拠点としての物流センターの整備、②貨物輸送情報システムの構築による集荷戦略の強化等の動きがみられる。

（海運企業の事業多角化）

長期不況の経験は、これまで専ら外航海運業のみに依存していた企業経営のあり方に反省を促し、経営の安定化が一つの大きな課題であることを海運企業に認識させることとなったといえる。海運企業の事業多角化は、こうした背景の下で生じているものであり、収益基盤の拡大によって経営の安定化を図ろうとする海運企業の経営戦略の現われとみることができる。

海運助成対象企業37社においては、昭和59年度以降平成3年度までに、131件の事業が新たに開始され、または開始が予定されている。事業多角化の動きは、昭和60年秋以降の円高の影響により経営状態が一層悪化したなかで、ここ3～4年で急速に活発化していた。

これを事業分野別にみると、物品販売業、不動産業、レジャー関連事業等の新規分野が60%と、物流関連事業、客船事業、海運代理店業等の海運関連分野の40%を上回っていた。

（外航海運をめぐる環境の変化と21世紀に向けた我が国海外航海運の課題）

長期不況からの脱出を果たした海運企業は、今、山積する新たな経営課題への対応、さまざまな経営戦略の展開、経済社会情勢の変化への的確な対応を中長期ビジョンの下に進めていく必要が迫られていた。

このため、運輸省では、21世紀に向けた外航海運の中長期ビジョンの策定を目指して、平成2年1月、運輸政策審議会国際部会に国際物流小委員会（外航海運中長期ビジョンワーキンググループ）を設置し、来年春を目途に検討を行っているところであった。

③ 平成2年度の状況

（増収減益となった経営状況）

平成2年度の海運助成対象企業36社の損益状況は、我が国経済の好景気に支えられ、営業収

益が増加し、営業損益、経常損益及び税引後当期損益ともに3年連続して黒字を計上したが、元年度に比べて黒字幅が縮小した。海運大手5社についても、3年連続して営業損益、経常損益及び税引後当期損益ともに黒字を計上したものの、5社とも経常損益の黒字幅を縮小させた。

我が国海外航海運企業の営業収益が増加したのは、我が国経済が比較的好調に成長を持続し荷動きが堅調であったこと、欧州向け貨物の荷動きが好調であったこと、油送船市況が比較的堅調に推移したこと等によるものと考えられる。しかしながら元年度並みの黒字を確保するにいたらなかったのは、湾岸危機を契機とした燃料油価格の上昇、荷動きの堅調に伴う貨物費、港費等の運航費、情報システムの整備費等の費用の増加が著しかったこと等によるものと考えられる。

海運市況は、3年度に入ってから、不定期船・専用船部門を中心に比較的堅調に推移しており、北米定期航路においても、3年5月及び8月に運賃一括引き上げを実施するなど運賃修復へと動き始めている。また、油送船についても、運賃水準は引き続き堅調に推移している。

しかし、海運市況の先行きには依然として不透明感があること、海運大手企業の中にも金融支援を受けて再建合理化計画を実施中の船社があること、北米定期航路の赤字体質は基本的には未だ改善されていないこと、さらに為替相場の動向等を勘案すれば、今後については、必ずしも樂觀できるものではない。このため、いずれの企業も引き続き商船隊の国際競争力の回復と企業経営の改善のための努力を傾注していく必要がある。

（海運企業の新たな戦略）

国際物流をめぐる環境が大きく変化し、国際競争が激化していく中で、我が国海外航海運業が物流を主体的に管理しつつ競争力を維持していくため、国際的な総合物流業者への展開をめざして、計画的な投資を行いつつ、陸上輸送部分も含め、効率的な輸送体制を整備するとともに、質の高い貨物輸送情報システムを構築していくことが必要である。

最近の主な動きとしては、北米コンテナ輸送に関する貨物輸送情報システムの稼働開始、東南アジア地域における物流センターの整備、欧州地域におけるフォワーダー会社・物流会社の買収、投資会社・船舶管理会社の設立等がみられた。

一方、近年、各海運企業においては、経営基盤の安定化を図るために、客船事業等の新しい海運分野に加え、マリン・レジャー事業、不動産事業、情報処理業等といった海運関連分野以外の新規事業分野に積極的に進出している。

④ 平成3年度の状況

3年度の海運助成対象企業32社の経営状況は、営業段階で増収増益を確保したが、経常損益、税引後当期損益についてはほぼ2年度並みの黒字を計上するにとどまり、配当実施会社も2年度と同様6社となった。また、海運大手5社については、定期航路を運営する3社は営業段階で増収増益となったが、不定期船を主力とする2社においては減収減益となり、全体として経常損益はほぼ2年度並みの黒字にとどまった。

世界経済の成長鈍化等により、不定期船市況、タンカー市況が下期に入り軟化傾向で推移し、さらに円高による収入の目減りというマイナス要因があったにもかかわらず営業収益が増加したのは、年度上期を中心に荷動きが好調であったこと、北米コンテナ航路の運賃水準が比較的安定していたこと等によるものと考えられる。また、湾岸危機の影響で2年度大幅に上昇した燃料油価格が低下したこと等により営業費用が安定し、営業損益の黒字幅が拡大した。しかしながら、有価証券売却益の減少等により、経常損益段階では2年度の水準にとどまった。

4年度においては粗鋼生産の回復の遅れ等不定期船市況にとって厳しい状況が続くものと予想され、またタンカー市況も大幅な回復は見込めないなど、海運市況の先行きは不透明な状況にある。さらに北米定期航路の赤字体質も基本的には未だ改善されていないこと、外航海運企業は円高

になると減益となる収支構造を有していること等を勘案すれば、今後とも樂觀できない状況が続くものと考えられ、引き続き収益の確保及び国際競争力向上に努めるとともに経営基盤の充実・強化に取り組んでいく必要がある。

（LNG船の整備の促進）

LNGについては、地球環境問題への対応、エネルギー源の多様化等の観点から今後さらに需要が高まるものと予想されるが、LNG船は特殊な構造を必要とし、船価も極めて高額で建造期間も長期に亘ることから計画的な整備が必要であり、また、より一層安定的な輸送を確保するため、所要の日本船を整備していく必要がある。

⑤ 平成4年度の状況

（円高が運輸産業に与える影響）

このところ、円高が急速に進行している。円の対ドルレートは、4年末には、約125円であったが、5年8月には、一時的には100円に近づくまでに至っている。こうした急速な円高の進行は、我が国の経済に様々な影響を及ぼしているが、運輸の分野でも、国際的な事業活動を行っている外航海運業や造船業の事業経営は、これにより大きな影響を受けていた。

外航海運業においては、営業収入に占めるドル建収入の金額が、営業費用中のドル建て費用の金額を上回ることから、円高の進行は大幅な減益要因として作用する。さらに、円高による輸出産業の不振や景気の低迷に伴う海上荷動き量の減少による収益の落ち込みも予想されており、その経営は大変厳しい状況に直面していた。このため、外航海運各社においては、一層の経費削減と費用のドル化の一層の促進等により、現在の苦境に対処しようとしている。また、中・長期的には、円建て運賃の拡大を図りたい意向である。

造船業においては、既輸出船契約の大部分が円建てであるため、円高によって為替差損が生じる可能性は少ないものの、新規受注に関しては円高の進行が国際競争力の急激な低下をもたらし、商談で撤退するケースが目立ってきている。このため、生産システムの合理化、経営資源の有効活用等により価格競争力を強化する一方、創造的な商品開発につながる技術競争力の向上等非価格競争力の強化を図っていく必要がある。

一方、現下の経済情勢を踏まえ、政府においては、5年9月16日、規制緩和、円高差益の還元に加え、国民が直面する厳しい経済情勢等に対し速効的に対応し得る幅広い諸施策から成る緊急経済対策を決定した。

その中で運輸省における円高差益の還元等の対策については、一般輸入消費財等の円高差益還元の項目の中に海外旅行サービスが盛り込まれた。海外パック旅行については、従来より円高等による仕入れ価格の動向を反映した価格設定がなされているが、今後とも引き続きこうした円高等を反映した価格設定を行うよう要請したところである。

また、公共料金等の円高差益還元等の項目の中には、円高差益還元策とは別に内需拡大・利用者サービスの拡充等の施策の一環として航空、鉄道、国内旅客船の割引運賃の拡充などについて盛り込まれており、これらについても随時実施が図られることとなった。

（海運企業の経営状況）

我が国外航海運企業（318社：注1）の営業収益は53,067億円（うち海運業収益は31,386億円）、経常利益は772億円である。また、主要な利益率を見ると、売上高経常利益率は1.5%、総資本経常利益率は1.2%で、全産業平均（それぞれ2.6%、2.9%：注2）に比べ低水準で、外航海運企業の収益性は総じて低いと言える。

さらに、海運業収益ベースで外航海運企業全体の約2/3を占める海運助成対象企業（32社）について4年度の経営状況を見ると、世界的な経済停滞の影響により荷動きが低調に推移したこ

とや前年度下期からの不定期船及びタンカー市況の低迷が今年度も続いたことに加え、急激な円高による円貨ベース収入の目減りや欧州コンテナ航路の競争激化等の要因から、営業収益は全体で前年度比 2.2%の減収となった。一方、損益面では、船舶稼働量の減少や円高の影響等により費用も前年度を下回ったが、収入減の影響が大きく、全体では減収減益となった。

5年度の外航海運企業を取り巻く経済環境を見ると、粗鋼生産の低迷やタンカーの過剰船腹状態が続くと見込まれること等から、不定期船、タンカーともに厳しい状況が続くものと予想される。加えて、年初来円高が急速に進行し、5年8月には100円/\$台まで上昇している。我が国の海運企業大手5社の場合、4年度ベースで、対ドル1円の円高は営業損益段階で約8億円（5社合計）の減益要因となることから、我が国外航海運企業の経済活動はさらに厳しくなるものと見られる。このため、各社ともに経費節減、コストのドル化、円建て収入の確保等による為替リスクの低減等の経営努力を引続き実施し、国際競争力の向上や、収益力及び経営基盤の強化・充実に取組んでいく必要がある。

注1：海上運送法に基づく船舶運航業者及び2千総トン以上の日本籍船舶保有業者のうち海上交通局調査回答企業（3年度ベース）

注2：法人企業統計季報のデータを基に海上交通局にて作成（3年度ベース）

⑥ 平成5年度の状況

（円高による収益の悪化）

我が国外航海運企業は、営業収入のドル建比率が大きく、かつ、営業費用のドル建比率を上回っていることから、円高となった場合には、為替変動による利益の目減りが発生する収支構造となっていた。このため、平成5年来の急激な円高によって、我が国外航海運企業は、大きな影響を受け、再び厳しい経営環境に直面している。特に、今回の円高は、昭和60年のプラザ合意後の円高に対応すべく様々な対策を講じた後であるため、各企業とも追加的対策の余地が狭められていること、背景となる我が国経済もこのところ回復基調にあるものの、直ちに急速な景気拡大が期待される状況にはないこと、また、生産拠点の海外移転に伴い、我が国発輸出貨物の減少も懸念されること等から、前回の円高時以上に、厳しい状況にあるといえる。

（海運企業の経営状況）

我が国外航海運業の場合、業態によって異なるものの、営業収益の6割以上がドル等外貨建てである一方、営業費用に占める外貨建て費用は5割程度に留まっていた。このため、円高の進行は円ベースで見て大きな減益要因となり、我が国海運企業大手5社の場合、5年度決算で対ドル1円の円高は営業損益段階で約12.5億円（5社合計）の減益要因となったと試算される。円高の進行は、円ベース収入の目減りを通じて直接的に外航海運企業の経営に影響を与えるとともに、日本発の輸出貨物の減少や製造業等の荷主の海外進出に伴う三国間輸送の拡大といった輸送構造の変化を進める要因ともなっていた。

このような状況の下、海運業収益ベースで外航海運企業全体の過半を占める海運助成対象企業（31社）について5年度の経営状況を見ると、定期船運賃水準の低下、不定期船市況の低迷、自動車輸出の減少に加え、急激な円高による円貨ベース収入の目減り等の要因から、営業収益は全体で前年度比 8.0%の減収となった。一方、損益面では、各社の経費節減努力や円高の効果等により費用も前年度を下回ったが、収入減の影響が大きく、全体では減収減益となった。この結果、配当実施企業数も、前年度の7社から5社へと減少した。

⑦ 平成6年度の状況

平成6年の我が国の海上貿易量（トンベース）は、輸出、輸入ともに増加し、全体では対前年

比 4.1%増の 8 億 2,844 万トンとなった。

また、外国用船を含む我が国商船隊の輸送量は、近年、発着がともに我が国でない三国間輸送が取り扱い比率を高めているが、6 年においては、逆に輸出及び輸入が増加し、三国間輸送が減少しており、全体では対前年比 0.4%増の 6 億 6,917 万トンとなった。一方、運賃収入（円ベース）は、円高や市況の低迷から、対前年比 7.4%減の 1 兆 6,189 億円となった。

（海運企業の経営状況）

我が国海外航海運企業は、収入のうち 6～7 割程度は外貨建てである一方、費用のうち外貨建ては 5～6 割程度であるため、円高が進行すると収益が減少する構造となっていた。我が国海外航海運企業大手 5 社の場合、6 年度の為替変動による影響額は、営業損益ベースで対ドル 1 円の円高で約 11.9 億円の利益の減少があったと試算される。近年の急激な円高の進行は、本社機能の一部海外移転等外航海運企業の経営に大きな影響を与えており、我が国海外航海運を取り巻く環境は一段と厳しいものとなっていた。

このような状況の下、6 年度の海運助成対象企業の経営状況をみると、不定期船市況が上昇傾向にあったものの、定期船運賃水準の低下や自動車輸出の減少に加え、急激な円高による外貨建収入の目減り等の要因から、営業収益は全体で前年度比 1.4%の減収となった。一方損益面では、各企業の合理化努力による経費節減や円高効果等により費用も減少し、費用の減少幅が収入の減少幅を上回ったため、全体では増益となった。しかしながら、一昨年度の水準までの回復には至っていない。なお、配当実施企業数は前年度同様 5 社となった。

（6）解撤促進対策

（既存の解撤対象船種の状況）

我が国においては、61 年 6 月に特定外航船舶解撤促進臨時措置法を制定し、公的債務保証制度を創設することにより、余剰船舶の解撤の促進を図ることとしている。既存の解撤対象 6 船種の解撤目標量（60 年 7 月～64 年 6 月）合計 520 万総トンに対して、解撤量実績（60 年 7 月～62 年 12 月）は、317 万総トン（目標達成率 61%）となっていた。

（自動車専用船の追加）

62 年 10 月には、新たに自動車専用船を解撤対象船種に追加指定し、解撤目標量（61 年 7 月～64 年 6 月）として 40 万総トンを設定した。

（円滑な船舶解撤の推進）

近年、世界的に老朽船の割合が急速に高まっており、3 年央における船齢 15 年以上の船腹量は約 2 億総トン、全船腹量の約 45%に達し、昭和 55 年央の約 21%に比べ倍増している。さらに、タンカーのダブルハル（二重船殻）規制の導入により、1990 年代後半には大量の船舶の解撤が必要になると予想されるが、これらの解撤に対応する能力は国際的に不足している状況にある。

こうした中で、今後船舶の解撤を円滑に実施していくことは、環境汚染・海難事故防止、資源の有効活用、海運市況の安定等の観点から重要な課題であり、安定的に老朽船が解撤に回るための仕組みづくり等について広く調査、検討を進めていく必要がある。

（7）外航海運企業の集約・統合、業務提携

α. 平成当初の海運企業合併

海運不況の長期化や円高等による日本船の国際競争力の低下等の経営環境の変化の中でより合理的な経営の確立を目指して海運企業の集約・統合の動きが生じていた。

（ア）山下新日本汽船(株)とジャパンライン(株)の定航部門の分離・統合と本体の合併

激しい国際競争等により極めて困難な運営を強いられていた北米等の定期航路の運営を抜本的に合理化し、両社の経営基盤を強化するため、昭和 63 年 10 月より、両社の定航部門を分離し、「日本ライナーシステム(株)」に統合した。

さらに、厳しい経営環境の中で、営業基盤の拡充とコスト競争力の強化を図るため、両社は残る不定期船、油送船の 2 部門についても統合を図ることとし、平成元年 6 月 1 日に合併し、「ナビックスライン(株)」が誕生し、昭和 39 年の海運集約以来 20 余年にわたって維持されてきた 6 社体制が 5 社体制へ移行した。

日本郵船グループ内各社及び大阪商船三井船舶グループ内各社等においても①重複する部門の徹底的な合理化、経営の効率化を目的とした営業部門の統合、②管理部門等の費用 節減を目的とした会社の合併、③船員配乗等の効率化を目的とした船員の別会社への移籍、といった集約・統合が行われた。

b. 世界的な国際コンテナ輸送体制の再編成 (H7 白書)

近年のアジア経済の急速な成長により、アジアにおける物流は日本を中心とするものからアジア全体へと重心を移しており、日本発着貨物を中心に邦船社間で協調して集材・配船を行うといった従来の航路運営は困難になってきている。また、コンテナ船の大型化に伴い、日本・アジアと北米・欧州の三極を結ぶ主要コンテナ定期航路（トランクライン）については大型船による輸送を行い、アジア地域等についてはフィーダー航路（トランクラインに接約するコンテナ航路）により対応する方向で輸送構造は変化しつつある。

一方、激化する国際競争に勝ち残るため、邦船社を始めとする各船社は、コスト削減とサービスの向上を同時に図る必要に迫られており、欧米船社やアジア船社等それぞれの地域で優位性を有する船社間で、相互補完的な協調体制を構築するための世界的なコンソーシアム（特定の航路において複数の船社がグループを形成し、お互いにコンテナ貨物の積み付けスペースを融通し合うもの。）の再編が進められていた。

c. アライアンスの出現 (H11 白書)

世界の主要コンテナ航路においては、荷主に対し良好なサービスを提供するために必要となる船舶の建造・運航やコンテナターミナルの保有・運営に膨大な投資を要するため、良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化することを目的として、複数の企業が企業連合（コンソーシアム）を形成し、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期航路の運航を確保すること（スペースチャーター）が多くなっていた。これらは、当初北米航路など特定の航路に限定されていたが、その後、対象地域や業務提携の範囲が拡がり、世界規模の提携を行ういわゆるアライアンスが出現している。さらに、国境を越えた大手海運企業間の合併、買収が活発となっており、これに伴うコンソーシアムの組み替えが行われ、定期コンテナサービスの提供体制に大きな動きが繰り返されている。我が国においては、10 年 10 月に日本郵船（株）と昭和海運（株）の合併、11 年 4 月に大阪商船三井船舶（株）とナビックスライン（株）が合併して（株）商船三井になるなど、川崎汽船（株）を含む従来の 5 社体制から 3 社体制へ再編された。このような中、11 年 11 月にマースク（デンマーク）によるシーランド（米国）の国際コンテナ部門の買収が行われ、巨大コンテナ運航会社マースク・シーランドが誕生した。この合併による現在の世界のコンテナ船運航体制の再編には直ちに繋がらないが、スケールメリットを追及したグローバルなサービスを提供する巨大企業の出現には、今後の業績如何によっては、他企業の経営戦略にも影響を与えるものと考えられる。

3. 3. 2 内航海運業（HI～RI 白書）

（1）内航海運業の構造改革のための指針

内航海運は国内貨物輸送の43.8%（トンキロベース：平成2年当時）を担う基幹的輸送機関であり、特に、石油、鉄鋼、セメント等の産業基礎物資の輸送においては、概ねその80～90%を支えているなど、国内物流における役割は極めて大きい。

第2次石油ショック以降産業構造の変化等に伴い輸送量は長らく低迷していたが、昭和62年後半からの内需拡大を中心とする景気上昇により、内航海運は久々に活況を呈していた。

しかし、こうした中で内航海運は、中小企業が大半を占める過当競争体質の業界構造であり、これが輸送の合理化、船舶の近代化等を妨げる要因ともなっていた。しかも内航海運がその大宗貨物とする産業物質の輸送需要は中長期的には大きな伸びが期待できない見込みである。このため、従来より事業者数の適正化を柱とした構造改善を進めてきたところであるが、平成2年3月末現在運送業者と貸渡業者を合わせて6,804事業者（昭和60年3月末では7,915事業者）で、このうち中小企業が9割以上を占め、貸渡事業者にあっては、その約6割がいわゆる一杯船主であり、未だ構造改善が達成されたとは言えない状況である。

また、厳しい労働条件等により内航船員、特に若年船員の不足も深刻化してきている。こうしたことから、内航海運の産業基盤をより強固なものとするために、元年12月に(1)小口貨物輸送の推進、(2)業界の体質強化、(3)船員の確保の三本の柱からなる「内航海運業の構造改善のための指針」を策定した。

指針の(1)は、貨物の多様化、小口化等に伴い今後需要の増大が見込まれる雑貨輸送に積極的に取り組もうとするものであり、(2)は、転廃業、集約・合併の円滑化、内航海運組合の活動の活性化を更に推進していこうとするものである。(3)は、海運事業者の存立の基盤である船員を種々の施策を講じて確保していこうとするものである。

この指針に基づき、内航海運が基幹的輸送機関としての責務を今後とも果たしていけるように業界の近代化を更に進めていくこととしていた。

また、内航海運業界は、内航海運業法に基づき、事業形態及び企業規模によって異なる5つの全国規模の海運組合を組織している。これら5組合はその総合調整機関として、日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）を設けて、各種の調整事業、共同事業を実施していた。

内航総連では、保有船腹調整事業による船舶のスクラップ・アンド・ビルドを実施しているが、最近の経済情勢と船腹需給のバランスを考慮し、さらにモーダルシフトの推進にも資するよう、建造に対する引当比率を緩和するとともに、調整事業の弾力化に努めているところである。

（2）内航海運対策のあり方についての答申（平成4年3月）

内航海運は、中小企業が大半を占める過当競争体質の業界構造であり、これが輸送の合理化、船舶の近代化等を妨げる要因ともなっているため、従来より事業体質の強化に向けて構造改善を進めてきた。しかし、4年3月末現在、運送業者と貸渡事業者を合わせて6,380事業者（昭和62年3月末では7,426事業者）のうち中小企業が9割以上を占め、貸渡事業者にあっては、その約6割がいわゆる一杯船主であり、未だ構造改善が達成されたとは言えない状況である。このような状況に加え、近年若年層を中心に内航船員不足が深刻化しており、このまま推移すると物資の安定輸送に支障が生じることが懸念されるに至っていた。

他方、道路混雑問題、環境問題等を背景に、トラックから海運へのモーダルシフトの社会的要請が高まっており、国内物流における内航海運の役割は今後一層増大することが予想される。

このような内航海運をめぐる環境変化に対応するため、運輸大臣の諮問機関である海運造船合理化審議会は平成4年3月9日、今後の内航海運対策のあり方について答申を行った。

同答申においては、基本的認識として①船員確保対策等新たな視点を加えた構造改善対策等の推進、②今後の経済情勢の進展に対応した安定輸送の確保、③トラックから海運へのモーダルシフトの社会的要請への対応といった観点からの新たな内航海運対策に重点を移していく必要があるとされており、具体的な構造改善対策等として転廃業、集約・合併の促進、船舶の近代化・大型化の促進、内航海運組合の強化等の内航海運業の体質強化、船員確保対策、荷主ニーズ・物流の効率化への対応等が求められていた。

また、日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）が行っている保有船腹調整事業による船舶のスクラップ・アンド・ビルド制度については、中長期的には同制度への依存を解消し得るように、内航海運の事業体質の強化を図る必要があるが、現時点においては、内航海運業の健全な発展のため、構造改善の推進、船腹需給・経済情勢等に対応した同制度の機動的・弾力的運用の実施を前提に、当面制度の維持存続を図ることとされていた。

この答申を受け、内航総連は船腹調整制度等の運用に関し、モーダルシフトに適合するコンテナ船、RORO船等について大幅な緩和を4年4月に実施した。

同答申を受け、4年度からモーダルシフト対象船に対する解撤猶予制度の導入など、船腹調整制度の運用の緩和等を実施してきている。

また、船員確保対策については、内航総連等の事業者団体が中心となって積極的に取り組む必要があるが、内航総連では、内航船舶員居住環境設備改善奨励金の交付等内航船舶員の労働環境の改善等を図るための事業を推進していた。

さらに、内航海運の輸送の効率化やサービス向上のための事業の情報化、船員不足等に対応するための内航近代化船の開発への取組みについても、各方面により近年始められていた。

一方、内航船舶の近代化に関しては、船舶整備公団が行う共有建造方式による整備が大きく寄与してきており、さらに5年度においては、モーダルシフトの推進や海洋汚染防止を図る観点から、自動車専用船、二重構造化タンカーの公団共有比率を60%から70%（近代化船については70%から80%）に引き上げた。

なお、昨今の一般貨物船における輸送量の減少に対処し、併せて船員労働条件の改善にも資するため、一定期間以上停係船する一般貨物船に対し内航総連より船員休暇給付金を支給する制度等を5年度より実施するとともに、同制度の一層の充実を図るため、給付金の増額改定等を行ってきているところである。

その間、若年船員を中心とした船員確保問題が内航海運の構造的課題として認識される一方で、内外価格差の是正等の観点から内航海運に係る物流の効率化・高度化に対する荷主ニーズは近年になく高まってきており、内航海運業界も必要な船員確保のための労働条件、労働環境の改善や船舶の近代化、大型化の推進等により、これに適確に対応していくことが強く求められていた。また、自己責任原則と市場原理に立った経済社会を実現する立場から公的規制の緩和等を推進することとし、特に船腹調整制度もその一つである独占禁止法適用除外カルテル等制度については、5年以内に原則廃止する観点から見直しを行い、7年度末までに具体的結論を得ることが政府全体の方針となっていた。

内航海運対策においても、このような動向を踏まえ、船腹調整制度の見直しをはじめとして、新たな施策を具体化していく必要がある。

以上の観点から、運輸省における今後の内航海運対策の企画及び実施に資するため、7月29日「今後の内航海運対策について」を海運造船合理化審議会に諮問したところである。

（3）今後の内航海運対策についての答申（平成7年6月）

（海運造船合理化審議会答申に至る経緯）

内航海運対策については、平成4年3月の海運造船合理化審議会答申「今後の内航海運対策のあり方について」を踏まえ諸施策を講じてきたところであるが、その間、船員確保問題が内航海運の構造的課題として認識される一方、内航海運に係る物流の効率化・高度化に対する荷主ニーズが近年に高まってきた。また、自己責任原則と市場原理に立った経済社会を実現する観点から公的規制の緩和等を推進することが政府の方針となり、特に船腹調整制度もその一つである個別法による独占禁止法適用除外カルテル等制度については、10年度末までに原則廃止する観点から見直しを行い、7年度末までに具体的結論を得ることとされた。運輸省はこのような動向を踏まえ、6年7月29日「今後の内航海運対策について」を海運造船合理化審議会に諮問し、本年6月5日に答申を得たものである。

（内航海運の現状と課題）

答申では、内航海運の現状として、国内物流の輸送シェアはトンキロベースで約44%と国内物流の大動脈を担っているものの輸送シェアは低下傾向にあること、中小零細性の強い業界であること、内航船員の高齢化及び後継者確保問題が深刻化していること等を指摘し、これらを踏まえた上で今後の課題を明らかにしている。具体的には、良質な内航船員等の安定的確保、輸送効率化の一層の推進、モーダルシフト等の新規分野への積極的取り組みとともに、その事業主体である内航海運業者の経営基盤強化を目的とした抜本的な構造改善を進めること等を今後の内航海運の課題として指摘していた。

（今後の内航海運対策）

このような内航海運の課題を踏まえ、答申では船腹調整制度の見直しについて、以下の通り指摘していた。

（ア）法律上の船腹調整制度

内航海運は船腹の需給ギャップが生じやすい産業特性を有していることから今後とも法律上の船舶調整制度は維持存続し、船腹過剰時のセーフガード（緊急避難措置）として活用している。

（イ）現在の船腹調整事業

船腹需給の適正化、引当資格に係る担保評価の下落等内航海運業の事業環境の変化に係る激変緩和、円滑な構造改善の推進、輸送効率化及びモーダルシフトの推進等に配慮しつつ、以下の通り見直す。

（a）当面措置すべき事項

- ・モーダルシフト対象船種の寄港地に関する制限及びフライアッシュ輸送等にセメント専用船を使用する場合の制限は、直ちに緩和する。
- ・鉄鋼、石油等に係る長期積荷保証船については、日本内航海運組合総連合会と荷主団体との協議結果を踏まえ、弾力的運用を行う。
- ・その他、荷主団体の要望を十分把握し、引当比率の設定、外航船臨時投入等につき弾力的運用を行う。

（b）モーダルシフト対象船種については、速やかに船腹調整事業の対象外とする。

（c）上記に加え、現在の船腹調整事業については、内航海運業者による同事業への依件の計画的解消を図り、市場原理の活用による内航海運業の活性化を図る。

さらに、答申では、船腹調整事業の見直しと併せて、内航海運業者による船腹調整事業への依存の計画的解消が円滑に進むよう、経営基盤の強化を目的とした抜本的な構造改善、運賃及び用船料に係るコスト負担の適正化、日本内航海運組合総連合会による債務保証業務の実施等の措置を一体的かつ強力に推進していくことが不可欠であると指摘していた。

また、併せて良質な内航船員等の安定的確保、一層の輸送効率化、モーダルシフト等の新規需要分野への積極的な対応等のための諸対策を推進する必要があると指摘していた。

また、同答申において、「内航海運業の活性化及び構造改善の推進を図るため、船腹調整事業の計画的解消を図り、市場原理をより強く働かせるべきである」との指摘がなされたことを受け、８年及び９年には、同事業を計画的に解消していくこと、解消時期の前倒しを検討することなどについて閣議決定がなされた。

(今後の対応)

運輸省としては、今回の答申を今後の内航海運対策の指針とし、その具体化について、内航海運業界、荷主業界等の関係者と一丸となって努力し、内航海運が利用者ニーズに応えつつ真に活力と魅力あふれる産業へと発展していくように取り組むこととしている。特に船腹調整制度の見直しについては、本年度末までに政府としての具体的結論を得ることとされていることから、本答申及び審議の経緯等を踏まえ、適切に対処していくこととしていた。

(４) 船腹調整事業の見直し等

(船腹調整事業等の見直しに向けた取り組み)

