

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

タクシー運賃については、国によって人数割増し制や荷物割増し制が採用されたり、チップの習慣等があり、単純な比較は困難である。

また、タクシー事業は人件費がコストの約8割を占める労働集約的産業であり、人件費割合が高いこと、我が国の場合、諸外国と比べ、タクシー運転手をも含む一國全体の賃金水準が高いこと、欧米諸国では低賃金の移民労働者やパート労働者が多いこと等が、為替レートで比較した場合の運賃差に表れているものと考えられる。しかし、我が国のタクシー運転手の賃金は他の産業の労働者の賃金と比べて低い水準にあり、かつ、労働時間も長いなど労働条件が厳しいこと等から、良質な労働力の確保のためには労働条件の改善が必要である。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

- (1) 運賃については、従来の平均原価に基づいて設定する方式に加え、この方式による申請を行わない者がいる場合にはこれを認めるとともに、この方式による運賃より安い運賃を設定することを希望する者がいる場合にはその具体的内容に応じ個別に判断することとしたが、今後はさらにタクシー事業の効率性や事業者の創意工夫を高めるような運賃設定についての検討をすべきとの指摘もある。
- (2) 増減車規制により需給調整が行われていることが、弾力的な事業運営を妨げているとの指摘がある。
- (3) 事業区域についての制限が行われており、地域の交通流動の変化に事業区域の割振りが対応できなくなる場合には低効率となることがあり得る。
- (4) 減退傾向にある需要に対応するため事業の一層の活性化が必要であるとの指摘がある。
- (5) 道路走行環境の悪化のため、都市部での走行効率をあげることが困難となっている。
- (6) 諸外国に比べ燃料費が割高である。

3. 目標

(1) 目標

遠距離割引制度の導入等、運賃・料金の多様化を引き続き推進するとともに、増減車の一層の弾力化等を図るほか、タクシー事業の効率性や事業者の創意工夫を高めるような運賃設定のあり方について検討することにより、タクシー事業の効率化・活性化を推進する。

(2) 点検指標

- ・運賃・料金の多様化の状況
- ・増減車の弾力化等の状況
- ・新たな運賃設定方式の検討状況

・事業区域拡大の状況

4. 具体的な対応策

(1) 規制緩和

- ① 運賃・料金の多様化
運輸政策審議会答申（平成5年5月）を踏まえ、タクシーに係る運賃・料金の多様化を図る。
 - ② 増減車の弾力化
運輸政策審議会答申（平成5年5月）を踏まえ、タクシーに係る増減車の弾力化を図る。
 - ③ 事業区域の拡大
大都市地域や地方中核都市にあつては、複数の市町村からなる事業区域である交通圏の設定を積極的に進め、その他の地域についても、地域の実情を踏まえ、事業区域の拡大を図る。
 - ④ 乗合タクシーの積極的推進
乗合タクシーについて、多様な運行形態が可能となるよう個別事案に即して弾力的に処理するとともに、許認可の際の添付書類の省略や許認可に付す期限の伸長等の手続きの簡素化を行う。
 - ⑤ 個人タクシー免許等に際しての審査基準、審査方法の見直しを行い、運用の改善を図る。
- ##### (2) 顧客サービスの充実
- ブルーラインタクシー（夜間の輸送力増強のため、混雑乗り場への集中的計画配車を軸とする夜間専用の車両）、リフト付きタクシーなど、利用者ニーズに応える多様なサービスを供給する。
- ##### (3) 走行環境の改善（道路混雑の解消）
- 走行効率低下の原因となっている道路混雑を解消するため、走行環境の改善を図る。

旅客運送サービス（鉄道旅客）

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

距離によって違いがあるものの、日本の鉄道旅客運賃が割高になっているものもあり、例えば、200kmにおいては、日本を100とすると、アメリカは74.1、フランスは81.4、ドイツは69.2と日本に比べて割安である。

なお各国の運賃が安くなっている理由として、建設費・運営費に対するかなりの補助金を受けているためであるという指摘がある。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

5割以内の営業割引が届出で足りるなど、従来より市場の特性を生かした運賃設定を行っているが、現行の価格規制の運用がより効率的な経営の実現や価格設定の多様化に対し不十分との指摘がある。

混雑緩和や多様化する利用者のニーズに応えるため、従来より複々線化等の輸送力の増強、サービス向上等のための設備投資を積極的に行ってきたが、これらの設備投資における鉄道事業者の負担が重くなっているという面があり、このコストは原則として運賃・料金でまかなわれている。

3. 目標

(1) 目標

鉄道旅客について、利用者利益の増進や事業者への経営効率化インセンティブの付与などを基本的視点として運賃設定方式を見直すことにより、鉄道事業の効率化・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
- ・職員一人当たり車両走行キロ

