

# 豪州の運輸事情

2011年5月現在

1. 行政機構	3
(1) 行政機構全体の概観	3
(2) 運輸関係行政機関	4
(3) 組織の沿革、最近の組織改正	6
(4) 連邦政府と州政府の役割分担の概観	7
2. 運輸の概況	8
(1) 輸送実績	8
(2) インフラ投資額	9
(3) 主な特徴	9
(4) 交通計画	9
(5) 主な政策課題	10
3. 航空	12
(1) 概要	12
(2) 航空及び空港に関する法制度	14
(3) 政府の航空政策・最近の動向	15
(4) 航空産業の状況	19
(5) 主要路線、運賃の状況	21
(6) その他	22
4. 鉄道	24
(1) 概要	24
(2) 事業規制等鉄道に関する法制度	25
(3) 政府の鉄道政策・最近の動向	25
(4) 鉄道産業の状況	27
(5) 主要幹線路線網	29
5. 自動車	30
(1) 自動車旅客・貨物輸送に関する法制度	30
(2) 政府の基本政策・最近の動向	33
(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況	35
(4) 車検・点検整備	35
6. 海運	37
(1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度	37
(2) 政府の基本政策・最近の動向	38
(3) 海洋汚染防止・安全確保のための措置	41

7. 港湾整備・運送	43
(1) 概要	43
(2) 事業規制等港湾運送に関する法制度	43
(3) 政府の基本政策・最近の動向	44
8. 船員	48
(1) 船員数	48
(2) 船員教育機関、監督行政機関の組織図	48
(3) 船員教育機関の概況	48
(4) 海技資格を取得するまでのキャリア	49
(5) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向	49
(6) 海技資格の相互承認を実施する国	49
9. 造船業及び船用工業	50
(1) 概要	50
(2) 造船業・船用工業に関する法制度	50
(3) 政府の基本政策・最近の動向	50
10. 観光	51
(1) 概要	51
(2) 観光に関する法制度	52
(3) 政府の基本政策・最近の動向	52
(4) 観光産業の状況	53
(5) その他（日豪間の状況）	53
11. 国際協力（ODA供与国）	54
(1) ODA実施官庁	54
(2) ODA政策の概略	54

（備考）

（ア）州の名称は以下のように記載している。

NSW 州： ニュー・サウス・ウェールズ州（州都シドニー）

VIC 州： ビクトリア州（州都メルボルン）

QLD 州： クイーンズランド州（州都ブリスベン）

SA 州： 南オーストラリア州（州都アデレード）

WA 州： 西オーストラリア州（州都パース）

ACT： 首都特別地域（キャンベラ）

NT： 北部準州（州都ダーウィン）

（イ）記述中の日本円換算は平成 23 年 5 月時の 1 豪ドル=85 円を基に算出している。

## 1. 行政機構

### (1) 行政機構全体の概観

#### ① 連邦国家としての豪州

6州と2特別地域(北部準州、首都特別地域)が構成する連邦制の立憲君主国で、正式名称はCommonwealth of Australia(オーストラリア連邦)である。

#### ② 連邦と州の関係

- (ア) 1901年、6つの英国植民地の自治を束ねる形で連邦国家として誕生した歴史的経緯から、国家元首(エリザベス2世)の下、連邦と州は対等な関係にある(連邦と同様、州にもそれぞれ総督や首相がいる)。
- (イ) 連邦政府の権限は連邦憲法第51条に限定列挙され、外交、国防、貿易、移民、通貨租税等、全国的に共通して対応する必要のある分野に限定されている。
- (ウ) 連邦政府の権限以外は、州政府の権限。
- (エ) 連邦・州政府間の問題を協議する枠組みとして、連邦・州首相評議会(COAG: Council of Australian Governments)が年4回開催される。COAGでは、連邦首相、州首相及び準州主席大臣等が一堂に会する。

#### ③ 実態としての議員内閣制

- (ア) 憲法上は、連邦政府の行政権は国家元首の代理たる連邦総督に属し、連邦総督が各省を設置し、各大臣が各省を統括することとされている。
- (イ) 実態は、議院内閣制が慣行して採用されており、下院で最大数の議席を有する政党の党首が、首相となり内閣を組織する。
- (ウ) 内閣構成員である閣僚は、憲法の規定に基づき連邦議員から任命される。

#### ④ 大臣と政務次官

- (ア) 大臣は、概ね3分の2が下院議員から、3分の1が上院議員から任命される。
- (イ) 現在の第2次ギラード内閣(2010年9月14日発足)では、閣僚は30人(うち、20人は常に閣議に出席する閣内大臣(Inner Ministers)、10人は所掌が議論される場合のみ閣議に出席する閣外大臣(Outer Ministers)である。
- (ウ) 政務次官(Parliamentary Secretary)は特定の政策課題\*毎に任命される。現在は12名。(\*)例: 太平洋島嶼国担当、地域サービス担当、インフラ交通担当。

#### ⑤ 連邦政府の府省

- (ア) 連邦政府の各府省は、日本の行政組織のように設置法に基づき設置されているわけではないため、政権発足や内閣改造の際に所掌・名称の変更、統合又は分割等なされることが多い\*。

\*備考: 現在のインフラ交通省も、インフラ・交通・地域開発・地方政府省(第1次ギラード内閣・ラッド内閣)、交通・地方サービス省(ハワード内閣)など、名称や所掌が現在と異なる組織の変遷を有している。

- (イ) 連邦構成時の7府省数が、行政需要の増大、連邦政府の事務追加等に応じて増減を繰り返し、現在の第2次ギラード内閣では18府省。

## (2) 運輸関係行政機関（連邦政府）

### ① 担当省庁名及び所管事項

#### (ア) インフラ交通省 (DIT: Department of Infrastructure and Transport)

(所管事項)

- (a) 交通分野 : 航空・空港 / 陸上・海上交通 / 交通保安
- (b) インフラ分野 : 全国的な計画策定 / 具体の事業推進
- (c) 横断的分野 : 政策・調査・統計 / 主要都市問題対策
- (d) 外局の所管 : 海上救難、海洋汚染防止、海技資格  
/ 航空機安全基準、航空従事者技能証明、航空機登録

#### (イ) 資源・エネルギー・観光省 (DRET: Department of Resource, Energy and Tourism)

(所管事項) 全豪に係る観光政策、産業振興、競争力向上、観光調査

#### (ウ) 豪州交通安全局 (ATSB: Australian Transport Safety Bureau)

(所管事項) 航空、船舶、鉄道分野における事故調査・分析

#### (エ) 国境警備局 (BPC: Border Protection Command) (税関、海軍等の混成機能)

(所管事項) 海上における法令執行、国境警備

#### (オ) 豪州水路局 (AHS: Australian Hydrographic Services) (海軍の一組織)

(所管事項) 水路、航路標識に関する事務

### ② 関係局・部レベル

#### (ア) インフラ交通省は1官房7局2外局

##### (a) 7局

- 航空・空港局 (Aviation and Airports)
- 交通保安局 (Office of Transport Security)
- 主要都市ユニット (Major Cities Unit)
- 政策・調査局 (Policy and Research)
- 陸上・海上交通政策局 (Surface Transport Policy)
- 国家建設・インフラ投資局 (Nation building - Infrastructure Investment)
- インフラ事業調整局 (Office of the Infrastructure Investment)

<http://www.infrastructure.gov.au/department/about/structure.aspx>

##### (b) 2外局

- 豪州海洋安全庁 (AMSA: Australian Maritime Safety Authority)  
[http://www.amsa.gov.au/About\\_AMSA/Organisational\\_structure/documents/ORGANISATIONALCHART-Executive.pdf](http://www.amsa.gov.au/About_AMSA/Organisational_structure/documents/ORGANISATIONALCHART-Executive.pdf)
- 民間航空安全庁 (CASA: Civil Aviation Safety Authority)  
[http://www.casa.gov.au/scripts/nc.dll?WCMS:STANDARD::pc=PC\\_91623](http://www.casa.gov.au/scripts/nc.dll?WCMS:STANDARD::pc=PC_91623)

##### (c) 関係機関

- エアサービス・オーストラリア (Airservices Australia)  
航空管制の実務を担う連邦政府 100%出資の特殊会社。  
<http://www.airservicesaustralia.com/aboutus/orgstructure.asp>

#### (イ) 資源・エネルギー・観光省は1官房4局

##### (a) 省内の1つの局が観光局



- (オ) エアサービス・オーストラリア
- (a) 委員長 (Chairman)                      デービッド・フォルシス (Mr David Forsyth)
- (b) 長官 (Chief Executive Officer)        グレグ・ラッセル (Mr Greg Russell)
- (カ) ツーリズム・オーストラリア
- (a) 委員長 (Chairman)                      ジェフ・ディクソン (Mr Geoff Dixon)
- (b) 理事長 (Managing Director)            アンドリュー・マカボイ (Mr Andrew McEvoy)
- (キ) 豪州交通安全局 (ATSB)
- (a) 首席検査官 (Chief Commissioner)    マーティン・ドーラン (Mr Martin Dolan)
- (ク) 国境警備局
- (a) 司令官 (Commander)                    ティム・バレット少将 (RADM Tim Barret)
- (ケ) 豪州水路局
- (a) 局長兼豪州水路監 (Director General, Hydrographer of Australia)
- ロッド・ネイルン准将 (Commodore Rod Nairn)

### (3) 組織の沿革、最近の組織改正

- 1987年 交通・通信省の設立 (交通省と通信省との統合)
- 1988年 連邦空港公社の設立
- "    民間航空庁の設立
- (その後、民間航空保安庁と航空サービスオーストラリアに分離)
- 1991年 海上安全庁の設立
- 1992年 国際航空サービス委員会の設立
- 1993年 交通省と通信省が分離
- 1996年 地域開発分野が交通省に統合され、名称は交通・地方開発省に変更
- 1996年 産業・科学・観光省設立 (観光省と産業・科学・芸術省との合併)
- 1997年 海運局及び海上安全庁は、職場関係・中小企業省の所管に移管
- 1998年 海運局及び海上安全庁の所管を交通省に戻し、
- 交通省の名称を交通・地方サービス省に変更
- 1998年 資源・エネルギー分野が産業・化学・観光省に統合され、
- 同省の名称を産業・科学・資源省に改称
- 2001年 産業・科学・資源省から科学分野を切り離し、
- 同省の名称を産業・観光・資源省に改称
- 2007年 労働党への政権交代に伴い、所掌と省庁名を変更
- 交通・地方サービス省 → インフラ・交通・地域開発・地方政府省
  - 産業・観光・資源省 → 資源・エネルギー・観光省 (現在に至る)
  - 産業・観光・資源省 → イノベーション・産業・科学・研究省
- 2010年 8月の総選挙後、地方関係部門が独立し1省が2省に分離。
- インフラ・交通・地域開発・地方政府省
  - インフラ交通省 (現在に至る)