今後運輸省としては、内航海運業界等が閣議決定に沿った所要の措置を着実に講じていくよう、自己資本の充実、集約化等による経営基盤の強化、債務保証業務の実施による船舶建造の円滑化等の環境整備施策を推進していくとともに、その進捗状況を十分に把握し、適切に指導することとしていた。

なお、７年１２月の行政改革委員会意見を踏まえ、船腹調整事業及び運賃協定の見直しを行うに際しては併せて荷主の優越的地位の濫用を防止し、公正な取引関係を構築していくための新しい措置を講じることが不可欠であることから、現在運輸省と公正取引委員会との間で連絡協議会を設け、検討を行っていた。

また、荷主団体、内航海運組合等から成る内航環境整備推進委員会等において、その進捗状況を十分に把握し、適切に支援・指導することとしており、所要の法整備として、９年に内航海運組合法の一部を改正し、内航運送の用に供される船舶の建造のために必要な資金の借入に係る債務保証事業を内航海運組合等が行えることとした。

さらに、中小・零細事業者配慮しつつ船腹調整事業の解消問題の今後の進め方について検討する必要があることから、９年８月から海運造船合理化審議会内航部会での審議が開催されていた。

内航海運の運賃協定についても、競争促進の観点から、内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定以外の内航海運運賃協定が８年１１月末までに廃止された。

(荷主の物流コスト削減と内航海運の輸送効率化への取り組み)

近年、近隣諸国等との国際競争関係の激化、石油業界における規制緩和（８年４月から特石法廃止）等を背景として、荷主側の経営環境は一段と厳しさを増しており、大胆なリストラに取り組んでいる。その中で物流コストの削減に資する内航輸送の効率化も大きな課題として提起されていた。

内航海運においては、従来から荷役時間の短縮、配船の効率化等を進めてきたが、今後も物流コストの削減に資する内航輸送の効率化を推進することがこれまで以上に求められており、船舶の大型化・近代化、荷役機械の高度化等を推進するとともに、ＥＤＩ等の情報システムの整備、配船・船員配乗等について事業者間で共同して行える体制の整備等を推進していく必要がある。また、荷主側においても、全天候型バースの整備、荷役機械の近代化、商取引慣習の見直し等による出荷波動の平準化、出荷ロットの大型化を推進していく必要がある。

なお、物流コストを削減するため、石油業界においては交錯輸送の縮小等により内航海運によ

る輸送量を縮小させる動きが、また、鉄鋼業界においては荷役時間の短縮等により船舶の回転率を向上させること等の動きが顕著となってきており、これらの動きは内航海運の必要船腹量を減少させる方向で作用することとなる。

このため内航海運においては、今後の船腹需給の変動に的確に対応し、安定的かつ効率的な輸送サービスを提供する観点から荷主との間の定期協議機関の活用等により、今後の輸送需要動向等の把握に努めるとともに、船腹需給変動への対応力の確保等を図るため、協業化、集約・合併等の推進により内航海運業者の事業規模を拡大し経営基盤を強化していく必要がある。

(5) 内航海運暫定措置事業

a. 船腹調整事業を解消する場合の問題点

船腹調整事業が長期にわたり継続実施される中で、新造船のためのスクラップとして引き当てられる既存船の引当資格（一種の営業権）が取り引きされることとなり、この結果、当資格が財産的価値を有するものとして認知されることとなった。また、引当資格は、企業会計上資産として評価されるとともに、税務上も相続等の際課税対象とされ、金融機関からも融資の際に担保又は含み資産として評価されることとなった。

したがって、船腹調整事業を解消する場合には、引当資格の財産的価値が消滅することとなるため、内航海運業者の事業経営に多大な影響を与え、社会問題化するおそれがあるとともに、内航海運業や中小造船業等が基幹的産業となっている地域における経済の急激な地盤沈下が起こることも予想された。

b. 内航海運暫定措置事業の導入

このような状況の下、海運造船合理化審議会内航部会は、10年3月に船腹調整事業の解消問題について、船舶を解撤する転廃業者等に対し解撤する船腹量に応じ交付金を交付するとともに、船舶を建造する者から建造する船腹量に応じ納付金を納付させるという方式（以下「内航海運暫定措置事業」という。）を導入することによって、引当資格の財産的価値について所要の手当てを行いつつ、現在のスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消すべきであるとの報告書を運輸大臣に提出した。

これを踏まえ、「規制緩和推進3か年計画」（10年3月閣議決定）において、「平成10年度早期に、できるだけ短い一定期間を限って転廃業者の引当資格に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業を導入することにより、現在の船腹調整事業を解消する」こととされ、同連合会は、10年5月に内航海運暫定措置事業を導入し、船腹調整事業を解消した。

内航海運暫定措置事業の導入により、引当資格の保有の有無にかかわらず一定の納付金を支払うことによって船舶を建造することが可能となるなど、船舶建造の自由度が高まり、意欲的な事業者の事業規模の拡大や新規参入が促進されることとなるため、今後、内航海運の構造改善や活性化が推進されることが期待される。

また、内航船の建造需要の拡大、内航海運へのモーダルシフトの推進を図るためには内航海運暫定措置事業の円滑な実施を進める必要がある。そこで、政府の総合経済対策の一環として、10年度第1次補正予算において、物流効率化のための基盤整備としての内航海運活性化緊急対策を盛り込むこととし、運輸施設整備事業団が内航海運暫定措置事業に係る必要な資金について日本内航海運組合総連合会に融資すること、運輸施設整備事業団の船舶共有業務を弾力化すること等の支援措置を講じた。

(内航海運の運賃協定の見直し)

内航海運の運賃協定については、価格競争を通じた内航海運の効率化を図るため、現在残って

いる内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定を１０年度末に廃止することが閣議決定され、１１年３月をもって廃止することにより、全ての運賃協定を廃止している。また、その他の運賃協定については、８年度末までに廃止すると閣議決定されたことを受けて、８年１０月に阪神/沖縄航路共同運航協定及び沖縄本島/先島航路共同運航協定が締結され、北海道定期航路運賃同盟等６協定が８年１１月末までに廃止された。

また、１０年３月に公正取引委員会が、運輸省の意見を踏まえ、「役務の委託取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の指針」をとりまとめたこともあって、内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定については、１１年３月末に廃止されたところである。

なお、１１年の通常国会において、海上運送法が改正され、今後独占禁止法の適用除外となる協定は航路の維持確保・利用者の利便の増進のために必要最小限の共同運航協定に限定されることとなり、運賃協定については独占禁止法の適用を受けることとなった。

c. 内航海運暫定措置事業の実施状況等

① 内航海運暫定措置事業の実施状況

１１年６月現在の解撤等交付金申請に係る認定状況は、合計７０８隻、８０３.４千対象トン、交付金額６１,２２４百万円となっており、このうち４３２隻、４５４.２千対象トン、３５,９４０百万円の解撤等が実施され、既に交付されている。一方、建造等納付金の納付認定状況については、合計４３隻、１２４千対象トン、納付金額３,８７７百万円となっている。

１２年７月現在の解撤等交付金申請の認定量は、合計８４４隻、９３万２千対象トン、６８９億３千万円となっており、このうち７４７隻、８２万３千対象トンの解撤等が実施され、６１９億９千万円の交付金が既に交付されている。一方、建造等納付金申請の認定量は、合計１０２隻、２５万４千対象トン、９５億１千万円となっている。

② 内航海運暫定措置事業に対する支援

運輸省は、内航海運暫定措置事業の円滑な推進に資するため、１０年度第１次補正予算において同事業の資金が低利で調達できるよう運輸施設整備事業団による内航総連への融資業務を認めるとともに、運輸施設整備事業団が調達する借入金に政府保証を付けることとした。さらに、運輸施設整備事業団に対する所要の補給金(転廃業等により解撤等される内航海運暫定措置事業対象共有船に係る解約手数料の軽減)を計上した。１１年度第二次補正予算において、政府保証限度額を１５０億円から６０億円増額し２１０億円とし、１２年度予算においても同様の措置を講じていた。

d. 内航海運暫定措置事業による効果

①引当資格の保有の有無に関わらず、一定の納付金を支払えば船舶を建造することができるため、船舶建造の自由度が高まる。

②交付金の額を漸減させるとともに、一定期間経過した後は、交付金を交付する対象を船齢１５年程度以下の船舶に限定するため、老朽船の代替・解撤が進み、船舶の近代化及び船腹過剰の解消が促進される。

e. 暫定措置事業の円滑な実施

内航海運の活性化を図るため、１０年５月、暫定措置事業を導入するとともに、スクラップ・アンド・ビルト方式による船腹調整事業を解消した。暫定措置事業は、保有船舶を解撤等した者に対して一定の交付金を交付するとともに船舶建造者から納付金を納付させる等を内容とするものである。これは、競争制限的との批判が強かった船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策であること

もに、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図る事業として実施している。これにより、事業意欲のある事業者においては、市場原理と自己責任の下、より自由な船舶の建造が可能となった。これまで3年間の暫定措置事業の実施により、油送船を除くすべての船種において船腹需給の適正化が図られてきている等一定の成果がみられている。

また、15年4月以降、高度で安全な内航輸送システムを構築するとともに、交付金の交付期限を実質的に15年間で確定するため、船齢15年を越える船舶は交付金の対象としないこと(シンデレラ・プロジェクト)としている。このシンデレラ・プロジェクトの実施のため、13年度補正予算及び14年度予算において資金枠及び政府保証枠の拡充が行われていた。

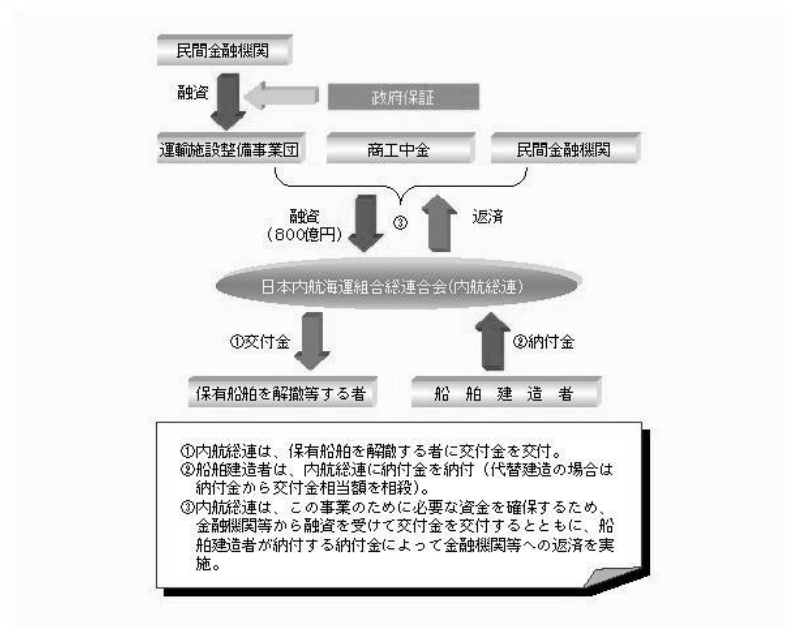


図 15-2 内航海運暫定措置事業の概要

出典：平成13年度国土交通白書(図表II-9-12)

(6) 次世代内航海運ビジョン

内航海運を取り巻く環境は、国内景気の停滞、荷主企業の相次ぐ合併・事業提携による物流効率化の要請の高まり、地球的規模での環境保全の取組みの強化等大きく変化してきている。このような環境の変化に柔軟に対応し、内航海運が求められる役割を積極的に果たしていく観点から、海運、船舶、船員の海事分野全般にわたる「内航海運行政のあり方」について学識経験者から成る海事局長の懇談会(次世代内航海運懇談会)を開催し検討を行っていた。このうち、暫定措置事業のあり方については、暫定措置事業部会において検討を行っていた。なお、こうした検討の成果は、「次世代内航海運ビジョン」として14年4月にとりまとめ、本ビジョンで提示された施策の具体的制度設計に取り組んでいた。

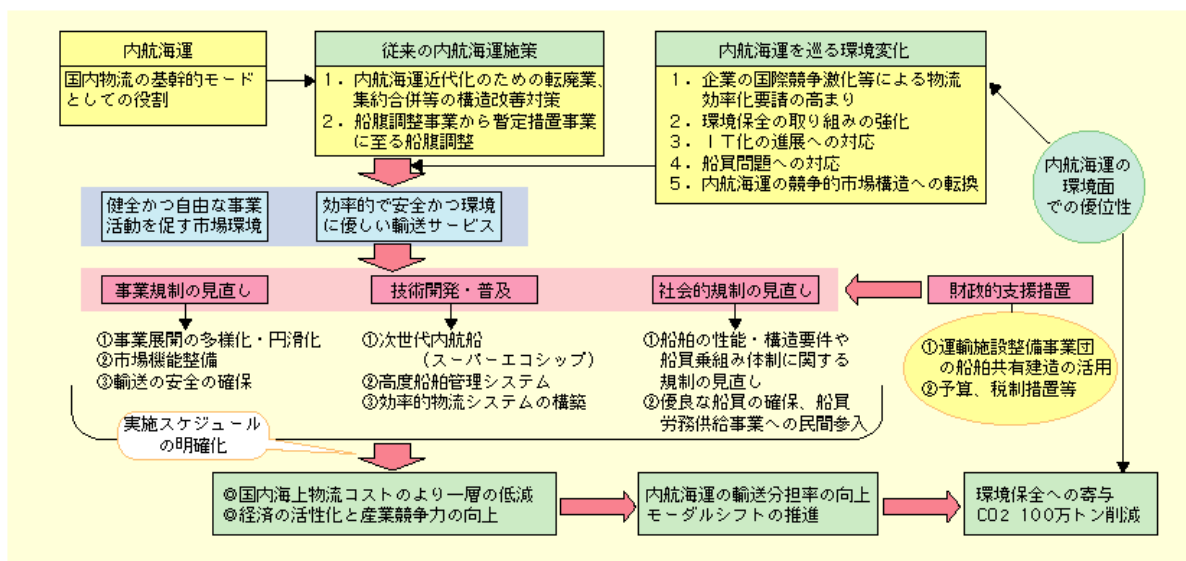


図 15-3 次世代内航海運ビジョン

出典：平成 14 年度国土交通白書

(7) 平成後期の支援策 (H21～R1 白書)

内航海運は、経済効率性が高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、国内物流の約 4 割、産業基礎物資輸送の約 8 割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な輸送機関である。

現在、産業競争力の強化に向けた更なる効率化への要請や、深刻化する地球環境問題への対応等が求められており、効率的で信頼性の高い良質の輸送サービスを安定的に提供していくことが不可欠となっていた。

しかし、近年は原油価格の急激な高騰による経営環境の悪化に加え、日本の国内経済の急速な後退により、貨物の輸送量が大きく低下し、船腹過剰による経営の悪化、老朽化した船舶の代替建造の鈍化が懸念された。このような事態に対処するために、共有建造制度を活用した環境性能向上等に資する代替建造等を支援するとともに、平成 21 年度に内航海運老齢船処理事業を新設し、老朽船の代替建造の促進を支援することとした。また、産業構造の改善に向けたグループ化の取り組みに対する支援や、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施の支援などを行っていた。また、船舶管理会社を活用した内航海運の活性化に向け、24 年 7 月に「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」を策定・公表するとともに、25 年 4 月にガイドラインへの適合性を評価するための手法を導入し、船舶管理会社の管理サービスの「見える化」を図っている。更に内航海運暫定措置事業注の円滑かつ着実な実施の支援等も行っていた。

28 年 4 月には、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を開催し、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について議論を開始し、29 年 6 月に新たな産業政策として「内航未来創造プラン」をとりまとめた。内航海運の目指すべき将来像として「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の 2 つを軸として位置づけ、それぞれの実現に向け、「内航海運事業者の事業基盤の強化」「先進的な船舶等の開発・普及」「船員の安定的・効果的な確保・育成」等の具体的施策を盛り込んでおり、30 年度は登録船舶管理事業者制度の運用を開始 (31 年 3 月末現在 22 者登録) したほか、モーダルシフトの運航情報等一括情報検索システムの構築に係る内容の取りまとめ等を行った。

3. 3. 3 国内旅客船事業

(1) 海上運送法の改正 (H11~13 白書)

11 年 6 月、「海上運送法の一部を改正する法律」が第 145 国会において成立した。この法律は、10 年 6 月に取りまとめられた運輸政策審議会答申を踏まえて、旅客船事業に係る需給調整規制を廃止し、事業者の創意工夫に満ちた多様で高度なサービスの実現を図るとともに、離島の生活航路の維持や安全の確保、利用者保護等市場原理の導入により利用者に様々な問題の生じかねない分野については、所要の措置を講じるものである。

具体的には、①需要の多寡にかかわらず安全性など一定の基準を満たせば誰でも参入が可能とすること、②運賃・料金や運航ダイヤに係る規制を認可制から届出制に緩和し事業者の自由な設定・変更を可能とすること、③離島等の住民の生活に必要な不可欠な区間を「指定区間」に指定し、必要なサービス水準が競争により実現されるようにするとともに、運賃の高騰防止のため上限を設ける等の措置を講じること、④人の運送をする全ての船舶運航事業について、運航管理規程の届出や保険契約締結命令等最低限の安全規制利用者保護規制を適用すること、⑤公正な競争を確保するために旅客不定期航路事業の乗合運送を原則として禁止すること、⑥罰則を強化すること等を内容とするものである。

同法は本年 10 月より施行（一部の定義規定については公布即施行）された。

生活航路を確保するため海上運送法改正により導入された指定区間制度については、本年 4 月 3 日に告示され、離島航路整備法上の補助対象となる航路を中心に全国 276 区間が指定された。

この改正により、一般旅客定期航路事業について、事業者数、航路数が大幅に増加した。

また、従来、近海区域を航行する船舶と同じ基準が適用されていた限定近海船(注 1)の満載喫水線(注 2)の基準を 13 年 10 月に改正した。この改正により、限定近海船に対して合理的な満載喫水線基準が設けられ、積載量の増加、運航コストの削減等が可能となった。

(注 1)近海区域を航行区域とする船舶のうち本邦の周辺の水域のみを航行する船舶。

(注 2)船舶に荷物等をどれだけ積載可能か(船舶をどれだけ沈めても安全か)を表すもの。

(2) 国内旅客船事業等の動向と支援策 (H13~26 白書)

① 平成 13 年度

輸送実績(台キロベース)において大きな割合を占める長距離フェリーをみると、平成 13 年度の旅客輸送は、輸送人員では前年を約 5 千人程上回ったものの、輸送人キロでは前年を下回り、自動車航送は、航送台数・航送台キロともに前年を下回っていた。

また、旅客船事業全体の営業収益のうち半分近くを占める長距離フェリー事業者の経営状況は、13 社中 9 社が経常赤字であり、13 社合計で見ても赤字の状態が続くなど、経営は引き続き厳しい状況にあった。

② 平成 20 年度

国内旅客船事業は、平成 21 年 4 月 1 日現在、970 事業者（対前年比 1 事業者増）、19 年度の輸送人員は 1 億 79 万人（対前年度比 1.7%増）となっていた。他方、20 年度においては、景気低迷の影響など、様々な要因により厳しい経営状況が続いており、特にモーダルシフトの受け皿としての役割が期待されるフェリー事業については、輸送量の大幅な減少に伴い減便、撤退が相次いでいる。このため、船旅の魅力向上、観光業界との連携、省エネ化等による競争力の強化、利便性の向上など、活性化に向けた支援を行っていた。

③ 平成 26 年度

国内旅客船事業は地域の足として重要な役割を担っているものであり、特にフェリー事業についてはモーダルシフトの受け皿として全国的な物流ネットワークにおいても重要な役割を担っている。一方で、国内旅客船事業は人口構造の変化に伴う輸送需要の減少や燃料価格の高騰等の様々な課題に直面しており、一層の省エネ化によるコスト縮減等を通じた競争力向上や体質強化を図ることが重要である。

このため、(独)鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度等を活用した船舶の省エネ化や、船旅の魅力向上、観光業界との連携等による利便性の向上等の多様な支援を地方公共団体や事業者と連携しながら進めていた。

3. 3. 4 船員雇用対策 (S63~H26 白書)

(1) 昭和末期の状況

a. 低水準の有効求人倍率

外航海運業における経営の減量、合理化や国際的漁業規制の強化による漁船の減船等により雇用船員数は引き続き減少しており、昭和 63 年 10 月には 16 万 6 千人と対前年同月比 1 万 2 千人 (7%) の減少となった。特に外航海運業では 62 年度及び 63 年度の 2 年間に大幅な雇用調整が行われた結果、63 年 10 月には 1 万 3 千人となり、61 年の 2 万 4 千人からほぼ半減となった。

一方、船員労働需給面では、有効求人数の増加と有効求職者数の減少傾向が続いていた。そのため有効求人倍率は上昇してきているが、未だ 0.39 (平成元年 5 月季節調整値) と低い水準となっている。しかし、部門別に見ると、外航船舶では 0.13 (同月) の有効求人倍率であるのに対し、内航船舶では 0.61 (同月) と高く、また、内航船舶では 63 年 12 月以降新規求人が新規求職者数を上回る状況となっており、全般的に改善しつつある需給面において、内航部門の改善が著しい。

b. 雇用対策

船員雇用対策については、全国 62 か所に設置された船員職業安定所において、就職あっせん、職業指導及び失業保険金の支給等を行うほか、「船員の雇用の促進に関する特別措置法」に基づく就職促進給付金を支給する等の措置を講ずるとともに、(財)日本船員福利雇用促進センター(以下「SECOJ」という。)を通じて外国船職域の開拓、配乗あっせん、職業訓練等の措置を講じていた。

また、62 年 5 月船員中央労働委員会から出された「船員雇用対策の基本方針」を受けて、63 年度においては、雇用情勢の特に厳しい状況にある外航船員の海上職域を確保するために、SECOJ のあっせんにより外国船に乗船する者に支給する就職奨励金の単価の増額等、外国船への配乗の促進、SECOJ における技能訓練の充実等を図るとともに、後述する緊急雇用対策に基づき用船される外国船に対する裸用船料の所得税の源泉徴収の不適用措置を実施した。さらに、陸上職域への転換のための施策として、外航海運事業主のあっせんにより離職船員を受け入れた陸上事業主に賃金助成を行う再就職あっせん受入れ助成金制度の創設、SECOJ による教育訓練の充実等の措置を講じた。

このほか、離職船員の職業及び生活の安定を図るため、63 年 6 月 30 日までに離職した者に限るとされている「船員の雇用の促進に関する特別措置法」に基づく就職促進給付金の支給に関する特別措置を 7 年延長する改正を、また、「国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する特別措置法」の有効期限を 5 年延長する改正を行い、63 年 7 月 1 日より施行した。

また、船員職業安定所にテレホンサービスを設置し職業紹介業務の充実を図るとともに、全国主要箇所に離職船員対策会議を設置する等の対策を講じた。

c. 緊急雇用対策

一方、円高の進展等経営環境の一層の悪化により減量・合理化が外航海運業界全体にとって緊急の課題となっていることにかんがみ、62年4月から2年間の措置として労使合意に基づく緊急雇用対策が講じられている。同対策は、①特別退職制度の実施、②離職船員に対し海陸職域の開拓、教育訓練の紹介等の業務を行う「外航船員雇用促進協会」及び当該船員に対し海上職域を提供する複数の会社(いわゆる「受け皿会社」)からなる雇用開発促進機構の設置等を内容としていた。

(2) 平成に入ってからの対策

a. 雇用状況

海上部門の雇用情勢を見てみると、63年までは求人数と求職者数に大幅な乖離が生じていたが(63年の有効求人倍率0.22倍、－外航0.08倍、内航0.40倍－)、元年に入ってから急速に雇用情勢が改善されてきており(元年の有効求人倍率0.41倍、－外航0.22倍、内航0.72倍－)、2年2月の有効求人倍率は0.71倍(－外航0.37倍、内航1.38倍－)にまでなった。これは、景気の好調を反映した内航船の輸送量増大に伴う求人数の増加の影響もあるが、海上企業への就職者数の増加や労働力不足状態にある陸上部門の産業へ流出したことによる求職者数の大幅な減少によるところが大きいと考えられる。

長く低迷の続いた内航海運事業も62年度から輸送量が回復に向かい、平成元年度には急速な船腹需給の引き締まりとともに船員確保に困難が生じてきた。内航の場合は、運輸産業一般に通じる低い労働条件に加え、家庭を離れて狭い船内生活を余儀なくされるため、雇用機会の増大に伴い陸上部門への転職者が多いものと考えられる。このため、元年12月には有効求人数が有効求職者数を上回るに至り、その後も有効求人倍率が1倍を超える状態が続いていた。

平成2年3月には有効求人数が2,900人と対前年同月比700人(13%)の増加となり、一方、有効求職数が平成2年3月には、4,200人と対前年同月比2,200人(35%)減少となった。そのため、有効求人倍率は平成2年3月には0.69(季節調整値)と対前年同期よりほぼ倍に上昇した。部門別でみると外航船舶では0.38(同月)の有効求人倍率であるのに対し、内航船舶では1.27(同月)と高く、労働力需給の改善が著しい。

3年4月には有効求人数が3,095人と対前年同月比349人(11%)の増加となり、一方、有効求職数は4,199人と対前年同月比44人(1%)の増加となった。このため、有効求人倍率は0.74と対前年同月より0.08ポイント上昇した。部門別でみると、外航船舶では0.42であるのに対し、内航船舶では1.39とかなり高い水準となっていた。

4年4月には有効求人数が2,648人と対前年同月比447人(14%)の減少となり、一方、有効求職数は4,296人と対前年同月比97人(2%)の増加となった。このため、有効求人倍率は0.62と対前年同月より0.12ポイント下がり、求職難という状況ではあるが、部門別でみると、外航船舶では0.39であるのに対し、内航船舶では1.02と部門間におけるアンバランスが生じていた。

5年4月には有効求人数が2,249人と対前年同月比399人(18%)の減少となり、一方、有効求職数は4,773人と対前年同月比477人(10%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.47と対前年同月より0.15ポイント下がった状況となっている。部門別では外航船舶は0.33となっており、内航船舶では0.69となっていた。

6年4月には有効求人数が1,369人と対前年同月比880人(64%)の減少となり、有効求職数は4,522人と対前年同月比251人(6%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.3と対前年同月より0.02ポイント下がった状況である。

7年4月には有効求人数が1,352人と対前年同月比17人(1%)の減少となり、有効求職数

は4,130人と対前年同月比392人(9%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.33と対前年同月より0.03ポイント上がった状況である。

8年4月には有効求人数が1,212人と対前年同月比140人(10.36%)の減少となり、有効求職数は4,038人と対前年同月比92人(2.23%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.30倍と対前年同月より0.03ポイント下がった状況である。

8年の船員の労働需給をみると、有効求人数は13,866人と対前年比611人(4.2%)の減少、有効求職数は45,200人と対前年比2,512人(5.3%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.31倍と対前年比0.01ポイント上昇したものの船員を取り巻く雇用情勢は依然として厳しい状況にある。

9年の船員の労働需給をみると、有効求人数は14,042人と対前年比176人(1.27%)の増加、有効求職数は43,393人と対前年比1,807人(4.00%)の減少となった。このため、有効求人倍率は0.32倍と対前年比0.01ポイントの上昇にとどまり、船員を取り巻く雇用情勢は引き続き厳しい状況にある。

外航海運における国際競争の激化や国際的な漁業規制の強化による漁船の減船等により海運業及び漁業の雇用船員数は引き続き減少傾向を示しており、平成9年10月には約12.1万人と対前年同月比約3,000人(2.4%)の減少となった。船員の年齢構成をみると、45歳以上の中高齢者が47.9%と対前年比0.8ポイントの増加となる等高齢化の傾向は変わらず、海技の伝承の受け皿となるべき若年船員の不足が懸念されている。

10年の船員の労働需給をみると、有効求人数は9,366人と対前年比4,676人(33.3%)の減少、有効求職数は51,331人と対前年比7,938人(18.3%)の増加となった。このため、有効求人倍率は0.18倍と対前年比0.14ポイント下降し、現在の船員を取り巻く雇用情勢は引き続き厳しい状況にある。

平成11年の船員の労働需給をみると、有効求人数は8,246人と対前年比1,120人(12.0%)の減少、有効求職数は57,411人と対前年比6,080人(11.8%)の増加となった。このため、有効求人倍率は0.14倍と対前年比0.04ポイント下降し、現在の船員を取り巻く雇用情勢は引き続き厳しい状況にある。

b. 雇用対策

外航海運業等の不況業種からの離職船員あるいは国際規制による漁船の減船に伴う離職船員等については、船員の雇用の促進に関する特別措置法等のいわゆる離職四法に基づき職業転換給付金の支給等の措置を講じていた。また、外航海運業では短期間に多数の船員が離職したが、これらの離職者については上記の対策のほか、船員雇用促進センター((財)日本船員福利雇用促進センター)の事業として外国船への配乗を促進するための外国船雇用確保助成金制度を平成元年度に新設したほか、陸上への転換を図るための再就職あっせん受け入れ助成金制度の延長、陸転のための訓練の実施、さらに、船員職業安定所と公共職業安定所等との連携を強化するなど緊急的に陸上職域への転換を促進する施策を講じた。一方、日本船舶への外国人船員の導入が拡大される等我が国の船員をめぐる雇用環境が変化していることを踏まえ、外国籍船への配乗を促進する等日本人船員について海上職域を確保し、その雇用の一層の促進と安定を図るため、平成2年には船特法の一部改正を行い、(財)日本船員福利雇用促進センターが船員労務供給事業を実施することとした。8年度より国際船舶に関する制度の第一歩が踏み出され、さらに、同制度の拡充に向けて海運造船合理化審議会海運対策部会において、9年5月に同制度の拡充等について海運造船合理化審議会海運対策部会の報告がとりまとめられた。同報告においては、日本籍船の国際競争力を確保するための日本人船長・機関長2名配乗体制の実現及びこれに適切に対応し得る日本

人船員を確保・育成するための若年船員に対する実践的な教育訓練スキームの確立等について提言された。これを受けて、10年10月から、実践的な教育訓練スキームとして若年船員養成プロジェクトを実施していた。

また、内航海運においては、有効求人倍率に示されるとおり船員不足状況を呈するとともに、船員全休の年齢構成も高くなってきており、若年労働力を始めとした船員の確保が急務となっている。このため、省内に内航海運業労働力確保対策会議を設置するとともに、全国の運輸局にも内航船員確保対策協議会を設置し、関係労使の協力を得つつ、内航船員確保のため内航転換奨励金の支給、最新技術を導入した内航近代化船の技術開発等を内容とする対策を実施しているところであり、かつ、内航船員不足問題についての理解を深め、その解決策を探ることを目的として、荷主、内航海運業者、海員組合、学識経験者による「内航船員不足問題を考える懇談会」を設置し、5年3月に、労働条件の改善、労働環境の改善、リクルート対策の強化等を骨子とした報告を取りまとめ、6年3月にはそのフォローアップ会議を開催したが、今後は、同報告に沿って内航船員不足問題の解決を図っていくこととしていた。

