

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

我が国の電気通信産業は、昭和60年に電気通信事業法が制定され、市場の全分野に競争原理が導入されるとともに、日本電信電話公社が民営化され、2,400社を超える新規事業者が新たに市場に参入した。この結果、国内長距離電話料金や国際電話料金が昭和60年当時と比べて6割程度低廉化し、遠近格差も40倍から17倍へと縮小するという成果が見られた。また、サービスの多様化も進んだ。

特に、携帯・自動車電話市場においては、PHSを含む多数の新規参入の実現、NTTの移動通信業務の分離、分割による公正な競争条件の整備などにより、競争を通じて、急速な料金の多様化・低廉化とともに市場が急拡大するなど活性化が図られた。

また、情報化の進展により、パソコン通信利用者が延べ200万人を超えるなか、パソコン通信利用者を念頭においた深夜時間帯の定額料金制が導入されたところである。

さらに、今後の技術革新や国際化等の環境変化により、異業種の融合が進展していくことが期待される。

しかしながら、国際的にみると、長距離料金が割高のため、遠近格差が米国の13倍に比べて依然大きく、全体としてみると、日本の電話料金は米国に比べ高い。また、提供されるサービスの種類は米国のそれとほぼ同等であるが、利用者の多様なニーズにきめ細かく対応するといった面においては、NTT交換機のデジタル化が完了していないことから一部サービスが提供されておらず、まだ不十分との指摘もある。

第1種電気通信事業者の参入状況を見ると、自由化以降一貫して増加している。また、NTT、NCCのシェアについて、県間通話回数割合で見ると、平成6年度にはNCCが3割を占めるなど、NCCの占める割合が増加している。しかし、地域内通話については、事業者間の競争が進展せず、依然としてNTTの事実上の独占状態にある。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

(1) NTTの経営効率

NCCはNTT地域網との接続が必要不可欠であり、長距離系NCCはNTT地域網を利用する対価として電話収入の約5割を接続費用として支払っている。したがって、NTT地域網の効率化は我が国の電気通信料金の低廉化の前提条件となるが、NTTの費用構造をみると実質的な人件費の割合は増加しているなど経営効率化は十分ではない。

(2) NCCとNTTの接続

NCCは競争相手でもある独占的なNTTの地域網に接続して初めてサービ

ス提供ができるという市場構造の下にあるが、NTTとNCCとの間の接続に関する協議は必ずしも円滑に行われていない状況にあり、多様な接続形態の実現、新規サービスの提供に時間を要している。

(3) 料金体系

- ・ NTTの役務別損益状況をみると、市外通話は収支率が高水準にある。
- ・ 現在の電話の料金体系をそのままマルチメディア通信に適用した場合、利用抑制的な料金になる可能性がある。

3. 目標

(1) 目標

- ・ 長距離料金の低廉化により遠近格差をおおむね米国並みに縮小し、全般的な料金の低廉化を引き続き図る。また、専用線料金の低廉化を図る。
- ・ マルチメディア時代にふさわしい、定額制の導入など、需要喚起型の料金体系の実現を図る。
- ・ 高度情報通信社会構築に向けて、光ファイバ網について、需要の顕在化等を勘案しつつ、平成22年を念頭において早期の全国整備を目指す。

(2) 点検指標

- ・ NTTの生産効率の向上（従業員数、人件費的経費、経常利益率等）
- ・ 回線利用効率の向上（回線当たり通話時間）
- ・ 役務別損益状況
- ・ 料金低廉化状況
- ・ 新規サービスの導入状況
- ・ 事業者数の推移
- ・ NTTとNCCのシェア
- ・ デジタル化、光化率の推移
- ・ 情報流通量の推移

4. 具体的な対応策

(1) NTTの経営効率化

行政監察（平成7年6月）により「新たな合理化計画を自主的に作成し、各業務分野について、更に業務運営及び要員の効率化を図るよう指導する必要がある」との指摘がなされており、NTTにおいて勧告の内容に沿った合理化計画を早急に作成し、経営効率化を図る。

(2) 電気通信市場における競争条件の整備

NCCとNTTとの間の多様な形態による接続を推進する。具体的には、NTTの地域通信網に依存せざるを得ないNCCとNTTとの間の接続協議を容易・

迅速にするため、NTT地域通信網との接続協議の基本的な手順、接続費用、接続の技術的条件の明確化について、平成7年度中に実施状況を点検し、推進する。

なお、NTTの在り方については、平成2年3月に決定したいわゆる政府措置(注)に沿って、平成7年度中に結論を得る。

(3) 専用線と公衆網との接続自由化の推進

音声系の専用線と公衆網の接続を平成9年中に完全自由化する。また、国際V ANサービスにおける基本音声サービスについて、平成9年度において、公衆網との接続の実施時期及び内容を決定する。

(4) 異業種の融合への対応

通信と放送の融合については、広帯域・双方向ネットワークの進展等に伴う通信・放送の融合動向に対応し、通信・放送・CATVに関する現行法制度について幅広い観点から総合的に検討を行う。