4. 具体的な対応策

(1) 規制緩和の推進

① 旅客鉄道事業に係る運賃・料金規制

- ・従来から5割引までの営業割引は届出制であったが、平成7年4月より、さらにグリーン料金、寝台料金等の設備利用料金等について認可制を緩和、届出で足りることとした。また、回数乗車券に係る割引等について一定の範囲で認可制を緩和、届出で足りることとした。
- ・鉄道旅客運賃については、いわゆる上限価格制を含む運賃設定方式のあり方等について、鋭意検討し、速やかに結論を得る（7年度以降）。

② 技術革新等に対応した安全規制の適切な見直し

③ 提出書類の簡素化等による申請者の負担軽減

(2) 社会資本整備の推進

- ・支援措置により鉄道新線の建設、複々線化等の鉄道整備を推進する。

農業生産

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

良質・安全・新鮮な食料が適正な価格で安定的に供給されることは、生活の安定の基本である。我が国の農業生産コストは、国土条件等の制約から割高にならざるを得ない面があるが、消費者の納得できる価格の実現のため可能な限り効率的な農業生産を行う必要がある。また、我が国農業は、労働力の減少と高齢化が進行しており、その活性化が求められている。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

- (1) 国土条件の差異（農家1戸当たり農用地面積 米国は日本の137倍（93年））
- (2) 高い地価（農地価格 日本は米国の93倍（92年 1ドル=126.65円））
- (3) 土地利用型農業の規模拡大の遅れ
- (4) 高い農業生産資材価格（肥料、飼料、農薬、畜舎、エネルギー価格等）
- (5) 農業労働力の減少と高齢化

3. 目標

- (1) 目標
効率的・安定的な経営体が生産の大宗（個別経営体35～40万戸等）を担う農業構造の実現等を通じ、一層の生産コストの削減と活性化を図る。
- (2) 点検指標
 - ・大規模層（例えば稲作における3ha以上層等）の占めるシェア
 - ・農地の流動化の状況（農地の権利移動面積の動向）
 - ・農業生産基盤の整備状況（第4次土地改良長期計画の進捗率）
 - ・認定農業者（農業経営改善計画を樹立し、地域の担い手として市町村長に認定された者）数の動向
 - ・新規就農青年数の動向
 - ・農業生産資材価格の動向（肥料、農薬、農業機械、エネルギー価格等）
 - ・10a当たり、あるいは一頭当たりの生産資材費、減価償却費の動向

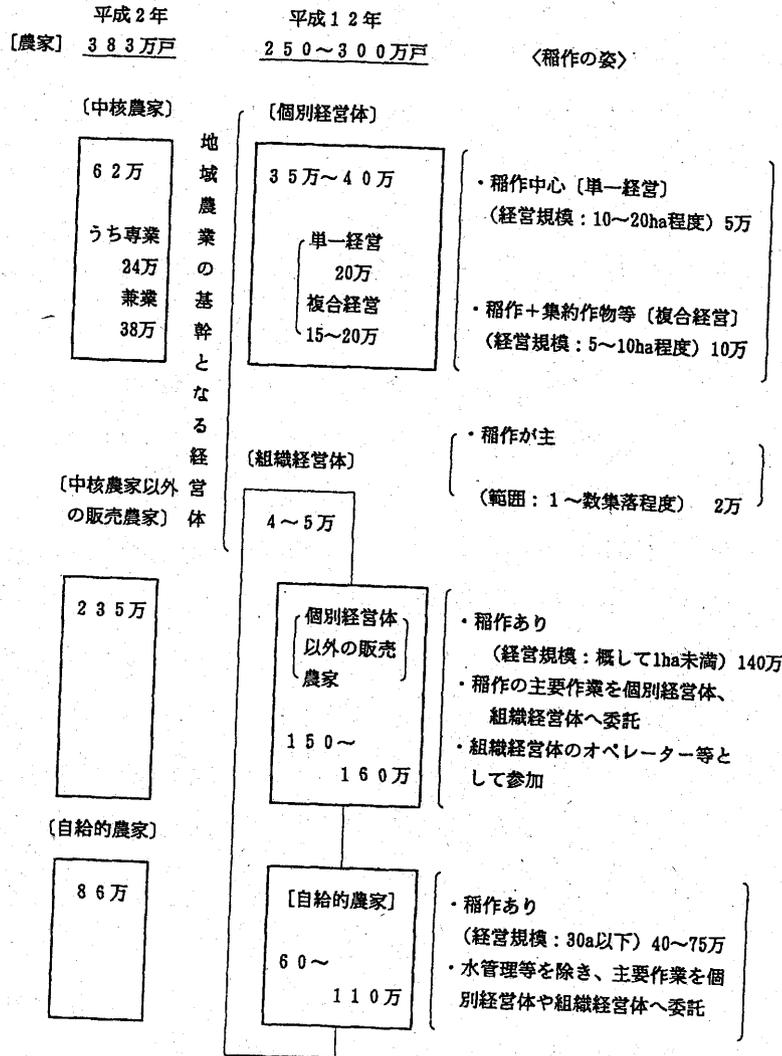
4. 具体的な対応策

- (1) 農地流動化の促進
認定農業者への農用地の利用集積の促進等により、効率的かつ安定的な農業経営に農地の過半を集積
- (2) 農業生産基盤整備の推進
 - ① 第4次土地改良長期計画の着実な進捗と高生産性農業生産基盤整備等の重点的かつ加速的推進