具体的には、タンカー荷役の際の「船舶荷役安全確認表」の標準化、積荷の品質管理や航海毎のタンククリーニングといった特殊要因を抱えるケミカルタンカーに係る船員の労務軽減対策等の諸問題を検討する「ケミカル問題小委員会」の設置等の施策を実施しているほか、全国の地方運輸局等に設置した内航船員確保対策協議会等を活用し各地区毎に対策を講じていた。

また、内航船員の確保、経営基盤の安定・強化等にも資する観点から、新人船員の安定的採用及び教育訓練の実施体制の整備、協業化等による船員配乗の共同化、健全な（注）マンニングの育成等の諸課題について検討を進めることとしていた。

また、本州・四国連絡橋（9年度以降）及び東京湾横断道路（9年中）の供用開始に伴い発生すると予想される船員の雇用問題について、現在、関係者間において協議を行っており、職業転換を円滑にするための離職前職業訓練の実施をはじめとする諸対策について関係省庁とも十分な連絡をとりながら適切に対処することとしていた。その後、本四架橋に伴う関係船員の雇用対策については、明石海峡大橋関係では離職を余儀なくされる者に対し、関係者と協議しつつ離職前職業訓練の実施、再就職先の確保等の対策を講じてきたところであるが、供用開始後も引き続き求人開拓、職業紹介に努めるとともに、就職促進給付金の支給等の措置を講じ、離職者の再就職の促進を図っていくこととしている。一方、11年5月に供用開始された尾道・今治ルート関係についても、関係機関と連携しつつ船員に対する離職前職業訓練、離職者の受け皿となる再就職先の確保等の諸対策を実施していた。

漁業については、国際的な漁業規制の強化及び漁業資源の減少等による減船の実施に伴い発生した漁業離職者に対し、職業転換給付金の支給等所要の措置を講じていくこととしている。また、漁業離職者の生活の安定、雇用の確保のため、これらの者の内航海運への再就職を促進するための「内航転換助成事業」を実施していた。

さらに、高齢化社会に対応するため、離職高齢船員の雇用の促進を図るための「離職高齢船員活用対策助成事業」を行っていた。

12年の船員の労働需給をみると、有効求人倍率は0.17倍と対前年比0.03ポイント増加したものの、現在の船員を取り巻く雇用情勢は引き続き厳しい状況にある。このため、全国62ヶ所の船員職業安定所において求職者のニーズに応じたきめ細かな船員の職業紹介、就職指導等を行うとともに、求職者及び求人者のニーズに対応できるよう求人求職情報のデータベース化等電子化システムの構築を行い、船員求人情報ネットワーク、タッチパネル式求人求職情報閲覧端末等の運用を14年から開始している。また、(財)日本船員福利雇用促進センターを通じて船員の能力向上のための技能訓練等を実施している。さらに、近年、企業間で船員を移動する必要が生じ

てきている等、船員労働力の新たな需給調整が求められる状況となっており、船員労務供給事業のあり方等について結論を得るよう検討していたる。

一方、本州四国連絡橋の供用開始、国際的な漁業規制の強化等に伴い発生する離職船員に対しては、離職四法に基づき職業転換給付金を支給するとともに、職業訓練の受講を指示する等の離職者援護対策を講じていた。

(注) マンニング：他の内航船舶貸渡事業者の所有する船員未配乗の船舶を借り受け、これに船員を配乗し、内航運送事業者に貸し渡す内航船舶貸渡事業者。

c. 採用者数の増加

新規学卒者については、これまで厳しい経営環境にあったため、海運業、漁業とも採用は低調であったが、昭和 63 年度卒業生については、商船大学、商船高専及び海員学校とも海上産業への就職者が 62 年度を上回った。特に外航海運においては、61 年から 63 年にかけてその採用者数は著しく落ち込んでいたが最近に至り、海運不況も底を脱したこと及び若手職員が不足しつつあることを反映し、また、若手職員の確保は後継者育成、年齢構成のアンバランスを解消するうえでも必要であることから、平成元年度の新規学卒者の採用は前年度に比べ倍増し、2 年度もさらにこれを上回ってきていた。

d. 改正 ILO 条約への対応

8 年 10 月に開催された ILO 海事総会において、船員の職業紹介機関について、有料・無料を問わず設立・運営できることとする等を内容とする「船員の募集及び職業紹介に関する条約」や船員の労働時間、休息時間等について定める「船員の労働時間及び船舶の定員に関する条約」等について審議が行われ、4 本の条約(議定書を含む。)等が採択された。このため、我が国の実状に照らして関係者と調整を図り適切に対処することとしていた。

e. 平成後期の船員（海技者）の確保・育成対策（H26 白書）

船員は、海運の人的基盤であり、日本人船員を確保し、育成することは我が国経済の発展や国民生活の維持・向上に必要不可欠である。しかしながら、外航日本人船員は、ピーク時の約 57,000 人から約 2,300 人へと減少しており、かつ、内航船員の著しい高齢化（50 歳以上が約 5 割）の進展に伴う後継者不足が顕在化するなど、安定的な海上輸送の確保が懸念される状況にある。

このため、外航船員については、日本船舶及び船員確保計画の着実な実施等による日本人船員の確保に取り組んでいた。

併せて、我が国商船隊の大宗を占めるアジア人船員の確保・育成のため、開発途上国の船員教育者の技能向上を図り、より優秀な船員を養成することを目的とした研修を行っていた。

一方、内航船員については、船員を計画的に雇用する事業者への支援、新卒者向け就職説明会の開催等に加え、新 6 級海技士短期養成課程の拡充等専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業を促進すること等により、若年船員の確保・育成に取り組むこととしている。こうした船員の確保・育成のための取組みに加えて、船員の職業的魅力を高めるために、船員災害の持続的減少を図る取組みである「船内労働安全衛生マネジメントシステム」及び「船内向け自主改善活動（WIB）」の普及についても、引き続き取り組んでいく予定だった。

国土交通省が所管する船員養成機関として（独）海技教育機構及び（独）航海訓練所が設置されている。（独）海技教育機構は、新人船員の養成とともに、海運会社のニーズや技術革新に対応した実務教育等を実施しており、（独）航海訓練所は、（独）海技教育機構及び商船系大学・高等専門学校の学生等に対し、5 隻の練習船による乗船実習を一元的に実施している。（独）航海訓練所では、平成 26 年 4 月に内航用の小型練習船大成丸を就航し、内航船の運航実態に即した乗船

訓練を行っていた。

これらにより、即戦力を備えた若手船員の効果的・効率的な養成を進めていた。

f. 船員制度の近代化

① 近代化実験の進展

船員制度の近代化は、近年の船舶の技術革新の進展に対応した新しい船内職務体制を確立するとともに、乗組員を少数精鋭化することにより、厳しい海運情勢の下で日本人船員の職域の確保を図ることを目的とし、52 年以来、船内職務の実態及び諸外国の船員制度についての調査が進められ、これを踏まえて、54 年からは、実際に運航されている船舶を用いて、船員制度近代化委員会の下で作成された新しい船内就労体制の試案について、その実行の可能性及び妥当性を検証するための実験を行ってきた。

58 年 4 月には、その第一段階の実験結果を受け、甲板部、機関部両部の職務を行う運航士及び船舶技士の制度を導入し、乗組員 18 名で運航する近代化船の乗組み体制（〔7-2-2 図〕第 1 種近代化船）が法制度化された。

その後引き続き、自動衝突予防援助装置等のさらに進んだ設備を備えた近代化船において、第二段階の実験が進められ、61 年 4 月には、その実験結果を受けて乗組員 16 名体制で運航する新しいタイプの近代化船に対する乗組み体制（〔7-2-2 図〕第 2 種近代化船）が法制度化された。

さらに、61 年 7 月からは、船橋で機関をコントロールできる等一層設備の充実した近代化船において、自動化設備等を十分に活用した、より効率的な就労体制の確立をめざし、第三段階の実験が進められ、63 年 6 月には船員制度近代化委員会においてその実験結果のとりまとめが行われ、それを受けて、63 年 12 月に乗組員 14 名で運航する新しいタイプの近代化船に対する乗組み体制（〔7-2-2 図〕第 3 種近代化船）が法制度化された。

② パイオニアシップ実験と今後の近代化

また、62 年 10 月から円高等の急激な情勢の変化に対応して、早急に船員制度の近代化を一層推進する必要があるとの観点から、第三段階の実験と並行して、船橋ウイングに設置された機関の遠隔操縦装置及び操舵装置、その他船内作業が効率的に行えるように配慮した設備を備えた近代化船により、世界で最も少数精鋭化された乗組み体制（11 名程度）の確立をめざす実験（パイオニアシップ実験）が開始されており、順次 11 名体制への移行が図られつつある。

このように、船員制度の近代化は着実にその成果をあげてきており、63 年 10 月末現在の近代化船の隻数は計 211 隻となっている。今後は 63 年 6 月の船員制度近代化委員会における「船員制度近代化に関する提言（第三次）」を踏まえ、一等航海士及び一等機関士の共通技能化等をめざす実験を進めていくこととしていた。

平成 3 年には、同実験と 63 年 12 月から行っている D 段階実験（乗組員 13 名体制）とを整合した 11～12 名の乗組み体制を目指す P 段階実験を行った。平成 3 年 9 月末現在の近代化船の隻数は計 144 隻となっていた。

4 年 5 月には、一層設備を充実させるとともに船内職務体制を見直すことによる世界で最も効率化された乗組み体制（乗組員 11 名体制）の実験を目指した P 段階実験の結果が船員制度近代化委員会においてまとめられた。

また、大幅な円高の進行により、日本人フル配乗の近代化船を日本船の中核とする考え方を維持するのは困難となっているため、同委員会のもとに設置されているビジョン検討委員会において新しい近代化船のあり方についての検討が行われ、その検討結果が 4 年 6 月にとりまとめられ

た。

これらを踏まえ、船員制度近代化委員会により「今後の船員制度近代化のあり方」の提言が4年6月19日に行われ、今後これに基づき、P船の実用化を図るとともに、マルシップ混乗船化しようとする近代化船において甲機両用資格職員の配乗を認めること等により混乗船の中で近代化船制度の活用を図ることとし、このため、所要の対策を講じていくこととしている。

この提言を受けて、同年10月海上安全船員教育審議会の答申が得られ、5年4月に、P船を第四種近代化船とし、乗組み基準を定めた船舶職員法施行令等が施行されるとともに、マルシップ混乗船方式の船舶に近代化船制度が適用されることとなった。混乗近代化船については更にその適用の促進を図るため、設備要件、就労体制の見直しを行うための実験を同年7月より開始した。また、第四種近代化船において、一層の国際競争力強化のため、洋上メンテナンスのための外国人船員を定員に上乘せすることについて、関係者間で検討が進められた。5年4月には、世界で最も少数精鋭化されたP船（乗組員11名体制）が第四種近代化船として実用化された。

また、4年6月の船員制度近代化委員会「今後の船員制度近代化のあり方（第四次提言）」を受け、日本人船員8～9名及び外国人船員13～15名を配乗したマルシップ混乗船方式の近代化船（混乗近代化船）による混乗近代化実験の実験結果が取りまとめられ、良好な評価が得られたことから、6年3月より実用化されているほか、P船への外国人メンテナンス要員の上乗せ配乗についても、同月から開始され、8月現在、16隻のP船において行われていた。

現在、船舶航行の安全等を考慮しつつ、国際競争力の一層の強化に向けて、混乗近代化船の更なる配乗体制の見直しについて関係者間で検討が進められていた。

更に、より一層の円高の進展に対応し、更なる国際競争力の強化等に向けて、混乗近代化深度化実験（日本人船員6～7名及び外国人船員）を実施し、良好な評価が得られたため、7年6月この実験の結果及び評価を踏まえ必要な制度面の整備を図り、実用に移すものとする取りまとめが行われ、7年9月より実用化している。さらに、第四種近代化船についても、海外貸渡方式により外国人要員による洋上メンテナンスを7年10月より実施した。

しかしながら、近代化船を取り巻く環境はさらにその厳しさを増しており、近代化船とは別の枠組みで、7年春の急激な円高を機に、前述のように国際船舶制度への取り組みが開始されることとなった。

なお、今後の船員制度近代化のあり方については、船員制度近代化委員会の下で、現在、船員制度近代化の経過及び提言の達成状況等、船員制度近代化の経緯を取りまとめ、情勢等进行分析し、課題の整理及び今後の方向について検討を進めていた。

g. 船員教育体制の充実

① 昭和末期の状況

海員学校については、船員制度近代化に対応した教育を充実するため、61年度から中卒3年制を主体とした航海・機関の総合教育を実施するとともに、教育内容のレベルアップを図り、高卒同等資格を付与する等の抜本的学制改革を行って教育体制の整備を図った。

海技大学校については、近代化の一層の進展に対応した教育を実施するとともに昨今の海運水産界の厳しい雇用情勢を踏まえ、62年度から短期間で上級の海技資格取得のための科を新設し、部員の職員化の促進、さらには陸上でも活用できる訓練コースを充実する等、船員の職域拡大を図るための教育体制の整備を図った。

また、航海訓練所では、船員制度近代化に対応した運航士教育を59年度から実施し、63年9月に新人教育では初の運航士が誕生することとなった。

② 船員教育機関の改善

近年の海運界における船員の需要構造の変化や若年層の生活意識の変化を踏まえて、社会的ニーズに的確に対応できるように、船員教育機関全般にわたって見直しを行うため、2年10月、海上安全船員教育審議会に「船員教育機関の今後のあり方について」諮問を行い、3年6月27日に、海員学校については、修了時に4級海技士（航海及び機関）の国家試験受験を可能にするよう乗船実習期間を拡大すること等を内容とする答申を得た。

この答申を受けて船員教育の魅力化を図り、若者の海上志向を高めるため、教育内容等の改善を行い、4年4月から新しい制度により教育を実施している。教育制度改善の結果、応募者も増加傾向にあり、引き続きその定着を図っていた。

一方、海技の伝承問題検討委員会（「日本人船員の確保・育成のために」（3年5月））の提言に基づいて、官公労使によって構成される「日本人船員の確保・育成推進会議」を設置し、若年者の船員教育機関への誘致、卒業者の海上産業への就職等の促進を図ることとし、関係機関の緊密な連携の下、イベント開催等の広報活動を積極的に推進していた。

くわえて、7年度から3か年計画で航海訓練所の練習船「青雲丸」の代替建造を行い、9年度には新「青雲丸」が誕生する運びとなっており、これを活用し将来の我が国の海運を支える優秀な若年船員の確保・育成を推進していくこととしていた。

さらに船員教育制度については、特に日本人外航船員教育に関して、国際船舶等混乗化の進展に伴う船員の配乗体制及び船内職務体制の変化等への対応の観点から船員教育体系の見直し等を、官公労使の委員からなる「将来の船員教育に関する検討会」において検討を行い、9年8月には報告書がとりまとめられた。方、内航部門においても内航海運を取り巻く諸般の状況に応じた海員学校の今後の方向性について学識経験者等の委員からなる「将来の海員学校の教育に関する検討会」において検討がなされ、10年3月にその報告がまとめられたところである。

これらの検討会における報告を踏まえ、優秀な若年日本人船員の確保・育成を推進するため、10年7月に「我が国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員教育訓練のあり方について」を海上安全船員教育審議会に諮問し、同年12月に、STCW条約への対応及び近代化船対応甲機両用教育の見直しに関する中間答申を受け、関係教育機関において教育内容の改定作業を進めるとともに、さらに同審議会において中長期的な船員教育訓練体制のあり方が検討されているところである。

（注）STCW条約：1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

加えて、7年度から航海訓練所の練習船「青雲丸」の代船建造に着手し、9年10月に新練習船が誕生したところであり、これを活用し将来の我が国の海運を支える優秀な若年船員の確保・育成を推進していくこととしていた。

すべての海事産業のヒューマンインフラである優良な船員を安定的に確保することは、海事産業の発展のために不可欠な要素である。優秀な日本人船員の確保・育成を図るため、平成13年4月に独立行政法人に移行した海員学校、海技大学校、航海訓練所において、社会的ニーズを反映した教育課程の再編や柔軟な対応を図る等、効果的・効率的な業務運営により、質の高い教育を行っていた。

h. 船員の労働時間短縮

i. 船員法の改正

近年、労働時間の短縮が、国民生活の向上、労働者の福祉の観点のみならず、国際経済情勢を背景として経済構造調整、内需拡大の観点からも我が国全体の大きな政策目標とされており、陸上の労働者については既に労働基準法の改正が行われ、63年4月1日より実施に移されている。

一方、船員法の労働時間等に関する規定が設けられて以来 40 年余が経過しているが、この間技術革新の進展等を背景に、船員の就労の態様が大きく変化するとともに、船員の労働条件の水準も労働協約の内容等に見られるとおりかなりの改善が見られた。

このため、船員中央労働委員会の答申を経て、船員についても船員法の改正により労働時間の短縮を図ることとした。その具体的内容は、

- ① 一日の労働時間は 8 時間以内とし、一週間の労働時間については、航海の態様に応じた一定の期間(基準労働期間)を通じ、平均して 40 時間以内とするとともに休日を週平均 1 日とすること。
- ② ①の実現のため、一週間の労働時間が 40 時間を超える場合又は一週間について 1 日の休日を付与できない場合は、これを別途の休日の付与により補償する制度を創設すること。
- ③ ①及び②の 40 時間は将来目標として定め、当分の間は政令で定める時間(48 時間)とし、段階的に短縮すること。

等である。この制度は、船舶の航行中は連続して勤務せざるを得ないという海上労働の実態を前提とし、下船中に休日を付与することを可能とするものであり、この制度により、船員の労働時間の短縮を段階的かつ着実に進めていくことが可能となる。今後は、週 40 時間労働制を早期に実現するため、労使の協力を得て、労働時間の短縮を進めることとしていた。

上記船員法の改正に基づき、平成元年 4 月から週平均労働時間を当面 48 時間以内としたが、その実施に当たっては、パンフレットの配布、説明会の開催等により、新制度への円滑な移行と適切な実施を図った。

さらに、総トン数 700 トン未満の内航船（以下「小型船」という。）に乗り込む船員の労働時間及び休日について定めた「小型船に乗り組む海員の労働時間及び休日に関する省令」（以下「小労則」という。）を改正し、小型船に乗り組む船員についても平成 2 年 4 月 1 日から週平均労働時間を 48 時間以内とすることとなった。

これらの法令改正により労働時間短縮のための制度作りを行ったわけであるが、今後は、船員の職場を魅力あるものとするためにも、引き続きこれらの新制度の適切な実施を図り、当面の週 48 時間労働性の定着に向けて指導、啓もうを行うとともに、労使の協力のもと、さらなる労働時間短縮に向けての環境づくりを進めることにより、船員法の最終的な目標である週 48 時間労働性の早期実現を図っていく必要がある。

また、小労則制定以来 20 年あまりが経過しているが、この間、小型船の運航形態及びこれに乗り組む船員の労働形態に変化が生じているものと考えられ、このような状況に対応し、小型船に乗り組む船員の労働時間等の基準に関する法制の適正を期するため、小型船に対する船員法の労働時間等に関する規定の適用範囲の拡大について検討を進めていくこととしていた。

さらに、早期に週平均 40 時間制の実現を図るため、大型船及び外航船に乗り組む船員については 4 年 4 月 1 日から、また、総トン数 700 トン未満の内航小型船に乗り組む船員については 5 年 4 月 1 日から、それぞれ週平均 48 時間から 44 時間に短縮した。

また、3 年 1 月に船員中央労働委員会から船員法の労働時間等に関する規定を内航小型船にも適用すること等を内容とする答申が出されているが、同答申の内容に沿った「船員法の一部を改正する法律案」は第 123 回通常国会において可決、成立したところである。今後は、同法施行の 5 年 4 月 1 日までに船員中央労働委員会の審議・答申を踏まえつつ必要な政省令の改正等を行っていくこととしていた。

労働時間の短縮については、4 年 6 月の「生活大国 5 か年計画」において、8 年度中に週 40 時間制を実現することが求められており、船員の分野においても、船員中央労働委員会の審議を踏まえつつ、週平均 40 時間労働制への移行等の労働時間法制の整備について検討を進めていた。

6年6月の船員法の一部を改正する法律の公布により、7年4月から外航船及び内航大型船については週平均40時間労働制に移行し、内航小型船についても9年4月から週平均40時間労働制に移行し、行政窓口及び船員労務官による指導・啓蒙を通じてその定着に努めている。また、未達成の船舶所有者に対しては、強力な監督・指導を行っていくこととしていた。

また、法定労働時間の遵守と航海の安全を確保するために、船員労務官による監査等を通じて、船舶の適正な定員の確保に努めていた。

j. 適正な乗組定員の確保

① 船舶の適正な乗組定員の確保

船舶の乗組定員については、船員の労働時間の厳守と船舶の航海の安全を確保するために、船員労務官による監査等を通じて、適正な乗組定員の確保に努めていた。しかしながら、内航海運においては景況の悪化のなかで、荷主の用船料等の抑制に伴う乗組員数の少数化、ひいては船員の過重労働といった実態が見受けられるようになってきており、また、過小員数で運航する内航小型船の海難事故も発生していること等から、特に、総トン数200トン未満の船舶について、甲板部の当直者が十分な休息を確保できるような乗組員数を配乗するよう指導を行っている。また、航海当直を担当する者に対し24時間につき最低10時間の休息を確保する等のため、航海当直基準の見直しを行ったほか、内航船の総トン数等に応じた標準的な乗組定員（モデル定員）が関係者間で定められたところである。

また、9年2月に発効するSTCW条約の改正により、当直者に対し24時間につき最低10時間の休息時間を確保することが義務づけられることから航海当直基準の見直しを進めているほか、さらには、内航海運を取り巻くこれらの状況を踏まえ、船舶の総トン数等に応じた標準的な乗組定員を定めるべく関係者間で検討を行っていた。

k. 船員災害防止対策

船員に着目した安全対策としては、船員災害防止の観点から船員労務官による監査及び指導を行うほか、第5次船員災害防止基本対策(63年3月公示)に基づき、労働環境の変化に対応した安全衛生対策、災害多発業種等に対する安全対策の強化等を、また、漁船員に対しては、海中転落防止対策の徹底を図るとともに、生存対策に関する講習会等を実施する等安全指導に努めていた。

我が国の港に入港する外国船舶に対しては、「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)に規定されている航海当直及び船員の資格証明に関する基準の適合性についての監督を実施している。このうち、特に船員の資格証明に関する監督については、全国一斉に集中的な監督を実施するなどにより、その実効を期していた。

さらに、船舶の航行の安全を図るため、STCW条約に基づき62年度から、身体適性及び知識・技能のチェックを行った上で海技免状の有効期間(5年)の更新を認める更新制度を導入、また、63年度からは海技免状が失効した者に対し講習を受けることにより、免状の再交付を行う失効再交付事務を行っていた。

また、港域拡大等の状況にかんがみ、63年1月1日に苫小牧、八戸、仙台港、長崎及び鹿児島水先区について、7月20日に釜石及び堺水先区について、それぞれ水先区の区域を拡張し、これにより一層の海上交通の安全確保を図った。

さらに、第5次船員災害防止基本計画（昭和63年度～平成4年度）及び各年度同実施計画に基づき、中小船舶所有者における自主的な災害防止対策の推進、災害多発業種・地域に対する安全対策の充実強化等を図っているほか、総合安全診断システム（体と心の健康調べ）の確立のため実証が行われているところである。

総合安全診断システムは近年における船舶の技術革新の進展、漁ろう手段の変革等船員を取り巻く労働環境が変化してきていることに対応し、船員に対して広く人間科学的診断（心の健康度、心的特性、安全に対する態度等）を実施し、船員の自己啓発を促進することによって船員各自の健康の維持増進を図るとともに、船舶所有の安全管理対策の向上に役立て、ひいては船員災害の防止に寄与させるものであり、平成２年度から実用化されることとなっていた。

４年度には、第６次船員災害防止基本計画（平成５～９年度）及び平成５年度船員災害防止実施計画を策定し、中小船舶所有者の安全衛生管理体制の整備等を含めた漁船及び汽船の死傷災害防止対策、高年齢船員の死傷災害防止対策、中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策、外国人船員の混乗に係る安全衛生対策等の諸対策の推進を図っていた。

第７次船員災害防止基本計画（１０年度～１４年度）及び平成１０年度船員災害防止実施計画においては、死傷災害防止対策、生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策、混乗外国人船員に係る安全衛生対策等の推進を図っていた。

Ⅰ. 外国人船員受入れ問題

① 混乗問題

外国人労働者の陸上への受入れについては、閣議了解により原則として受け入れないこととされており、船員についてもこれを準用して日本船であって日本の船社が配乗権を有するものについては外国人船員を配乗しないよう行政指導を行っているが、海運業・漁業等の分野においては、その現況を勘案し、外国人船員を受け入れたいという意向がある。

外航海運においては、フラッグング・アウト問題で述べたとおり、昭和６３年１２月海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会のワーキンググループにおいて、近海船等の分野において従来より行われており、外国人労働者の国内受入れ問題の範疇外とされている海外貸渡方式による日本船への外国人船員の配乗、いわゆる日本人船員との混乗を外航船舶一般に拡大すべきであるとする報告がなされた。これを受け、労使間で協議が重ねられ、本年１０月２５日合意が成立した。今後、この海外貸渡方式による混乗が円滑に実施されることが期待されており、現在、その具体的方策について調整が進められている。その後、その具体的内容について労使間で協議が重ねられ、昨年１０月合意が成立し、これに基づく混乗船が、平成２年３月からスタートした。

また、近年クルーズ用の豪華客船の建造が進み客船事業が活発化しているが、これら客船に船客の多様なニーズに対応する等の観点からサービス要員等として外国人を導入したいとする要請がある。このため、日本船に我が国企業が客船のサービス要員として外国人船員を雇用する問題について、官労使の関係者間で検討が行われてきたが、平成２年８月、専門的な技術、技能又は知識を生かして就職する者で陸上において受け入れられるものについて受け入れても差し支えないとする報告がまとめられ、これに沿った混乗船がスタートしている。さらに、３年６月からは、海外貸渡方式により外国人船員を配乗する日本籍の外航客船が外航輸送と次の外航輸送の間に短期間に限り国内輸送をする場合には、その期間中も外国人船員が乗り組むことができるよう認めていた。

さらに、遠洋漁業等の分野においては、外国２００海里水域内に入漁する場合に、沿岸国から自国民船員の配乗を我が国漁船に要求するケースがあること等から外国人を配乗したいとする要請がある。このため、関係者による検討が行われてきたが、昨年１１月、海外基地を利用する漁船を対象に、外国人船員を外国で乗・下船させる等一定の制限のもとにその配乗を受け入れるとする報告がまとめられ、これを踏まえて外国人漁船員を受け入れるための体制の整備を図り、平成２年９月より混乗船がスタートした。７年９月からは、外国人漁船員の割合の上限を乗組員数の２５％から４０％に拡大している。さらに、主として外国２００海里水域で操業し、必要の都度外

国の港に寄港する漁船を対象として、１０年７月から海外貸渡方式による外国人漁船員との混乗が実施されていた。

② 外国資格受有者の承認制度の導入

日本籍船の国際競争力を強化することを目的とする国際船舶制度は、８年度の海上運送法の一部改正により創設されたが、９年５月の海運造船合理化審議会海運対策部会において、その拡充方策の一つとして、国際船舶における日本人２名配乗体制の実現が提言されたことを受けて、外国人船員に対する海技資格の付与の方策の検討を進め、１０年５月の船舶職員法の一部改正により、外国人船員に対する船舶職員の資格証明制度が創設された（１１年５月２０日施行）。

日本籍船に船舶職員として乗り組むためには、わが国の海技資格が必要であるが、国際船舶制度を推進するため、船舶職員法の改正により、STCW 条約（注）の締約国が発給した資格証明書を受有する者については、運輸大臣により必要な知識・能力の確認（承認）を受けた場合には、我が国の海技資格を受有しなくても船舶職員になることができる制度（承認制度）が導入された（平成１１年５月施行）。

これを受けて、本年１月にフィリピンのマニラ市において実施された承認のための試験（承認試験）により、承認船員が誕生し、３月には承認船員の日本籍外航船（国際船舶）への配乗が実現した。

③ 国際船舶制度

急激な円高等により、我が国外航海運企業がコスト削減の観点から保有船腹の海外への便宜置籍を進めた結果、日本籍船及び日本人船員が急激に減少していた。

こうした状況に鑑み、日本籍船及び日本人船員の維持・確保を図るため、平成８年に日本籍船のうち安定的な国際海上輸送の確保上重要な船舶を国際船舶と位置づける国際船舶制度を創設し、これに対する税制上の支援措置等を講じた。その後も実践的な能力を有する若年船員を早期に養成する「若年船員養成プロジェクト」の実施、国際船舶における日本人船長・機関長２名配乗体制による運航を可能とする外国資格受有者に対する承認制度を導入する等、その拡充に努めてきていた。

本年１月には、外国資格受有者に対する承認制度に基づき４８名の外国人承認船員が誕生し、３月には我が国外航海運大手３社（日本郵船、商船三井、川崎汽船）において外国人承認船員の日本籍船への配乗が実現した。

次いで６月には５７名、９月には５２名の承認船員が新たに誕生したところであり、今後とも同制度が活用されることにより日本籍船及び日本人船員の維持・確保が図られることが期待されている。

④ 船員法関係資格制度の見直し

今後とも日本籍船における外国人船員との混乗化が一層進展すると見込まれるため、危険物等取扱責任者等船員法に係る資格について外国人船員に対応した制度の見直しが行われ、平成１１年７月から施行された。

（注）STCW 条約：１９７８年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

（コラム：外国人承認船員の誕生）

国際船舶における日本人船長・機関長２名配乗体制の実現は、国際船舶のコスト競争力の向上に寄与する画期的な制度として平成９年５月の海運造船合理化審議会報告により提言されて以来、官労使が一体となって取り組んできた課題である。

１０年５月、船舶職員法の改正により外国資格の受有者を運輸大臣の承認により船舶職員として受け入れる制度（いわゆる「承認制度」）が創設され、昨年５月に同改正が施行されたことによ