#### (4) 連邦政府と州政府の役割分担の概観

##### ① 交通分野に係る連邦政府の権限

- (ア) 憲法第51条が規定する交通分野に係る連邦政府権限は、次のとおり。
- (a) 灯台、灯台船、ビーコン及びブイに関すること(第7号)
  - (b) 複数州間を結ぶ鉄道整備のため、州の同意を得て行う州鉄道の取得(第38号)
  - (c) 州の同意を得て行う州鉄道の整備・延長(第39号)
- (イ) (ア)以外の連邦政府の権限は、航空全般、外航海運、主要道路・主要鉄道の計画・整備、自動車安全基準、事故分析等。憲法解釈上疑義を生じないように、1州だけでは対応不能な分野等に限定されている。
- (ウ) 他方、交通分野に係る州政府の権限は、鉄道、海運、港湾、自動車運送、自動車登録、道路の整備・管理等。

##### ② 交通分野における連邦と州の政策調整

- (ア) 上記①のとおり、交通分野の係る連邦と州との各政府の権限関係が複雑なため、連邦と州の交通政策の調整を図る場として、連邦、各州及びニュージーランドの交通担当大臣が構成する豪州交通大臣評議会(ATC: Australian Transport Council)が年2回開催されている。
- (イ) 各州で異なる規制の統一化
- (a) 1991年、全国道路交通委員会(NRTC: National Road Transport Commission)が、自動車輸送分野の安全基準の統一化等のため設立される。
  - (b) 2004年、同委員会を発展解消して全国交通委員会(NTC: National Transport Commission)が設立される。鉄道、道路分野の政策調整機能を追加し、陸上交通全般(インターモーダル)の政策・規制の統合化の検討を進めることとなる。
  - (c) 全国交通委員会(NTC)における検討結果は、豪州交通大臣評議会(ATC)に諮られ、合意された事項は全豪的に推進されることとなる。
- (ウ) インフラストラクチャー・オーストラリア
- (a) 2007年12月に政権交代した労働党政権が、生産性向上に向けた5つの重要基盤の一つにインフラを位置づける等、インフラ政策重視の観点から、連邦全体のインフラ事業の優先順位を検討する等のために、2008年3月に設立された組織。
  - (b) 12名の有識者から構成され、事務局を連邦インフラ交通省内に置く。

## 2. 運輸の概況

### (1) 輸送実績等

#### ① 国内輸送

##### (ア) 旅客輸送

国内全体： 374,800百万人キロ(2008/09年度)

輸送モード	輸送量(百万人キロ)	構成比
自家用車	262,500	70.1%
航空	59,200	15.5%
バス	19,800	5.3%
鉄道	15,100	4.0%

主要都市内交通： 173,500百万人キロ(2008/09年度)

輸送モード	輸送量(百万人キロ)	構成比
自家用車	146,500	84.4%
鉄道	11,900	6.9%
商業車	6,700	3.9%
バス	6,400	3.7%

##### (イ) 貨物輸送

国内全体(重量ベース)： 2,868百万トン(2006/07年度)

輸送モード	輸送量(百万トン)	構成比
道路	2,146	74.8%
鉄道	666	23.2%
海運	56	2.0%
航空	0.3	0.01%

国内全体(重量キロ)： 513,300百万トンキロ(2007/08年度)

輸送モード	輸送量(百万トンキロ)	構成比
鉄道	197,600	38.5%
道路	190,800	37.2%
海運	124,500	24.3%
航空	400	0.08%

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) P49, P59

#### ② 国際輸送

##### (ア) 旅客輸送(2009/10年度)

➤ 航空 2,562万人(対前年比+9.1%)

##### (イ) 貨物輸送(2007/08年度)

➤ 海運 7億8960万トン(99.9%)

➤ 航空 78万トン(0.1%)

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) P88, P98

**③ 豪州における交通産業の位置づけ (豪州経済全体に占める割合)**

(ア) GDP(2009/10年度) : 613億豪ドル(約5.2兆円) (GDP全体の4.8%)

(イ) 就業人口(2010年) : 57万人(全労働人口の5.1%)

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) P14, P15

## (2) インフラ投資額

運輸関係インフラ投資額(2009/10年度)は、222億6830億豪ドル(約1兆8900億円)。

① 全インフラ投資額: 583億4600万豪ドルの約38.2%

② 投資主体及び所有主体の公私部門の別

(ア) 民間部門の投資による民間部門所有インフラ 74億1510万豪ドル(33.3%)

(イ) 民間部門の投資による公的部門所有インフラ 87億4420万豪ドル(39.3%)

(ウ) 公的部門の投資による公的部門所有インフラ 61億0900万豪ドル(27.4%)

③ 運輸関係インフラの種類別の別

(ア) 道路・橋梁 157億8780万豪ドル(70.9%)

(イ) 鉄道 47億3620万豪ドル(21.3%)

(ウ) 港湾 17億4430万豪ドル(7.8%)

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) PP27-30, P38

## (3) 主な特徴

**① 国内旅客輸送** (上記(1)①(ア)参照)

(ア) 高い自家用自動車による輸送比率。

(イ) 公共交通機関では、都市間輸送は航空、都市内輸送は鉄道。

**② 国内貨物輸送** (上記(1)①(イ)参照)

(ア) 国内輸送の4分3がトラック、残り4分の1がほぼ鉄道による。

(イ) (ア)の状況にもかかわらず、トンキロベースでは、トラック輸送と鉄道輸送がともに38%、海運輸送も24%を占める。長距離輸送には鉄道、海運の利用率が高い。

**③ 投資主体** (上記(2)参照)

(ア) 公的部門投資が少なく(30%弱)、民間投資が多い(70%強)。

## (4) 交通計画

**① 国家インフラ優先事業**

(ア) 2007年12月に成立したラッド労働党政権は、インフラ整備に重要政策の一つに位置づけ、インフラストラクチャー・オーストラリア(IA)という新組織を設置して、国家として優先すべき事業の選定を推進。

(イ) 2009年5月に発表した2009/10年度連邦予算において、鉄道プロジェクト8件、道路プロジェクト4件及び港湾プロジェクト2件に重点配分。従前では連邦

が関与しなかった州の都市内交通整備事業(ゴールド・コーストLRT整備事業)等への連邦政府補助金の投入を予算化。

- (ウ) 2010年7月には国家インフラ優先事業リストを更新し111事業を選定(ただし、全事業が直ちに予算配分されるわけではない)。個別の州ではなく、豪州全体として必要不可欠なインフラ事業を推進している(上記1.(4)②(ウ)参照)。

## ② 国家建設計画 - Nation Building Program (NBP)

- (ア) 2008/09年度から2013/14年度の6年間で358億豪ドル(約3兆400億円)を、鉄道・道路インフラに投資する計画。ハワード保守連合政権時のAuslink(オーズリンク)が、労働政権ではNBPとして再構成された。
- (イ) 従前から貨物鉄道への投資(曲線ルートの直線化等)に加え、都市旅客鉄道への投資が増大した点が特徴。

## ③ 中長期航空政策 - 2009年航空白書

2030年までを見据えた中長期政策。航空安全・航空保安、産業振興、空港インフラ投資及び環境・騒音問題等の主要4分野(以下参照)において130超の政策を提示。

- (ア) 航空産業の成長と経済発展(国際航空、産業政策、消費者保護)
- (イ) 安全とセキュリティ(安全検査、航空関係、航空保安)
- (ウ) 航空インフラ(空港計画、空港に対する経済的規制、シドニー第二空港)
- (エ) 航空の持続可能性(炭素削減に向けた取組、騒音対策)

## ④ 港湾計画 - 2011年国家港湾計画

- (ア) 貿易量が今後20年間で3倍に増大する旨の需要予測を踏まえ、増大する貿易量に対応した港湾能力を確保するための戦略。
- (イ) これまでの豪州では、港湾整備・運営は州又は地方政府の所掌であり、連邦は何らの権限を有していなかった。しかし、QLD州ダーリンプル・ベイ石炭ターミナル、NSW州ニューカッスル港での滞船や、都市部港湾における陸上輸送トラックの渋滞が発生している現状のままでは、港湾が豪州の生産性向上の障害となってしまうことを踏まえ、その回避のために戦略を策定。
- (ウ) 港湾に関する権限を連邦に移管するための戦略ではなく、連邦、州及び地方政府の行政、産業界等の幅広い関係者の連携を図り、港湾の整備、運営の全体最適化を図るための戦略となっている。

## (5) 主な政策課題

### ① インフラ整備

- (ア) 1980年代以降、財政政策の一環としてインフラ投資が抑制され、経済インフラの不足が経済成長や貿易拡大の阻害要因となっている。主な課題は、輸送インフラ(鉄道・港湾)の不足、都市内交通の混雑。
- (イ) 交通インフラ政策に関しては、地方重視の保守連合政権に対して都市重視の労働党政権と認識されている。具体的には、保守連合は、例えば地方から輸出港へのアクセス等地方と都市のネットワーク整備に重点を置くのに対し、

労働党は、例えば都市内混雑の緩和等都市内交通の整備に重点を置く。

- (ウ) 2007年12月に成立した労働党政権は、インフラ整備に重要政策の一つに位置づけ、主に都市内交通インフラの整備を推進中((4)①、②及び④参照)。

## ② 州ごとに異なる規制の統一

- (ア) 豪州では各州の交通に係る安全規制等が異なる。このことは、例えば州をまたがる鉄道運行には各州の規制に合致する無線設備を必要とさせる等、コスト増大、生産性向上の阻害要件と認識されていた。
- (イ) このような中、鉄道、海運及び大型トラックの安全規制を統一することに、連邦、各州・準州の交通大臣が合意した旨が公表され(2009年12月)、インフラ交通省陸上・海上交通政策局内にタスク・フォースが設置され作業が進められている。
- (ウ) 規制の統一により、コスト削減が可能となり、生産性さらには安全性が改善されるとして、産業界からも歓迎の意向が示されている。

## ③ 東海岸における高速鉄道整備

- (ア) ブリスベン、シドニー、キャンベラ、メルボルン等の豪州東海岸主要都市を結ぶ高速鉄道整備の計画は、これまでも1980年代及び1990年代と2度議論がされてきたが、豪州における人口及び人口密度の状況では十分な需要が生み出されないとして、今日まで実現に至っていない。
- (イ) 2010年8月の総選挙期間中、労働党は選挙公約として、東海岸における高速鉄道整備に関する調査実施を公表。同年9月に引き続き政権を担うこととなり、連邦政府は、2011年6月までの予定で第1段階調査(高速鉄道の整備条件、駅や路線の候補)を実施中。
- (ウ) 第1段階調査後は、2011年7月以降の約1年間で、第2段階調査(路線詳細、需要見通し、収支見通し等)を実施することとしている。

