

### 1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

内航海運の運賃については各国とも基本的に自由運賃であり、その設定は季節、仕向方面、積荷などによって千差万別であり、客観的水準を把握し比較することは極めて困難であるが、日本銀行の「物価指数年報」によると、1985年を100とした場合の1994年の企業向けサービス価格の総平均は114.8であるのに対し、内航運賃は99.1と比較的低水準で推移している。

しかし、経済のボーダレス化等に伴う荷主側の価格競争の激化等により、我が国の輸送シェア（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内航海運は、物流コストの削減に直結するため今後なお一層の効率化が強く求められている。

### 2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

(1) 船腹調整事業は、一般的に競争制限的措置がもたらすと言われている経営合理化、運賃水準等の面における弊害は、同事業の弾力的運用等により比較的少なかったが、一方で同事業の下では、意欲的な者の事業規模の拡大や新規参入が制限されるため内航海運の活性化等の支障になっているとの指摘もある。

(2) 荷主、元請の内航運送業者、内航船舶貸渡業者の関係につき大企業である荷主を中心とした縦の系列化が確立されていることもあり、取引関係において荷主優位性が強い市場になっている。この系列取引が内航海運における競争環境の阻害要因となっている面があるとの指摘もある。

用船市場においては、元請の内航運送業者から実際に運航を行う内航船舶貸渡業者に至るまでの間に多数の者が介在し取引関係が複雑化している場合がある。

また、荷主における出荷に係る季節波動の存在、往復貨物の確保が困難なこと、1回のロットが必ずしも大きくないこと等が、効率的な輸送の支障となっている。

コンテナターミナルの荷役サービスについては、日曜荷役の再開等改善が進められているが、その恒常化等が求められている。

(3) コンテナ等を取扱うには一定の面積を持ったヤード、荷捌き施設等を備えたターミナルの整備が不可欠であり、また、物流コスト削減のためには船舶の大型化が有効である。

主要港の港湾料金は、人件費、土地代を始めとする諸経費が割高である上に、さらに近年の円高の影響もあって諸外国の主要港に比べて高水準となっている。

### 3. 目標

#### (1) 目標

船舶の大型化、近代化、配船、船員配乗の共同化等を促進するとともに、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の整備（複合一貫輸送に対応した内貿ター

ミナルからの陸上輸送の半日往復圏の割合を現在の約70%から約80%に高める）を進めることにより、輸送効率の向上を図る。

#### (2) 点検指標

- ・船齢構成の推移
- ・船種別平均総トン数の推移
- ・RORO船、コンテナ船（モーダルシフト対象船種）の船腹量
- ・物的労働生産性

### 4. 具体的な対応策

#### (1) 規制緩和等

- ・現在の船腹調整事業の見直しについては、モーダルシフト対象船種を速やかに対象外とするとともに、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。
- ・モーダルシフト対象船種の寄港地に係る制限及びセメント副原料であるフライアッシュ等の輸送にセメント専用船を使用する場合の制限を緩和する。
- ・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、船腹調整事業の弾力的運用を行う。

#### (2) 商慣行

- ・荷主 — 元請の内航運送業者 — 内航船舶貸渡業者という系列的な関係の見直しを行う。
- ・内航海運の用船市場における取引関係の簡素化等による運賃及び用船料に係るコスト負担の適正化を図る。
- ・荷主と荷受け側の間における商取引慣習の見直し等により、出荷波動の平準化、出荷ロットの大型化等を推進する。
- ・荷役サービスの向上に向けて、関係者の一層の取組みを促す。

#### (3) 社会資本の整備等

- ・複合一貫輸送用施設、港湾等の整備の促進を行う。
- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等のバースの計画的な整備を行う。
- ・テクノスーパーライナーの実用化の動向を踏まえた港湾等の整備を図る。

#### (4) 輸送効率化への支援

- ・ハード面の施策として、船舶の大型化・近代化、荷役機器の近代化、全天候バースの整備等を推進する。なお、船舶の大型化については、少量多頻度のきめ細かな輸送サービスについても十分配慮しつつ推進していく必要がある。
- ・ソフト面の施策として、EDI等の情報システムの整備、配船、船員配乗の共同化等を進める。
- ・一貫パレチゼーションの推進により、物流の効率化、省力化を図る。

### 1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

アメリカと日本の20フィートコンテナの運賃比較を行うと、400kmにおいては、日本とアメリカは内外価格差がほとんど存在しないが、1,000kmを超える輸送距離においては、アメリカの方が安い。ただし、日本においては、5割以内の割引制度がある。