り、日本人船長・機関長2名配乗体制を可能とする法制度が整備された。11年1月には、同制度に基づき48名の外国人承認船員が誕生し、3月には外国人承認船員の日本籍船への配乗が実現した。

その後も新たに109名の承認船員が誕生しており、今後とも本制度が活用されることにより、国際船舶のコスト競争力の向上が図られ、日本船舶の維持・確保が図られることが期待されていた。

m. 日本籍船・日本人船員の確保（H26 白書）

四面環海で資源の乏しい我が国にとって、貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済・国民生活にとって不可欠な産業インフラ、ライフラインとして、極めて重要な役割を果たしている。この輸送の基盤である日本船舶及び日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるが、コスト競争力の喪失から減少傾向が続いていた。

このような事態に対し、「海上運送法」に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者を対象として平成20年からトン数標準税制注を導入し、日本船舶・日本人船員の計画的増加を進めてきていた。

こうした取組みにより、日本船舶及び日本人船員は増加傾向に転じたが、東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊による経済安全保障の確立の重要性がより明確化された。こうした状況を受け、24年9月に改正「海上運送法」が成立し、日本船舶を補完するものとして、日本の外航船社の海外子会社が保有する外国船舶であって、同法に基づく航海命令が発せられた場合に確実かつ速やかに日本船舶に転籍して航行することが可能なものを「準日本船舶」として認定する制度が創設された。また、25年4月よりトン数標準税制の適用対象船舶に準日本船舶が追加され、日本船舶の増加のペースアップと準日本船舶の確保の促進を図ることとしていた。

このような取組みを通じて、非常時を含めた安定的な海上輸送の確保を図っていく予定だった。

3. 3. 5 港湾運送事業（H2 白書）

（1）港湾運送事業の高度化

港湾運送事業においても、機械化・情報化の波は確実に押し寄せてきており、貿易構造の変化にも対応しうる高度化事業への取組みが重要な課題となってきた。

そのため、総合輸入ターミナルを整備する一方、港湾貨物情報ネットワークシステム(SHIP NETS)等の情報化や新型の荷役機械の導入が(財)港湾運送近代化基金による財政援助のもと進められた。

一方、はしけ運送業等の在来荷役型港湾運送業は、コンテナ船輸送や自動車専用船輸送の発達等により、取扱貨物量が減少し、需給の不均衡が恒常化しており、長期的に見てもその回復が期待し難い構造不況に陥っている。このため、事業の集約・合併等の合理化、(財)港運構造改善促進財団によるはしけ対策等の構造改善対策、及び各種不況対策法に基づく業種指定等所要の措置が講じられた。

3. 3. 6 造船業の活性化・高度化（H1～25 白書）

（1）平成初期の造船業の状況

我が国造船業は、第2次石油危機等に起因する海上輸送構造の変化、産業構造の変化等による世界的な新造船建造需要の減退、プラザ合意以降の円相場的大幅な上昇等により深刻な不況に直面した。これに対処するため、我が国造船業は、大幅な人員合理化を行う一方、昭和62年度に

約 24%の過剰設備の処理、集約化等の構造対策を実施し、環境変化に対応した体制の整備を進めてきた。また、西欧や韓国の造船業についても、需要環境が悪化する中で、不採算造船所の閉鎖、人員合理化等を実施し、大幅に供給力を減少させてきている。このような世界的規模の造船能力の削減、最近の世界的な景気の拡大を背景とする船腹需給の改善等によって、長期低落傾向にあった受注船価（円ベース）は、昨年初めを底に上昇に転じており、また、受注量に関しても、船価先高感とも相まって顕著な回復を示していた。

受注船価は、未だ十分な水準まで回復したとはいえ、今後の需要についても、海運市場には相当量の過剰船腹が潜在している等依然として予断を許さない状況にはあるが、一応、不況は底を打ったものと思われるこのような状況に鑑み、昭和 62 年度から実施している不況カルテルについては、平成元年9月末をもって終了した。

（造船業をめぐる国際情勢）

韓国、西欧等の主要造船国も経営環境の悪化に悩んでいる。韓国造船業は、「ウォン安、貸金安、資材安」のいわゆる「三安現象」を背景として近年急速な成長を遂げたが、対米黒字の増大によるウォン切上げ圧力を背景としたウォン高の進行による既受注船の為替差損の発生、国際市場における価格競争力の低下に加え、人件費、資材費等の高騰による生産コストの上昇等厳しい経営環境に直面している。また、西欧造船業についても最低限の造船能力を政府補助によって維持している状況にある。

このような状況において、今後本格的な需要回復が見込まれる 1990 年代後半に向けて、市場秩序の回復、船価の改善を図っていくことが世界造船業の健全な繁栄のために重要な課題となっていた。

（世界景気低迷の影響）

平成元年以降、比較的好調な受注活動を続けてきたが、世界景気の低迷の長期化等を背景に市況が低迷し、4年度の受注量は 518 万総トン、対前年度比 36%の減少となっている。船種別には、タンカー市況の低迷を反映しタンカーの落ち込みが極めて大きく、197 万総トン、対前年度比 64%減となった。特に V L C C の受注は 2年度 28 隻、424 万総トン、3年度 20 隻、301 万総トンと好調であったが、4年度は 7 隻、103 万総トンへと大幅に減少しており、受注量全体の落ち込みの主因となっていた。

また、4年度中の竣工量は、対前年度比 8%増となっており、受注が減少する一方竣工量が伸びたことから、手持工事量は 4年度末 217 隻、1,059 万総トンで 3年度末の 279 隻、1,325 万総トンから大幅に減少していた。

さらに、ロイド統計によれば、本年上半期の新造船受注量は 239 万総トンであり、我が国のシェアは円の独歩高の影響等により 26%へと大幅に低下していた。

（景気回復）

我が国造船業の平成 6 年度の新造船受注量は、厳しい円高環境の下にありながらも、アジアの海運市況の活発化等により昨年に引き続き増加し、339 隻、1,119 万総トン（総トン数ベース（以下同じ）で対前年度比 33.5%増）と 4 年ぶりに 1,000 万総トンの大台を越えた。

また、6年度の竣工量は 271 隻、831 万総トン（対前年度比 2.8%減）であり、その結果 6 年度末の手持工事量は 315 隻、1,279 万総トン（対前年同期比 28.4%増）と増加し、約 1 年半程度の工事量を確保していた。

しかし、受注量が増加する一方で、世界的な供給過剰感や昨今の急激な円高の進行等もあって船価が低迷していることや外貨建て建造契約の比率が高まっていることなどから、今後の経営について懸念される状況にあった。

（世界的な供給過剰）

我が国造船業の平成8年度の新造船受注量は、引き続き堅調に推移し、367隻、1,012万総トン（総トン数ベース（以下同じ。）で対前年度比約1%減）と3年連続1,000万総トンを超えた。また、8年度の新造船竣工量は、354隻、1,041万総トン（対前年度比9.8%増）、その結果8年度末の手持工事量は416隻1,356万総トン（対前年同期比2.8%減）と前年並みの工事量を確保したものの、世界的な供給過剰感を背景とする国際競争の激化により船価水準が低迷しており、今後の経営が懸念された。

（２）造船業活性化対策の展開

我が国造船業にもようやく明るい兆しが見え始めてきたが、不況産業のイメージが定着したことや就労条件が悪化したことなどによる若年層の「造船離れ」が進行し、技術者・技能者の高齢化等就労面での歪が顕在化してきており、また、長期にわたる業績悪化によって研究開発投資、設備投資等産業の活力を支える投資が低迷し、長期的な視野に立った創造的な技術開発が停滞しているなど長期不況の後遺症ともいえる問題が生じてきた。

これらの問題を放置し、現状のまま推移すれば、将来産業の活力の喪失、技術水準の低下というような事態も強く懸念されるため、運輸省としては、昭和63年8月に海運造船合理化審議会造船対策部会においてまとめられた「今後の造船対策のあり方について」の意見書の趣旨に沿って、次世代を担う船舶の技術開発や新たな海洋事業分野への進出等の活性化対策を強力に推進することとしていた。

（１）技術開発の促進

造船業の活性化、海上輸送の高度化を図るため、次世代を担う船舶の研究開発促進制度を創設することとし、特定船舶製造業安定事業協会を造船業基盤整備事業協会に改組し、同協会の業務に助成金の交付、債務保証等の助成業務を追加すること等を内容とする「特定船舶製造業安定事業協会法の一部を改正する法律案」を第114回国会に提出した。同法案は、同国会において成立し、平成元年7月20日施行された。さらに、これらの研究開発に対し、日本開発銀行からの出融資を併せて行うこととした。

平成元年度から、本制度を活用し、速力50ノット以上、載貨重量1,000トン以上の性能を有するテクノスーパーライナー'93等次世代を担う船舶の技術開発を推進することとしていた。

（２）新たな海洋事業分野への展開

造船業における新規事業分野の開拓を通じた活性化対策として、造船技術を活用した各種海上浮体施設の整備を促進することとし、NTT株式売却益を活用した無利子貸付制度等による助成を行っていた。

（３）造船業の新たな取り組み

今後の造船市場を展望すると、90年代は、70年代半ばに集中大量建造した超大型タンカーの代替建造を中心として大規模な需要が潜在しているものと見込まれること、世界的規模で造船能力が縮小し需給関係が改善されたこと等から、経済情勢に大きな変動がない限り、比較的安定した経営を営める条件は整っているものと思われる。このような時期にこそ脆弱化した造船業の基盤を整備し、中長期的視野に立った魅力ある造船業を再構築していく必要がある。

このため、現在の回復基調を維持し、需給バランスのとれた安定した市場を実現するとともに、事業提携の発展・強化等による経営基盤の強化、産業の活性化を図っていくことが必要である。

また、社会経済の国際化の進展に伴い一体化しつつある世界の中で、安定的な対外関係の形成は、造船業の基盤整備の重要な柱の一つとなりつつある。このため、環境問題への対応等世界の造船業共通の課題に積極的に取り組むなど、我が国造船業の国際的地位にふさわしい貢献をして

いく必要がある。

(需給の安定化)

造船業は、高度に国際化の進んだ市場を対象とする産業であり、その安定化を図っていく上で国際的な協調が不可欠である。特に、今後は、世界的な造船能力の縮小、大規模な潜在的需要の存在等を背景として、投機的な発注や造船能力の拡大等の事態も予想されるため、再び大幅な需給の不均衡が生じることをないよう、市場動向の先行きを踏まえた適切な行動が必要であり、このための国際的な共通認識を醸成していく必要がある。

なお、海運市況の改善を背景として老朽船の解撤が停滞しているが、需給の安定化を図る上で、今後、船舶解撤についても国際的な取り組みが重要な課題となっていた。

(活性化対策)

長期不況は、我が国造船業に、研究開発投資の低迷による創造的技術開発の停滞、就労条件の劣後化等による若年層の造船離れや技術者・技能者の高齢化等の問題をもたらした。

これらの問題を放置し、現状のまま推移すれば、将来、産業の活力の喪失、技術水準の低下等の事態も強く懸念されるため、技術を核とした活性化対策として、平成元年度に、造船業基盤整備事業協会からの助成金の交付、債務保証等の助成と日本開発銀行からの出融資による次世代船舶研究開発促進制度を創設し、速力 50 ノット以上、載貨車量 1,000 トン以上の性能を有する新形式超高速船（テクノスーパーライナー'93）、6 ヶ月間メンテナンスフリーの高信頼度船用推進プラントの研究開発を推進しているところであった。

また、造船技術を活用した新規事業分野の開拓による造船業の活性化を図るとともに、地域の活性化にも資する海上浮体施設の整備を促進するため、NTT株売却益を活用した無利子貸付制度等による助成を行っているところであった。

(4) 海運造船合理化審議会の答申「21 世紀を展望したこれからの造船対策のあり方について」(3 年 12 月) への対応

我が国造船業の経営の安定に見通しがたってきた状況から、3 年 12 月、海運造船合理化審議会の答申において、「不況対策に区切りをつけ、事業者の自助努力を原則として、魅力ある産業作りに向けた対策に重点を移していく必要がある」旨の指針が示された。これを踏まえ、運輸省では以下のような取り組みを行っているところであった。

(1) 長期的な需給の安定化

今後の世界の新造船建造需要は、50 年前後に大量建造された大型タンカーを中心とする代替建造需要に支えられ、21 世紀に向けて増加するものと見込まれている。しかしながら、一時的な需要の増加を対象とした造船能力の拡大は、その後に予想される代替需要一巡後の需要下降期において、石油危機以降長期にわたり経験した構造的需給不均衡を再び招来するおそれがある。したがって、我が国としては、現状の設備能力を堅持するとともに、この需要下降期に備え、新たな船舶の開発や造船技術を活用した周辺分野への事業展開の推進等により新規需要の創出に努めている。

(2) 産業基盤の整備

我が国造船業の健全な発展を図るためには、国際競争力強化によって世界の造船業において需給安定等の面で指導的役割を果たすとともに、我が国社会経済の成熟化の中で事業内容や就労条件面で魅力ある産業に転換していくことが重要である。

このため、船用機器の標準化、C I M（コンピュータ統合生産システム）導入による生産性向上等を通じて価格競争力を強化するとともに、新形式超高速船（テクノスーパーライナー）等の次世代船舶の技術開発を通じて創造的技術ポテンシャルの維持・向上に努める等、各種の対策に

積極的に取り組んでいた。

また、抜本的に産業基盤の強化を図るためには、過去の不況対策の過程で各事業者に散逸・縮小化されたまま残されている資本、労働力、造船設備等の経営資源の有効活用策についても検討することが重要であり、今後、事業提携、集約等に対する各企業の積極的な取り組みが期待される。

（５）８年７月の海運造船合理化審議会意見書への対応

韓国造船業の設備拡張等による国際競争の激化や為替の変動等近年の我が国造船業及び船用工業を取り巻く急激な環境変化に対応するため、８年７月に海運造船合理化審議会から意見書が提出された。これを踏まえ、我が国造船業が存在意義のある健全な「魅力ある造船業」として存在していくために、国際競争力の一層の向上、経営体制の強化、就労環境及び雇用条件の一層の改善、高度な技術力の保持等の課題に対応する必要がある。このため、運輸省では、造船事業者の自主的な努力を基本としつつ、以下の取り組みを行っていた。

（魅力ある造船業へ向けた産業基盤の整備）

（ア）次世代造船業の構築

我が国造船業は、最近１０年間で高い生産性の向上を達成したが、在来手法と技術では、今後とも国際競争力を強化しつつ、適切な就労環境及び雇用条件を提供していくのは容易ではないと考えられる。このため、高度情報化技術等を活用した次世代造船業の構築を推進することとしている。具体的には、ＣＩＭ（注１）等による生産の高度化やＣＡＬＳ（注２）等情報技術の一層の活用による経営の合理化、効率化の推進等を図るとともに、関係業界を含めた高度情報化の推進体制の整備を図っていくこととしていた。

また、生産の集中化、船種・船型の専門化等を進めることにより、構造調整等の過程を通じて縮小した生産拠点が散在している現在の生産体制の適正化を図っていくこととしている。

さらに、事業提携等による集約化を促進することにより、経営資源の有効活用、投資の効率化等を図っていくこととしていた。

（注１）ＣＩＭ（ＣＩＭＳ）：Computer Integrated Manufacturing System（コンピュータ統合生産システム）受注から引渡しまでに至る生産活動を高度に自動化・情報化し、コンピュータにより統合的に管理するシステム。

（注２）ＣＡＬ：Continuous Acquisition and Life-cycle Support（生産・調達・運用支援統合情報システム）

生産・調達・運用等の企業活動全般に関する情報を電子化し、関連する部門・企業間において共有するシステム。

（イ）研究基盤の強化

将来の我が国造船業を支える重要な要素である技術力の向上、産業としての可能性の拡大、多様化する社会ニーズへの的確な対応等を図るための創造的技術ポテンシャルの向上が必要である。このため、研究資源の集約、共同研究の推進、産学官の研究組織の有機的連携の促進等によって研究基盤を強化していくこととしている。この一環として、メガフロート等の次世代船舶の研究開発を行う技術研究組合等に対して、造船業基盤整備事業協会による支援措置等を講じていた。

（ウ）需要の創出

２０００年以降は新造船需要の減退と国際競争の激化が予想されるため、新造船需要の変化に対応しつつ造船事業者の適正な操業を維持する見地から、テクノスーパーライナー等在来の船舶需要とは異なる新たな需要の創出に対し積極的に取り組んでいくこととしていた。

また、老朽船の代替の円滑化、安全・環境保全等の観点から、引き続き老朽船及びサブ・スタンダード船（１９７４年の海上人命安全条約等の国際基準に適合していない船舶）の解撤を促進

していくこととしていた。

(6) 9 年 12 月の海運造船合理化審議会意見書への対応

(造船業の課題と対策)

現在、大型船市場は、船価の低迷が依然として続いていることから、収益性の面では高水準とはいえないものの、ここ数年の堅調な受注に支えられ比較的活況を呈していた。しかし、韓国等の造船設備拡張により世界の新造船供給能力が拡大傾向にある一方で、今後は新造船の需要が調整期に入るものと予想される上、船価の回復もあまり期待できないことから、国際競争は一層激化していくものと予想される。

一方、中小型船の建造需要が 8 年秋以降激減したことにより、特に内航船建造に依存している中小造船事業者は極めて厳しい経営環境にあり、この状態が今後長期に亘って継続すれば、産業基盤そのものを喪失するおそれがある。

こうした状況を踏まえ、9 年 12 月には、海運造船合理化審議会から、「今後の造船業及び舶用工業のあり方について(中小造船業対策)」と題する意見書が運輸大臣あてに提出され、運輸省では、同意見書の内容を踏まえて以下の取組みを行うとともに、テクノスーパーライナー(TSL)やモーダルシフト対応型内航船等を活用した次世代海上交通システムの構築に向けた施策を積極的に行っていくこととしていた。

(我が国造船業の再構築)

我が国の造船業が、生き残りを賭けた激しい国際競争に打ち克っていくためには、経営基盤を強化するとともに、さらなる国際競争力の向上を図ることが必要となっている。そのため、将来の需要変化に柔軟に対応していくための経営資源の集約化、バーチャルコーポレーション(注)を可能にするような高度情報基盤の整備による生産性の向上、技術開発の推進による新需要の創出等の各種対策の円滑な実施について、運輸省としても積極的な支援を行っていた。

(注)バーチャルコーポレーション:製品のライフサイクルに関する情報を従来の企業の枠を超えて交換・共有することで、より柔軟に必要な時点で企業連携を可能にする。

この実現により各企業は自社の得意技術による本質的な競争を行うことになる。

運輸省は、11 年 6 月から 8 月にかけて、造船業界などの有識者からなる「造船業構造問題研究会」を開催し、造船業全体の視点から、我が国造船業の構造を分析し、2000 年代の国際競争市場環境への対応策を検討した。その結果、我が国造船業が今後の激しい国際競争を生き抜くためには、大手造船所が多様な需要に対応できるよう経営を統合し、規模のメリットを実現できる複数のリーディング・カンパニーを創設することが望まれる旨の提言を発表した。

その後、業界においても大手造船所の再編に向けた具体的な動きが出てきており、運輸省としても造船業界と意見交換をしつつ、必要に応じ適切な措置を講じていくこととしていた。

日本の造船業は、40 年以上にわたり世界一の建造量を維持してきたが、現在は韓国の台頭等により、激しい競争を余儀なくされている。今後競争は一層激化する見込みであるものの、日本造船業は、過去 2 度にわたる造船不況に対処するため、大規模な設備処理・人員削減による構造調整を実施し、個別各社の経営資源は大幅に縮小(設備は不況前の約 2 分の 1、人員は約 3 分の 1)している。このため、大手造船事業者を中心に国際競争力強化に向けた経営統合等による具体的な業界再編の検討が開始されていた。

このような状況の下、国土交通省としては、再編や事業革新の促進及び円滑な実施に向け、積極的に側面支援していく必要がある。こういった観点から、産業再生特別措置法や新事業創出促進法に基づく事業再構築計画等の認定を行い、税制や商法上の特例措置等を講じていく。また、雇用対策等のセーフティーネットについても必要に応じて厚生労働省等と連携しつつ講じていく。

(7) その後の造船業の国際競争力強化のための取組み

① 「造船産業競争戦略会議」の開催（平成 14 年）

世界の造船市場は、1990 年代後半に大型外航船の代替需要期を迎えたこと等により量的に市況を回復した。その後、平成 13 年 9 月の米国テロによる影響が多少生じたものの、その後は回復の兆しを見せており、13 年の新造船建造量は 2,867 万総トンと高水準になった。

日本の造船業は、高い技術力を背景に約 45 年間世界一の建造量を維持し、量・質ともに世界をリードしてきたが、近年における韓国の躍進、近い将来に予想される中国の台頭等に加え、2000 年代半以降には外航船の代替の一巡による建造需要の減少が見込まれることから、今後はさらに厳しい国際競争にさらされるものと予想される。大手造船所の多くは、激化する国際競争に対応するため、14 年秋～15 年春にかけ分社化あるいは統合を行い、経営・技術資源の集約化や弾力的運用等を図っていた。

このような状況の下、国土交通省では、14 年 6 月に「造船産業競争戦略会議」を開催し、今後我が国が国際競争力を維持・強化していくための総合的な戦略づくりを行なっている。また、企業再編を円滑に実施させるため、産業再生特別措置法や新事業創出促進法等に基づく税制や金融等の支援制度の活用を促進していた。

さらに、熟練技能者が高齢化し、技術基盤の低下が懸念されている現況に鑑み、14 年度より、技能伝承の方策や教育システムのあり方、高度技能のデジタル化による生産システムの高度化等の取組みを行っていた。

② 造船業の国際競争力強化のための取組み（平成 20 年）

平成 20 年秋までの世界経済の好況に伴う海上輸送の増加等を背景とし、20 年の新造船建造量は 6,769 万総トン（我が国建造量は 1,866 総トン、世界の 27.6%）と 19 年に引き続き過去最高を記録したが、20 年秋以降は世界的な経済の減速に伴い、新造船受注が急落した。一方、我が国造船業は多くの手持ち工事量を抱えており経営は比較的安定しているが、世界の造船市場は先行きが不透明な状況となっていた。

また、内航海運に船舶を供給する中小型造船業は、国内各地域に根ざした生産活動によって地域経済の発展、雇用創出に貢献している産業である。内航船の新造船需要は、14 年から回復を見せていたが、20 年秋以降は世界の造船市場と同様に受注が急落し、経営基盤が極めて脆弱化していた。

我が国造船業は、国内生産体制を維持しつつ、新造船建造量において約半世紀にわたり世界トップクラスのシェアを維持し続けている。しかし、韓国、中国における建造能力の急拡大等による国際競争の激化、我が国造船業の技能・技術を支える熟練者の大量退職への懸念等、経営環境は厳しさを増している。また、環境や安全に関する社会意識への高まり等への対応も必要な状況となっていた。

これらを受け、技術力の面で競合他国との差別化を図るため、地球環境保全・省エネルギー等の社会的要請に応える技術開発、造船産業を担う技能者・技術者の育成支援、OECD 造船部会等の場を通じた造船市場の健全な発展のための国際協調等に取り組んでいた。

③ 造船業の国際競争力強化のための取組み（平成 25 年）

我が国造船産業の国際競争力の強化を図り、今後とも一流の造船国であり続けるためには、受注力強化、新市場・新事業への展開、人材の確保・育成等を柱とした政策を推進する必要がある。

受注力強化については、平成 25 年度から、造船・海運事業者等が行う、船舶の更なる燃費向

上を実現する次世代海洋環境関連技術開発に対する支援を実施している。今後も、官民連携の下で、我が国にとって望ましい国際的枠組みの実現と、船舶の省エネ技術や天然ガス燃料船などの研究開発・普及を進めていくこととしていた。

また、今後成長が見込まれる分野である海洋資源開発、海洋再生可能エネルギー等への展開に向けた取組みや、新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立に係る取組みを推進する。具体的には、我が国の強みを活かせる海洋資源開発プロジェクトへの進出支援、海洋資源開発関連技術の開発支援、海洋開発人材育成の推進等により、海洋開発分野におけるビジネス拡大を図るとともに、海洋産業の国際競争力を強化する。また、浮体式海洋エネルギー発電施設の普及拡大に向けて、安全・環境ガイドラインの策定に取り組んでいる。さらに、造船業における人材の確保については、国内人材の確保に最大限努めることを基本とした上で、緊急かつ時限的措置（2020 年度で終了）として即戦力となり得る外国人材の活用を図る。また、経営基盤となる国内人材については、産学官が一体となって具体的な施策の検討を進めていた。

このほか、船用工業製品の模倣品対策の協議等に取り組むとともに、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構による省エネ船等の普及、新技術の実用化支援等を通じ、中小造船業の技術力の強化等に取り組んでいた。

（８） 中小造船業対策

α. 平成初期の状況

我が国の中小造船業は、内・外航船、漁船等の製造・修繕を通じて、効率的、安定的な海上輸送を確保し、水産資源の採取を支えるとともに、地場産業として地域経済の振興及び雇用機会の創出に寄与してきていた。

全般的には、近年の内需拡大に伴う内航貨物輸送量の伸び等により、昭和 63 年度以降、業況は徐々に回復してきているが、脆弱な経営基盤、過当競争体質等の問題に加え、近年の労働力確保難は深刻な問題となっている。また、国際的な漁業規制の強化により、漁船を主な事業対象とする中小造船業における経営環境は一層深刻なものとなってきていた。

このため、5 年度より中小企業近代化促進法に基づき新商品・新技術の開発、就労環境の改善等をめざした第 4 次構造改善事業を開始した。

さらに、船舶の修繕業及び漁船の製造・修繕業については、昨今の経済環境変化を受け、需要が大幅に減少していることから、雇用保険法に基づく雇用調整助成金制度を活用し、雇用の調整を図っているところである。

平成 9 年度からは、地域に根ざした造船業・船用工業の構築のため地域ビジョンを民間、国、自治体で連携し順次策定した。

β. 海運造船合理化審議会意見書（平成 9 年 12 月）への対応

中小型船市場においては、大量の過剰船腹等に起因して 8 年秋以降建造需要が激減し、特に内航船建造に依存している中小造船事業者は極めて厳しい経営環境に陥り、この状態が今後長期に亘って継続することが予想され、このままでは産業基盤そのものを喪失するおそれも出てきた。こうした危機的状況を踏まえ、9 年 12 月には、海運造船合理化審議会から、過剰設備の処理を含む抜本的な構造改善をはじめとする総合的な中小造船業対策の必要性を主眼とする意見書「今後の造船業及び船用工業のあり方について（中小造船業対策）」が運輸大臣あてに提出された。このため、運輸省は、同意見書に沿った対策を重点的に実施すると共に、我が国造船業が存在意義のある健全な魅力ある産業として存立していくために以下の取り組みを行っていた。

（中小造船業対策）

現在、極めて厳しい経営環境下にある中小造船業は、早期に不況を克服し活性化していくために、中長期的な需要の変化に対応するための設備能力の削減や集約化等による生産規模の適正化を図るとともに、需要構造の変化等を視野に入れた造船技術力の向上や生産システムの効率化等による技術・生産基盤の強化を図る必要に迫られている。また、当面の需要の激減に対処するために、新規需要の開拓や雇用への影響を極力緩和するための対策も必要となっている。

そこで、これら対策が事業者の自助努力により円滑に講じられるよう、中小企業近代化促進法に基づく近代化計画を策定し、同法に基づく金融・税制上の各種支援措置を講ずるとともに、企業体力や信用力の低下した転廃業事業者の撤退を支援するため、必要に応じて造船業基盤整備事業協会が土地・設備の買収を行うよう所要の環境整備に努めてきている。また、雇用安定対策や、地域の実情に応じた新規事業分野への進出等に対する支援についても、関係省庁や地方自治体等と連携して実施しているところである。

中小造船業が早期に不況を克服し活性化するためには、過剰な設備能力の削減や集約化等による生産規模の適正化を図るとともに、造船技術力の向上や生産システムの効率化等による技術・生産基盤の強化を進め、需要の変化に柔軟に対応できる体制を整備する必要がある。そこで、これら対策が円滑に推進されるよう、10年7月には中小企業近代化促進法に基づく金融・税制上の各種支援措置を講ずるとともに、企業体力や信用力の低下した転廃業を希望する事業者の撤退を支援するため、必要に応じて造船業基盤整備事業協会が土地・設備を買収できるよう所要の環境整備を行った。また、雇用安定対策や、地域の実情に応じた新規事業分野への進出等に対する支援についても、関係省庁や地方自治体等と連携して実施している。

さらに、中小造船業・中小船用工業は、地域経済・雇用の吸収に中心的役割を果たしている。このような中小造船業・中小船用工業の産業基盤が喪失すれば、地域経済が衰退するとともに、国内の海上物流の効率化等に対応した船舶の供給ができなくなる恐れがある。このため、事業者の自主的対応の補完的支援と環境整備に必要な施策を講じることが必要である。こういった観点より、12年12月、中小企業経営革新支援法に基づき、「船舶(総トン数が1万トン以上のものを除く。)、船舶用機関又は船舶用品の製造又は修理業」を特定業種として業種指定を行った。13年11月には、当業界の組合等により策定された事業の再構築等を柱とする経営基盤強化計画(5ヶ年以内)を国土交通大臣及び経済産業大臣が承認した。これにより、当該計画に基づいた事業を実施する際には、金融・税制上の各種優遇措置等を受けることが可能となった。

また、国土交通省では、中小企業経営革新支援法に基づいて業界団体が策定した経営基盤強化計画(人材の育成・有効活用、事業の再構築、環境負荷の低減、新規需要の開拓を主な柱としており、国土交通大臣及び経済産業大臣が13年11月に承認)に基づく事業者の経営基盤の強化に向けた自主的取組みに対し、税制・金融等の支援を行っている。

また、あわせて、信用補完措置の強化、雇用の安定のための対策等、経営の安定のためのセーフティーネットの確保に取り組んでいる。

(9) 造船業における国際協調

① OECD 造船部会協議(OECD(経済協力開発機構)造船部会の動向)