## ④ 炭素税導入と交通産業への影響

- (ア) 炭素課金制度(いわゆる炭素税)の導入(2012年7月からの予定)
- 2012年7月からの3～5年間は、炭素価格は公定の固定価格にする。
  - それ以降は、国際情勢を見極めつつ、総量規制及び排出権取引制度を導入する。
  - 農業は規制の対象外。また、排出集約型貿易産業(EITE: Emission-Intensive, Trade-Exposed Industries)等に対する支援、中低所得者に対する支援を講じる。
- (イ) 交通産業の反応：報道によるカンタス航空の反応
- 2010年10月：炭素税導入に否定的な見方  
ジョイスCEOは、健全な市場競争を阻害する恐れがあるとして否定的見方を示した。
  - 2011年3月：炭素税導入を支持
    - ジョイスCEOは、石炭や石油に依存した経済成長は現実的ではない、炭素税導入は企業に警鐘をを鳴らす効果もある、全ての企業は温室効果ガスの削減に協力する義務があるとして、導入支持の立場を明確にした。
    - カンタス航空の2009/10年度の炭素排出量は1,170万トン。炭素価格を1トン25豪ドルと試算すると年間1億ドルのコスト負担を踏まえた上記立場。

### 3. 航空

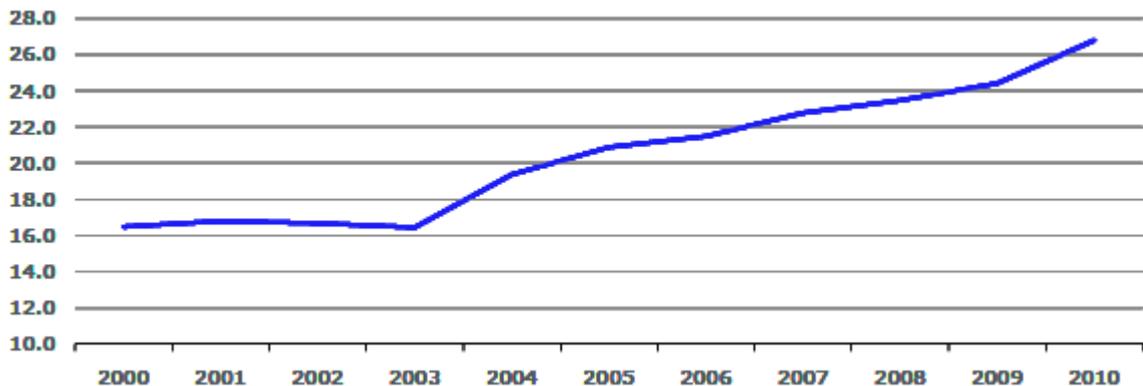
#### (1) 概要

##### ① 輸送量

##### (ア) 国際航空

(a) 旅客輸送(2010年): 2,679万人(対前年比 9.8%増)。直近10年間は増加傾向。

Chart I Total International Passengers Carried (millions) - Years ended December

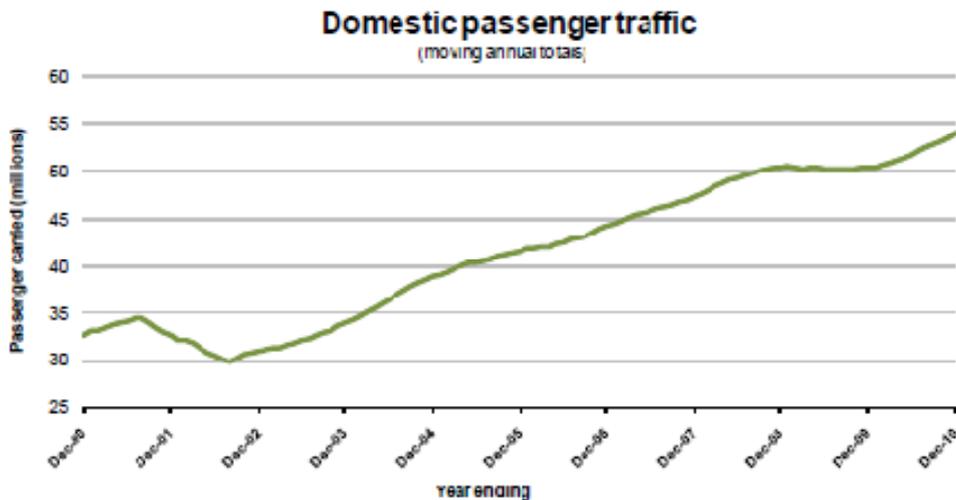


(b) 貨物輸送(2010年): 80万6402トン(対前年比12.9%増)

(出所) [International airline activity 2010](#) PP10-11

##### (イ) 国内輸送

(a) 旅客輸送(2010年): 5,397万人(対前年比 7.0%増)。直近10年間は増加傾向。



(出所) [Domestic airline activity – Annual 2010](#) P2

(b) 貨物輸送(2009/10年度): 23万3000トン(対前年度比 4.1%減)

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) P89

##### ② 空港

##### (ア) 空港数

(a) ICAO 4 レターコード又はIATA 3 レターコードが付されている空港: 約300

(b) (a) 以外にも地方の飛行場(airdrome, airstrips)があり、計1000~2000とも言われている。

##### (イ) 主要空港の概要

(a) 利用旅客数（2010年。単位：万人 / n/a:国際線就航なし）

	国内線	国際線
シドニー	2448.0	1172.0
メルボルン	2173.0	579.0
ブリスベン	1546.0	427.0
パース	732.0	314.0
アデレード	679.0	54.0
ゴールドコースト	476.0	80.0
ケアンズ	340.0	47.0
キャンベラ	330.0	n/a
ホバート	188.0	n/a
ダーウィン	187.0	37.0

(b) 主要40空港； [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) P87

(c) 主要空港の概要

i. **シドニー(キングスフォード・スミス)国際空港**

- ③ 滑走路3本（3962m、2530m、2438m）
- ④ シドニー市内中心部から10km、所要時間：鉄道約15分、車20～30分。
- ⑤ 運営会社：Sydney Airport Corporation Limited (SACL)

（出資比率）

- ・ Map and Its affiliates 82.93%
- ・ Hochtief Airport GmbH and its affiliates 12.11%
- ・ Ontario Teachers' Australia Trust 4.96%

（収支概要 / 年次報告書より；2009年データ）

- ・ 収入合計 853m豪ドル
- ・ 空港運用サービス（旅客、貨物） 344m豪ドル
- ・ 小売り（商業テナント、駐車場運営） 193m豪ドル
- ・ 不動産関係業務（敷地、施設貸与等） 119m豪ドル
- ・ 航空保安等 74m豪ドル
- ・ 取引収入 117m豪ドル

ii. **メルボルン(タラマリン)国際空港**

- 滑走路2本（3657m、2286m）
- メルボルン市内中心部から22km、所要時間：車で約30分。
- 運営会社：Australia Pacific Airports Corporation Limited (APAC)

（出資比率）

- ・ AMP 25.0%
- ・ Industry Funds Management 20.7%
- ・ Hasting Funds Management 20.0%
- ・ Deutsche Asset Management (RREEF infrastructure) 17.5%
- ・ Future Fund 16.8%

(収支概要 / 年次報告書より:2008/09年度データ)

(メルボルン空港ともう一つ所有しているロンセストン空港の合計)

・ 収入合計	476m豪ドル
・ 空港運用サービス (旅客、貨物)	178m豪ドル
・ 小売り (商業テナント、駐車場運営)	191m豪ドル
・ 不動産関係業務 (敷地、施設貸与等)	58m豪ドル
・ 航空保安等	49m豪ドル

### ③ 空港・旅客ターミナルの設置・運営主体

(ア) 民営化された22空港 (現在は21空港 ((3)③(ウ)参照))

- (a) 民間空港会社が運営: 連邦政府所有の空港の土地を、民間空港会社が長期リースして、その他施設・ターミナルを所有・運営している。
- (b) 新旅客ターミナル整備 (例: キャンベラ) や新滑走路の整備 (例: ブリスベン) 等の新たな空港施設整備は、空港会社が自ら行う。
- (c) 空港施設の空港会社所有の例外 (例): シドニー空港ターミナル3 (カンタス航空国内線専用ターミナル) は同航空会社の所有。民営化前からの状況が民営化後も継続しているこのような例が散見される。

(イ) その他の空港

- (a) 主な空港は地方政府が設置・運営主体 ((3)③(ア)ALOP参照)。
- (b) QLD州政府が設置・運営していたケアンズ空港、マッケイ空港は、州資産売却の一環として、2009年、民間会社に売却された。
- (c) その他の小規模空港の設置・運営主体は、地方公共団体、民間など様々。

## (2) 航空及び空港に関する法制度 (事業規制、資本規制、行為規制等)

### ① 航空事業に関する規制

(ア) 事業規制

- (a) 1990年、経済的規制がほぼ全面的に撤廃される。
- (b) 競争促進、消費者保護の観点からの一般的監視\*は、他事業と同様。  
\*2010年公正競争・消費者法に基づく、豪州公正競争・消費者委員会の監視。航空事業では、航空運賃、燃油サーチャージの設定・カルテル等が主対象。

(イ) 外資規制

(a) 規制の概要

i. 国内線就航会社

豪州の国益に反しない限り100%の外資が認められる。

ii. 国際線就航航空会社

➤ 外資の上限は49%。

➤ ただし、カンタス航空については、1993年カンタス航空売却法 (Qantas Sale Act 1992) に基づき、49%規制に加えて、外国航空会社の上限35%、1外国人の上限25%の上乗せ規制がある。