(5) 適正な料金体系の実現

公正有効競争条件の整備等を進める中で、市外通話料金の低廉化の実現を図る。また、基本的な料金以外の料金については平成7年10月に認可制から事前届出制へと緩和されたところであるが、平成6年10月以降開催している「マルチメディア時代のユニバーサルサービス・料金に関する研究会」において、平成8年5月を目標に検討を行い、これを踏まえつつ、マルチメディア社会にふさわしい料金体系の実現を図る。

(6) 情報通信インフラの早急な整備

高度情報通信社会の構築に向けた動きを加速・推進するため、高度な情報通信インフラを早急に整備する。特に、主要地域の光ファイバ網整備と、これを活用した公的アプリケーションの導入、実用化、及び基礎的汎用的技術開発について、平成12年までを先行整備期間として進める。

(注) 平成2年3月30日「日本電信電話株式会社法附則第2条に基づき講ずる措置」

金融サービス

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

(1) 金融制度改革や累次にわたる規制緩和が行われてきた結果、金融サービス分野における自由化・国際化は大きく進展してきている。今後、その成果を利用者に還元していくことが重要であり、そのためにも、今後とも有効かつ適切な競争の促進に努める必要がある。

(2) 預金については、段階的に金利の自由化措置が進められてきた結果、現時点では当座預金を除き全ての金利が自由化されている。また、一部期間面で制約が残っているが、本年10月より固定金利定期預金の期間の制約は撤廃された。証券投資に関しては、本年1月、投資信託の運用規制等が抜本的に緩和されたところである。また、償還期間2週間未満のCP(コマーシャル・ペーパー)の発行が、本年10月解禁された。

今後、ディスクロージャーの充実と利用者の自己責任を前提に、従来以上に多様な商品が提供されることが期待される。

(3) 近年、適債基準の緩和等の措置に伴い、国内での普通社債の発行が増加しているが、今後とも社債の役割が増大していくことが重要である。これに関連して、社債の流通市場について、その整備を図るための検討が行われている。

(4) 株式市場については、バブル崩壊に伴う国内市況の低迷等を背景に、一時期、時価発行公募増資の休止や、新規公開に係る社数制限等により、十分その機能を果たしているとは言いがたい状況が続いてきた。その後、時価発行公募増資について、5年12月における規制緩和策の一環として、収益性の高い企業等の増資が再開されるようガイドラインが示されたところである。また、本年4月の新規公開に係る運当たり社数制限の撤廃に伴い、新規公開企業数の増大が見込まれ、さらに、店頭市場については、本年7月よりベンチャー企業等のための店頭特別市場が開設されるなど、その整備が図られてきている。さらに、本年10月からは株式ミニ投資が開始された。

(5) 国際金融・資本取引に係る累次の規制緩和等の結果、ユーロ円債の発行額は拡大し、また円建外債の発行額も相当の水準に達している。これに関連して、非居住者ユーロ円債の還流制限については、6年1月及び本年8月に段階的に緩和措置が実施された結果、現在では完全撤廃されており、また、直接投資等その他の分野においても、実際の取引に支障が生じないよう手続きの弾力化が図られている。今後とも、国際金融・資本取引の促進を図っていくことが求められている。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

(1) これまで種々の規制緩和等の措置がとられてきたが、バブル崩壊に伴う資産価格の下落、国内市況の低迷、不良債権の増大等の状況下、こうした措置の多くが比較的最近導入されたものであることもあって、十分に活性化しているとは言いがたい面がある。

(2) 今後、より一層の金融サービスの活性化を進めていくためには、規制や慣行等について、より自由な競争の促進、自己責任原則の徹底、資金供給の円滑化等の観点から検討することが必要である。具体的には、

- ・金融サービスの多様化の状況
- ・企業等の資金調達面における制約
- ・各種手数料のあり方
- ・各種市場の整備状況

について検討することが必要である。

### 3. 目標

#### (1) 目標

金融の自由化・国際化の進展に対応しつつ、内外の金融サービス利用者の利便の向上を図る。

#### (2) 点検指標

「利便の向上」の状況は、以下のような点検指標を勘案して総合的に判断される。

- ・金融商品の多様化の状況（5年超預金の残高、CP発行額など）
- ・社債市場の状況（国内社債発行規模など）
- ・株式市場の状況（国内株式発行規模など）
- ・国際的な金融・資本取引の状況（オフショア市場の取引規模、ユーロ円債の発行規模、円建外債の発行規模など）

### 4. 具体的な対応策

#### (1) 規制緩和

- ① 業態別子会社の業務範囲等について課されている制限の見直しを行う（5年4月の金融制度改革法施行後の状況、市場の状況、証券会社及び金融機関の経営に与える影響等を勘案しつつ、同法施行後2年ないし3年を目途）。
- ② 公募社債の適債基準を撤廃するとともに、無担保社債を発行する際の財務制限条項設定の義務づけを撤廃し、社債発行市場の整備を図る（8年1月実施予定）。
- ③ 店頭登録企業に新株引受権付社債の発行を認める（8年1月実施予定）。
- ④ 5年12月に公表された時価発行公募増資のガイドラインにおける基準の緩和ないし撤廃の検討を7年度中に行い結論を得る。
- ⑤ 株式委託手数料については、6年4月に10億円を超える部分の自由化が実施されているが、これによる現実の影響を今後1～2年後に検証し、以後の自由化につき検討する。
- ⑥ 円建外債の適債基準を撤廃し、社債発行市場の整備を図る（8年1月実施予定）。