昭和末期のOECD造船部会においては、造船能力過剰、船価改善、造船助成、船舶輸出信用了解等の問題が中心となっており、我が国は以下のような主張を展開していた。

・造船能力過剰の問題については、我が国は、世界的な需給の不均衡を解消するために、大幅な設備処理を実施した旨説明する一方、各国に対しても自助努力を促している。

・船価の改善については、将来の需要見通し、船価に関する情報交換を通じて達成を図ることとし、非加盟国である韓国の参加を求めている。

・ E C 諸国の船価助成を主とする造船助成については、我が国は、従来から O E C D の諸取決めに反することであること等により早急に廃止するよう求めてきたところであるが、 E C 造船指令の導入により現在 26% までの船価助成が容認されていることに関して強い懸念を示している。

船舶輸出信用了解については、了解金利（最低金利）が通貨の種類にかかわらず 8% と我が国の市場金利と比べ著しく高いものとなっていることから、一般プラントの輸出と同様に低金利通貨については、市場金利を反映した金利を導入するよう昭和 61 年 12 月の部会で提案し、関係各国と協議を進めていた。

平成元年 6 月には、米国造船工業会が我が国を含む 4 ケ国が不公正な政府助成を行っているとして、米国通商法 301 条に基づく措置を求める旨の提訴を行ったことを契機として、政府助成削減問題が中心的議題となっていた。

造船部会では、他産業に先駆けて政府助成削減のための国際的な取決めに策定し、早くからこの問題に取り組んできたが、取決めの性格が政府間の努力義務を定めた紳士協定であったこと等から、一部加盟国においては履行状況が必ずしも十分でない状況にある。特に E C 諸国においては、造船指令の導入により現在 20% までの船価助成が容認されており、商船部門への再参入を目指す米国にとっては大きな障壁となっていた。

現在行われている協議においては、政府助成削減の実効性を従来の取決めより高めるために、削減すべき助成の範囲と時期の明確化、違反国に対する対抗措置を盛り込んだ新たな国際条約を策定する方向で、幅広い助成を対象とした検討が進められていた。我が国は、従来から、国際的な枠組みの範囲内で政策運営を行うとともに、 E C 諸国の船価助成について早期削減を求める等公正な競争条件の確保に努力してきたところであるが、新条約の策定についても、これが基本的には公正な競争条件を確保する目的であり、世界一の造船国としての責務を果たすとの観点から、本作業に協力していた。

O E C D 造船部会においては、政府助成を削減し、造船業における公正な競争条件を確保するための新たな条約に関する協議が行われており、米国における政権交替等により、4 年 4 月以降一時中断されていたものの、5 年 9 月より再開された。

6 年 7 月には本協定の基本的内容について我が国を含む関係国間で合意に達した。今後、8 年 1 月の協定発効を目指して関係国間で所要の手続きを進めることとしている。協定発効により、国際造船市場における健全な競争条件の確立が図られ、ひいては、市場の秩序維持、安定化が進展することが期待される。

O E C D（経済協力開発機構）造船部会では、元年 10 月より、造船業における正常な競争条件を確保するため、政府助成措置の廃止と加害的廉売行為の防止を主な内容とする新たな協定（いわゆる造船協定）に関する交渉が行われてきた。交渉は 6 年 12 月に妥結し、その後 7 年 12 月には韓国、ノールウェー及び E C が、また、8 年 6 月には我が国が協定を締結した。しかし、米国のみが未だ締結していないために、この協定の発効が遅れている。このため、 E C 加盟国の中には新たな助成措置を講ずる動きも見られる。造船協定の発効により、国際造船市場における健全な競争条件が確立され、市場の秩序維持及び安定化も期待されることから、我が国は、一日も早い協定の発効のために、米国に対し早期に協定を締結するよう繰り返し要請していた。

3. 3. 7 船用工業対策の推進（H3～26 白書）

α. 平成初期の状況

（船用工業の現状）

我が国船用工業は、船舶に搭載する多種多様な船用機器の安定供給を担ってきたが、昭和 59 年を境にして、新造船工事量の減少、第三造船諸国における船用機器の国産化の進展、円高による

国際競争力の低下等により、生産額は毎年減少を続け、昭和 62 年には 6,479 億円とピークだった昭和 56 年時の 58%の水準にまで減少した。

昭和 63 年に入ると、造船需要の回復とともに生産額は増加に転じ、平成元年には 7,560 億円と、昭和 62 年に比べると 117%の水準にまで増加した〔2-6-5 図〕。

また、船用大型ディーゼル機関製造業についても、生産の増加傾向を背景に、昭和 62 年度から実施してきた不況カルテルを平成元年 9 月月末に廃止した。

このように、船用工業の生産は、造船需要の増加とともに回復しつつあるが、長期にわたった不況の影響は大きく、船用工業の収益性は他産業に比べて低く、設備投資の低迷による設備の陳腐化、人材の確保難、労働力の高齢化といった問題が生じている。

(船用工業対策の推進)

船用工業を取り巻く環境は、好転しつつあるものの、なお、問題も多く、長期的視野に立った構造調整等を推進することによって、経営の安定化を図ることが必要である。

このため昭和 63 年 8 月、海運造船合理化審議会造船対策部会の意見書で明らかにされた、生産の集中等による生産体制及び生産能力の適正化、受注、資材購入等の協調又は共同化、異業種間の交流・協力等の対策を引き続き推進しており、船用大型ディーゼル機関製造業については、過剰設備の削減を図るため、昭和 63 年 9 月、産業構造転換円滑化臨時措置法の適用対象とし、平成元年度末までに、約 20%の試運転設備が処理された。その他の業種についても、必要な構造改善措置を明らかにするとともに、中小企業対策関連法及び雇用対策関連法等の活用を図っているところである。

こうした中で、平成 3 年 12 月の海運造船合理化審議会の答申において、船用工業の基盤整備の必要性が指摘されたところであるが、これを受けて経営基盤の整備、安定供給体制の確立、技術開発体制の整備、国際協調の推進等、我が国の船用工業が 21 世紀に向けて魅力ある産業に脱皮するための施策を推進しているところである。

我が国船用工業は、長期不況を脱し緩やかな回復基調にあったが、5 年からの急激な円高、国内の新造船建造量の伸び悩み等から生産額が 6 年ぶりに減少に転じるなど、先行き不透明な状況となっている。

我が国船用工業は、その製品の約 8 割が国内向けで、国内市場に依存しているが、急激な円高の進行に伴い、船主・造船所の間では、船用工業製品の海外調達に向けた動きも活発化しており、一層のコスト低減、技術力の強化による国際競争力の確保が緊急の課題となっていることに加え、若年技術者の不足、生産設備の近代化の遅れ等により産業基盤が脆弱化している。

このため、船主・造船所・船用メーカーの 3 者が協力して「船用機器の標準化」を推進し、コストの低減、操作性・信頼性の向上を図るとともに、省力化設備投資、生産・開発体制の集約化の促進等の施策により船用工業の基盤強化、競争力の確保を図っているところである。

また、近年、乗組船員数の減少、機関の高度化等に対応して船用機関整備に対するニーズが質・量ともに増大していることから、船用機関整備事業者の組織化を進めるとともに、経営基盤の強化、整備技術の向上等を図り、船用機関整備業の活性化を推進している。

b. 船用工業の活性化に向けた取組み（平成中期）

平成 8 年前後には、我が国船用工業は、円高の長期的な進行及び船価水準の下落に伴う船用機器の価格の低下により近年急速に収益性が悪化しており、また、欧州船用工業による極東市場の開拓の推進、アジアの船用工業の成長等により海外との競争が激化している。従って、これまで我が国造船業を支えてきた船用工業の産業基盤は脆弱化しつつあり、その再構築を図るとともに、国際競争力を強化することが緊急の課題となっている。このため、運輸省では、前述の海運造船

合理化審議会意見書を踏まえつつ、船用工業を我が国経済社会、地域社会に貢献するオリジナリティーのある産業とするため、以下のような取り組みを行っている。

（生産基盤の整備）

8年4月に「船舶用機関その他の船体部品の製造業」を特定事業者の事業革新の円滑化に関する臨時措置法の特定業種に指定し、新製品の開発・生産、新生産方式の導入、設備の向上による生産性の向上等に取り組む事業者に対し、金融、税制面での支援措置を講じ、国内における生産活動の活性化を図っている。

さらに、造船・海運業界と連携しつつ船用機器の標準化を進めるとともに、資機材の共同購入、機器・部品の生産協力等を促進し、産業全体の生産効率を向上させるための環境整備を図っていくこととしている。

10年4月に「船用機関製造業」等を特定産業集積の活性化に関する臨時措置法に基づく基盤的技術産業として追加指定を行い、これら事業者が行う技術の高度化等の取り組みに対し金融、税制上の支援措置を講じることにより、造船関連事業者等で構成される地域の産業集積の活性化を図っているところである。

また、船用工業事業者が、今後の市場ニーズに対応するとともに、業務の効率化等を通じて強固な産業基盤の確立を図っていくことができるよう、11年2月に施行された新事業創出促進法の対象業種に船用工業を指定し、分社化等による経営資源の有効活用を促進している。加えて、11年10月に施行された産業活力再生特別措置法に基づく支援措置等を活用し、中核的事業の強化、新製品の開発・新生産システムの導入等の事業革新の促進、産業集積地域における造船関連産業の活性化等に取り組んでいる。

また、造船関連事業者が集積する地域において各地域毎の克服すべき課題や今後のあり方を整理した「地域ビジョン」を策定することにより、基盤強化に向けた各地域の事業者の自主的な取り組みを促進している。

（高度情報化の推進）

現在個別事業者や業界団体等各種レベルで行われている造船・船用工業における高度情報化に向けた取り組みを整合させ、効率的に促進するために、運輸省では産官学の関係者によって構成される「造船・船用工業高度情報化推進委員会」等の場を設けて、関係業界も含めた総合的な連携・協調へ向けた相互理解の促進を図っているところである。さらに運輸省としては、これらの会合の検討結果を踏まえて、船用工業にとどまらず造船関連業界全体を視野に入れた高度情報化体制の構築に向け、所要の環境整備を積極的に推進していくこととしている。

（研究活動の活性化）

企業活動のオリジナリティーを確保し、併せて新規需要を創出する基盤となる技術力を向上させるため、共同研究を促進するとともに船用工業の中核を成す中堅・中小企業の研究活動等の活性化を図っていくこととしている。

（国際化への対応）

総合的な競争力を向上させるとともに、成長しつつあるアジア諸国の船用工業との新しい協力関係を構築するため、国際的な工程間分業等の可能性について調査・検討を進めていくこととしている。

（船用機関整備技術の向上）

近年、乗組員数の減少、船用機関の高度化等により質・量ともに社会的ニーズが増大している船用機関整備に関し、これらのニーズに応えるため、7年に設立された（社）日本船用機関整備協会を通じて船用機関整備事業者の技術の向上等を図っている。

（造船業と船用工業との協力関係の強化）

我が国造船業及び船用工業の発展のためには、相互の立場を尊重しつつ、造船業と船用工業との協力関係を強化する必要があることから、船用機器の標準化及び研究開発、船用工業の高度情報化及び国際化等に対する各事業者の積極的な取り組みが期待される。

(船用工業における経営安定対策)

我が国船用工業は中堅・中小企業者を中心とする多種多様な企業が連携することにより効率的な生産体制を構築してきたが、8年秋以降本格化した内航船建造需要の極端な落ち込みは、中小事業者を中心として関係する船用工業事業者の経営に深刻な影響を与えている。こうした状況に鑑み、前述の意見書を踏まえて、中小事業者に対する信用補完措置の強化等所要の対策を講じることにより、これら事業者の経営の安定等に取り組んでいるところである。

(高度情報化・国際化に向けた取り組み)

我が国船用工業においては、今後ますます激化することが予想される国際競争の中で、生産性の向上・経営の効率化への取り組みが課題となっており、そのためには近年急速に高度化する情報技術の有効活用が効果的である。運輸省では、産学官の関係者によって構成される「造船・船用高度情報化推進委員会」等の場を設け、造船関連産業全体を視野に入れた高度情報化体制の構築に向けて、総合的な連携と相互理解の促進を図っているところである。これを受けて、情報技術を活用して、設計・技術情報の伝達・交換を高度化するための実験（造船 Web）が、造船・船用工業事業者間で進められている。

一方、近年造船分野における成長がめざましい韓国、中国といったアジア諸国との今後の国際的な協調関係の構築に向けて、意見交換等を行っている。

(船用工業における経営安定対策)

我が国船用工業は中堅・中小企業を中心とする多種多様な企業が連携することにより効率的な生産体制を構築してきたが、8年秋以降本格化した内航船建造需要の極端な落ち込みは、中小事業者を中心として関係する船用工業事業者の経営に深刻な影響を与えている。こうした状況に鑑み、前述の意見書を踏まえて、中小事業者に対する信用補完措置の強化や雇用の安定のための対策を講じることにより、これら事業者の経営の安定等に取り組んでいる。

c. 船用工業の活性化に向けた取組み（平成後期）（H21 白書）

船用工業については、近年の旺盛な新造船需要を反映し、平成 20 年の我が国船用工業製品の生産額は、1 兆 3,651 億円（19 年比約 4.9%増）、輸出額は、4,240 億円（同約 12%増）と大幅に増加している。しかし、世界的な経済の減速による新造船受注の急落、国際競争の激化、従業員の高齢化等、船用工業を取り巻く環境は今後厳しさを増すものと考えられる。また、船舶からの排気ガス規制強化等、船用工業における安全・環境に関する社会的要請が高まっており、我が国の船用工業の産業基盤及び国際競争力の強化を図るため、造船業との連携の強化による技術力強化及び生産性の向上、各種支援措置の活用や各国との模倣品対策の協議等に取り組んでいる。

3. 3. 8 海洋産業（H30 白書）

海底からの石油・天然ガスの生産に代表される海洋開発分野は中長期的な成長が見込まれ、我が国の海事産業（海運業、造船業、船用工業）にとって重要な市場である。しかしながら、国内に海洋資源開発のフィールドが存在しないため、我が国の海洋開発産業は未成熟である。このため、国土交通省生産性革命プロジェクトのひとつとして位置づけた「j-Ocean」では、海洋開発分野の施設等の設計、建造から操業に至るまでの幅広い分野で我が国海事産業の技術力等の向上を図り、海洋開発市場への進出を目指していくこととしている。具体的には、平成 30 年度より海洋開発に係るコストやリスクの低減に資する付加価値の高い製品・サービスの開発支援を行っている。

るほか、我が国が優れた技術を有する浮体式洋上風力発電施設や自律型無人潜水機の普及促進に向けた環境整備に取り組んでいる。

3. 4 港湾事業（H1～2 白書）

3. 4. 1 公共岸壁の係留施設使用料の軽減

3. 4. 2 ポートルネッサンス 21（大都市港湾の内航地区の再開発等）

船舶の大型化やコンテナ化等に対応した外港地区における港湾施設の整備の進展に伴い、一部で古くに整備されたインナーハーバー（内港地区）の物流機能が低下しつつあった。一方、インナーハーバーは、市街地に位置する場合が多く、より高度な利用の可能性を有していることから、水際線の魅力を活用しつつ、業務、商業、文化・交流施設等の整備を図り、地域や港の活性化の拠点として再生することが求められていた。この場合、諸外国にみられる港湾としての機能を失った荒廃したインナーハーバーの再開発と異なり、我が国のインナーハーバーは、老朽化、陳腐化の程度の問題はあるが、現在でも機能しているものがほとんどであった。このため、これを円滑かつ効率的に進めていくためには、再開発等のマスタープランを作成し、関係者の合意形成を図ることが不可欠である。さらに、事業化の促進のためには、公共事業や多種多様な民活事業を組み合わせ、統一的、総合的に事業を実施する必要がある。こうした総合的なマスタープランを策定するため、61 年度より、ポートルネッサンス 21 調査を実施しており、その数は平成元年度までに全国 42 港に及んでいた。また、これらの成果を踏まえた具体的プロジェクトが、既に、釧路港（東港区北地区）、青森港（本港地区）、横浜港（MM21 地区）、神戸港（高浜地区）、博多港（博多埠頭等）、那覇港（泊地区）等全国各地において展開されており、これらの港では、総合的な港湾空間の拠点が形成されつつある。また、近年における産業構造の変化に伴い、臨海工業地帯においては、産業の立地条件が大きく変化するとともに、素材型産業を中心に一部で工場の移転、統廃合が進み、土地の遊休化が生じていた。このため、こうした土地を新たな産業の立地や、水際線を最大限に活用し地域の活性化を先導するプロジェクトの展開の場として再活用を図るとともに、人々が自由に訪れ、海と楽しむことのできる水際線の整備を目途とする臨海部活性化調査を 63 年度より開始し、平成元年度までに全国 11 港で実施していた。

大都市圏の臨海部においては、国際化、情報化に対応して、国際情報機能を備え、文化レクリエーション、居住機能をもあわせもつ新しい港湾空間を形成しようとする動きが活発になっている。東京港における「臨海部副都心計画」は、多心型都市構造への転換を推進するため都心に近接した東京港 13 号地等の埋立地に国際的情報受発信機能「東京テレポート」、及び国際交流機能「東京国際コンベンションパーク」を配置するとともに、豊かな水辺環境を生かした業務、商業、居住、レクリエーション機能等を導入し数万人の人口を有する副都心を建設しようとするものである。このプロジェクトの推進にあたっては、対象地域が埋立地であることから、道路、鉄道、港湾等の交通基盤施設の整備を推進するとともに、地震時における液状化等の災害に対する安全性の確保についての配慮が必要である。運輸省は、このプロジェクトを支援するために新交通システム、道路等の臨港交通施設、海上バスターミナル、緑地、親水護岸の整備を進めるとともに、民間事業者等が行う拠点となる施設の整備に対しては、港湾関係の民活制度を積極的に活用していくこととしていた。このほか、大阪港の「テクノポート大阪計画」、横浜港の「みなとみらい 21 計画」等も情報通信機能、国際交流機能を核とした新しいまちづくりを進めようとするものであり、運輸省は、これらに対しても積極的な支援を行っているところであった。

3. 4. 3 マリントウン・プロジェクト（地方港湾を核とした街づくり）

東京への諸機能の一極集中を是正し、多極分散型の国土を形成するためには、地方において産

業おこしや基盤となる生活空間の形成を行い、地域の活性化を進める必要がある。一方、水辺では古くから物流活動、産業活動、レクリエーション活動が営まれており、地域の中心として貴重な空間を提供してきたが、社会の成熟化の進展に伴い水辺に求められる機能を多様化している。港湾は、これらの水際線利用への要請に適切に応え、地域振興の核となる必要がある。

地方の港湾において、海洋空間を高度に利用するとともに、海の豊富な資源や水際線の魅力を最大限に引き出し、地域に新たな産業をおこし、海域の利用と一体となった魅力ある個性的なまちづくりを進めることにより、地域の活性化を図るマリンタウン・プロジェクトを昭和 60 年より実施していた。マリンタウン・プロジェクトはまちづくりのマスタープラン作りを行う調査、及びマスタープランにある個々の施設の各種制度の組み合わせによる整備からなるもので、具体的導入施設としては、旅客船、フェリー等に対応したターミナル施設、マリーナ、人工海浜等のレクリエーション施設、イベント広場等のアメニティ施設、地場産業センター等の産業施設等がある。平成元年度までに 30 港、2 年度までに、40 港において調査を実施していた。

3. 4. 4 歴史的港湾環境の創造

港にはそれぞれ固有の歴史がある。昔日を物語る歴史的港湾施設が今なお至るところに残っており、また、港湾施設には築後百年を越すものもある。こうした歴史的港湾施設を港湾文化の貴重な財産として保全するとともに、周辺地域を歴史的な情緒の漂うウォーターフロント空間とするため、平成元年度から歴史的港湾環境創造事業を小樽港等全国 7 港において推進していた。

2 年度は小樽港等の 8 港で事業を実施している。また、2 年度より新たに、港湾に存する景観資源を活用した美しい港づくりを進めるため、モデル的な港湾において景観形成のための計画を策定し、それに基づいて良好な景観形成を進める港湾景観形成モデル事業を鹿児島港等 10 港で実施した。

3. 5 航空事業

3. 5. 1 我が国をめぐる航空輸送量の動き

① 昭和 63 年度

63 年の出国日本人数は、円高による割安感等により対前年度比 23.4%増の 843 万人と 62 年に引き続き大幅に増加し、また、入国外客数も円高による一時的な落込みを克服し、同 9.3%増の 236 万人と過去最高の水準となった。

一方、国際貨物輸送量をみると、63 年の外航海運は内需主導型経済構造への転換を反映し、輸出が同 0.7%減の 7,071 万トンとなったものの、輸入が同 9.4%増の 6 億 6,066 万トンであり、輸出入合計では同 8.3%増の 7 億 3,137 万トンと好調に推移した。また、63 年度の国際航空貨物は、輸出が対前年度比 9.5%増の 43 万トン、輸入が同 25.2%増の 59 万トンと大幅に増加し、輸出入合計で同 18.1%増の 102 万トンと依然好調が続いていた。

昭和 63 年度の輸送実績については、対前年度の伸び率は 62 年度に比べ若干の低下がみられたが、国際旅客輸送の伸びを筆頭に旅客・貨物とも引き続き拡大基調にある。具体的には、国内旅客数は対前年度比 5.8%増の 5,295 万人で、日本発着の国際旅客数は対前年度比 18.4%増の 2,664 万人となっている。さらに貨物輸送については、国内貨物が対前年度比 7.9%増の 61.8 万 t、国際貨物が対前年度比 15%増の 140.2 万 t となっている。

② 平成元年度

我が国の航空輸送は昭和 60 年の日航機事故の影響により、国内旅客輸送は一時低迷したものの、それ以降好調な需要の伸びに支えられて国内・国際線ともに順調に推移していた。

平成元年度においては、国内旅客数は初めて 6,000 万人を越え、対前年度伸び率は 13.6%と、

ここ数年来で最も高い伸びを示した。日本発着の国際旅客数も、対前年度比 12.4%増の 2,995 万人となっており、一貫して拡大基調にある。

また、貨物輸送については、国内貨物は対前年度比 6.8%増の 66.0 万トン、国際貨物は対前年度比 8.5%増の 151.8 万トンとなっていた。

③ 平成 2 年度

(国内旅客は依然好調、国際旅客は湾岸戦争の影響で微増)

平成 2 年度の国内旅客輸送実績は 6,525 万人 (対前年度比約 8.5%増)、国際旅客輸送実績は 3,104 万人 (対前年度比約 3.6%増) となった。国内旅客輸送実績については、最近 5 年間に於いて元年度に続き 2 番目に高い伸びを示しており、依然好調に推移していた。

一方、国際旅客輸送実績については、湾岸戦争による利用客の減少が大きく影響し、微増にとどまった。

また、貨物輸送については、2 年度国内貨物輸送実績が 69.1 万トン (対前年度比約 4.7%増)、国際貨物輸送実績が 158.1 万トン (対前年度比約 4.2%増) となっていた。

④ 平成 3 年度

(国内旅客・国際旅客とも景気後退の影響により微増)

平成 3 年度の国内旅客輸送実績は約 6,869 万人 (対前年度比約 5.3%増)、国際旅客輸送実績は約 3,415 万人 (対前年度比約 10.4%増) となった。国内旅客輸送実績については、2 年度まで我が国の経済活動の発展及び旅行需要の増加を背景に急激な増加を続けてきたが、3 年度においては、景気の後退から落ち着いた伸びとなっていた。一方、国際旅客輸送実績については、湾岸戦争の影響からは脱し、輸送実績が湾岸戦争の影響を受けていない元年度と比べて 14.0%の増加を示しているが、国際・国内の景気低下の影響を受け、ビジネス需要についてはファーストクラス、ビジネスクラスが伸び悩むとともに、観光需要についても高額商品離れが進んでいた。

また、貨物輸送については、景気後退の影響を受け、3 年度国内貨物輸送実績が 68.4 万トン (対前年度比 1.0%減)、国際貨物輸送実績が 151.4 万トン (対前年度比 2.5%減) と減少に転じていた。

⑤ 平成 4 年度

(国内旅客・国際旅客とも景気後退の影響により微増)

平成 4 年度の国内旅客輸送実績は約 6,969 万人 (対前年度比約 1.4%増)、国際旅客輸送実績は約 3,449 万人 (対前年度比約 0.9%増) となった。国内旅客輸送・国際旅客輸送とも、3 年度以降の景気の後退の影響を強く受け、旅客数の伸びは非常に低いものとなっていた。また、貨物輸送については、4 年度国内貨物輸送実績が 67.3 万トン (対前年度比 1.6%減)、国際貨物輸送実績が 154.4 万トン (対前年度比 0.1%増) となった。景気後退の影響を受け、国内貨物輸送実績は前年度に引き続き減少し、国際貨物輸送実績については増加に転じたものの輸送実績の伸びは非常に低いものとなっていた。

⑥ 平成 5 年度

(景気後退の影響により国内旅客は減少・国際旅客は微増)

平成 5 年度の国内旅客輸送実績は約 6,958 万人 (対前年度比約 0.1%減)、国際旅客輸送実績は約 3,600 万人 (対前年度比約 4.4%増) となった。3 年度以降の景気の後退の影響を強く受け、国内旅客輸送は 8 年ぶりに前年をわずかながら下回り、国際旅客輸送も旅客数の伸びは低いものとなっていた。

また、貨物輸送については、5 年度国内貨物輸送実績が 69.2 万トン (対前年度比 2.8%増)、国際貨物輸送実績が 171.7 万トン (対前年度比 11.2%増) となった。景気後退の影響を受け伸び悩んだ前年に比べ、5 年度は国内貨物輸送実績が増加に転じ、国際貨物輸送実績も前年度以上

の伸びを示していた。

⑦ 平成6年度

(国内線は伸び悩み、国際線は回復)

平成6年度の国内旅客輸送実績は約7,455万人(対前年度比約7.1%増)、国際旅客輸送実績は約3,885万人(対前年度比約7.9%増)となった。国内旅客輸送実績は、3年度以降景気の後退の影響を強く受け低迷を続け、5年度には8年ぶりに前年度をわずかながら下回った。6年度においても、上期は輸送実績は前年度並みか若しくは前年度を下回ったが、6年9月の関西国際空港の開港、さらには本年1月の阪神・淡路大震災の発生に伴う臨時便等の代替旅客輸送により、特に本年1～3月は前年同月比10～20%超の伸びを示した結果、年度計では増加に転じた。しかしながら、山陽新幹線等の復旧した7年4月以降、中国方面と大阪、東京を結ぶ路線等の需要が急激に落ち込んだ結果、前年同月と比べた増加率は大幅に減じ、関西国際空港開港直後の水準で推移していた。また、国際旅客輸送実績の伸びについては、4年度以降低迷していたが、6年度は急激な円高にともなって海外旅行に割安感がでてきていることに加え、6年9月の関西国際空港の開港により大阪方面の国際航空旅客需要の増加が年度計で127万人、前年比で23.3%伸びたこと等により、全体としてやや回復した。阪神・淡路大震災の影響により本年1月～3月は需要が落ち込んだが、5月以降回復に転じていた。

貨物輸送については、6年度国内貨物輸送実績が74.6万トン(対前年度比7.8%増)、国際貨物輸送実績が199.7万トン(対前年度比16.3%増)となった。6年度の国内貨物輸送は、低需要期に阪神・淡路大震災が発生したため、7年1～3月は代替輸送等により前年同月比で二桁台の伸びを示した。また、国際貨物輸送実績は、5年度に引き続いて大幅な伸びを示した。金額ベースで増加の内訳を見ると、我が国の産業構造の転換、国際分業の進展を反映して輸出入とも機械類を中心に伸びていた。また、6年9月の関西国際空港の開港に伴い、大阪方面の国際貨物が増加、一方、新東京国際空港においては、関西国際空港の開港後国際航空貨物の分担率は低下したものの、貨物需要全体の順調な伸びにより、トンベースの増加量では関西国際空港を上回り、大幅な増加につながった。

⑧ 平成7年度

平成7年度の国内旅客輸送実績は約7,810万人(対前年度比約4.8%増)、国際旅客輸送実績は約4,357万人(対前年度比約12.2%増)となった。国内旅客輸送実績は、3年度以降景気後退の影響を強く受けて低迷を続け、5年度には8年ぶりに前年度をわずかながら下回った。6年度においても、上期の輸送実績は前年度並みか若しくは前年を下回ったが、6年9月の関西国際空港の開港、さらには7年1月の阪神淡路大震災の発生に伴う臨時便等の代替旅客輸送により、特に7年1月～3月に前年同月比10%～20%超の伸びを示した結果、年度計では増加に転じた。7年4月以降は前年同月比5%～9%増で推移していたが、8年1月～3月は前年度の阪神淡路大震災による代替輸送がなくなったため、前年同月比1%～7.5%減となっている。その結果、7年度計では対前年度比4.8%増となっていた。

また、国際旅客輸送実績の伸びについては、4年度以降低迷していたが、6年度は急激な円高に伴って海外旅行に割安感が出てきたことに加え、6年9月の関西国際空港の開港により大阪方面の国際航空旅客需要が喚起され、大阪発着の国際旅客数は前年度に比べ年度計127万人(23.3%)伸びたため、やや回復した。その後阪神淡路大震災の影響により7年2月～3月は需要が落ち込んだものの、5月以降は、引き続き活発な旅行需要を背景として着実に輸送人数が伸びたため、7年度は年度計で前年度に比べて大きく輸送実績が伸びることとなった。

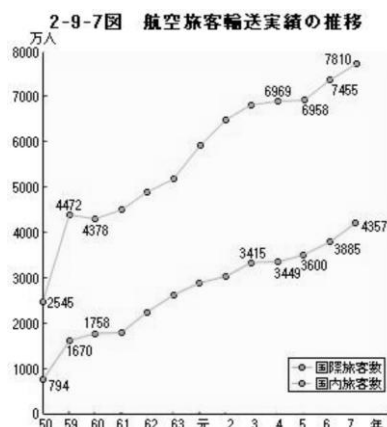


図 15-4 航空旅客輸送実績の推移 (平成 8 年白書)

出典：平成 8 年度運輸白書

貨物輸送については、7 年度国内貨物輸送実績が 79.1 万トン (対前年比 6.0%増)、国際貨物輸送実績が 212.6 万トン (対前年比 6.5%増) となった。6 年度の国内貨物輸送は、長引く景気の低迷にもかかわらず、低需要期に阪神淡路大震災が発生したため、7 年 1 月～3 月は代替輸送により前年同月比で 2 桁台の伸びを示した。7 年度にはいつてからは前年同月比 3.3%～10.1%で推移しており、8 年 2 月に、国内旅客輸送と同様、前年同月比 4.3%減となっている以外は、堅調な伸びを示していた。