(b) 航空白書 (2009年12月) ((3)②(イ)) で示された今後の方向性

豪州の国際航空企業に対する外資上限49%の規制は維持するが、カンタス航空売却法に基づきカンタス航空のみに課せられている外資規制(上述)は撤廃する。

## ② 空港運営に対する規制

### (ア) 1996年空港法(Airports Act 1996)

<http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A05061/Compilations>

民営化された22空港(現在は21空港)の運営に関する規制

- (a) 空港法第2章第4節 空港のリース権に係る取得移転に関する規制  
リース権の取得は有資格企業のみが可能。移転には大臣認可が必要。
- (b) 空港法第2章第6節 空港リースに関する規制  
空港運営会社は空港事業を行わなければならない。
- (c) 空港法第5章第3節 空港基本計画の策定  
空港会社は、パブコメ、大臣認可を経て、20年間の基本計画(マスタープラン)を策定しなければならない。計画内容については法第71条参照。
- (d) 空港法第5章第4節 開発計画の策定  
空港会社は、空港開発を行う場合、開発計画を策定し、パブコメ、大臣認可を受けなければならない。
- (e) 空港法第5章第5節 建設行為に対する監督  
空港用地における建設行為には、認可が必要。
- (f) 空港法第6章 環境問題への対応  
空港会社は、パブコメ、大臣認可を経て環境戦略を策定しなければならない。
- (g) 空港法第7章 空港会社の決算、報告  
空港会社は、ACCCに決算及び空港事業に関する報告の提出が求められる。

### (イ) 空港運営に対する経済的規制の見直し

<http://www.pc.gov.au/projects/inquiry/airport-regulation>

- (a) 2010年12月、連邦政府は、空港の価格、投資及びサービス及びこれに係る経済的規制の見直し検討を、生産性委員会(PC: Productivity Commission)に指示。PCは、経済や規制等に関し、政府の指示を受け、検討・報告する財務省の組織
  - (b) 見直しの契機：2010年初め公表のACCC報告における、シドニー空港等の駐車料金が独占価格とみなされるほどに上昇している等の指摘を踏まえ、現在の空港会社に対する経済規制の効果等に関し、検討・見直しすることとなる。
  - (c) 2012年までに報告予定。
- (ウ) 有事の規制：以下の法律に基づき、政府が空港運営を監督下に置くことが可能
- (a) 1903年国防法(Defense Act 1903)
  - (b) 2004年航空セキュリティ法(Aviation Transport Security Act 2004)

### (3) 政府の航空政策・最近の動向

2009年12月、アルバニー・インフラ交通大臣は、2030年までを見据えた航空分野の中長期戦略である航空白書(Aviation White Paper)を公表した。(2.(4)③参照)

<http://www.infrastructure.gov.au/aviation/nap/index.aspx>

## ① 政府補助

- (ア) 空港整備については、基本的に空港運営主体が自ら行うこととされているため、空港整備そのものの予算は計上されていない。
- (イ) 項目的には、セキュリティ対策及び騒音対策関係を除くと、交通政策というよりは地方・過疎対策の観点から行っているものが多い。
- (ウ) 2011/12年度予算：遠隔地地域における航空安全の向上予算  
[http://www.minister.infrastructure.gov.au/aa/releases/2011/May/budget-infra\\_07-2011.htm](http://www.minister.infrastructure.gov.au/aa/releases/2011/May/budget-infra_07-2011.htm)
  - (a) 2200万豪ドル；共同出資を前提に航空安全の向上のための連邦予算（遠隔地の先住民地域における事業については、補助率をかさ上げ）
  - (b) 400万豪ドル：遠隔地航空サービス補助制度 (RASS: Remote Air Services Suidy) の下で、先住民地域における指定小空港の整備のための連邦予算

## ② 空港整備の計画等

### (ア) 総論

- (a) 豪州には我が国のような空港整備計画は存在せず、空港の整備計画は各空港運営主体がそれぞれ立案する。
- (b) 民営化22空港（現在は21空港）については、空港運営会社が5年ごとにマスタープラン（今後20年を対象）を作成し、インフラ交通大臣の承認を受ける制度となっている。
- (c) 空港整備に必要な資金調達は、連邦政府は、必要と認めた場合に助成する例もある\*が、空港運営会社が自前で行うことが原則。

\*アデレード空港、キャンベラ空港滑走路延長工事に対する助成等

### (イ) 航空白書(2009年12月)で示された今後の方向性

#### (a) 空港計画・開発

##### i. 政策目的

- 空港外の計画との統合・調整
- 空港及び空港アクセス交通への継続的投資

##### ii. 論点

- 需要に対応し、空港整備に係る継続的投資を確保する必要性
- 空港所在の州、地域の計画との整合性や環境戦略を取り込む等、空港計画制度を改善する必要性

#### (b) シドニー第二空港

NSW州と共同で2011年までに、空港周辺地域の土地利用、第二空港と市街地、現空港との陸上交通ネットワーク計画を含めた開発戦略として策定。また、1979年に、当時の政権により最適候補地として選択され、その後も候補地の議論で俎上にあがっていたシドニー郊外Badgerys Creekはもはや候補地でない旨を明記。

## ③ 主要空港の民営化経緯及び現状（主要株主等）

### (ア) 民営化以前の経緯・状況

連邦空港公社、地方政府及び民間事業者が空港を所有している状況。

- (a) 1958年 飛行場地方所有施策(ALOP: Aerodrome Local Ownership Program)の開始

※ 本施策は、地方飛行場の開発・維持管理に対する連邦の補助金制度。

(b) 1988年 連邦空港公社 (FAC: Federal Airports Corporation) の設置

※ FACは、空港民営化まで22空港\*を所有・管理していた。(\*1998年設立時は17空港、1989年に6空港が追加され、1993年に1空港(TASのゼネアビ空港)が売却された: 17+6-1=22)

(c) 1990年 ALOP飛行場の所有・管理を、連邦から地方政府に、補助金交付(移管時1回限り)とともに移管する旨の政策決定。

(d) 1993年 全てのALOP飛行場(234飛行場)の移管が、譲渡形式で完了。

#### (イ) 空港民営化の政策決定

(a) 1994年 キーティング政権(労働党)が、競争原理の導入・サービス向上の観点から、FAC空港の民営化方針を打ち出す。

(b) 1994年 9月の労働党大会(同党の最高意思決定機関)において、民営化の具体方式(長期リース、主要空港間の経営主体分離、外資規制49%等)が決定。

(c) 1996年 3月に成立したハワード政権(保守連合)は、空港民営化方針を引継ぎ、FAC空港民営化法案を成立させ、民営化を実施。

#### (ウ) 空港民営化の経緯: FAC22空港を3段階での実施

(a) 第1弾(1997年) 3主要空港(メルボルン、ブリスベン、パース)

(b) 第2弾(1998年) 8主要空港及び7ゼネアビ空港

第2弾(2001年) 1ゼネアビ空港(エセンドン):

※ 1998年時は入札者なく売却に至らなかったため、2001年実施となった。

(c) 第3弾(2002年) 1主要空港(シドニー):

第3弾(2003年) 3ゼネアビ空港(うちHaxton Pakは後に廃港)

※ 騒音問題の解決の目処がたった後に、周辺空港とともに民営化することとなっていたため、最後の民営化対象空港となった。

#### (エ) 空港民営化の概要

(a) 根拠法: 1996年空港法(Airports Act 1996)

<http://www.comlaw.gov.au/Details/C2011C00213>

i. 資本に係る規制

➤ 外資規制: 外資は最大49%まで(空港法第40条)

➤ 大口規制: なし

➤ その他規制: 以下の2つ

◇ 航空会社の空港会社株式保有は最大5%まで(空港法第44条)。特定の航空会社が空港を所有することで、当該空港における各航空会社間の競争が阻害されるのを防止するための規制

◇ 空港会社間の株式持ち合いの禁止: 「シドニーとメルボルン」、「シドニーとブリスベン」及び「シドニーとパース」の間においては、一方の空港会社による他方の空港会社の株式保有は最大15%まで。また、ある特定者の者が上述の組合せの両方の空港会社の株式を同時に15%超所有することはできない(空港法第50条)。空港間の競争阻害を防止するための規制。

ii. 事業内容に関する規制(上記(2)②(ア)参照)

**(b) 長期リース方式**

- i. 空港運営権を落札した事業者が、連邦政府との間で長期リース契約（50年間＋49年間の延長オプション付）を結んで空港を運営する。
- ii. リース実施に当たり、FAC空港の施設は連邦政府に返還され、連邦政府が適切なリース先を選定することとなった。また、各空港のFAC職員は、原則として、そのまま空港会社の職員として雇用されることとなった。

(c) 現在の各空港運営会社の主要株主等 別添資料参照

**④ 主要国際空港における発着枠配分手法**

シドニー空港のスロット規制の概要は以下のとおり（以下のURL参照）。

[http://www.infrastructure.gov.au/aviation/airport/planning/apr\\_slots.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/aviation/airport/planning/apr_slots.aspx)

**(ア) 根拠法の制定**

- (a) 1997年シドニー空港需要管理法 (Sydney Airport Demand Management Act 1997)
  - i. 騒音対策の観点からの制限である1時間当たり80回の発着回数とスロット管理制度を規定
  - ii. 1997年に施行。同法に基づくスロット配分は1998年夏スケジュールから。
- (b) スロット管理の運用制度を精緻化した改正法 (Sydney Airport Demand Management Amendment ACT) が2009年1月から施行された。

**(イ) スロットの配分・回収の実施主体**

シドニー空港需要管理法に基づき、カンタス航空、豪地域航空協会及びシドニー空港会社の出資により設立された豪州空港調整機構 (ACA: Airport Coordination Australia) が、インフラ交通大臣の指揮・監督の下で、スロットの配分・回収を行っている。

**(ウ) スロットの配分・回収ルール**

- (a) Use it or lose it の考え方に基づく。
- (b) 与えられたスロットの80%以上を当該スケジュール期間に使用した場合、当該航空会社は次年度の同時期のスケジュール期間における同時帯のスロット配分の優先権を獲得できる。
- (c) 与えられたスロットの80%以上を使用しなかった場合は、優先権は消滅し、当該スロットは回収されて再配分の対象となる。

**(エ) 配分ルール**

同一のスロットを複数の航空会社が希望した場合は、以下の優先順位に従ってスロットが配分される。また、各々のカテゴリー内でも詳細な優先順位が定められている（大きな航空機を使用する方を優先する等）。

- (a) 当該スロットに対する優先権を持つ航空会社
- (b) 新規航空会社\*
- (c) (優先権を持たない) 既存航空会社
- (d) NSW州内を発着する路線の運航会社
- (e) 不定期便運航航空会社

\*新規航空会社とは、当該航空会社がスロットの取得を希望している特定日にお

いて3スロット以下(=1.5便以下)のスロットしか保有していない航空会社

#### ⑤ ゼネアビの取り扱いについて

2009年12月公表の航空白書で示された今後の方向性

(ア) 豪州におけるゼネアビの現状：ゼネアビ各分野の飛行時間割合

チャーター28%、訓練26%、空中作業20%、自家用13%、商業用8%、農業4%、試験飛行・フェリー1%

(イ) 政策目的

安全、効率的かつ創造的なゼネアビ関連分野を保全することが航空サービスの本質を提供し続け、裾野の広い航空産業の重要部分の維持につながる。

(ウ) 論点と今後の方向性

民営化空港でのスロット確保、空域へのアクセス、飛行機の老朽化、安全監督のあり方、飛行訓練その他航空関連サービスの輸出促進等の議論を踏まえ、航空産業全体の発展につながるゼネアビの発展を引き続き促進。