### 2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

- (1) 5割以内の営業割引が届出で足りるなど従来より物流市場の特性等を生かした運賃設定を行っているものの必ずしも十分とはいえないという指摘がある。
- (2) 1列車輸送量等の輸送方式の違い  
国土面積の相違等から、日本とアメリカでは輸送構造に違いがあるため、日本は長距離輸送が割高になる傾向があるが、大きな要因として日米の輸送方式の差異にあると考えられる。日本の貨物は、12フィート（最大積載量5トン）が主体であり1列車あたりの最大輸送量が650トンである。一方、アメリカでは、40フィートが主体であり、1列車あたりの最大輸送量が3,600トンである。この輸送量の違いが貨物運賃に反映しているものと考えられる。また、アメリカは大型のコンテナを使用しているため、荷替えコストも小さい。
- (3) 社会資本整備の遅れ  
コンテナ輸送をより効果的にするためのパレチゼーション等、貨物の近代化に対応した施設、貨物輸送力の拡大のための社会資本が十分整備されていない。

### 3. 目標

- (1) 目標  
弾力的運賃のさらなる導入を図るとともに、列車の長大化（けん引重量1,200トン、1,300トン以上の列車本数を倍増）やコンテナの大型化を促進することにより、輸送効率の向上を図る。
- (2) 点検指標
  - ・新たな割引運賃の導入例
  - ・新たな運賃設定の導入例
  - ・物的労働生産性
  - ・コンテナの大型化
  - ・コンテナ貨車の車両数
  - ・鉄道貨物輸送トンキロに占めるコンテナトンキロの比率
  - ・1駅当たりのコンテナ取扱量の推移
  - ・列車の長大化
  - ・老朽設備の取替え及び効率化につながる技術革新の例（コンテナ情報の自動読み取り、列車スピードアップ）

### ・ダイヤの見直し

### 4. 具体的な対応策

#### (1) 規制緩和の推進

貨物鉄道に関する運賃・料金規制の一層の緩和

- ・制度割引、制度割増運賃・料金について、認可制を届出制に緩和したところである（7年4月）。
- ・運賃規制のあり方について、物流市場の特性等を踏まえ、弾力的運賃設定を可能とする見直し案を作成し、実施する（7年度に見直し案を作成し、7年度以降実施）。

#### (2) 合理化・近代化の推進

- ・コンテナ化を推進する。
- ・トラック、鉄道の一貫輸送を進めるため、ピギーバック等の充実を図る。
- ・一貫パレチゼーションの推進により、輸送効率の向上を図る。

#### (3) 社会資本の整備

- ・列車の長大化に対応するため、待避線や荷役線の延伸工事などを進める。
- ・コンテナ、特に20フィートコンテナに対応した施設の整備を推進する。
- ・着発線荷役方式を進める等、ターミナル設備の近代化を図る。

### 1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

ガソリン価格（税抜価格）は、日本以外がほぼ同じであるのに対して、日本は米欧価格の3倍前後になっている（93年6月時点（1ドル＝107円）で比較）。

なお、本分野では特石法廃止等の規制緩和が既に決定されており、この方向が打ち出された94年初以来、輸入自由化等を見越した競争激化により、石油業界の合理化努力が進むとともにガソリン価格は下落を始めている。

### 2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

内外価格差の現状、コスト分析によると、日本のガソリンの内外価格差は、

- ①石油会社（石油精製・元売）、特約店（卸売）及び給油所のコスト高
- ②石油会社・特約店並びに小売店の収益構造がガソリンに偏っていることにより生じている。

なお、特に米国と比較して我が国のガソリン価格（税込）が高いとの指摘もあるが、これは米国の税負担が他国に比べ大幅に低いという事情が加わっている。

これらは人件費の高さなどの他、以下の要因によりもたらされていると考えられる。

#### (1) 公的規制

- ① 「特定石油製品輸入暫定措置法（特石法）」に基づき、ガソリン、軽油、灯油の輸入が事実上、精製業者に限定され、輸入品との競争が少ない。
- ② 「揮発油販売業法」に基づき、指定地区での競争が少ない。
- ③ 給油所等に関する保安・環境規制。

#### (2) 流通、商慣行等

- ① 複雑な流通機構
- ② 我が国の給油所は中小規模業者が多いこと（一店舗当たりの販売量が少ない、販売促進のためのサービス過剰に陥る傾向等）
- ③ 割高な物流コスト  
・欧米では石油パイプライン網が整備されているのに対し、我が国は割高な内航タンカーとタンクローリーによる小口輸送が主体
- ④ オイルショック時に「石油業法」に基づく行政指導によりガソリン独歩高の価格体系が形成され、その後この価格体系が維持されてきたこと。