国際貨物輸送は、8 年 1 月以降前年同月比 1.6%～0.7%減の時期も出ているものの、年度計では着実な伸びを示していた。

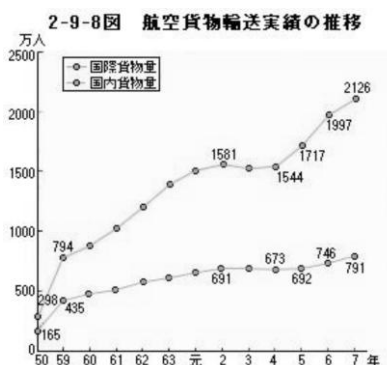


図 15-5 航空貨物輸送実績の推移 (平成 8 年白書)

出典：平成 8 年度運輸白書

⑨ 平成 9 年度

9 年度の旅客・貨物の輸送状況についてみると、旅客輸送実績は約 8,556 万人 (対前年度比約 4.2%増)、貨物輸送実績は 84.8 万トン (対前年比 1.8%増) となり、伸び率はやや鈍化したものの、国内航空輸送市場は着実に成長していることがわかる。

さらに、路線数についても、10 年 1 月段階で、定期航空運送を行う航空会社の路線合計で 341 路線となり、9 年 1 月段階と比較して 17 路線の増加となっていた。

⑩ 平成 10 年度

10 年度の旅客・貨物の輸送状況についてみると、旅客輸送実績は約 8,791 万人 (対前年度比約 2.9%増)、貨物輸送実績は 85.1 万トン (対前年比 0.3%増) となり、伸び率はやや鈍化したものの、国内航空輸送市場は着実に成長していることがわかる。

さらに、路線数についても、10 年度末の段階で、定期航空運送を行う航空会社の路線合計で

268 路線となり、9 年度末と比較して 11 路線の増加となっていた。

⑪ 平成 11 年度

11 年度の旅客・貨物の輸送状況についてみると、旅客輸送実績は約 9, 147 万人（対前年度比約 4. 0 % 増）、貨物輸送実績は約 89. 3 万トン（対前年度比約 4. 4 % 増）となり、国内航空輸送市場は着実に成長していることがわかる。

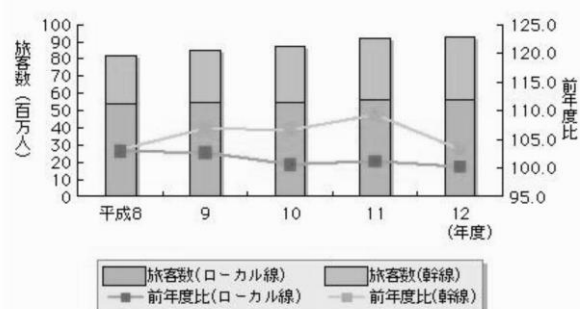
しかしながら、路線数については、11 年度において、定期航空運送を行う航空会社によって運航された路線数は 256 路線となっており、10 年度と比較して、11 路線の減少となっていた。

⑫ 平成 12 年度

運賃低下による需要誘発効果もあって、国内旅客輸送量は 12 年度まで継続して上昇しており、なかでも幹線旅客の伸びが大きくなっていた。12 年度は特にチャトル便の開設された東京-大阪間の輸送が好調であった。13 年に入ってから、景気の悪化にかかわらず国内航空旅客輸送は堅調に推移してきた（ただし、13 年 10 月には米国同時多発テロ事件により沖縄線を中心として前年同月比で減少に転じた）。一方、国内航空貨物輸送は 12 年においては好調であったが、景気の低迷等を反映して 13 年に入ってから軟調に推移していた。

また、国際旅客・貨物輸送は、12 年までは順調に増加した。しかし、13 年に入ってから米国等に対する輸出入の落ち込みによりまず国際貨物輸送が大幅に減少し、13 年 9 月 11 日に発生した米国同時多発テロ事件により国際旅客輸送も同年 9 月以降激減した。

図表 II-9-15 国内航空旅客数の推移



注：国土交通省「航空輸送統計年報」

図 15-6 国内航空旅客数の推移（平成13年度国土交通白書）

出典：平成13年度国土交通白書

⑬ 平成13年度

運賃低下による需要誘発効果もあって、国内旅客輸送量は順調に上昇しており、なかでも幹線旅客の伸びが大きくなっていた。特に、平成12年7月に運航を開始した東京-大阪間のシャトル便については、12年度に引き続き、13年度も好調であった。一方、国内航空貨物輸送は景気の低迷等を反映して13年度は、大幅な落ち込みを見せた。また、国際旅客・貨物輸送は、13年9月の米国同時多発テロ事件により、米国路線を中心として、大幅な落ち込みを見せたところであった。

⑭ 平成20年度

国内旅客輸送は、燃油価格高騰等の影響により、平成19年以降旅客数が減少していた。また20年秋以降は世界的な景気の後退により、需要がさらに急速に落ち込んできており、航空会社において路線の廃止・減便が行われていた。

国際旅客輸送は、19年までは、ビジネス・観光需要とともに堅調に推移してきたが、20年前半は燃油価格の高騰により、また、同年秋以降は世界的な景気の後退により、国内旅客輸送と同じく需要が急速に落ち込んできており、航空会社において路線の廃止・減便が行われていた。

これに対し、国土交通省としては、国内線・国際線の航空ネットワークの維持・充実のために、着陸料の引き下げ、固定資産税の軽減措置等の支援措置を講じているところであった。

⑮ 平成23年度

平成23年度の我が国航空企業の輸送実績については、世界的な景気の後退や、東日本大震災等の影響により、国内旅客が7,905万人（前年度比約3.8%減）と5年連続で減少、国際旅客も1,259万人（前年度比約8.1%減）と4年連続で減少しており、航空を取り巻く環境が厳しいものとなっていた。

⑯ 平成26年度

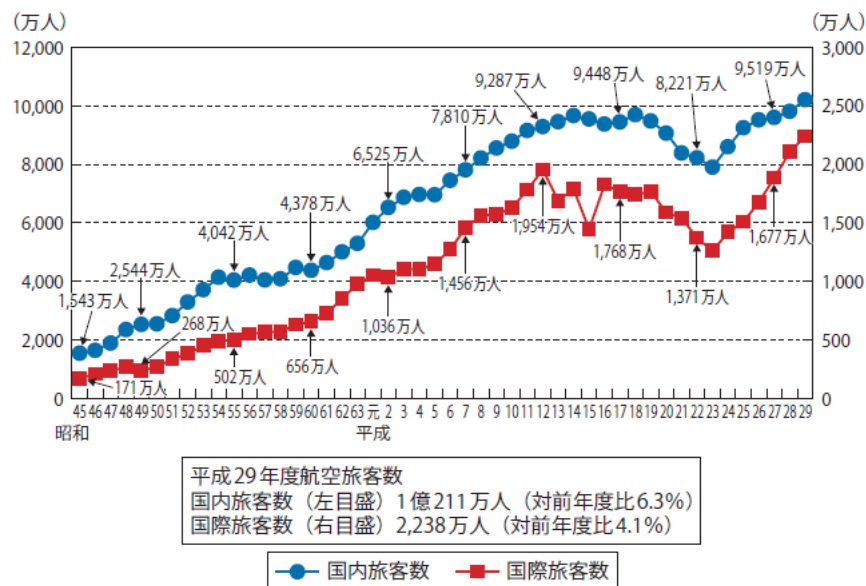
我が国航空企業の輸送実績についてみると、国内旅客は18年度をピークに右肩下がりとなっていたが、東日本大震災からの復興需要、LCC参入による需要増等により24年度より増加に転じ、26年度は9,519万人（前年度比2.9%増）となった。国際旅客も1,645万人（前年度比約9.1%増）と国内旅客同様に24年度より増加に転じていた。

⑰ 平成 28 年度

航空産業を取り巻く状況は、国内・海外経済の緩やかな回復が続く中で、訪日外国人の増加等により、需要はおおむね堅調に推移した。我が国航空企業の輸送実績についてみると、国内旅客は 18 年度をピークに右肩下がりとなっていたが、東日本大震災からの復興需要、LCC 参入による需要増等により 24 年度より増加に転じ、27 年度は 9,606 万人（前年度比 0.9%増）となった。国際旅客も 1,885 万人（前年度比約 12.4%増）となっており、国内旅客同様に 24 年度より増加に転じていた。

⑱ 平成 29 年度

航空産業を取り巻く状況は、年度前半までは燃油市況が低水準で推移した一方、年度後半は燃油市況が高騰した中で、LCC の路線拡充や訪日外国人の増加等もあり、航空旅客数は国内・国際ともに 6 年連続で増加している。我が国航空企業の輸送実績についてみると、29 年度は国内旅客は 1 億 211 万人（前年度比 4.1%増）と、国際旅客は 2,238 万人（前年度比約 6.3%増）となり、いずれも過去最高の輸送実績となった。



資料）国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

図 15-7 航空旅客数の推移（本邦社）

出典：令和元年版国土交通白書

3. 5. 2 我が国航空企業の経営状況

① 平成元年～6 年度

我が国航空企業の収支は、昭和 60 年の日航機事故以来低迷を続けてきたが、62 年度以降、需要の回復等に支えられて好調に転じ、平成元年度の航空 3 社計（日本航空、全日本空輸、日本エアシステム）の経常利益は 907 億円となった。しかしながら、平成 2 年度は湾岸戦争による燃油費の高騰及び国際線旅客数の減少の影響を受け、航空 3 社計（日本航空、全日本空輸、日本エアシステム）の経常利益は対前年度比約 38%減の 566 億円となった。平成 3 年度は国際・国内の景気後退の影響を受け、航空 3 社（日本航空、全日本空輸・日本エアシステム）計の経常利益は対前年度比 65%減の 197 億円となった。4 年度には航空 3 社（日本航空、全日本空輸、日本エアシステム）計で経常損失を生じるに至った。さらに、最近における景気低迷等による需要の落ち込みと国際的な競争激化による収入の落ち込みは予想以上に激しく、5 年度においても 3 社計

で360億円の経常損失を計上するに至っている。平成6年度においても、阪神・淡路大震災の影響を除くと国内航空需要は伸び悩んでおり、国際航空需要についても近年における国際競争の激化、業務需要の低迷等によりイールドが下がってきているため、需要増ほどの収益の改善は見られなかった。平成6年度決算は3社計で9億円の経常利益を計上し概ね均衡するに至ったが、依然として厳しい状況におかれていた。

我が国航空企業の収支は為替、原油価格の変動等により変動しており、また、財務指標について他の業種と比較を行っても、売上高経常利益率は低く、また、自己資本比率も下回っており、資産も航空機等に限られる等、必ずしも安定した経営基盤を有しているとはいえない。今後は三大空港プロジェクトの進捗、新型機材の導入等により巨額の設備投資がコスト増要因となることが予想され、また、三大空港プロジェクト完成後は国内航空企業間、あるいは外国企業との競争が一段と激化するなど、経営環境が一段と厳しくなることが予想されるため、今後とも一層効率的な企業運営を図り、財務体質の強化を図っていくことが必要である。

② 平成7年度

我が国の航空企業の収支は、3年度以降、国際線・国内線とも景気後退の影響を強く受け、4年度、5年度には、航空3社（日本航空、全日本空輸、日本エアシステム）計でそれぞれ428億円、360億円の経常損失を生じるに至った。その後各社の人件費削減などによる経営合理化に加え、景気の回復傾向や阪神・淡路大震災に伴う臨時便等の代替輸送需要増により、6年度には9億円の経常利益を計上し、概ね収支の均衡を見た。7年度には、国内線においては地方路線が堅調に推移し、国際線においては円高の影響により海外旅行需要が伸びたほか、経営合理化によるコスト削減等によって3社とも増収となり、214億円の経常利益を計上した。

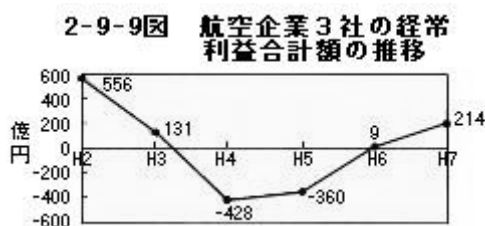


図 15-8 航空企業3社の経常利益合計額の推移

出典：平成7年版運輸白書

しかしながら、累積債務の残存する会社もあり、経営状況はまだ厳しい状況にあった。

3. 5. 3 航空分野における産業競争力強化

(1) 平成当初の航空における競争促進施策（HI 白書）

航空の分野においては、過当競争を排しつつ利用者の利便の増進と安全性の確保を図る観点から、航空企業各社の事業分野が定められていた。しかし、航空が国民一般の身近な輸送手段として定着し、利用者ニーズを反映させたサービスの一層の向上が要請されるようになり、新たな枠組みにおける発展が期待されるようになった。このため 61 年6月の運輸政策審議会の答申「今後の航空企業の運営体制の在り方について」の趣旨に沿って安全運航の確保を基本としつつ、航空企業間の競争を通じての利用者の要請に応じたサービスの向上、経営基盤の強化、国際競争力の強化等の実現が目指されることとなり、国際線の複数社制、国内線のダブル・トリプルトラッキングが実施されることとなった。また、航空企業間の競争条件の均等化等を図るため、日本航空の完全民営化も実施された。これらの施策により航空の活性化が促進されていた。

a. 国際線の複数社化

貨物についても、日本貨物航空が61年より東京－香港等の路線、平成元年11月東京－バンコク－シンガポール線を開設し、複数社化が進められていた。

国際線においては、61年以降、全日本空輸は国際定期路線を次々に開設し、平成元年度にはストックホルム、バンコク、ウィーン、ロンドン、モスクワ、サイパンへと新路線を開設し、2年10月にはパリ線、ブラッセル線を開設しており、3年3月にはニューヨーク線を開設する予定であった。日本エアシステムは、昭和63年7月に同社にとっては初の国際定期路線であるソウル線を開設した後、平成2年2月にはシンガポール線を開設しており、3年6月にはホノルル線を開設する予定となっていた。また、3年3月に日本航空が東京－ワシントン線、全日本空輸が東京－ニューヨーク線を、6月には日本エアシステムが東京－ホノルル線を開設した。3年12月に東京－シンガポール線、4年4月に福岡－大連線、5年2月に全日空が東京－フランクフルト線、5年3月に東京－上海線を開設した。また、6年10月に大阪－ブリスベン線、大阪－シドニー線及び大阪－香港線、6年11月には東京－ブリスベン線、6年12月には大阪－グアム線、7年7月に大阪－上海線、大阪－バンコク線、大阪－クアラルンプール線、7年10月に大阪－ロンドン線が複数社化され、国際線の複数社化路線は27路線となった。7年10月以降は、大阪－ロンドン線等が複数社化されている開設し、我が国航空企業の複数社化が進められていた。

貨物についても、日本貨物航空が昭和61年より東京～香港等の路線を開設し、平成元年11月には東京～バンコク～シンガポール線、2年6月には東京～ソウル線を開設している。また、2年度中には東京～シカゴ線、東京～ロサンゼルス線をそれぞれ開設する予定となっており、複数社化が着実に進められていた。

b. 国内線のダブル・トリプルトラック化

国内線についてはダブル・トリプルトラック化の路線需要量の基準を、それぞれ、ダブルトラック化については年間需要70万人以上、ただし札幌、東京（羽田・成田）、名古屋、大阪、福岡、鹿児島及び那覇の各空港間を結ぶ路線にあっては年間需要30万人以上、トリプルトラック化については、年間需要100万人以上と定め、この基準に沿って61年以降、国内線において順次ダブル・トリプルトラック化を実施していた。

このようなダブル・トリプルトラック化には、航空企業による新たな路線の展開、増便等が必要であるが、現在国内航空輸送需要の大部分が集中している東京国際空港及び大阪国際空港の空港処理能力は限界に達しつつあった。このような状況を抜本的に改めるため、H1現在、東京国際空港の沖合展開及び関西国際空港の整備が進められていた。このうち、東京国際空港の新A滑走路の供用が63年7月に開始されたことにより、東京国際空港発着の路線の新設・増便が可能となり、63年7月及び平成元年7月に同空港関係路線の拡充が図られた。また、2年7月には、日本航空の広島線の開設（トリプル化）、エアーニッポンの中標津線の開設及び日本エアシステムの福岡便の増便が行われた。3年3月に札幌－福岡線、4月に大阪－松山線のダブルトラック化、5月には大阪－札幌線のトリプルトラック化を実施したほか、7月には羽田関係4路線（秋田、小松、熊本、長崎）のダブル・トリプルトラック化を実施した。

更なる利用者利便の向上を図るため、4年10月にダブル・トリプルトラック化の基準となる年間旅客数を引き下げ、現在ダブルトラック化については原則70万人以上から原則40万人以上（空港整備状況等を勘案し、羽田空港関係路線については当分の間原則50万人以上）、トリプルトラック化については100万人以上から原則70万人以上（羽田空港関係路線については当分の間原則80万以上）に引き下げたところである。この基準に基づき、この新基準に従って、4年12月に東京－旭川線、札幌－仙台線、5年4月に大阪－長崎線、大阪－宮崎線、那覇－宮古線、

鹿児島－那覇線のダブルトラック化、5年3月に名古屋－札幌線、東京－大分線のトリプルトラック化を実施した。6年9月に東京－青森線、大阪－大分線及び大阪－熊本線のダブルトラック化、東京－宮崎線、大阪－長崎線及び大阪－宮崎線のトリプルトラック化、6年11月に東京－徳島線、7年4月に名古屋－那覇線のダブルトラック化、7年4月に大阪－福岡線、大阪－那覇線及び名古屋－福岡線のトリプルトラック化が実施され、さらに、8年4月以降、札幌－仙台線、札幌－福岡線がトリプルトラック化され、福岡－宮崎線、大阪－函館線、札幌－新潟線及び札幌－広島線がダブルトラック化され、8年11月現在、トリプル化路線が22路線、ダブル化路線が29路線となっていた。

c. 競争促進施策の効果

① 平成元年時点の評価

複数社化ないしはダブル・トリプルトラック化された路線については、競争促進による需要の喚起や我が国企業経営の活性化が期待される。例えば63年7月に全日本空輸及び日本エアシステムが新たに参入し我が国航空会社3社による競争が行われている東京－ソウル線においては、複数社化される直前の6か月と複数社化後の同期の輸送実績を比較してみると、我が国航空企業全体の輸送実績は約71万人から約97万人へと36.9%の伸びを示した。また、我が国航空企業の積み取りシェアも25.9%から28.6%へと高まり、複数社化による我が国航空企業の躍進がうかがえる。

国内線についても競争促進導入による需要の変化を見てみると、例えば63年7月にダブルトラック化された東京－広島線においては、ダブルトラック化前3年の年平均旅客輸送伸び率は9%であったが、ダブルトラック化後1年の輸送実績は対前年26.2%の伸びを見せた。これは同期間中の全国の航空利用旅客輸送実績の伸び（7.5%）をも大きく上回っている。

② 平成2年時点の効果

複数社化ないしダブル・トリプルトラック化された路線については、競争促進による需要の喚起や我が国航空企業間の競争によるサービスの向上が期待される場所である。

例えば、元年度においてダブルトラック化された3路線（東京～函館、東京～宮崎、那覇～石垣）の需要の変化をみてみると、ダブルトラック化後1年間の対前年同期間の伸び率をダブルトラック化前3年間の平均旅客輸送伸び率と比較した場合、東京～函館線は3.1%から32.9%（29.8ポイント増）、東京～宮崎線は4.9%から21.1%（16.2ポイント増）、那覇～石垣線は3.6%から15.5%（11.9ポイント増）に伸びており、これは、同期間中の全国の航空利用旅客輸送実績の伸び（13.1%）をも大きく上回っていた。

③ 平成9年時点の評価

昭和61年度から平成8年度までにダブル・トリプルトラック化された路線は42路線で、このうち、33路線は3年度以降に実施された。

3年4月から8年4月までにダブル・トリプルトラック化された24路線について、ダブル・トリプルトラック化後1年間の輸送量の伸び率をその前3年間の平均伸び率と比較してみると、16路線で伸び率が上昇していた。この24路線について、ダブル・トリプルトラック化後1年間の実際の輸送人員と事前3年間の平均伸び率から推定した輸送人員との差をダブル・トリプルトラック化による増加分とみると合計で約62万人となり、これは3年度から8年度までの間の全航空輸送量の増加分の約5%に相当する。

d. ダブル・トリプルトラック化の対象となる路線の基準の廃止

昭和 61 年 6 月の運輸政策審議会答申に基づき、ダブル・トリプルトラック化の対象となる路線の基準を定め、順次これを拡大してきたが、平成 9 年 4 月には、この基準を廃止し、どの路線でもダブル・トリプルトラック化が可能となった。

(2) 三大プロジェクト関連施設の整備 (HI 白書)

現在、我が国においては、航空輸送の抜本的拡充に対する国民の緊急の要望に応えるため、三大プロジェクトが同時並行的に進められているところである。その推進に当たっては、空港基幹施設の着実な整備のみならず完成後の三大空港が十分にその機能を発揮しうるよう格納庫、整備工場、貨物上屋等航空関連企業の施設が円滑に整備されることが不可欠である。

このような関連施設のために航空関連企業において今後数年間に巨額の設備投資が集中し、減価償却費負担、金利負担、賃貸料等の急増により、航空企業の収支構造は急速に悪化し、この結果、航空運賃の上昇等サービスも悪化がもたらされかねない。したがって、運輸省としても、航空企業がこのような今後の負担の増大及び収支構造の悪化に備えて積極的に経費の削減、財務体質の改善等に努め、三大プロジェクトの円滑な推進とその完成後における経営の安定及び航空輸送サービスの維持を図ることが利用者利便の確保の観点からも必要であると考えていた。

(3) 航空企業の経営体質強化

a. 航空企業の経営体質の強化の必要性

① 円高に伴う国際競争力の低下 (HI 白書)

我が国航空企業と米国系航空企業との間においては、業務効率化の側面では既に格差を生じているが、円高・ドル安の傾向が今後さらに進行する場合には、現在の我が国企業と外国企業との間における国際競争力（コスト競争力）の格差は一層拡大する。

② 空港制約の解消とその影響 (HI 白書)

新東京国際空港の概成や関西国際空港の開港は、我が国発着の国際航空輸送力を飛躍的に増大させることとなるが、これに伴う外国航空企業の輸送力の拡大は、我が国企業を外国企業との激しい競争下に置くこととなり、既に述べたような企業体質の格差を顕在化させるものと考えられる。また、国内航空の分野においても、東京国際空港の沖合展開工事の完成や関西国際空港の開港は、我が国国内航空輸送について輸送力の制約を解消し、輸送力の大幅な拡大を可能とすることになるが、このことは、ダブルトラック化及びトリプルトラック化の一層の推進を促すとともに国内航空輸送分野において我が国航空企業間に激しい競争をもたらすこととなる。

③ 経営体質の強化の必要性 (HI 白書)

今後の航空事業を取り巻く経営環境について以上に述べたような認識に立つならば、我が国航空企業は国際輸送分野においては外国航空企業との激しい競争下に置かれ、同時に国内輸送の分野においても、航空企業間の競争が激化することとなる。この結果、採算性の高い路線においても、座席利用率の低下等に起因して収益性の低下が生じることが予想され、その場合には、採算性の低い路線の維持が問題となるおそれもある。

以上のような状況下で経営の安定化を図っていくために、我が国航空企業全体を通じて一層の、あるいは根本的な経営体質の強化を図っていくことが不可欠である。また、このことによって、我が国航空交通ネットワークの維持・発展が図られ、将来における利用者利便の一層の向上のための基盤整備が図られることとなるものである。

このため、航空企業においては、安定の確保を基本としつつ、財務体質改善等によるコストの改善を図るとともに、関連事業の積極的な展開、創意工夫を凝らしたサービスの提供等を通じた

需要の喚起を図ることにより、経営の効率化と活性化を積極的に進めていく必要がある。

④ 利用者の低価格志向等への対応（H6 白書）

近年、利用者の価格意識は、急速に高まってきており、より安価で質の良いサービスが求められるようになっていた。バブル崩壊後景気の後退が続く中で、こうした低価格志向はより一層鮮明になっていた。

国際航空運賃については、利用者の価格意識の高まりや個人旅行需要の増加を反映して、団体包括運賃のばら売り等による「格安航空券」の流通等認可運賃と実勢価格の間には大幅な乖離が発生し、こうした運賃の実態に対しては、利用者が強い不明瞭感や不信感を抱くようになった。また、「格安航空券」の利用をめくり、変更料、取消手数料が不明朗である、発着が深夜や早朝であるため利用しにくいといった様々なトラブルもみられるようになった。

このため、旅行者の低価格志向に対応するとともに、運賃制度の透明性を高めるため、旅行者が安心して使用できるような低価格運賃制度（新国際航空運賃制度）が6年4月に導入されたが、今後は、その浸透を図ることが大きな課題となっていた。

b. 我が国航空企業の競争力強化のための方策（H5 白書）

近年、世界的な航空不況が続く中で、米国における巨大航空企業による寡占化、欧州における国境を超えた企業間の連携、アジアにおける低コスト企業の台頭など、世界の航空業界は大きな変貌を遂げようとしていた。このような状況下で、我が国航空企業は懸命な合理化等の経営改善努力により体質強化を図ろうとしているが、従来から安定した経営基盤を有しているとはいえないことに加えて、景気後退による国内、国際需要の伸び悩み、国際線の一層の競争激化等により、その収支は近年急速に悪化し、生き残りまで危惧されるような深刻な経営状態にあった。しかし、今や国民の足として必要不可欠となっている国内航空はもちろん、国際航空においても、我が国の国際社会における地位の高まりに対応して、我が国航空の果たすべき役割はますます重要なものとなっており、利用者の立場からみても我が国航空企業の競争力強化は喫緊の課題となっていた。

① 経営改善に向けての航空企業の努力

我が国航空企業の収支は、景気、原油価格の変動等の影響をうけやすく、さらに、資産も主として航空機に限られる等、必ずしも安定した経営基盤を有しているとはいえない。また、三大空港プロジェクトの進捗に伴う航空関連施設の整備、新型機材の導入等により毎年巨額の設備投資が必要であり、さらに、三大空港プロジェクト完成後は競争の激化により、経営環境が一段と厳しくなることが予想されることから、我が国航空企業においては人件費の圧縮等による費用削減、投資計画の見直し等の経営改善策を行っているところであるが、今後ともより一層の合理化・効率化等によりコスト競争力の強化に努めるとともに、サービスと営業力の向上等により増収を図る努力が必要である。（H4 白書）

機材の大型化等を通じた生産性の向上はほとんど限界に達しており、昨年来の急激な円高の中で、外国企業とのコスト競争力の格差は一段と拡大している。また、合理化が必ずしも十分に行われてこなかったことから、費用構成上人件費等固定費の占める割合が高くなっており、需要の変動次第で赤字に転じやすい不安定な経営体質となっていた。

しかし、国民に対する安定的な航空サービスの提供、緊急時の輸送手段の確保、航空輸送技術の保持、あるいは日本人乗務員の職域の確保といった観点からは、今後とも我が国航空企業によるサービスを確保していくことが必要である。（H6 白書）

② 供給力の充実（H4～H6 白書）

我が国発着の国際航空旅客需要は、今後とも堅調な伸びが見込まれるが、近い将来、大都市における空港制約が緩和された場合には、飛躍的な供給力の増加が求められるものと考えられる。しかしながら、我が国航空企業においては、今後、大量に操縦者の定年退職者が発生することが見込まれることから、乗員の供給力の増加を図るため、各企業における自社養成を積極的に進めるとともに、長距離路線における乗員編成基準の見直しや操縦士の 60 歳制限年齢の延長等を検討していくこととしており、また、必要に応じて、外国人乗員の導入を図ることとしていた。さらに、多角的に供給力を確保するため、外国航空企業に運航を委託して事業を遂行する方式の導入を認めたところであり、日本航空が 3 年 5 月から千歳－アムステルダム線、4 年 4 月から東京－シドニー線等の路線において運航委託を実施している。（H4 白書）

また、効率的な運航業務体制の実現を図る必要があることから、平成 4 年 12 月に長距離国際路線における乗員編成基準の緩和措置を行ったところである。

さらに、国際航空路線の競争力の強化を図る必要があることから安全運航に万全を期しながら、必要に応じて、外国人運航乗務員の導入が進められており、また、客室乗務員についても平成 5 年 7 月から日本航空が大阪－バンコク線の客室乗務をジャパン・エア・チャーター（J A Z）に委託し、J A Z が採用している外国人客室乗務員による客室乗務が開始された。

③ 効率化の推進（H4、5 白書）

厳しい経営環境下にある我が国航空企業においては、自社のサービス供給体制の効率化を行う必要があり、ウエットリース（他社の機材・乗員を借り受け、自らの運航責任において自社便として運航する形態）、コードシェアリング（自社便に接続する他社の以遠路線等において、ダイヤ等において自社便名を付して販売することにより、自社便の集客力を強め、販売上のメリットを獲得する形態）、ゲートウェイにおける機材変更等の活用を図ることが重要であり、また、チャーター輸送、コンピューター輸送等の特定の航空市場の需要に対応した分社化等の推進を図る必要がある。

ウエットリースについては、3 年 2 月から福岡－ホノルル線、千歳－ホノルル線においてジャパン・エア・チャーターから日本航空へのウエットリースが実施されている。また、チャーター輸送については、国際チャーター専門会社であるワールド・エア・ネットワークが 3 年 3 月から大分－シンガポール間等を、また、ジャパン・エア・チャーターが 3 年 7 月から福岡－ホノルル間等の運航を行っている。（H4 白書）

最近では、エアーニッポンが全日空からのウエットリースにより、平成 5 年 7 月 1 日から 8 月 31 日までの間、東京－中標津線の運航を行った他、日本航空が K L M オランダ航空とのコードシェアリングにより、平成 5 年 4 月から東京－アムステルダム線に接続するアムステルダム－マドリッド線の運航を開始した。

（４）航空審議会答申「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」（６年 6 月 13 日）

運輸省では、我が国航空企業の競争力を向上するための諸方策について、運輸大臣の諮問機関である航空審議会に 5 年 9 月 30 日に諮問し、6 年 6 月 13 日に同審議会より「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」と題する答申を得たところである。

答申においては、まず我が国航空企業を取り巻く環境の変化、我が国航空企業の競争力の向上の必要性及び我が国航空企業の国際競争力の向上を図るための課題について述べた上で、我が国航空企業の競争力向上のためには、以下の方策が重要であるとしている。