#### ⑥ 国際航空事業における航空機燃料税

(ア) 税率

(a) 2010年7月1日から1リットル当たり\$0.03556(従前の\$0.02854から引上げ)

(b) 航空安全行政強化に向けた、民間航空安全庁(CASA)の予算拡大のための税率引上げ

<http://www.ato.gov.au/taxprofessionals/content.aspx?doc=/content/00243261.htm>

[http://www.ministers.infrastructure.gov.au/aa/releases/2010/May/budget-infra\\_04-2010.htm](http://www.ministers.infrastructure.gov.au/aa/releases/2010/May/budget-infra_04-2010.htm)

(c) 国際航空便には適用されない。

(イ) 今後の税制のあり方報告(2010年5月。通称：ヘンリー・レポート)の指摘

本税の廃止は大規模事業者には大きなメリットになり得る。他方、小規模事業者は、実質的には、本税を基にした連邦予算の直接的支援を受けている側面がある。

### (4) 航空産業の状況

#### ① 概要

(ア) いわゆる「Two Airline Policy」

豪州国内航空分野は、1957年の民間航空協定(Civil Aviation Agreement)以降、カンタス航空とアンセット航空以外の市場参入が制限され、供給力、運賃さらにはサービスの質等幅広く政府関与の下で企業活動を行う2大航空企業政策の下で発展してきた。

(イ) 1990年の規制緩和

1985年のホーク政権時の政府委託調査(Independent Review of Economic Regulation of Domestic Aviation)で消費者利益が阻害されている等の指摘がなされ、1990年10月からの規制緩和が決定(1987年10月)、実施された。価格・サービス競争の始まり。

(ウ) 9.11やSARSによる航空需要減退から現在まで

2001年の標記事件による需要の落込みと前後して、価格競争に耐えられない企業が市場から撤退(インパルス航空のカンタス航空傘下入り(2001年5月)、アンセツ

ト航空の倒産(2001年9月))。現在、豪州最大のカンタス航空に、ヴァージン・オーストラリアが続き、さらにタイガー航空等がそれに連なる情勢となっている。

## ② 主要航空企業

### (ア) カンタス(QANTAS)グループ

#### (a) 設立から現在まで

1920年 QLD州で設立。社名はQueensland And Northern Territory Aerial Servicesの略。

1995年 7月に完全民営化(キーティング労働党政権)

2002年 オーストラリア航空(ケアンズ本拠で国際レジャー路線に特化)の設立

2004年 ジェットスター航空(LLC)の設立

2006年 採算の落ち込んだオーストラリア航空を廃止してカンタス航空に統合

現在 2ブランド戦略(フルサービスのカンタス航空とLCCのジェットスター)

#### (b) 企業概要

➤ 本社: シドニー

➤ CEO: アラン・ジョイス 2008年11月就任(前職はジェットスターCEO)

➤ 所有機材: 250機

➤ 就航都市: 豪州国内59都市、海外42ヶ国125都市

➤ 従業員数: 約32,500人

➤ 主要株主:

J P Morgan Nominees Australia	23.61%
HSBC Custody Nominees (Australia) Limited	19.97%
National Nominees Limited	16.63%
Citicorp Nominees Pty Limited	9.95%
ANZ Nominees Limited	2.90%

#### (c) 2010/11年度上期決算(2010年7~12月期)

<http://www.qantas.com.au/infodetail/about/investors/2010HYResults.pdf>

➤ 売上高 : 75億9100万豪ドル(6450億円)(前年同期比 10%増)

➤ 税引前利益 : 4億1700万豪ドル(350億円)(前年同期比 56%増)

➤ 税引後利益 : 2億4100万豪ドル(205億円)(前年同期比316%増)

➤ 部門別利益:

カンタス	1億6500万豪ドル(前年同期比175%)
ジェットスター	1億4300万豪ドル(前年同期比 18%)
マイレージ・プログラム	1億8900万豪ドル(前年同期比 20%)

### (イ) ヴァージン・オーストラリア

#### (a) 設立から現在まで

2000年 運航開始(B737型機2機でブリスベン・シドニー線を運航)

2003年 持ち株会社ヴァージン・ホールディングスを豪州証券取引所(ASX)に上場

2004年 NZ路線(ブリスベン・クライストチャーチ線)を運航開始

2011年 社名変更(ヴァージン・ブルーからヴァージン・オーストラリアに変更)

ビジネスクラスを導入、空港ラウンジの設置等ビジネス市場強化を推進中

#### (b) 企業概要

➤ 本社: ブリスベン

➤ CEO: ジョン・ボルゲッティ 2010年5月就任(前職 カンタス上級役員)

- 所有機材：89機 (B737:63機、エンブラエル21機、B777:5機)
- 就航都市：豪州国内32都市、海外16都市
- 従業員数：7,000人強
- 主要株主：
 

Vieco 2 Limited	25.94%
National Nominees Limited	9.87%
J P Morgan Nominees (Australia) Limited	8.16%
HSBC Custody Nominees (Australia) Limited	5.88%
Citicorp Nominees Pty Limited	5.06%

(c) 2010/11年度上期決算 (2010年7～12月期)

[http://www.virginaustralia.com/cms/groups/e-commerce/documents/internetcontent/p\\_014872.pdf](http://www.virginaustralia.com/cms/groups/e-commerce/documents/internetcontent/p_014872.pdf)

- 売上高：16億9500万豪ドル (1440億円) (前年同期比 12%増)
- 税引前利益：3680万豪ドル (31億円) (前年同期比 63%減)
- 税引後利益：2380万豪ドル (20億円) (前年同期比 62%減)

#### (ウ) タイガー・エアウェイズ

[http://www.tigerairways.com/au/en/about\\_us.php](http://www.tigerairways.com/au/en/about_us.php)

(a) 設立から現在まで

2003年 シンガポール航空が出資して設立したLCC

2007年 豪州市場に進出

(b) 企業概要

- 本社：メルボルン
- 所有機材：10機
- 就航都市：豪州国内13都市

(c) 2010/11年度上期決算 (2010年7～12月期)：700万豪ドル (6億円) の赤字。

#### (エ) その他の航空企業例

(a) リージョナル・エクスプレス (Regional Express “REX”)

- NSW、VIC、SAの州都と地方都市を結ぶ (約30路線)
- アンセットグループのハゼルトンとケンデルエクスプレスが合併して設立

(b) スカイウェスト航空 (Skywest Airlines)

- パースを中心にWA及びNTの15都市を結ぶほか、バリへのチャーター便も運航。
- アンセット航空の子会社として1963年に設立
- 2007年より、ヴァージン・ブルー (現ヴァージン・オーストラリア) と提携

(c) エア・ノース (Air North)

- ダーウィンを拠点にNT、WAの各都市のほか、東ティモール (ディリ)、インドネシア (クパン) への国際定期便も運航。
- カンタス航空系

### (5) 主要路線、運賃の状況

#### ① 主要路線の状況 (2010年)

##### (ア) 国内線

- (a) シドニー、メルボルン、ブリスベンの3大都市を結ぶ路線に旅客が集中

(b) 旅客数上位10路線はいずれもこの3都市を結ぶ路線が占めており、上位10路線の旅客数は国内線全体の52.1%を占める。

(c) (出所) [Domestic airline activity - Annual 2010](#) PP3-4

#### (イ) 国際線

(a) ニュージーランド、シンガポール路線の旅客数が多い。旅客数上位10路線は、オークランド3路線、シンガポール3路線のほか、香港、ロサンゼルス、デンパサール及びクアラルンプール路線。

(b) 上位10路線の旅客輸送実績は、国際線全体の34.1%を占める。

(c) 豪州発着旅客を運送する航空会社の上位5は、カンタス航空(QF)、シンガポール航空、ニュージーランド航空、エミレイツ航空及びジェットスター航空。QFの占める割合は年々減少(34%(2000)→28%(2005)→19%(2010))。

(d) (出所) [International airline activity 2010](#) P10、P12

### ② 運賃

2003年7月を100とした2009/10年度運賃(物価上昇率の影響を排した実勢運賃)は、

(ア) ビジネス運賃	116.2
(イ) エコノミー運賃	108.3
(ウ) 制限付きエコノミー運賃	113.1
(エ) 最安割引運賃	75.5

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) P92

## (6) その他

### ① 航空に対する公租公課等

#### (ア) 空港使用料

(a) 各空港運営主体が独自に定めることができ、経済的規制は存在しない。

(b) 空港民営化当初は規制が課され、5年ごとに見直しされている。

i. 1997年~2002年 プライスキャップ制(CPI-X) \*Xは1.0~5.5%だった。

ii. 2002年~2007年 ACCCによる料金監視制度(プライスカップ制は廃止)

iii. 2007年~2012年 同上(今後の見直しに関し(2)②(イ)参照)

(c) シドニー空港の料金 [Aeronautical Fees and Charges \(178.48kB\)](#)

(d) 主要空港の料金 [AVLINE 11.indd](#) P28

#### (イ) 航空管制料

航空管制業務を行うエアサービス・オーストラリア(AA)が、2010年公正競争・消費者法によりACCCへの届出が求められる。実態は認可制。

[Charges for Facilities and Services - Standard Contract Terms - effective May 2010 226kb](#) PP3-9

#### (ウ) 気象サービス料

気象サービス提供対価として、AAが気象庁に代わって徴収。

[Charges for Facilities and Services - Standard Contract Terms - effective May 2010 226kb](#) P19