### 3. 目標

#### (1) 目標

輸入品との競争促進等による市場原理の一層の導入、給油所の構造改善等により、石油製品間のコスト配分の見直しや石油産業の効率化が進み、ガソリンコストが我が国における制約条件の下で国際的に見ても遜色のない水準となることを目指す。

#### (2) 点検指標

- ・ガソリンの輸入を巡る状況（輸入量、輸入業者数等）
- ・給油所の構造改善を巡る状況（1店舗当たり販売量、給油所の多様化等）
- ・ガソリン等石油製品の価格体系
- ・給油所における価格表示等の改善の状況

### 4. 具体的な対応策

#### (1) 規制緩和

##### ① 競争の促進

- ・特石法を廃止し、国内石油製品市場に輸入品との競争による市場原理の一層の導入を図る（平成8年4月廃止）。
- ・揮発油販売業法に基づく指定地区制度を廃止し、競争を促進することにより流通の効率化を図る（平成8年10月に全て廃止）。
- ・揮発油販売業法に基づく登録制についてもガソリンスタンドの規模変更についての登録申請を不要とする（届出事項とする）など手続きの簡素化を図る（8年4月以降）。

##### ② 給油所の活性化

- ・セルフサービス方式の給油取扱所について、安全性の問題に関して、諸外国の実施状況等に留意しつつ検討を進める（7年度（検討）～9年度目途（結論））。
- ・給油取扱所の荷卸し時の立会い義務の緩和について、安全性の問題について検討を進める（7年度（検討）～9年度目途（結論））。

#### (2) 規制緩和を促進するための支援

利子補給、リース助成等の行政による構造改善支援、元売会社、事業者団体による構造改善支援。

#### (3) 流通、商慣行の見直し

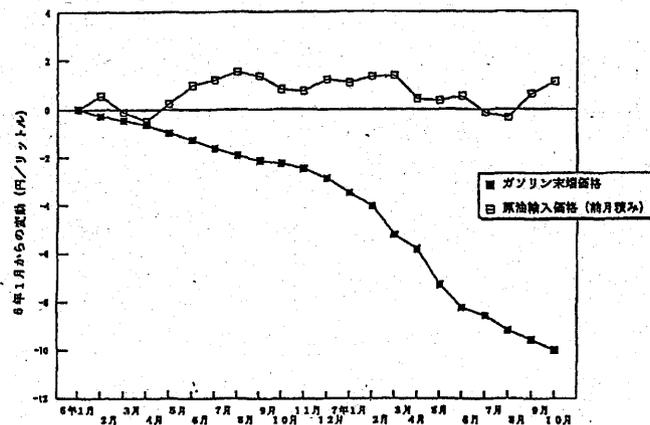
事業者においては、取引条件の透明化を図り競争条件を整備する観点から、価格の表示、商標表示を推進するとともに、インセンティブ、事後調整等の商慣行の見直しを行う必要がある。

(参考) ガソリンの価格構成

(円/ℓ)

	日 本	欧 州	米 国
税 抜 卸 売 価 格 ↳ 原 油 コ ス ト	41.5 (12.7)	21.4 (12.8)	19.0 (11.2)
流通コスト及び小売マージン	20.2	3.3	1.0
税 抜 小 売 価 格	61.7	24.7	20.0
税 金 計	59.8	68.0	8.6
小 売 価 格	121.5	92.6	28.6

- (備考) 1. 小売・卸売価格は93年6月末(米国は93年3月末)現在のものであり、経済調査会「経済報告書物価版」、DOE/EIA「PETROLEUM MARKETING MONTHLY」、OPAL「OPAL MONTHLY REPORT」による。
2. 税金については、「石油税制便覧」など石油連盟資料による。
3. 流通コスト及び小売マージンについては、日本は通商産業省「石油資料」、米国、欧州は石油連盟「米国石油事情調査報告書」、「欧州石油事情調査報告書」による。
4. 石油連盟「石油業界の推移」(平成元年版)により、原油コストを算定した。
5. 欧州はイギリス、フランス、ドイツを平均したもの。
6. 為替レートは、1ドル=107.34円、1ポンド=162.36円、1フラン=19.34円、1マルク=65.0円。(1993年6月の平均レート)
7. 日本のガソリン価格は、原油輸入価格がほぼ一定である一方で、94年1月以来10円下落しており、95年10月現在税込で115.2円/ℓ、税抜で55.5円/ℓである。



高コスト構造是正・活性化のための行動計画 — エネルギー (電力)

### 1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

電力料金は家庭用、産業用とも日本の方が割高であり、アメリカ、イギリス、ドイツ、フランスに対して 1.3~ 1.8倍となっている(94年9月時点(1ドル=100円)で比較)。