（ア）航空企業における対策

（収支の改善を図るための方策）

(a) 低コスト体質への転換

低コスト体質への転換のためには、固定費を中心とするコストの削減、整備作業の海外への展開や乗務員への外国人導入等によるコストの外貨化、ウエットリース等の低コスト運航形態の活用、幅広い分野での業務の共同化等が必要である。

(b) 収益力の強化

収益力の強化のためには、増便をはじめとして、需要規模に応じた共同運送、ウエットリース等の活用、維持困難な路線の休廃止、チャーター運航の実施による新規需要の開拓等の路線運営の改善を行うとともに、新国際航空運賃制度の活用、新たな販売戦略の活用及びサービスの多様化等に努めることが必要である。

(i) 行政による環境の整備

一方、このような航空企業における対策が円滑に進むよう、行政による環境整備もまた大変重要であるとしているが、その具体的内容は以下の通りである。

(a) 適時適切な規制の見直し

定例整備の海外委託の促進に関する規制の見直しや、運航乗務員の技能証明等の実地試験におけるシミュレータ化の推進等の技術関係の規制の見直し、さらにウエットリース、共同運送、コードシェアリング等の実施要件の緩和、チャーター運航の効率的実施に資する規制の緩和等が必要である。

(b) 市場の実態に即した現実的な解決を目指した航空交渉

シカゴ体制の下での二国間航空交渉を進めるに当たっては、路線・便数の面でできる限り我が国の利用者の利益の確保に努めるとともに、我が国航空企業の存立にも配慮することを基本とするべきである。日米航空交渉においては、米国航空企業の関西国際空港への乗り入れ問題について、双方が必要に見合う供給力について合意するべく現実的解決を目指すとともに、日米の航空権益の不平等・不均衡問題についても今後とも十分協議を続けていくことが必要である。なお、今後の国際航空の枠組みのあり方に関する検討にも積極的に参加し、我が国の考え方を主張していくことが適切である。

なお、答申においては、国際線と国内線を接続する我が国初の国際ハブ空港となる関西国際空港においては、国際路線網の拡充に加えて、国際線と国内線の接続の本格的な充実が可能となることから、我が国航空企業にとっては、関空を中心としたネットワークを形成し、その効果を十分活用することが課題である。

また、我が国航空企業の競争力の向上を図る観点から、空港使用料について、行政として対応すべきことがあるか否かについて、空港整備財源の考え方との関連を踏まえつつ検討が行われたが、現行の空港使用料の水準に対する評価についても触れられていた。

(5) 航空審議会答申の着実な推進（H7、8 白書）

運輸省では、我航空審議会答申「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」（6年6月13日）を踏まえ、行政においては航空会社によるコスト削減の取り組みを支援するため、6年6月航空法を改正し、定例整備の海外展開に道を開くとともに、7年3月にウエットリース及び共同運送の要件についての通達を改正し、環境整備に努めていた。航空各社においても懸命なリストラに取り組んでおり、コスト面では雇用形態や賃金体系の見直しをはじめとする構造的問題にも取り組んでいるほか、ベア・賞与等の抑制等による人件費の圧縮、宣伝費その他の管理費の節減に加え、ウエットリースや航空貨物における運航委託の活用、コードシェアリングの活用による路線運営の改善、定期整備の海外への委託等に取り組んでいた。また、収益面では各種の営業努力、新しい運賃制度・割引運賃の活用等により増収に取り組んでいるところである。

また、各航空会社においても懸命なリストラに取り組んでおり、コスト面では雇用形態や賃金体系の見直しをはじめとする構造的問題にも取り組んでいるほか、ベア・賞与等の抑制等による人件費の圧縮、宣伝費その他の管理費の節減に加え、ウェットリースや航空貨物における運航委託の活用、コードシェアリングの活用による路線運営の改善、定期整備の海外への委託等に取り組んでいる。また収益面では、FFP（常顧客優遇制度）の特典の拡大等各種の営業努力、PEX運賃の設定等により増収に取り組んでいるところである。

また、国内航空の面でも後述する幅運賃制度の導入に伴い、各社間で実質的な競争が行われることとなり、各々コスト削減等に努めつつ企業間競争を行っていた。

（６）需給調整規制の原則廃止（※Ⅰ.規制緩和の項参照）

運輸省では、これまでも様々な規制緩和策等を講じ、競争促進等による運輸サービスの向上、事業の活性化を図ってきた。しかし、運輸をめぐる国際的、国内的な環境は大きく変化してきている。このような大きな時代の変化に対応して、「安全かつ低廉で利便性の高い交通運輸サービスを提供」するためには、一層の競争促進等により、意欲的に創意工夫し、新しい可能性に積極的に挑戦していく。民間企業の活力を最大限に活用することによって、運輸市場を活性化させ、利用者ニーズに適合した運輸サービスの提供を促すことが必要になっている。

そこで、運輸省では、平成８年１２月、必要な環境・条件を整備するとともに、利用者保護、安全確保等の観点から必要な措置を講じつつ、おおむね３～５年後を目標期限として、運輸事業における需給調整規制を原則的に廃止し、市場原理を最大限に活用した交通運輸システムを構築していくこととした。

これを受けて国内航空の分野では、３年後の１１年度の廃止をめざし、現在多くの検討課題に取り組んでいた。これは、航空行政の指針がこれまで以上に市場原理を通じた競争と自己責任を原則としていくことを意味する。

国内路線の複数社化を推進してきた昭和６１年度～平成８年度の約１０年の間に、国内の旅客輸送実績が約２倍近くの８,２１３万人にまで増加し、航空運送事業が市場として大きな成長を遂げた。このように国民の足となった航空の利用者利便をさらに向上させるために、国内航空における一層の抜本的な競争促進策の実施が近年強く要請されるようになった。そのため、需給調整を廃止することで、既存各社間の競争を促進するとともに、新規会社の市場参入を容易化し、航空各社がより快適かつより安価なサービスを提供するような競争環境を作ることとした。

しかしながら、実際に需給調整を廃止するためには、同時に主に二つの課題について検討する必要がある。その一つが、混雑空港における発着枠調整ルールの方策である。

羽田空港のような混雑空港における発着枠調整方策としては、既に羽田空港新Ｃ滑走路供用開始に伴う新規発着枠の取扱において、競争促進の観点から新規会社枠を設定するなど、これまでにない制度が導入されたところであるが、未だ混雑空港一般に適用されるルールはない状態にある。空港整備は着実に進められているものの、空港制約が直ちには解消しえない状況において、いかに航空会社間の競争を促進し、利用者利便の向上を図るべきかという観点から、今後一般的な発着枠調整ルールを検討し、策定する必要がある。

さらに、規制緩和による競争促進の結果として、不採算路線を航空会社の内部補助で維持することが困難となることから、今後は経営上の判断により不採算路線から航空会社が撤退していくことが当然予想される。しかしながら、このような路線の中には、地域住民の生活に不可欠な生活路線が含まれると考えられることから、いかなる路線を維持する必要があるのか、またその維持方策をいかに確立するかという課題についても現在検討が行われていた。

（７）運輸審議会答申「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等

について」(平成10年4月6日)

平成9年4月、運輸大臣は、需給調整規制を廃止するに当たり生じることが予想される諸問題への対応を図るため、運輸政策審議会に対し「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」諮問した。

10年4月、需給調整規制廃止に向けて必要となる今後の環境整備方策等の在り方につき、運輸政策審議会の答申がなされた。この中で、需給調整規制廃止後は、可能な限り市場原理と自己責任の原則に従った事業運営を促進し、自由な競争を通じて国内航空分野における経済活動の一層の効率化を図っていくこととなった。

また、併せて、市場原理のみでは維持することのできない地域住民の生活に不可欠な離島航空路線の維持や、混雑空港におけるスロット(発着枠)配分ルールの確立を図っていくとともに、利用者利便の一層の増進のため、情報公開制度の確立や運賃・料金制度の透明かつ公正な運用を図っていくこととなった。

運輸省では、上記の運輸政策審議会答申を踏まえ、以下の措置を講じた。

(ア)国内航空分野における参入、運賃・料金制度の見直し

(a)需給調整規制を廃止し、路線ごとの免許制から安全面の審査を中心とした事業ごとの許可制に改め、運航ダイヤについて、認可制から事前届出制に改めること。

(b)運賃・料金規制について、認可制を事前届出制に改め、必要な場合に変更命令を発出できることとすること。を柱とする航空法の改正を11年6月に行った。

(イ)混雑空港におけるスロット配分ルール(p399)

混雑空港におけるスロット(発着枠)配分ルールについては、その既得権益化を防止するとともに、新規航空会社の参入を促すため、客観性・透明性のある配分ルールに従い、回収・再配分を行うこととしている。この配分のルールについては、10年5月より有識者によるスロット配分方式検討懇談会を開催し、①利用者利便を増進し、かつ効率的な会社にもスロットを配分する「評価方式」を優先的に採用すること、②新規航空会社にも発着枠を優先的に配分すること、等を内容とする報告書を11月にとりまとめた。なお、個々の空港ごとの具体的なスロット配分については、実際に発着枠の配分を行う時点における国内航空分野の競争状況等を考慮に入れて検討する必要があることから、配分の必要性が具体化した段階で、有識者からなる検討組織により公開の場において検討することとしている。

(ウ)地域航空路線の維持・活性化(p399)

需給調整規制の廃止により、市場原理と自己責任に基づき競争が促進される一方で、内部補助の割合が少なくなり、路線の維持が困難になる場合が生じる。しかし、不採算ではあっても、その地域の住民の生活に必要なものとなっている場合には、国として、この路線の維持を引き続き図っていく必要がある。このため、11年度においては、離島路線に係る運航費補助、航空機燃料税の軽減措置を新たに実施するとともに、従来の離島路線の維持施策(空港使用料の軽減、固定資産税の軽減)についても拡充を図ることとした。また、新たに創設された運航費補助については、地方自治体が独自で支援を講じた場合に対する地方財政措置が講じられることとなった。

なお、沖縄振興の観点から、11年7月1日より、本土ー沖縄路線に係る航空機燃料税の特例措置の拡充(税率を本則の3/5から1/2に軽減)が行われ、同路線の航空運賃の引き下げが実施された。

(エ)航空輸送サービスに関する諸課題への対応

改正航空法施行後における航空輸送サービスに関する諸課題に対応するため、昨年6月から「航空輸送サービス懇談会」を開催し、利用者の自己責任による自由かつ確かな選択を確保するための情報公開の具体的な運用の在り方や、新しい運賃・料金の事前届出・変更命令制度の的確かつ

透明性の高い運用の具体的な在り方について検討を行い、10月に検討結果のとりまとめを行った。

（８）需給調整規制の廃止と新しい航空運送事業制度の確立

このように国内航空分野においては、昭和61年より規制緩和を段階的に実施してきた。そして、これら一連の国内航空分野の規制緩和の総仕上げとして、一層の競争の促進を通じた利用者利便の向上の観点から、運輸省では、以下の措置を講じた。

（ア）国内航空分野における参入、運賃・料金制度等の見直し（p507）

（α）需給調整規制を廃止し、路線ごとの許可制から安全面の審査を中心とした事業ごとの許可制に改めること

（β）運航ダイヤについては、認可制から事前届出制に改め、ただし、路線の廃止を伴う場合は、6カ月前（利用者利便を阻害しないと認められる場合は2カ月前）の届出制とすること

（γ）発着枠の制限がある混雑空港については、発着枠の使用を一定期間ごとに許可する制度を創設するとともに、従来どおり運航ダイヤの認可制を維持すること

（δ）運賃・料金は、認可制から事前届出制に改め、併せて、不当な運賃・料金については航空会社に対し変更を命じる制度を創設すること

（ε）運航又は整備に関する業務の管理の受委託の許可制度を創設すること

等を内容とする航空法の改正を11年6月に行い、12年2月より施行されている。

（イ）混雑空港におけるスロット配分ルール（p508）

混雑空港におけるスロット（発着枠）配分ルールについては、発着枠の既得権益化を防止するとともに、航空ネットワークの維持・形成や、航空会社間の一層の競争や新規航空会社の参入を促す観点から、客観性・透明性のある配分ルールを策定の上、回収・再配分を行うこととしていた。

この配分のルールについては、10年5月より有識者による「スロット配分方式検討懇談会」を開催し、1. 利用者利便を増進し、かつ効率的な会社にもスロットを配分する「評価方式」を優先的に採用すること、2. ただし、個々の空港ごとの具体的なスロット配分については、配分の必要性が具体化した段階で、有識者からなる検討組織により公開の場において検討すること等を内容とする報告書が10年11月にとりまとめられた。

羽田空港の発着枠については、新B滑走路の供用開始に伴い、空港処理容量の見直しを行った結果、12年7月から57便／日分（当初2年間は31便／日分）増加することとなった。この新規発着枠の配分については、有識者からなる「混雑飛行場スロット配分方式懇談会」を11年11月より公開の場において開催し、客観性及び透明性のある配分ルールについて具体的検討を行い、12年2月に報告書を取りまとめた。この報告書を踏まえ、運輸省は、以下のように羽田空港の新規発着枠の配分を行った。

（α）新規航空会社枠（15便）

スカイマークエアラインズと北海道国際航空の2社に各3便を配分するほか、今後の新規会社分として9便を留保した（未使用分については他の航空会社が暫定使用）。

（β）特定路線枠（2便）

ミニマムのネットワークの維持・形成等のため、新規開設空港路線（新紋別空港路線、能登空港路線）に各1便を配分した。

（γ）航空会社評価枠（40便）

利用者利便の向上の観点や航空会社の効率的な経営の促進の観点から評価を行い、JALグループへ13便、ANAグループへ13便、JASグループへ14便配分した。

(ウ) 航空輸送サービスに関する諸課題への対応 (p509)

改正航空法施行後における航空輸送サービスに関する諸課題に対応するため、11年6月から「航空輸送サービス懇談会」を公開の場で開催し、利用者の自己責任による自由かつ確な選択を可能とするための情報公開の具体的な運用の在り方や、新しい運賃・料金の事前届出・変更命令制度の的確かつ透明性の高い運用の具体的な在り方について検討を行い、11年10月に検討結果のとりまとめを行った。

これに基づき、運輸省は、12年2月に「運賃及び料金の変更命令に係る取扱要領」や「航空輸送サービスに係る情報公開の実施要領」等のガイドラインの策定を行った。

その後、12年9月から運輸省のホームページにおいて以下の情報の公開を開始している。

(a) 航空輸送サービスの比較等に関する情報

定時運航率・遅延便の総数及び原因別の内訳・欠航便の総数及び原因別の内訳

(b) 運賃関連情報

航空会社別輸送実績及びその推移・路線別輸送実績及びその推移

(9) 航空市場の活性化

このように、国内航空分野においては、段階的な規制緩和を行った後、12年2月からは需給調整規制が廃止され、市場原理と自己責任の原則に基づき、航空会社の創意工夫を中心とした様々な取り組みが展開されていた。

まず、運賃面では、元年度から11年度にかけて単位当たりの運賃(円/人キロ、大手3社平均)が約24%低下したほか、12年4月以降、主に以下のような様々な割引運賃が航空会社により新設され、利用者ニーズに対応した多様な運賃が設定がされてきていた。

(ア) 往復割引運賃(JALグループ、ANAグループ、JAS、SKY)

往復利用の際に、普通運賃の5～15%程度の割引

(イ) バージェン運賃(ANA)

搭乗期間限定で全路線全便1万円均一

(ウ) 売り出し日5日間割引(JAS)

売り出し日から5日以内に予約した場合に普通運賃の65%程度の割引

(エ) インターネット運賃(JALグループ、JAS)

インターネットを通じて予約した場合に普通運賃の25%程度の割引

(オ) 介護帰省割引運賃(JAS)

要介護者の親族が介護のために帰省する場合に37%程度の割引

(カ) ミニグループ割引運賃(JALグループ)

2～9名のグループで利用する場合に15～48%程度の割引

また、国内線のダブル・トリプルトラック化も促進されており、昭和60年においては3社路線が3路線、2社路線が6路線だったが、ダブル・トリプル化基準の撤廃と需給調整規制の廃止により、平成12年7月現在のダイヤにおいては3社路線が25路線、2社路線が36路線となっており旅客が利用可能な航空会社の選択の幅は大きく広がっていた。

さらに、新規航空会社の参入も行われており、10年のスカイマークエアラインズと北海道国際航空に続き、12年6月にフェアリンクが航空運送事業の許可を受け、8月より仙台－関空路線において運航を開始していた。

12年7月からは航空3社により、大阪(関空、伊丹)－東京間の路線においてチャトル便の運航が開始され、ダイヤの大幅な改善のほか、共通ホームページの開設や空港における共通カウンターを設置等の航空サービスの向上策が実施されていた。

コラム 大阪（関空、伊丹）－東京間シャトル便運航開始（p512）

羽田空港の新 B 滑走路の供用開始に伴う平成 12 年 7 月からの新規発着枠の増加（関空路線、伊丹路線各 3 便分）を契機に、二大都市圏を結ぶ大阪－東京間の航空路線利用者の利便性を向上させるため、運輸省、地方自治体、経済界、航空会社等が一堂に参加した「大阪－東京航空シャトル便構想協議会」が 12 年 3 月に開催された。

同協議会においてとりまとめられた報告書に基づき、関空－東京間のダイヤにおける空白時間の解消等によるダイヤの大幅な改善のほか、ダイヤの一覧検索や空席案内、予約等が可能な航空 3 社共通のホームページの開設（7 月 1 日から）、空港における案内・予約機能等の機能を有する共通カウンターの設置（9 月上旬）等といった航空サービス向上策の実施が図られている。

大阪－東京間の 12 年 7～8 月の搭乗者数は、1, 154, 011 人（速報値、対前年同期比 112%）となり、大阪－東京間のシャトル便は順調な滑り出しを見せた。

（10）国内航空ネットワークの充実

a. 国内航空ネットワークをめぐる新しい動き（H10 白書）

新規空港開港に伴う路線増については、10 年の大館能代空港、佐賀空港の開業により、それぞれ 2 路線、3 路線が開設された。

便数については、東京国際空港（羽田）、大阪国際空港（伊丹）等の容量に制約のある空港については一般的に増便は困難な状況であるが、羽田については、9 年 7 月及び 10 年 4 月に新 C 滑走路の供用に伴う増便がそれぞれ 1 日当たり 20 便ずつ実施され、既存航空会社に対して自由に路線を設定できる自由枠を含め配分するとともに、新規航空会社の発着枠を一定数確保した。これを契機として、新規に国内航空分野への参入を希望する会社が現れてきており、中でも、10 年 2 月 6 日に免許申請を行ったスカイマークエアラインズに対しては、10 年 7 月 28 日、東京～福岡間に係る新規の定期航空運送事業の免許が交付された。同社は平成 10 年 9 月 19 日から毎日 3 往復の運航を行っていた。

今後、11 年度に予定されている需給調整規制廃止に伴い、こうした新規会社の参入が活発化することが予想された。

b. 新規航空会社の参入

9 年 7 月及び 10 年 4 月に東京国際空港（羽田空港）新 C 滑走路の供用に伴う増便がそれぞれ 20 便実施され、既存航空会社に対して自由に路線を設定できる自由枠を含め配分するとともに、新規航空会社の発着枠を一定数確保した。これを契機として、新規に国内航空分野への参入を希望する会社が現れてきた。これらのうち、スカイマークエアラインズに対しては、10 年 7 月、東京～福岡間に係る新規の定期航空運送事業の免許が交付されており、9 月に就航した。これは、既存 3 社の関連会社を別にすれば、昭和 38 年 8 月に免許を取得した長崎航空以来、約 35 年ぶりの免許であった。また、平成 10 年 10 月に札幌－東京間の定期航空運送事業の免許が交付された北海道国際航空（AIR DO）は、12 月に就航を果たしている。なお、スカイマークエアラインズは 11 年 3 月、大阪－福岡、大阪－札幌間に係る免許を取得、4 月より運航を開始している。

これら 2 社は就航開始にあたり、既存会社より大幅に安い運賃を設定した。これに対し、既存会社は 11 年 3 月から各社の特定便割引制度を活用して新規会社の運賃レベルと同額の割引運賃を設定するなど当該路線における競争が促進されていた。

また、新規会社は就航にあたり、いずれも航空機の整備業務を既存会社に委託したが、新規導入機の整備等に関する委託契約について企業間で調整が行われていた。

続いて 12 年 6 月にフェアリンクが航空運送事業の許可を受け、8 月より仙台－関空路線にお

いて運航を開始している。

c. 国内航空ネットワークの現状と課題

我が国の国内航空政策においては、空港整備等のハード面の施策と規制緩和による競争促進等のソフト施策を組み合わせることにより、ネットワークの拡充を図っている。最近におけるネットワークの現状をみると、路線数は9年度をピークとして減少し、12年度も引き続き減少となった。しかし、1路線当たりの年間平均運航回数は逆に9年度を底として上昇しており、トータルとしての輸送力も引き続き増加している。さらに、1路線に2社以上の航空会社が参入している路線の割合は10年度以降増加しており、特に4社以上の参入している路線が増加した。

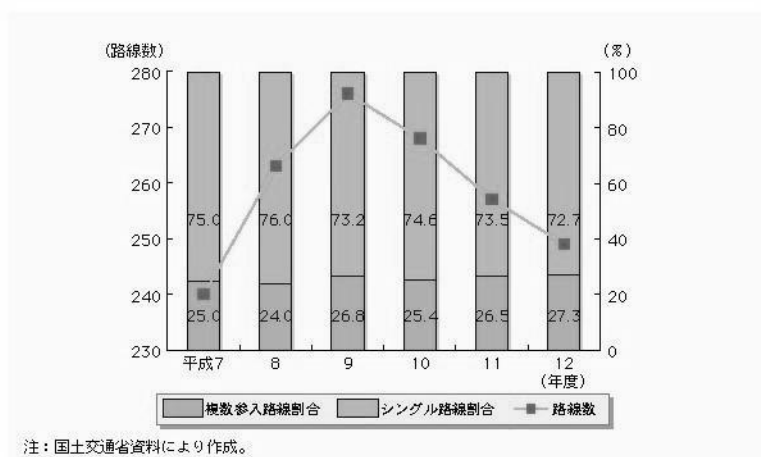


図 15-9 航空ネットワークの推移

出典：平成10年度運輸白書

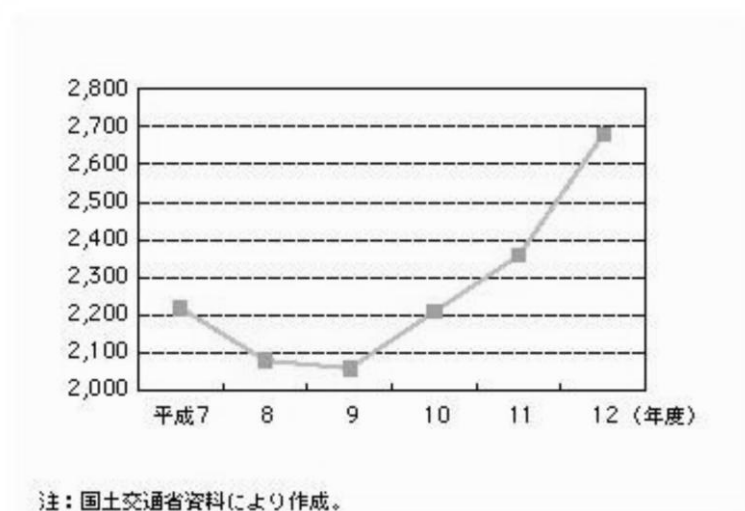


図 15-10 路線当たりの年間平均運行回数

出典：平成10年度運輸白書

これらの事実、航空会社が、路線数の量的な拡大から転換し、市場原理にしたがって需要の多い路線に集中してきていることを示していると考えられる。このような中で、東京国際空港(羽田空港)を利用する国内航空旅客は年5%前後のペースで増加しており、羽田空港の容量不足に対する懸念が高まっていた。

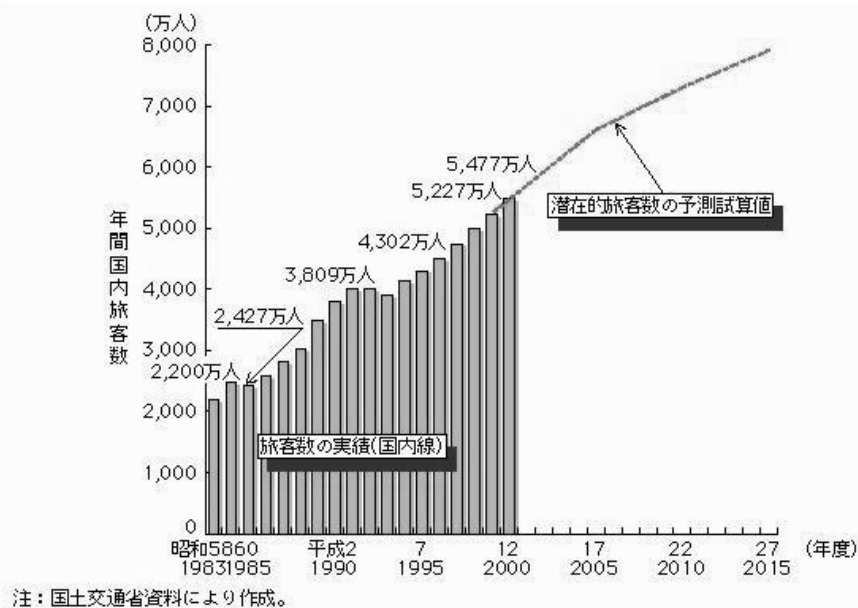


図 15-11 羽田空港の国内航空旅客数の実績及び将来予測

出典：平成 10 年度運輸白書

d. 国内航空ネットワーク充実のためのソフト施策

国内航空ネットワークの充実のため、上記のような空港整備だけでなく、規制緩和による競争促進等のソフト施策を行っていた。

また、需給調整規制の廃止に伴い、利用者利便の向上及び地域経済の活性化の観点から、航空ネットワークの維持・拡充のための環境整備を進め、併せて航空産業の高コスト構造を是正するため、13 年 4 月より羽田空港の地方路線に係る着陸料を従来の 3 分の 2 に軽減した。

このほか、羽田空港の発着枠の配分に係るルールにおいて、航空会社評価枠(注)の評価項目に地方路線を含む全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度を取り入れることにより、ネットワーク充実へのインセンティブとしていた。

(注)航空会社の事業活動について一定の評価項目による評価を基に配分する発着枠。

(11) 米国における同時多発テロの影響と政府による支援策

米国同時多発テロ事件は、航空輸送量の減少による収入減や航空保険料の追加徴収等による費用増加、さらには航空保安体制の強化による費用増加により航空会社の経営に大きな影響を与えていた。

このような中、テロ等による第三者への損害が発生した場合に 20 億米ドルを限度として賠償金の支払いが可能となるよう、日本国政府として適切な措置を講ずる旨を 13 年 10 月に閣議決定した。また、米国同時多発テロ事件の影響を受けている航空会社に対して、日本政策投資銀行から、「緊急対応等支援制度」等により緊急融資を実施することとした。

(12) 国内航空分野における競争促進策 (H14 白書)

国土交通省は、これまで国内航空運送事業について需給調整規制の撤廃、運賃の事前届出制への移行等の規制緩和を実施するとともに、航空輸送サービスを提供する上で基盤となる混雑飛行場における発着枠の配分に当たっては、新規航空会社を優遇する措置をとってきた。これによって、新規航空会社の参入等を通じて、主要路線における運賃の低下等、目に見える形で多くの利

用者に競争促進の効果が及んでいるところである。

一方で、平成14年6月のエアドゥによる民事再生手続きの申立て、同年8月の新規航空会社であるスカイネットアジア航空の運航開始等、新規航空会社において新たな動きがあったほか、既存航空会社においても同年10月に日本航空と日本エアシステムが経営統合を行うなど、我が国航空市場は、新たな局面を迎えていた。

国土交通省では、14年4月に「国内航空分野における競争促進策の強化について」を、同年9月には、「我が国航空市場競争環境整備プログラム」を発表し、新規航空会社に対する羽田空港発着枠の優先配分、空港施設の利用条件の均等化等を通じて、我が国航空市場における競争環境をさらに整備することにより、新規航空会社の参入等による利用者利便の一層の向上を図ることとした。

（13）LCCの参入促進

平成24年3月に本邦発のLCCであるピーチアビエーション（株）が就航した。同年7月にはジェットスタージャパン（株）、同年8月にはエアアジアジャパン（株）が就航した。

LCCの参入により訪日旅行客の増大や国内観光の拡大等、新たな需要の創出が期待されており、日本再生戦略（24年7月31日閣議決定）では「新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、32年までに国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧米並み（2～3割程度）とする」としていた。

LCCの参入を促進させるため、我が国では大きく2点の施策が行われていた。

1点目は安全に関する技術規制のあり方の見直しである。国土交通省成長戦略（22年5月）を踏まえ、航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、安全の確保を大前提に、技術の進展や国際標準等を踏まえ、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方の見直しを実施した。具体的には、旅客在機中給油の実施や実技試験のシミュレータ化等120項目の要望から100項目の対応を決定した。これにより、利用者利便向上、業務運営の効率化、人材の育成・確保、コスト削減が可能となり、LCCの参入促進にもつながると期待される。

2点目は、LCC専用ターミナルの提供等の環境整備である。24年は、関西国際空港で10月28日に本邦初のLCC専用ターミナル（第2ターミナル）の供用が開始された。成田国際空港では、既存の第2旅客ターミナル南側及び北側にLCCの暫定的な受入施設が整備され、それぞれ同年9月12日及び10月23日に供用が開始されたほか、26年度中の完成を目指してLCC専用ターミナルの整備が図られていた。また、那覇空港では24年10月18日に既存施設を活用した暫定LCCターミナルの供用が開始された。既存ターミナルより低コストで利用可能なLCC専用ターミナルの提供等の環境整備を進めることで、LCCの就航促進が期待されていた。

以降、29年3月時点で、ピーチ・アビエーションは国内14路線、国際13路線、ジェットスタージャパンは国内16路線、国際8路線、バニラ・エアは国内7路線、国際7路線、春秋航空日本は国内4路線、国際4路線へネットワークを展開していた。

訪日外国人旅客の増大や地方創生の展開のため、国内外の航空ネットワークの充実が求められている中、LCCの振興は航空行政上の重要施策として位置付けられており、「2020年の航空旅客のうち、国内線LCC旅客の占める割合14%、国際線LCC旅客の占める割合17%」という目標の下、様々な施策を行ってきた。