#### (エ) 騒音対策料(Noise Levy Tax)

シドニー空港とアデレード空港に着陸するジェット機に対して、空港周辺地域

の防音対策に充当するために課される。シドニー空港への課金は1995年に始まり2006年7月に終了。アデレード空港は2001年に始まり2010年3月に終了。

## **② 日豪間の航空路線の現況**

### **(ア) 経緯**

2001年9月 アンセット航空が倒産

同社運航（全日空C/S）のシドニー-関空-ブリスベン-シドニー線運航停止

2006年7月 オーストラリア航空（カンタス航空子会社）ブランドの廃止

（既存日本路線はカンタス航空に移管）

2006年10月 日本航空が運航を子会社ジャルウェイズに移管

2006年10月 カンタス航空が成田=メルボルン線を減便、成田=シドニー線を増便、Cクラスにフラットシートを導入

2007年3月 日本航空が関空線廃止

2007年8・9月 カンタス航空が名古屋=ケアンズ線、関空=ケアンズ線をジェットスター航空（JQ）に移管

2008年6月 カンタス航空（JQ含む）が日豪路線を縮小

2008年10月 日本航空がCクラスにフラットシートを導入

2009年3月 日本航空が機材を小型化、提供座席数が4割減

2010年7月 カンタス航空が成田=シドニー線を機材大型化、提供座席数3割増

2010年9月 日本航空が成田=ブリスベン線を運休

### **(イ) 2011年夏スケジュールの日豪間航空の現状**

以下URL上のNorthern Summer 2011 (27 March 2011/29 October 2011) PP9-10

<http://infrastructure.gov.au/aviation/international/timetable.aspx>

## 4. 鉄道

### (1) 概要

#### ① 輸送量

- (ア) 旅客輸送(2008/09年度) 150億9000万人km (対前年度比 6.0%増)  
(イ) 貨物輸送(2007/08年度) 1976億0000万 t km (対前年度比 0.6%減)  
6億5760万 t (対前年度比 1.2%減)

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) P49, P59

#### ② インフラ

- (ア) 鉄道総延長距離 約4.4万km  
(イ) 異なる線路幅

<http://www.infrastructure.gov.au/rail/trains/history.aspx>

- (a) 鉄道整備は、豪州が連邦国家となる1900年以前の1880年代に、州毎に独立して推進されてきたため、現在に至るまで線路幅や運行システムが様々である。  
(b) 各州の線路幅は概ね以下のとおり。  
i. 狭軌 ……約1.9万キロ (QLD州、WA州、TAS州)  
ii. 標準軌……約1.7万キロ (NSW州、WA州)  
iii. 広軌 ……約0.4万キロ (VIC州、SA州)  
(c) 標準軌化の推進  
i. 1991年に誕生したキーティング政権(労働党)は、1992年に“One Nation”と称する経済政策を発表。この中で、標準軌化の推進を打ち出した。  
ii. これを受け、広軌区間となっていたメルボルン～アデレード間の標準軌化が進められ、2年の工期を経て1995年に完成。  
iii. 1998年、豪州鉄道線路公社(ARTC)が、州際鉄道インフラの保有・管理を担う連邦政府が所有する連邦政府所有組織として新設される。  
iv. 2003年12月、TAS州を除く全州都(ブリスベン、シドニー、メルボルン、アデレード、パース、ダーウィン)が標準軌で結ばれる。  
v. 2004年：NSW州内の幹線鉄道インフラをARTCが借り受けた結果、ブリスベンからパースまでの鉄道インフラのARTCによる一元管理が実現している。

#### (ウ) 電化、複線化の状況

- (a) 輸送密度の低さから、電化及び複線化は大都市近郊路線に限られており、共に極めて低い水準にとどまっている(電化率：10%未満、複線化率：1%未満)。  
(b) 複線電化されている路線例  
ニューカッスル・シドニー・ウーロンゴン間 (NSW州、約250km)

#### ③ 運営主体

豪州では、主に、上下分離方式と資源会社等による整備・一括運営方式の2種類の運営形態がある。

#### (ア) 州際鉄道の上下分離による運営

- (a) インフラ管理：豪州鉄道線路公社 (Australian Rail Track Corporation: ARTC)

現在、ARTCが、州際鉄道インフラを保有・管理。旅客・貨物鉄道の運行事業会社に対して、線路使用権の割当てと貸付けを行っている。

(b) 鉄道運行事業者例

- i. 旅客：グレート・サザン鉄道 (Great Southern Railway)
- ii. 貨物：パシフィック・ナショナルズ (Pacific National)

(イ) 都市鉄道に上下分離による運営：メルボルン路面電車の例

[http://www.yarratrams.com.au/desktopdefault.aspx/tabid-20//258\\_read-1083/](http://www.yarratrams.com.au/desktopdefault.aspx/tabid-20//258_read-1083/)

(a) インフラ管理：ヤラ・トラム (Yarra Trams)

(b) 運行事業者：Keolis Downer EDI Rail (KDR) Victoriaが、2009年11月から8年間(7年間の追加オプションあり)のフランチャイズ運行を開始。

(ウ) 整備及び上下一括運営

(a) 天然資源を埋蔵するWA州等では、資源会社が、鉱山と積出港との間に自ら鉄道を整備・保有し、大規模に運営している例もある。

(b) BHPビリトン社のマウントニューマン鉄道(鉄鉱石輸送)は、路線長426km。

(2) 事業規制等鉄道に関する法制度

① 事業規制等は各州所管

② 各州で異なる法制度

鉄道は、統一された仕様や基準の下、一つのシステムとして効率的に運用されることで、高い輸送能力が発揮される。しかし、豪州では、軌間や設備等のハード、鉄道事業に係る規制及びハードや規制の制約を受ける運営方法が異なり、鉄道輸送の効率化を妨げている。

(ア) コンテナの2段積みによる輸送が行われているが、州際鉄道ですら、高さの制限が異なる。アデレード・パース間は6.3mまで可能であるが、ブリスベン・メルボルン間は4.03mが限度である。また、積載重量制限や制限速度も異なる。これらのため具体の輸送計画が制限される。

(イ) 通信設備、信号設備が異なることから、運転手への指示方法、安全確保方法が異なる。例えば、シドニーからパースまでディーゼル機関車で大陸を横断する場合、現在は機関車に8種類もの無線機を設置する必要がある。

③ 規制統一化の動き

鉄道の安全規制、環境規制、労働安全衛生規制等が豪州内に6～9ある状況であったが、鉄道安全認可に係るパッケージ(National Rail Safety Accreditation Package: NAP)が連邦レベルで制定され2005年から適用される等、統一化の方向に動いている。(3)④参照

(3) 政府の鉄道政策・最近の動向

① 政府補助

(ア) 保守連合政権(2007年11月まで) 当時

- (a) 連邦政府による鉄道分野への補助は、ARTCへの出資のみであり、特定の事業運営主体に対して補助・出資等を行われていなかった。
- (b) 各州による鉄道事業への関わり方は様々であり、鉄道事業者への出資、運営費の補助特定プロジェクトの推進に対する資金の拠出等が行われている。

**(イ) 労働党政権（2007年12月成立）以降**

- (a) 保守連合政権は都市内旅客鉄道は州政府権限であるという役割分担を前提に、連邦政府は貨物鉄整備に注力していたのに対し、労働党政権は連邦政府自らが旅客鉄道整備に当たっている。
- (b) ゴールドコーストLRT整備事業  
[http://www.minister.infrastructure.gov.au/aa/releases/2011/May/AA064\\_2011.htm](http://www.minister.infrastructure.gov.au/aa/releases/2011/May/AA064_2011.htm)  
 2011年5月6日、ゴールドコーストに13km(第一期)のLRTを整備・運営するPPP事業の落札事業者が決定された。総事業費3億6500万豪ドルを、連邦政府、QLD州政府及びゴールドコースト市が分担することとなっており、連邦政府は本事業への関与を、落札事業者決定時に改めて明示している。

**② 高速鉄道の整備計画**

[http://www.infrastructure.gov.au/rail/trains/high\\_speed/index.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/rail/trains/high_speed/index.aspx)

**(ア) 過去の経緯**

- (a) 1984年、BHP(英資源企業)や熊谷組等から成るコンソーシアムがシドニー・キャンベラ・メルボルン間的高速鉄道構想を打ち出すも、同コンソーシアムが求める税特例を連邦政府が認めず、構想は立ち消え。
- (b) 1993年、レイトン社(豪建設企業)及びアルストム(仏鉄道総合企業)が、シドニー・キャンベラ間高速鉄道のための合弁企業を設立し検討を進めたが、2000年に解散。連邦政府は積極的に関与せず。

**(イ) 労働党政権による2010年以降の動向**

- (a) 2010年8月5日：総選挙時における労働党の選挙公約
  - i. ブリスベン・メルボルン間的高速鉄道に関するフィージビリティ調査(路線、需要、建設費等)を、シドニー・ニューカッスル間に焦点を当てて実施
  - ii. 2000万豪ドル(約17億円)を投入
  - iii. 2010年後半からの18ヶ月間で調査完了予定
- (b) 2010年9月1日：労働党・グリーンズ間の合意  
 高速鉄道調査を2011年7月までに実施
- (c) 2010年10月31日：アルバニー・インフラ交通大臣が、2段階に分けて行う高速鉄道調査の概要を発表。
  - i. 第1段階(～2011年6月)  
 (調査対象) 高速鉄道の整備条件、路線や駅の候補
  - ii. 第2段階(2011年7月～2012年半ば)
  - iii. (調査対象) 路線の詳細、費用見通し、需要・収入見通し等
- (d) 2011年1月 第1段階調査実施主体の決定  
 豪州のコンサル企業：AECOM Australia等から成るコンソーシアム

### ③ Nation Building Program

<http://www.nationbuildingprogram.gov.au/index.aspx>

#### (ア) Auslink(ハワード保守連合政権時)

- (a) 全国の道路及び鉄道網の中期整備計画
- (b) 2004年6月に5カ年計画として発表。2007年12月の政権交代により中断。

#### (イ) Nation building Program (ラッド/ギラード労働党政権)

- (a) 現労働党政権の道路・鉄道中期整備計画。
- (b) 2008/09年度～2013/14年度6年間で358億豪ドルを道路、鉄道インフラに投資する計画(うち鉄道投資は79億豪ドル)。実態上、Auslinkの後継計画とみなされる。

### ④ 各州で異なる鉄道規制の統一化

[http://www.infrastructure.gov.au/rail/legislation/ntc\\_ris.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/rail/legislation/ntc_ris.aspx)

- (ア) 2009年7月：豪州政府協議会(Council of Australian Government: COAG)において、各州で異なる重量車、海運及び鉄道の安全規制を統一、1つの規制当局への集約を推進することで合意。
- (イ) 鉄道分野と重量車に関し、インフラ交通省陸上・海上交通政策局に規制改革タスク・フォースを設置して、推進中。

## (4) 鉄道産業の状況 (主要企業のみ)

### ① 全国規模 (州際輸送)

#### (ア) 貨物事業者 - パシフィック・ナショナル (PN: Pacific National)

[www.pacificnational.com.au](http://www.pacificnational.com.au)