	1992年度末	2002年度末
水田整備率	50%	75%
うち大区画ほ場整備率	3%	30%

- ② 農業生産の高度化と付加価値の向上等に資する施設整備の積極的推進
- (3) 農業生産資材のコスト縮減
 - ① 農業生産資材費低減方策の推進
 - ・肥料：登録有効期間を3年から6年に延長する品目の拡大（7年度中を目処）
銘柄の集約、多段階輸送の解消、荷役の機械化等による物流合理化
輸入肥料の活用拡大、施肥の合理化等
 - ・農薬：有効期限の延長
倉庫配置の統廃合等による物流合理化、減・軽量化の技術開発
適切な防除による効率的利用の推進等
 - ・農業機械：農機具の型式検査の申請書類の削減（7年度）、対象機種の見直し（8年度）
部品の規格化・共通化
経営規模に応じた適正導入・効率利用の推進
中古農業機械の活用等
 - ・新技術の開発等による製造コストの低減
 - ・資材の合理的購入に資する情報の提供・活用システムの構築
 - ・エネルギー等共通コストの引下げ（エネルギーの項参照）等
 - ② 畜産経営コストの低減
 - ・畜舎：畜舎建築に係る関連基準等のあり方の検討（8年度まで）
低コスト資材・工法の採用等
 - ・飼料：飼料用とうもろこし・大麦の丸粒での供給等の推進による一層のコスト低減
配合飼料の点数制度の見直し（8年4月）
 - ③ 農協による事業運営の見直し等
- (4) 新食糧法の適切な運用
 - ① 生産者の自主性を尊重した生産調整の実施
 - ② 生産者の米の売渡し先等の多様化
- (5) 農内農外からの新規就農者の確保
青年の就農促進のための資金の貸付等に関する特別措置法の積極的運用等により現在の2～3倍に相当する新規就農青年を確保
- (6) 生産現場に直結した新技術の開発・普及
 - ① 生産性向上・高付加価値化技術（直播に適した水稻品種・栽培技術等）
 - ② 農業労働の快適化・軽労化技術（野菜用の乗用型全自動移植機等）
 - ③ 環境保全型農業技術（低コストの家畜ふん尿堆肥化装置等）

〔参考〕 稲作を中心とした農業構造及び経営の姿



〔備考〕 「新しい食料・農業・農村政策の方向関係資料」(農林水産省)

基準・認証、輸入手続き等

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

基準・認証、輸入手続き等については、一律に高コスト構造・活性化阻害の有無やその程度を論ずることは難しい。しかしながら、O T Oが受け付けた、市場開放問題および輸入手続きの円滑化に関する苦情の多くに改善措置が講じられたり事実関係等についての誤解を解いて輸入促進的な効果を生じていることから考えると、基準・認証、輸入手続き等が海外に比べて複雑な場合や、国際基準と国内基準が異なる場合には輸入を阻害する恐れがあり、これらのことが高コスト構造の一因となっているものと考えられる。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

- (1) 基準・認証、輸入手続き等それ自体に係る問題
- ・海外からの新しい製品に適した規格・基準がないことにより輸入に支障が生じている場合があること。
 - ・我が国の求める検査方法等が外国にとって不明確であったり、外国検査データの受入れが進んでいない場合があること。
 - ・外国事業者等に対する十分な情報提供がなされていないために、基準・認証制度、輸入手続き等に関する誤解が生じている場合があること等。
- (2) 規制担当部局に係る問題
- ・基準・認証、輸入手続き等に係る問題には個別具体的なものが多いため、O T O等を通じた具体的な要請・要望がないと、規制担当部局がその問題を認識しづらいという問題があること。

3. 目標

輸入の拡大を図り関連のコスト低減を図るため、基準・認証等制度の見直しを進め、輸入手続きの一層の簡素化・迅速化を推進する。

4. 具体的な対応策

- (1) 基準・認証、輸入手続き等に関する規制緩和
- ・基準の設定等の違いには、各国の事情によるものもあり一律に問題があるとは言えないものの、今後とも、基準・内容・方法等に関し、国際的整合化を図るとともに、原則として、外国データの受入れ、相互承認制度の導入、自己確認品目への移行を進める。
 - ・その際にはO T O、輸入協議会等の機能を積極的に活用する。
- (2) A P E C大阪会合における「当初の措置」
- ・今回、A P E C大阪会合にあたり、市場アクセス改善、輸入促進等を一層推進するとの観点から、基準・認証・輸入等関連の分野を中心とした、50項目の規制緩和措置を、当面、講じることとしたところである。