具体的には、①着陸料等空港使用料の軽減、②空港経営改革、③施設整備の3つの観点から検討・実施している。空港使用料の軽減については、国管理空港・共用空港において地方路線維持やLCC支援による地域活性化実現のため、25年度より、主に使用される機材（100t以下）に

着目した着陸料の引き下げを行っており、28年度も引き続き実施していた。また、28年度も前年に引き続き、成田国際空港及び関西国際空港においては着陸料を含む空港使用料の引き下げ・見直しを実施している。空港経営改革については、民間事業者による滑走路等と空港ビルの運営の一体化などにより、戦略的な料金体系や営業活動等を可能とする、民間の知恵と資金を活用した空港の活性化を図るため、積極的に推進しており、28年4月には本邦で初めて、関西国際空港が運営の民間委託を開始し、続けて同年7月には仙台空港の民間運営委託が実現した。施設整備については、LCC専用ターミナルの整備を実施しており、24年度には、成田国際空港においてLCCの暫定受入施設が供用開始されるとともに、関西国際空港において本邦初のLCC専用ターミナル（T2（国内線））が、那覇空港において既存施設を活用した暫定LCCターミナルが供用開始された。更に27年4月には成田国際空港では第3ターミナル（LCCターミナル）が、29年1月には関西国際空港で新たなLCC専用ターミナル（T2（国際線））が供用開始された。また、中部国際空港でもLCCターミナルの整備に着手した。

我が国の27年の国内航空旅客数におけるLCCのシェアは10.0%となっており、国際航空旅客数におけるLCCのシェアは13.5%となっている。

（14）地域航空の展開（離島路線、コミューター航空）

a. 中小航空企業の路線展開（平成元年、2年白書）

我が国の中小航空企業は、地域住民の利便の確保のために採算性の悪い路線を数多く運航しているが、その中でも地域住民の生活上必要不可欠な離島路線については、採算性の悪い路線についても運航を維持することが強く求められていた。このため、これらの中小航空企業については経営の安定化による利用者利便の確保を図るため、経営基盤の強化に資するような路線の展開を積極的に認めてきていた。

昭和62年以降、エアーニッポンについては、全日本空輸からの路線移管により福岡～小松線、東京～八丈島線、鹿児島～那覇線、大阪～高知線、長崎～那覇線を開設し、さらに新規路線として札幌（丘珠）～釧路線、東京～中標津線を開設した。南西航空については、沖縄からの本土への路線である那覇～松山線、那覇～岡山線及び東京～宮古線を開設した。また、従来不定期航空運送事業を行っていた日本エアコミューターについても、日本エアシステムからの路線移管により63年7月に鹿児島～沖永良部線において定期航空運送事業を開始し、以降鹿児島～与論線、鹿児島～屋久島線、鹿児島～種子島線を開設した。

b. 地域航空システムの整備

① 地域航空システムをめぐる動き

我が国の航空輸送は、大型機材による全国規模での定期輸送を中心として発展してきたが、近年、所得水準の上昇等による高速性志向の一層の高まり、小型航空機材の性能の向上等の諸情勢の変化を背景として、小型航空機による定期的旅客輸送（いわゆるコミューター航空）を導入しようという気運が高まっており、また、防災、緊急輸送、VIP輸送等の多様な分野で積極的に小型航空機の利用を図る動きも広がってきていた。

小型機による旅客輸送としては、63年度においては、離島航空路線を中心に8社30路線が運航されており、同年度の輸送実績は合計で約34万人となっていた。

コミューター航空は輸送量が小規模であること、小型航空機輸送であるため輸送コストが相対的に高いこと等の理由により、その採算性に問題がある。このため、現在運航されている路線の多くは、関係の地方公共団体等により出資、運航補助、着陸料の減免等の経営の支援がなされている状況にあった。

地域航空をめぐる新しい動きとして、62年4月29日に我が国初の本格的都市間コミューター航空として大分－広島－松山間の路線の運航が開始された。また、ヘリコプターを利用したコミューター航空（いわゆるヘリ・コミューター航空）については、63年6月20日に東京国際（羽田）－新東京国際（成田）両空港間において我が国初の本格的な運航が開始され、平成元年3月25日からは横浜まで運航区間が拡大された。

② 地域航空システムの今後のあり方

ア) 地域航空システムに対する基本的認識

また、コミューター航空をはじめとする地域航空については、昭和62年6月に閣議決定された第四次全国総合開発計画においても、高速交通体系の一環として重要な位置付けがなされていた。

地域航空の整備は、それぞれの地域の特性に応じた航空輸送について、地域が自ら工夫し、検討していくことが必要であるが、全国航空ネットワークを補完する機能を通じて航空輸送需要の拡大に資するとともに、国民生活の発展に寄与するものであることから、運輸省としてもその整備に取り組んできたところであり、今後とも各般の施策を推進していくこととしていた。

イ) 地域航空システムの整備に対する具体的取組

（航空審議会における検討）

地域航空の整備に関し、学識経験者等に幅広く意見を聞くため、62年4月、航空審議会に「地域航空輸送問題小委員会」を設置し、以下のとおり検討結果がとりまとめられた。

（a）各関係主体の役割

コミューター航空は、全国航空ネットワークの形成及び離島におけるシビルミニマムの確保という国の責務の範囲というよりは、むしろ第一義的には地域の責務としての地域交通体系に含まれるものとしてとらえることができる。国は、地域における関係者の創意工夫を前提として、一定の支援を行うことが必要である。

（b）飛行場の整備

地方公共団体が主体となって整備し、国は、財政上の支援を行うことが適当である。

（c）コミューター航空事業

事業者の創意工夫による経営改善、需要喚起のための努力を基本としつつ、地域における関係者による支援措置が講じられることが必要である。国はコミューター航空事業者に対する金融上、税制上の支援を行うことが適当である。

（d）航空保安対策

コミューター空港及びヘリポートにおいては、地方公共団体が主体となって、航空灯火、航空気象観測施設及び航空保安無線施設等の整備を行うことが適当である。国は、地方公共団体による施設整備に対する一定の財政上の支援等を行うことが適当である。

（e）二大都市圏における地域航空の受入対策

(i) 東京圏における固定翼機によるコミューター航空の受入れについては調布飛行場を当面活用することが考えられる。ヘリコプターによるコミューター航空の受入れについては羽田、成田両空港とも一定程度の受入れが可能であり、さらに東京ヘリポート等の有効活用、都心における公共用ヘリポートの整備を図る。

(ii) 大阪圏における固定翼機によるコミューター航空の受入れについては、大阪国際空港（伊丹）では一定程度の受入れが可能であり、さらに八尾空港の有効活用、都心における公共用ヘリポートの整備を図る。

（f）操縦士の確保

コピューター航空の操縦士を確保するため、コピューター航空事業者においては、一層の経営改善努力を行い事業採算性を高めるとともに、国においては、自衛隊退職者等の就業促進のための条件整備等を行う。

(g) 規制の合理化

航空機の運航の安全性を確保するための規制が、地域航空の特性に適応したものとなっていない面があることから地域航空に係る諸規制の合理化を行う。

(具体的施策の展開)

以上の検討結果を踏まえ、運輸省は、地方公共団体が設置する公共用ヘリポート、コピューター空港の整備に対する無利子貸付制度と、民間事業者が整備するヘリポート及びコピューター空港の整備並びにコピューター事業者の事業に必要な施設の整備に対する財政投資制度の創設を行った。また、地域航空整備のための具体的方策に関する事例研究的調査や、ヘリポートの設置規制、機材規制等の事項についての規制の合理化を進めている。

③ 地域航空輸送の展開 (H3 白書)

(地域の創意工夫による地域的ネットワークの充実)

離島については、航空輸送が離島住民の足として生活に密着した役割を果たしているが、こうした離島路線の必要性等を踏まえ、国においては、着陸料や航行援助施設利用料の軽減措置を講じ、また、地方公共団体においても、固定資産税の軽減措置、欠損補助等の助成を行っているところである。このような離島航空については、国、地方公共団体、航空企業のそれぞれが、その維持のため適正な役割を果たしていくことが必要であり、国としても、高速交通体系の整備、離島住民の生活の足の確保等の観点から、離島路線の維持に取り組んでいく必要がある。

また、地域航空については、時間価値の上昇や利用者ニーズの多様化による地域航空ニーズの高まりに対応して、都市間の高速輸送等、地域航空の特性の発揮が期待される多様な分野で、地域の創意工夫による取組みを前提として、地域的ネットワークの形成を図っていくことが必要である。このような地域航空をめぐる新しい動きとして、3年4月より、ジャルフライアカデミー(株)が広島を拠点とするコピューター事業として広島―大分間等の運航を開始し、9月からは居住性、快適性に優れた「ジェットストリーム・スーパー31型機」による運航を開始したところである。また、4月より、中日本エアラインサービス(株)が中量のコピューター機材(フォッカー50型機;56席)による名古屋―富山線等の運航を開始した。

c. 離島航空路の維持

① 平成前・中期の状況

離島航路、離島航空路は、離島住民の生活の足として、重要な役割を果たしているが、その経営は、大変厳しい状況にあった。このため、離島航路については、一定の要件を備えた航路に対して、その経営により生じた欠損に対して補助金を交付し、維持・整備を図っているところである。また、船舶整備公団の活用等により、船舶の大型化・高速化を進めているところであった。さらに、離島港湾等の施設についても重点的に整備を行っている。また、離島航空路については、空港使用料の軽減、小型航空機の購入費補助等の助成措置を講じ、その維持・整備を図っていた。

平成5年度予算においては、離島航空に使用する小型航空機を購入する際の航空機購入費の一部補助が認められたところである。また、地方公共団体においても、固定資産税の軽減措置、欠損補助等の助成を行っている他、6年5月に運航を開始した大阪―但馬路線で航空運送事業者が使用する航空機について、当該航空機の購入主体に対して一部補助等が行われていた。さらに5年12月には、長崎県の離島航空路線の安定的維持運営を目的として、離島航空振興基金が発足

している。このように、離島を中心とする地域航空輸送については、国、地方公共団体、航空企業のそれぞれが維持できるよう努めていく必要がある。

8年度においては、離島路線に係る空港使用料を従来の2分の1に軽減し、離島航空に使用する小型航空機の購入費補助の対象を拡大、さらには離島路線に就航する小型航空機に対する固定資産税の軽減措置の拡大も行うなど、離島の航空輸送の確保のために国等による支援措置の大幅な拡大を実施した。

11年度に予定されている需給調整規制の廃止による競争の激化の結果、航空会社内の内部補助の余地は狭くなるため、採算が確保されない路線について航空会社は撤退を余儀なくされる可能性がある。このうち、離島に係る路線（10年4月現在73路線）については、当該路線の廃止の結果、離島の生活の利便性の確保、産業の自立等の観点から利用者が著しく不便を被る場合が考えられる。離島における航空輸送サービスを確保していくためには、離島航空事業者の自主的な経営努力を基本としつつ、空港使用料の軽減、離島航空に使用する小型航空機の購入費補助といった従来からの支援措置に加え、新たに、運航を維持するための総合的な支援措置を講じることが必要であり、そのための検討を行った。その結果、11年度より航空会社の経営改善の自主的な取り組みを基本としつつ、離島航空路線に係る運航費の補助、離島航空路線に就航する航空機に係る航空機燃料税の軽減措置を新たに実施するとともに、従来からの空港着陸料の軽減措置や固定資産税の軽減措置についても拡充を行った。また、新たに創出された運航費補助については、地方公共団体が独自に支援を講じた場合に所要の地方財政措置が講じられることとなった。

なお、離島路線の数は、11年度66路線、12年度68路線、13年度69路線となっていた。

② 平成後期の状況

離島航空路については、離島の航空輸送の確保を図るため、離島に就航する航空運送事業者に対して、総合的な支援（予算：機体購入費補助、運航費補助等 公租公課：着陸料の軽減、航空機燃料税の軽減措置等）を講じていた。また、24年度から運航費補助対象路線において、離島住民向け運賃割引への助成も実施しており、支援の充実を図っていた。

なお、28年度の離島航空路線の数は54路線となっていた。

d. コミューター航空の展開

① 平成前・中期の状況

地域航空については、時間価値の上昇や利用者ニーズの多様化による地域航空ニーズの高まりに対応して、都市間の高速輸送等、地域航空の特性の発揮が期待される多様な分野で、地域の創意工夫による取り組みを前提として、地域的ネットワークの形成を図っていくことが必要である。このような地域航空をめぐる新しい動きとして、3年4月より、ジャルフライトアカデミー(株)が広島を拠点とする通勤航空事業として広島－大分間等の運航を開始し、9月からは居住性、快適性に優れた「ジェットストリーム・スーパー31型機」による運航を開始したところである。また、4月より、中日本エアラインサービス(株)が中量の通勤機材（フォッカー50型機；56席）による名古屋－富山線等の運航を開始した。また、5年3月から中日本エアラインサービス(株)が名古屋－福島間の運航を開始した。

通勤航空については、離島航空と同様採算性の確保等種々の問題が存在するところであり、その導入及び維持のためには、航空事業者の合理化等の自助努力が基本となる。しかしながら、国としても、通勤航空事業者等の関係者が連携して取り組めるよう支援することとしており、地方公共団体においても、例えば6年5月に運航を開始した大阪－但馬路線で航空運送事業者が使用する航空機について、当該航空機の購入主体に対して一部補助等が行われている。

地方空港の整備の進展と相まって地域の足としての通勤航空が各地で注目を浴びてお

り、8年度に入ってから、広島―出雲、高松―福岡等の路線が新たに開設され運航されていた。しかしながら、コピューター航空各社においては、合理化等の経営努力を行っているものの、各社の経営はいずれも厳しい状況にあるのが現状である。

そのため、こうした状況に鑑みて、地方自治体を中心とする地域による支援が行われているが、国においてもコピューター航空事業者が航空機の購入及び格納庫等の整備に要する資金について開銀等の政府系金融機関から低利融資を行っているところであった。

コラム ―地域の話題― (p323)

「コピューター航空路線の展開」

コピューター航空事業は、座席数 60 席以下の小型航空機又はヘリコプターで旅客輸送を行うもので、従来離島路線等で多くみられたが、少量輸送ではあるが高速性に優れた質の高い交通手段として、鉄道やバスでは移動に時間を要し、かつ比較的需要の少ない都市間を結ぶ地域の交通機関として、活躍の場が広がってきていた。

中国地方においては、旧広島空港（広島西飛行場）がコピューター専用飛行場となった。広島西飛行場及び岡山空港を中心として、平成9年7月現在で、2社 11 路線により運航が行われている。輸送人員は年々増加し、8年度の輸送人員は約 14 万 5 千人になっている。路線網の充実も着実に進んでおり、8年度には新たに、岡山～小松線、広島西～鳥取線、出雲～小松線、広島西～南紀白浜線の4線が開設された。

② 平成後期の状況

地域航空を取り巻く課題は多く、例えば地域航空会社にあっては、脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造、機材故障時等の欠航、特定の大手航空会社との連携に伴う限定された事業展開といった課題があり、また、大手航空会社にあっては、100 席以上の大型機のような使用機材のミスマッチ、大規模需要路線の競争激化に伴う内部補助の限界といった課題がある。さらに、旧型小型機の製造終了等に伴う機材更新やその結果としての必然的な供給増、パイロット等の人材確保の難航等、今後も様々な課題が生じることが懸念されていた。

上記のような課題を踏まえれば、地方航空路線を持続可能なものとするため、従来の取組みを超えた地域航空のあり方を模索する必要があることから、「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」を開催し平成 28 年 6 月より検討を進めていた。

3. 6 貨物利用運送事業

トラック運送は、経済活動や国民生活に不可欠の物資輸送を担っており、昭和 60 年度以降は、輸送トンキロベースでも内航海運を上回るなど国内貨物輸送機関の大宗としての役割を果たすに至っていた。

しかし、一方で産業構造の変化や国民生活の高度化・多様化に伴って、多品種少量物品の多頻度で迅速な輸送サービスや流通加工等を含めた質の高い輸送サービスに対するニーズが高まるなど、物流動向に大きな変化が見られた。このため、トラック運送事業においても、このような利用者ニーズの変化に応えうる効率的なトラック輸送体系の形成、物流情報システムの構築等による対応を積極的に行い、付加価値の高い輸送サービスの提供に向けて事業の活性化を図ることが重要な課題となっていた。

このためには、そのほとんどが中小企業であるトラック運送事業について、その構造的脆弱性を克服し、経営基盤の強化を図るとともに、過積載、過労運転等の不法な手段で競争を行うことがないように、安全運転の確保、労働環境の整備等を図っていく必要があり、経営方式の改革、

共同マーケティング、コンピューターリゼーション、人材開発等の事業に主眼を置いた経営戦略化構造改善事業の積極的な推進を図るほか、運輸事業振興助成交付金(昭和 63 年度約 150 億円、平成元年度約 160 億円)の活用により、労働環境改善のためのトラックステーションの整備、人材開発に主眼を置いた研究研修事業等が推進された。

3. 6. 1 貨物利用運送事業

① 平成初期の状況 (H2 白書)

(通運事業の現況)

鉄道貨物輸送の長期にわたる低落とこの間の国鉄貨物の相次ぐ合理化等は、通運事業の経営を厳しいものとし、昭和 45 年度に 2 億 4,400 万トンであった通運取扱量は、昭和 63 年度には 7,900 万トンまで減少したが、昭和 62 年 4 月設立の日本貨物鉄道株式会社(JR 貨物会社)との密接な連携・協調体制の下、コンテナ輸送を中心とした販売方式が功を奏し、コンテナ輸送が順調に伸長し、これまでの鉄道貨物輸送の低落傾向に歯止めがかかってきていた。そこで、今後とも運輸事業振興助成交付金の積極的活用により通運体制の充実・強化は図っていくこととされた。

(利用航空運送の競争の激化)

航空貨物輸送は、近年着実に伸びてきていたが、航空会社の行う運送を利用して混載運送を行う利用航空運送事業も、重量ベースで国内・国際ともここ 10 年間平均 10%を越える伸びを示すとともに、航空貨物全体に占めるウエイトも国内約 78%、国際約 76% (いずれも重量ベース)と、航空貨物の輸送にとって重要な役割を果たしていた。

国際利用航空運送においては、現在、邦人系 17 社、外資系 9 社の計 26 事業者が存在している。昭和 60 年 5 月の日米航空暫定合意に基づき、昭和 63 年 6 月には、米国より小口 航空貨物専門企業であるフェデラルエクスプレスが我が国へ参入し、我が国の利用航空運送業界に少なからず影響を与えることとなったが、平成元年に入り、同社は、我が国にも参入している世界最大手の貨物航空会社フライングタイガー社を買収し、事業拡大を図るなど積極的な営業展開を示しており、この業界の競争は一層激化するものと予想された。

(運送取扱業関係)

物流事業の中で、荷主とトラック等実際の運送事業者との間にたって、貨物の運送の取次等を行う事業がトラック、内航、航空の各事業分野に存在しており、これらは運送取扱業と呼ばれ、荷主に対してはきめ細かな輸送サービスを提供しており、多様化・高度化する物流の円滑化に重要な役割を担っていた。

これらの運送取扱事業者は、自らも運送事業を行っている事例が多く見受けられ、同業他者と貨物を融通し合う必要性等から出発したケースが多いが、今後は、陸海空にまたがる多様な運送事業を相互に結合してより総合的、一体的な輸送サービスを成立させるといった高度な役割が求められるようになるものと考えられた。

② モーダルシフトの推進に向けた規制緩和 (H15~20 白書)

貨物利用運送事業は総合物流コーディネーターとして陸・海・空の実運送事業者とともに日本の物流の一翼を担っている。平成 15 年 4 月 1 日には事業者の創意工夫を活かし弾力的に事業を展開できるよう、同事業に関し規制緩和を主な内容とする法改正が行われた。

これにより、船舶輸送の前後のトラックによるフィーダー輸送(港湾からの支線輸送)まで一括して行う外航運送・内航運送に係る第二種貨物利用運送事業が新設された。環境負荷の少ない大

量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運を活用するモーダルシフトの推進が期待される。

平成 15 年には規制緩和を主な内容とする法改正が行われ、船舶輸送の前後のトラックによるフィーダー輸送(港湾からの支線輸送)まで一括して行う外航運送・内航運送に係る第二種貨物利用運送事業が新設された。15 年度においては、402 事業者(外航運送 158 事業者、内航運送 244 事業者)が同事業の許可を受けている。

また、中国を始めアジア地域が生産拠点・消費市場として急速に発展し、我が国からも多数の企業が進出しており、こうした活発な経済活動を支える効率的な物流システムの構築が課題となっていた。こうした中、アジア地域との物流も拡大しつつあり、国際航空利用運送事業者のアジア向け貨物取扱量は、平成 10 年度では約 35 万トンであったが、15 年度では約 56 万トンまで増加した。

複合一貫輸送の担い手である貨物利用運送事業は、環境負荷の少ない鉄道貨物輸送や内航海運を活用するモーダルシフトの推進に資するものと期待された。このような状況の中、現行の「貨物利用運送事業法」では、最近の物流サービスに見られるような幹線輸送を実運送や複数輸送モードで行う複合一貫輸送について、事業者の行政手続の煩雑化、利用者保護の面での問題等が明らかとなってきていることから、平成 18 年度より、「貨物利用運送事業法」が対象としている事業類型の見直し等制度の見直しに取り組んだ。平成 19 年度には事業者の創意工夫による自由な事業展開を促進するため、「貨物利用運送事業法制度の改善に係る検討委員会」を開催し、規制の見直し等について検討した。平成 20 年度には、「2010 年代に向けての物流戦略委員会」の下

に設置された WG の 1 つである「成田・羽田物流円滑化 WT」を開催し、成田・羽田両空港と周辺地域の輸送円滑化に係る具体的諸課題を抽出し、その解決方策について関係者間で検討を行うこととした。

(

③ 原油価格高騰への対応 (H19 白書)

安全の確保や環境規制への対応等が求められる中で、原油価格の高騰により、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しい。このため、国土交通省では原油価格高騰に対応した運賃設定を図るための環境整備や省エネ体質強化のための低公害車導入や省エネ機器購入のための支援等を行っていた。

④ その後の取組み(H21～R1 白書)

貨物利用運送事業は、環境負荷低減に資するモーダルシフトの推進に寄与しており、同事業への新規参入も着実に増加していた。

平成 21 年度は、成田・羽田両空港間の効率的な貨物輸送体制の構築に向けた取組みを推進した他、災害等による鉄道輸送障害の改善に向けた取組みを推進していた。また、安全かつ確実な物流サービスを確保するため、監査等を通じ事業者のコンプライアンスを徹底させるとともに、貨物利用運送事業者と貨物運送事業者の連携強化等に取り組んでいた。

平成 22 年度は、成田・羽田両空港間の効率的な貨物輸送体制の構築に向け、共同輸配送の実証実験を実施したほか、災害等による鉄道輸送障害時の対応改善に向けた取組みを推進していた。また、監査等を通じ事業者のコンプライアンスの徹底を図り、安全かつ確実な物流サービスの確保に取り組んだ。

平成 23 年度以降は、国際貿易の重要性が高まる中、世界的にも輸送の円滑化が進む一方で、輸送の安全確保も求められており、国土交通省では監査等を通じて事業者のコンプライアンスの徹底を図るなど、安全かつ確実な物流サービスの確保に取り組んだ。

景気低迷に伴う荷動き減少、軽油価格の影響等から、事業者を取り巻く経営環境は厳しさを増している。こうした状況の下、事業者の運行の安全確保を図りながら、今年度は、環境対応車の普及支援を拡大するとともに、今後の施策については有識者等から構成される「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」のワーキンググループにおいて議論が重ねられ、10月に報告書が取りまとめられた。現在は、報告書の提言を踏まえ、事業参入時の安全基準の強化、荷主との間の書面契約の推進、貨物自動車運送適正化事業の充実等の対策について推進を図っているところであった。

3. 6. 2 3PL 物流に向けた取組 (H13~16 白書)

1990年代に米国で登場した新たな物流サービスである3PL(サード・パーティー・ロジスティクス)〔荷主から物流を一貫して請負う高品質のサービス〕は、荷主企業の本業への経営資源集中や、物流部門における規制緩和等を背景に高い成長を続けており、わが国においても、今後3PLの高い成長が期待された。しかし、特に物流事業者の大半を占める中小規模の事業者にとっては、こうした新しいニーズに対応するためには、自社の取組みだけでは限界があることから、行政においても積極的な取組みが必要であり、平成15年6月にまとめられた「530万人雇用創出プログラム」では、政府の今後の取組みとして3PLに関する人材育成に必要な政策プログラムが例示された。

国土交通省では、平成15年9月に「日本における3PLビジネスの育成に関する調査検討会」を立ち上げ、中小規模の物流事業者による3PLビジネスの展開のための条件・課題を整理し、3PLビジネスへの参入の支援方策を探ることとした。

平成16年3月には、「3PL人材育成促進事業推進協議会」を立ち上げて3PL人材育成研修のカリキュラムやテキストを作成し、中小物流事業者の3PL進出を促進していた。3PL人材育成研修は、16年10月から17年3月までの間に計20回開催する予定とされた。また、3PL支援のため、倉庫業法、貨物利用運送事業法及び貨物自動車運送事業法の特例等を内容とする法案を第162回国会に提出した。

3. 6. 3 物流企業の構造改善事業等

産業構造の変化や国民生活の高度化・多様化に伴って、多品種少量物品の多頻度で迅速な輸送サービスや流通加工等を含めた質の高い輸送サービスに対するニーズが高まるなど、物流動向に大きな変化がみられた。このため、トラック運送事業においても、このような利用者ニーズの変化に応えうる効率的なトラック輸送体系の形成、物流情報システムの構築等による対応を積極的に行い、付加価値の高い輸送サービスの提供に向けて事業の活性化を図ることが重要な課題となっている。このためには、そのほとんどが中小企業であるトラック運送事業について、その構造的脆弱性を克服し、経営基盤の強化を図るとともに、過積載、過労運転等の不法な手段で競争を行うことがないように、安全運行の確保・労働環境の整備等を図っていく必要があり、経営方式の改革、共同マーケティング、コンピュータリゼーション、人材開発等の事業に主眼を置いた経営戦略化構造改善事業の積極的な推進を図るほか、運輸事業振興助成交付金(62年度約150億円)の活用により、労働環境改善のためのトラックステーションの整備、人材開発に主眼を置いた研究研修事業等を推進していた。

3. 6. 4 日本物流団体連合会の設立

物流業をとりまく環境の変化の中で物流が国民生活や産業活動の基盤としての役割を十全に果

たしていくためには、物流業界における各部門の連絡を図り、物流に関する内外の諸問題について物流業界の意見をとりまとめ、その実現に努力し、あわせて経済界をはじめとする関係者の理解と協力を求めていくことが必要とされた。

このため、主要物流企業及び物流団体を広汎に網羅する社団法人日本物流団体連合会（「物流連」）が平成3年9月に設立された。

3. 7 倉庫業

① 倉庫業法の一部を改正する法律の施行（H15 白書）

営業倉庫は物流の結節点として重要な役割を果たしているが、経済構造の転換や国民生活の向上を背景とした保管ニーズの高度化、多様化に適切に対応していくため、倉庫業に係る規制緩和等を内容とする「倉庫業法の一部を改正する法律」の施行により、倉庫業の参入規制を許可制から登録制に変更するとともに、料金の事前届出制が廃止され、貨物利用運送事業法等、物流関係の他の事業における規制緩和の進展とあわせて、適正な競争を促進し、多様なサービスの提供や事業の効率化を積極的に進める環境が整った。

これにより、料金については、事業者がより自由な設定を行うことが可能になったことから、パレット(荷台)建てや面積建てといった新しい形式での料金設定を行うケースが出てきていた。また近年、倉庫保管、運送や流通加工といった個別のサービスの提供ではなく、これらを組み合わせた多様な物流サービスへの荷主ニーズが高まってきていた。このような中、新規参入倉庫事業者のうち約半数が貨物自動車運送事業者であるなど、倉庫業においても総合的な物流サービス業に転換する動きが進展してきていた。

② 新規参入の増加（H21～R1 白書）

物流の結節点として重要な役割を果たしている営業倉庫について、保管ニーズの高度化・多様化への適切な対応及び物流事業の効率化の促進を図るため、参入規制を登録制へと変更する等の規制緩和を実施した後、倉庫業への新規参入が着実に増加しており、倉庫事業者数は20年度末現在、5,611者（13年度末比556者増）、平成22年度末現在、5,789者（13年度末比734者増）、平成25年度末現在5,975者（普通倉庫4,798者、冷蔵倉庫1,177者）となっていた。

また、近年、大都市圏を中心に物流事業者への賃貸を目的とした外資系や国内の不動産ファンドによる大型で高機能な物流施設の建設が活発化しており、このような施設を借り受けて事業を展開する倉庫事業者が現れていた。（H23 白書）

また、災害に強い倉庫の構築に向けた非常用電源・通信設備の導入や低炭素化に資する設備の導入が進められていた。（H26 白書）

物流の結節点として重要な役割を果たしている営業倉庫については、通信販売の急増や機能集約への対応、作業の効率化や複合化を図るための施設規模の拡大によって、倉庫を含む物流施設で働く人材の需要が高まっていた。一方、人材供給能力を超えた郊外への立地の増加等により、庫内作業をはじめとして人材確保が難しくなっていた。これらを踏まえ、庫内作業の省力化や生産性向上に資する取組みを促進していた。（H29、R1 白書）

3. 8 トラックターミナル事業（H26～R1 白書）

（※平成初期の整備は14インフラに掲載）

トラックターミナル事業は、幹線と端末のトラック輸送の結節点として、輸送の効率化や渋滞の緩和等に重要な役割を果たしている。近年は、高度化・多様化する物流ニーズに対応するため、積み卸し機能に加え、配送センター機能（仕分け・流通加工等）も有する施設の整備が進んでい

た。

また、災害に強いトラックターミナルの構築に向けた非常用電源・通信設備の導入や低炭素化に資する設備の導入が進められていた。

3. 9 国土交通省成長戦略（H22 白書）

我が国の国際競争力を高め、将来にわたって持続可能な国づくりを進めるため、平成 21 年 10 月に開催された有識者で構成する国土交通省成長戦略会議において、1)海洋、2)観光、3)航空、4)国際展開・官民連携、5)住宅・都市の 5 つの分野の成長戦略について議論がなされ、22 年 5 月に「国土交通省成長戦略」が取りまとめられた。政府の「新成長戦略」にもその内容が盛り込まれるとともに、23 年度予算及び税制改正大綱等に戦略実行のための予算等が反映された。