- (a) 全豪でバルク・コンテナ輸送を展開。
- (b) 豪州の大手運輸インフラ保有・運営企業アジアノ社(Asciano)が100%出資。
- (c) 保有機関車 600両以上、貨物車14,000両以上
- (d) 設立経緯
  - 2002年、全国鉄道公社(NR)とNSW州内の貨物鉄道会社フレイトコープとの合併・民営化により設立された会社。当初は、トール・ホールディングスとパトリック・コーポレーション(ともに豪物流会社)による50:50の合弁会社。
  - 2006年、トールがパトリックを買収したことにより出現した新トールが、物流事業における独占的地位を排すため、インフラの保有・運営会社アジアノを分離。パシフィック・ナショナル社はアジアノの子会社となった。
- (e) 2004年、Australian Transport Network Ltd. を買収してTAS州内の鉄道事業に、さらに、Freight Australiaを買収してVIC州内の貨物鉄道事業に進出した。

#### (イ) 旅客事業者 - グレート・サザン鉄道 (Great Southern Railway)

<http://www.gsr.com.au/site/home.jsp>

- (a) 観光を主目的とする長距離旅客運送の運行事業者
- (b) 運行路線
  - インディアンパシフィック号(シドニー・パース間、3泊4日)

- ザ・ガン号（アデレード・ダーウィン間、2泊3日）
- ハーバーランド号（メルボルン・アデレード間、11時間）

**(ウ) 施設保有管理事業者 - 鉄道線路公社 (ARTC)**

<http://www.artc.com.au/default.aspx?p=1>

州際鉄道インフラを保有・管理する連邦政府100%出資公社((1)③(ア)(a)参照)

**② NSW州**

**(ア) レイルコープ (Rail Corp) [旅客・施設]**

<http://www.railcorp.info/>

- (a) NSW州内の旅客輸送及び鉄道施設を保有する州政府100%出資会社。2004年設立。
- (b) NSW州は、もともと上下分離の運営形態であったが、現在は同社が一括管理。
- (c) 2つのブランド：シドニー近郊旅客輸送はCityRail、郊外旅客輸送はCountrylink

i. City Rail

- 車両数： 1650車両以上
- 主要路線距離： 1,595km
- 旅客数： 1日平均 320,000人

ii. Country Link

- 車両数： 102車両
- 旅客数： 179万人(2009/10年度)(毎年概ね200万人を旅客輸送)

**③ VIC州**

**(ア) ヤラ・トラム (Yarra Trams) [旅客]**

<http://www.yarratrams.com.au/desktopdefault.aspx>

- メルボルン市内・近郊の旅客輸送を行う鉄道会社
- 営業キロ:250km、路線数:27、車両数:487両、旅客数:毎年約1.8億人。

**(イ) コネックス (Connex) [旅客]**

- メルボルン市内・近郊の旅客輸送を行う鉄道会社。仏Veolia Environnementの子会社
- 営業キロ:372km、路線数:15、車両数:329両、旅客数:1.9億人(2007年9月現在)

**(ウ) V/Line [旅客]**

- VIC州内の都市間・郊外旅客輸送を担う。
- VIC州内の旅客鉄道輸送事業を行っていたナショナルエクスプレス社の事業撤退に伴い 州政府が事業継承(2003年10月)。
- 車両数:114両(気動車:41、機関車:41、客車:32)

**(エ) VicTrack [施設]**

- VIC州内の鉄道施設の保有・管理・貸し付けを行う州政府100%出資公社。
- 1997年4月の設立

**④ QLD州**

**(ア) クイーンズランド鉄道 (QR: Queensland Rail) [旅客・貨物・施設]**

(a) 概要

- QLD州内の旅客・貨物輸送、鉄道施設の保有・管理を行う州政府100%出資公社。
- 1865年から州直営で行っていた事業を公社化。
- 2007年11月、メルボルン～パース間の貨物鉄道事業に進出。

- 3つのブランド：都市圏旅客輸送（シティートレイン）、長距離旅客輸送（トラベルトレイン）、貨物輸送（QRナショナル）
- 営業キロ：8,313km(南半球最大)
- (b) QRナショナルの民営化
- QLD州政府の州資産売却の一環
- 2010年11月、QRの中の貨物輸送部門であるQRナショナルを株式売却

## ⑤ WA州

### (ア) 公共交通公社（Public Transport Authority） [旅客] [施設]

- 州内の旅客運送事業を行う州政府100%出資公社。
- 2つのブランド：パース近郊路線はTransperth、郊外路線はTranswa。
- トランスパースの旅客数：年間約3,300万人(2005年)。

### (イ) ARG（Australian Railroad Group） [貨物]

- WA州内の鉄道貨物事業を行う事業体として2000年設立(州政府より事業譲渡)。
- クイーンズランド鉄道(QR)の100%出資会社。

### (ウ) WestNetRail [施設]

- WA州の南部地域で5,100kmの路線を保有・管理(列車の運行管理も含む)。

## ⑥ 豪州国鉄(ANRC: Australian National Railways Commission)の歴史と民営化

### (ア) 歴史

- 1972年 豪州の鉄道統一化を選挙公約としたウィットラム労働党政権が成立
- 1975年 SA州及びTAS州が連邦への鉄道事業譲渡に同意。豪州国鉄(ANRC)を設立
- 1978年 TAS州鉄道及びSA州鉄道(貨物部門+郊外路線)について、ANRCへ事業譲渡
- 1992年 貨物輸送の効率化を進めるため、全国鉄道公社(NR:National Rail)を設立
- 1993年 NR営業開始。ANRCの収益部門がNRに移り、以降ANRCの業績悪化が続く
- 1996年 連邦政府が鉄道改革包括処理案を策定、翌97年に民営化法案が成立
- 1998年 豪鉄道路線事業公社(ARTC)を設立
- 2002年 NRについて、NSW州内貨物鉄道会社Freight Corpと合併させた上で民営化

### (イ) 鉄道改革包括処理案

#### (a) 概要(括弧内は予算額(百万豪ドル))

余剰人員対策(112)、解雇に伴う退職割増金(90)、共済年金(580)、現在進行中の事業計画(126)、ANRCからの負債の引き継ぎ(779)、環境対策等その他(108)、ARTC設立資金(161)

#### (b) ANRCの主な売却資産と結果

- i. SA州での貨物鉄道事業運営権(施設は含まず)：  
米国の企業連合(Genesee & Wyoming Inc)が、5,740万豪ドルで落札
- ii. TAS州での貨物鉄道事業運営権(施設を含む)：仏系CCE等による企業連合(Australian Transport Network)が、2,200万豪ドルで落札(2004年PNへ譲渡)
- iii. 州間での旅客運送事業運営権：マッコリー銀行等による企業連合(Great Southern Railway)が、1,600万豪ドルで落札

### (ウ) ARTCの設立：ANRCの事業売却後に残る鉄道施設の管理・保有機関として、1998年に連邦政府100%出資ARTCに設立。州際鉄道輸送上下分離を実現し、ARTCとの契約により、誰でも州際鉄道事業を行うことが可能となった。

## 5. 自動車

### (1) 自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

#### ① 概論

(ア) 自動車輸送に関する法制度は州の所管である。

(イ) 法制度の種類

(a) 事業規制

- i. 自動車旅客輸送：首都特別地域 (ACT) の例を紹介（「② 事業規制」参照）
- ii. 自動車貨物輸送：なし

(b) 安全規制

- i. 自動車旅客輸送：連邦権限（後述②参照）
- ii. 自動車貨物輸送：各州で異なる規制の統一化に向けて、全国交通委員会 (NTC) が、モデル法案を制定している。

#### ② 事業規制 (ACTにおけるバス・タクシーに係る規制の例)

(ア) バス・タクシーの共通事項：根拠法

2001年道路運送(公共輸送サービス)法

(Road Transport (Public Passenger Services) Act 2001)

<http://www.legislation.act.gov.au/a/2001-62/default.asp>

(イ) バス

- (a) ACT内でバス事業を営もうとする者は、事業遂行能力、設備有無、財務状況等に関する審査を受け、認可を受けた事業者がACT政府と輸送サービス契約 (service contract) を締結することになる。
- (b) ACT交通大臣は最高運賃額を設定することができる。
- (c) 認可事業者は、安全規制、サービス水準規制、労務管理規制等を遵守することが求められる。

(ウ) タクシー

(a) タクシー事業の2類型

- i. タクシーネットワーク提供事業 (taxi network provider)：タクシー無線・予約サービスの提供事業
- ii. タクシーサービス事業 (taxi service operator)：タクシー車両を用いた旅客運送事業

(b) 事業認可 (accreditation)：タクシーネットワーク提供事業又はタクシーサービス事業を営もうとする者は、事業遂行能力、設備有無、財務状況等に関する審査を受け、ACT政府の認可を受ける必要がある。

➤ accreditation of taxi network providers

➤ accreditation of taxi service operators

(c) タクシーサービス事業は、個人でも法人でも可能であるが、法人の場合はタクシーライセンス保有者を雇用し、無線ネットワークに加盟する必要がある。

(d) タクシーライセンス (taxi license)：事業認可とは別に、タクシー車両として使用する車両に関し、車両毎にタクシーライセンスを取得する必要がある

- i. ライセンス番号は「TX\*\*\*\*(4桁以下の数字)」で表され、それがそのままナンバープレートになる。
- ii. ライセンスの新規発行
  - 長らく新規発行がなされなかったこともあり、新たにタクシー事業をおうとする者は、オークション等を通じてライセンス保有者から譲渡してもらう必要があったため、ライセンス譲渡価格は年々高騰(25万豪ドル前後)。実質的にタクシー事業への新規参入は困難な情勢となっていた。
  - 新規参入の困難性が業界の閉鎖性・サービス低下の要因であったことを踏まえ、2006年、ACT政府は抜本的改革実施。ライセンスを新発行して競争を促進するとともに、新規発行分はくじで割り当てる方式(ライセンス取得希望者が発行予定数を上回る場合)を導入。
  - ACT交通大臣は、需給バランスを考慮してライセンス発行数を決定する。
  - 近年は、タクシー需要の高まりを踏まえ、新規発行は1年間に2回程度。
  - 新規発行ライセンスには、譲渡可能と譲渡不能の2種類がある。譲渡不能ライセンスに関し、その有効期間は6年間、年間2万豪ドルの使用料をACT政府に納める必要がある。

## (エ) ACTにおけるバス、タクシー事業の現状

### (a) アクション事業体(ACTION Authority) - ACTにおける最大のバス事業者

- i. ACTにおける公共バスサービスの提供を目的として、2001年アクション事業法(ACTION Authority Act 2001)に基づき、2002年1月に設立された。
- ii. ACTIONは、Australian Capital Territory Internal Omnibus Network。
- iii. アクション事業体の概要
  - ・旅客輸送実績 : 年間1,700万人
  - ・保有車両数 : 429両
  - ・従業員数 : 約800人
  - ・運賃収入割合 : 20.5%(2009/10年度)