#### (2) 商慣行の是正等

- ① 社債管理手数料など社債関連手数料を見直す。
- ② 社債の商品性の多様化を着実に推進する。

#### (3) インフラの整備

- ① 社債流通市場の整備を図るため、社債受渡し・決済制度を改善する。
- ② オフショア市場を活性化するための環境整備を図る。

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

日本の航空運賃は普通運賃では諸外国より割安となっており、また事前購入割引運賃では、米国とはほぼ同程度、英国よりは高く、ドイツよりかなり安い。なお、諸外国では更に厳しい制限があった大幅割引運賃が提供されている。特に米国では、「イールドマネジメント」（需要動向と収入確保）の考えの下、厳しい使用条件付の大幅な割引運賃が導入される一方、高需要期等には価格を上げる傾向があるといわれている。また、有効トン・キロ当たりのコストをみると、日本はアメリカの1.5倍となっているが、国土の違いから米国では長距離路線が多いこと等に留意する必要がある。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

- (1) 国際航空運賃については、幅運賃制度及びゾーン運賃制度が既に導入されているのに対して、国内航空では、割引運賃については届出制となっているものの、普通運賃については弾力的な運賃設定が難しいとの指摘もある。
- (2) これまで見られなかった利用主体に制限のない新しい種類の割引運賃である「事前購入型割引」が導入されたが、今後はより多様な割引運賃の導入が望まれる。
- (3) 地元の反対等のために、不採算路線の休廃止が困難なケースが多い。
- (4) 高地価、国土条件の違いにより割高な空港使用料
- (5) 我が国特有の価格体系に基づく割高な燃料費

3. 目標

- (1) 目標  
割引運賃の多様化、普通運賃の弾力的設定を図ることにより、潜在需要の喚起、需要の平準化を図るとともに競争を促進し、航空業の効率化・活性化を推進する。
- (2) 点検指標
  - ・新たな割引運賃の導入例
  - ・新たな運賃設定方式の導入例
  - ・ダブルトリプルトラック化路線数
  - ・特に座席利用率の低い路線数

4. 具体的な対応策

- (1) 規制緩和
  - ① 競争促進政策の推進
    - ・ダブル・トリプルトラックの弾力的運用（7年度以降逐次実施）
    - 国内線のダブル・トリプルトラック化による複数社運航を引き続き推進

- ② 不定期航空輸送における航空機の要件の緩和等について検討
  - ・コミューター航空（不定期航空運送事業のうち特定の二地点間において反復継続して行うもの）に係る航空機の要件の緩和等について検討し、その検討結果を踏まえ措置する（9年度目処）。
- ③ 技術関係規制等の見直し
  - ・定期航空運送事業等の操縦士に係る乗務制限の緩和（8年度）
  - 定期航空運送事業等に使用される一定の航空機の操縦士について、航空身体付加検査の実施及び運航形態の限定を条件に、年齢制限を緩和する。
  - ・航空法及び電波法に基づく検査について、検査データの相互活用により、受検者の負担を軽減する（7年度）。
  - ・耐空証明等航空機の安全確保に関する制度について、諸外国の制度を研究しつつ、使用者の負担軽減等にも資する方向で検討し、その検討結果を踏まえ措置する（9年度目処）。
- ④ 国内航空運賃における幅運賃制の導入
  - ・国内航空運賃について、標準原価を最高額とする幅運賃制の導入について早急に細部の検討を進め、年内実施を図る。
- ⑤ 多様な割引運賃の導入
  - ・5割以内の営業政策的な割引については、届出制となり、これを受けてこれまで見られなかった利用主体に制限のない新しい種類の割引運賃である「事前購入型割引」が導入された。今後は、利用率の低い深夜・早朝便等に係る割引等、事業者の創意工夫による多様な割引運賃の導入が望まれる。
- ⑥ 需要に対応した路線運営の環境整備
  - ・地元の反対等のために不採算路線の休廃止が困難なケースが多いが、事業者が利用者利便の確保の観点から需要に対応した路線運営を円滑に行うことができるよう、地元地方公共団体等をはじめとする関係者の理解協力が最大限得られるように努める必要がある。
- (2) 燃料費の削減  
(エネルギー分野の高コスト構造是正・活性化のための行動計画を参照)
- (3) 低コスト体質への転換  
低コスト体質への転換のために、固定費を中心とするコスト削減を進める必要がある。
- (4) 顧客サービスの充実
  - ① CRS（コンピューター予約システム）やFFP（常顧客優遇制度）等の新しい販売戦略の適切な活用により、利用者ニーズの高度化、多様化へ対応する必要がある。
  - ② 機内サービスについて、路線や利用者の特性に応じて、場合によってはこれまでのサービスを簡素化するなど、その多様化を図る必要がある。