

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月を目的に検討結果をとりまとめ、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」

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過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年を目標）。
- 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) 商債行の是正等

- 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つい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）の考えのもと、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されている。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
 - ・コンピューター航空（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初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。

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、わが国の場合、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現れているものと考えられる。しかし、わ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っては、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）

運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。

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と日本にくらべて割安である。

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割引き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。