### 2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

#### ① 資本費

- ・高い電力需要の伸びに対応するため、新規の設備投資の割合が高く、設備の平均年齢が若くなっており、資本費を増大させている。
- ・冷房需要の増大等により、夏季の需要ピークが尖锐化し、各国に比べ負荷率が低く設備の利用効率が低下。
- ・厳しい環境、保安基準に適合するための設備が必要。
- ・資材・建築コストや土地関連コストが高い。

#### ② 燃料費

- ・輸入燃料への依存度が高く、燃料輸送コスト等がかかることから、安価な国内資源のある国に比べて燃料費が高い。
- ・クリーンエネルギーとして液化天然ガスや石油でも低硫黄油種を使用。

#### ③ 送電コスト

- ・送電線のルート確保の難しさから限られた用地の中で鉄塔の大型化や、安全対策を考慮した強度の必要性、電源の遠隔化に伴う送電線の長距離化・通過ルートの制約があり、コスト高要因。

#### ④ その他

- ・需要家側の要望に対応して、欧米に比べ高品質の電気が供給されている。
- ・各国に比べ我が国の賃金水準が高いことが、電気事業についても高コストの要因。

(備考)

電気事業の公益性格、安全確保等のため、電気事業法により各国と同種の規制が行われている。平成7年4月の法改正により、参入規制については、発電部門への新規参入の拡大等が行われ、料金規制については負荷平準化関連料金について個別認可制から各種約款届出制へ緩和された。

### 3. 目標

#### (1) 目標

低廉な電力供給を確保するため、発電部門への新規参入の拡大、負荷平準化対策の推進、料金規制の改善等による効率化を目指す。

#### (2) 点検指標

- ・入札による卸発電事業への新規参入規模
- ・負荷平準化のための選択約款による負荷の移行規模
- ・負荷率
- ・蓄熱式空調システムの普及の状況

### 4. 具体的な対応策

#### (1) 規制緩和

##### ① 発電部門等における新規参入の拡大

- ・卸電気事業に係る許可を原則撤廃するとともに一般電気事業者の電源調達について入札制度を導入する（「改正電気事業法」（平成7年12月1日施行））。
- ・卸託送について、通商産業大臣が指定する電気事業者による約款の策定、届出、公表等に係る規定を整備する（「改正電気事業法」（平成7年12月1日施行））。
- ・需要家への直接供給に係る参入条件の整備を図るため、再開発地域等特定の供給地点における需要に応じ、自ら保有する設備により電気を供給する事業を可能とする特定電気事業制度を創設する（「改正電気事業法」（平成7年12月1日施行））。
- ・一建物内の供給、地方公共団体の他部門への供給及び自社の社宅に対する供給については、自家発自家消費と同様の扱いとし、特定供給に係る許可を不要とする（「改正電気事業法」（平成7年12月1日施行））。

##### ② 料金規制の改善

- ・電気料金については、事業者の自主的な経営効率化を促すため、料金の透明性を確保し、総括原価方式の枠組みを維持しつつ、事業の特性を踏まえたヤードスティック方式（各事業者の経営に係る諸指標を比較し、効率化の度合いに応じて査定に格差を設ける方式）等を導入する（「改正電気事業法」施行後）。
- ・負荷平準化等に資する電気料金について、個別認可制から需要家の幅広い選択を可能とする各種メニュー（選択約款）の届出制に移行する（「改正電気事業法」（平成7年12月1日施行））。

##### ③ 保安規制の合理化

- ・電気工作物に係る工事計画認可・届出、使用前検査、溶接検査及び定期検査について、審査及び検査の簡素・合理化を図る（「改正電気事業法」（平成7年12月1日施行））。

#### (2) その他

- ① DSMの強力な推進等による夏期冷房需要のピークシフト等負荷平準化対策の推進
  - ・蓄熱式空調システム、ガス冷房等の普及、民生用電気料金制度の多様化。
- ② コスト削減のための技術革新
  - ・電力貯蔵技術の開発推進等。
- ③ 検針・集金の効率化
  - ・検針・集金に係る業務の効率化方策についての検討。
- ④ 燃料費調整制度の導入
  - ・為替レートや原油価格に左右される燃料費の変動を外部化し、これらの変動を迅速に価格に反映（「改正電気事業法」施行後）。
- ⑤ 経営効率化計画の策定
  - ・電気事業者は中長期的な取組や目標、毎年の経営方針や、これを受けた設備投資の合理化目標、各種の業務計画等を取りまとめ、経営効率化計画として毎年度公表。  
なお、経営効率化計画は、電気事業者の自主的な取組みを示すものとして創意工夫が最大限発揮されるべきであり、その内容は規制当局が直接関与すべき性格のものではない。