### (b) タクシー事業の現状

#### (b-1) タクシーライセンス(2009年11月現在)

[http://www.tams.act.gov.au/data/assets/pdf\\_file/0011/187598/Taxi\\_Industry\\_Review\\_Discussion\\_Paper\\_-\\_April\\_2010.pdf](http://www.tams.act.gov.au/data/assets/pdf_file/0011/187598/Taxi_Industry_Review_Discussion_Paper_-_April_2010.pdf) PP13-14

- ライセンスの数 : 345 (うち、一般313, 限定5、車椅子対応車両26)
- 政府所有が90、民間所有が217。これらの多くのは所有者から別の者が借り受け、タクシー事業を運営している。

#### (b-2) 運賃

ACT運輸大臣が、年度ごとに上限運賃を決定する。2007年度は以下のとおり。

- 初乗り : 4.00豪ドル
- 追加運賃(平日昼) : 1.64豪ドル/キロ(5セントずつ加算)
- 追加運賃(上記以外) : 1.89豪ドル/キロ(同上)

なお、我が国と異なり、乗車するとすぐに追加運賃が加算されていく。

## ② 安全規制

## (ア) 保安基準 : ADR((Australian Design Rules)

- (a) 自動車の安全基準策定は連邦の権限。
- (b) 全国共通の基準として、1989年自動車基準法 (Motor Vehicle Standard Act 1989) に基づき、車種毎にADR (Australian Design Rules) が規定されている。
- (c) 輸入中古車の認証スキーム: SEVS制度
  - i. 輸入中古車は、ADRへの合致を車種単位で一括承認できないことから、2002年5月よりSEVS (Specialist and Enthusiast Vehicles Scheme) を実施。
  - ii. 中古車のADR適合性審査を連邦政府認証事業者 (RAW: Registered Automotive Workshop) が行い、基準適合車のみが輸入許可を受けられる制度。

## (イ) Chain of Responsibility (責任の連鎖)

豪州では、道路運送法規違反の責任を、荷主、運送事業者、受託者等全ての関係者が負う旨の概念である「責任の連鎖」を規定する道路交通改革 (法令遵守及び励行) モデル法案 ((Model Road Transport Reform (Compliance and Enforcement) Bill) が制定され、各州で法令化されている。

### (a) 背景

#### i. 国家交通委員会の設立

- 以前の豪州では州ごとに道路交通に係る規制が異なっており、そのことが州をまたぐ道路運送の生産性向上を妨げていた。
- このような状況を踏まえ、豪州交通大臣会議 (ATC<sup>注1</sup>) への助言、勧告の機関として、1991年に国家道路交通委員会 (NRTC<sup>注2</sup>) が設立され、2004年に鉄道や異なるモード間交通も対象とする国家交通委員会 (NTC<sup>注3</sup>) に改組されるに至っている。

(注1) Australian Transport Council。連邦及び各州の交通大臣から構成される。

(注2) National Road Transport Commission

(注3) National Transport Commission

#### ii. モデル法案の策定及び州法の制定

- 道路運送における容量、寸法、重量に係る規制違反については、重大な規格外運送が安全の妨げになること、インフラの損傷をもたらすこと、規制違反者が規制遵守者と比較して不当な経済的利益を得ることとなることから問題視されていた。
- しかし、本モデル法案の策定及び同内容の州法制定以前の規制では、以下の2つの理由から規制遵守が十分に担保されていると状況ではなかった。
  - ✓ 規制の強制手法に関し、一般的規定しか設けられていない。
  - ✓ 責任を問われる違反の基準や、違反に対する取扱いが管轄区域によって異なる。
- そこで、NTCが4.5トン超の重量車に関し豪州の道路交通改革 (法令遵守及び励行) モデル法案を策定し、モデル法案は2003年11月のATCにおいて満場一致で了解された。
- その後、2005年にNSW州及びVIC州、2007年にSA州、2008年にQLD州で法律として議決されている。

## (b) 法律の概要

- i. 本モデル法案では、「責任の連鎖」(Chain of Responsibility)という概念が導入されている。同概念は、道路運送法規の遵守に影響を与える活動について責任を有する者は、当該責任を果たしていない場合には、法的に責任を問われるというものである。
- ii. 具体的には、法第91～96条(第4部第5章。別添参照。なお、法案は全189条)で関係者の責任を規定し、容量、寸法、重量に係る道路運送法規違反が発生した場合に、当該荷物の荷主、梱包業者、積載者、運営者、運転手及び受託者すべてが違反を犯したことになる旨規定している。
  - 第91条 荷主(consignor)の責任
  - 第92条 梱包業者(packer)の責任
  - 第93条 積載者(packer)の責任
  - 第94条 運営者(operator)の責任
  - 第95条 運転手(driver)の責任
  - 第96条 受託者(consignee)の責任
- iii. 道路運送に直接関与しない関係者にも、道路運送法規違反があった場合の法的責任を負わせることにより、違反発生時に当局が関係者全体を違反對象とすることができるとともに、道路運送に直接関与する関係者に対する圧力を減少させ、究極的には法令遵守、安全の向上を図ることが可能となっている。

## (c) 参考

- i. NTC 概要 <http://www.ntc.gov.au/ViewPage.aspx?documentid=44>
- ii. 法案策定の背景について  
<http://www.ntc.gov.au/viewpage.aspx?AreaId=35&DocumentId=1419>
- iii. 「責任の連鎖」概念について  
<http://www.ntc.gov.au/filemedia/bulletins/ChainofResponsibilityFeb2004.pdf>
- iv. モデル法案の条文  
<http://www.legislation.nsw.gov.au/exposure/archive/pcc-247-d19.pdf>

## (2) 政府の基本政策・最近の動向

### ① 連邦政府の権限、州政府の権限

- (ア) 連邦政府： 道路交通安全対策、自動車の安全基準・環境基準の策定  
(イ) 州政府： 自動車運送事業や自動車の登録・検査に係る制度設計・実施

### ② 道路交通安全対策

- (ア) 所管：インフラ交通省 陸上・海上交通政策局 道路安全・計画部  
(イ) 全国道路安全戦略2011-2020 (2011年5月策定)
  - (a) National Road Safety Strategy 2011-2020 (以下のURLからダウンロード可能)  
[http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national\\_road\\_safety\\_strategy/index.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/index.aspx)
  - (b) 2011年5月20日、豪州交通大臣評議会(ATC)において承認された。
  - (c) 概要

- i. 目的 - 交通事故による死傷者数を2020年までに30%削減すること  
(現状：年間の交通事故による死者 約1,400人、負傷者 約32,000人)
- ii. 主な施策
  - 安全システムを採用した道路インフラの整備
  - 速度制限の徹底
  - 呼気検査、薬物検査の強化
  - 衝突検査結果を含める等、自動車評価制度の拡大

### ③ 環境対策

#### (ア) 排ガス・騒音規制

- (a) 排ガス基準及び騒音基準は、ADRに規定されている。
- (b) 排ガス基準に係る、ADRとEU、米国及び日本との基準の関係は概ね以下のとおり。
  - ADR80/02(2008)： Euro 4 / US EPA 04 / JNL T05
  - ADR80/03(2011)： Euro 5 / US EPA 07 / JNL T05
  - ADR80/04(2016)： Euro 6 / US EPA 10 / JPNL T09
- (c) 現在の騒音基準は、ADR83/00(2008年から)。
  - 日本では設定されている定常走行騒音、近接排気騒音は基準設定がない。
  - 加速走行騒音と日本では設定されていない圧縮空気騒音の基準設定がある。

#### (イ) 燃料対策

- (a) 自動車燃料の品質基準は、2000年燃料品質標準法(Fuel Quality Standards Act 2000)に基づき、持続性・環境・水資源・人口・地域省が定める。
- (b) 2008年11月、従前の基準(Fuel Quality Standards Regulations 2001)が、認可申請手数料、供給場所における記録保存、燃料サンプルを取る手続き等に関し、改正された。

<http://www.environment.gov.au/atmosphere/fuelquality/standards/fqs-regulations-amendments.html>

#### (ウ) 大型ディーゼル車の買い換え促進

- (a) 一定の要件を満たす車両総重量4.5トン以上のディーゼル車の使用者は、燃料の一部について還付を受けることができる。本制度は2006年7月に改正され、「1996年以降製造された車両を使用している」「インフラ・交通次官の定める整備を定期的に行っている」等4要件の何れかを満たせば還付対象となる。
- (b) 還付額は、軽油にかけられている燃料税(38.143c/l)から、道路使用料(RUC：Road User Charge。19.633c/l)を差し引いた額(18.51c/l)となる。この制度により、年式の古車両の買い換えや車両の定期点検を促し、結果的に環境負荷を減らすことが期待されている。

#### (エ) 情報提供

- (a) 環境にやさしい自動車の購入を促進するため、“Green Vehicle Guide”という専用サイトを設置(<http://www.greenvehicleguide.gov.au>)、主要車種の排ガス性能・環境評価等に関する情報提供を行っている。
- (b) 新車販売時にフロントガラスへの燃費ラベル\*添付を義務づけ、消費者が当該車

の環境性能を一目で認識できるようにしている。

\* 100キロ走行時の消費燃料と1キロ走行時の温室効果ガス排出量を記載。

### (オ) 車両の大型化

道路渋滞の軽減、燃料消費の削減、温室効果ガスの排出低減効果及び生産性向上(当時の連邦政府試算 35%)のため、2007年より、「Bトリプル」と呼ばれる3両編成トレーラー(全長:最大で35m、車両総重量:最大で82.5t)の走行が、指定ルートに限り認められている。

<http://www.ntc.gov.au/viewpage.aspx?documentid=1236>

## (3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況

### ① 概観

#### (ア) 自動車旅客輸送

- (a) 都市内交通は、行政主体が当該都市圏一帯の公共交通を運営している例が多い。
- (b) 都市間交通におけるバスの比率は約5% (「2. 運輸の概況」(1)①(ア)参照)。複数の長距離バス事業者が営業している。

#### (イ) 自動車貨物輸送

- (a) 多くのトラック事業者が営業している中で、総合物流事業者も存在する。
- (b) 例えば、シドニー・ボタニー港へコンテナ搬出入事業者の状況は以下のとおり。
  - i. 約250社が定期的かつ頻繁に搬出入を実施。不定期な輸送が100社程度。
  - ii. 大きなシェアを有する事業者はいない。主要25社が全体の約50%のシェア、小規模事業者は約100社で約4%のシェアを有する。

### ② アデレード・メトロ (都市内自動車輸送事業者の例)

<http://www.adelaidemetro.com.au/>

バス(200路線以上、1300km以上)のほか、鉄道、トラムを運営するSA州管理のアデレード近郊公共交通機関の総称。

### ③ グレイハウンド・オーストラリア (主に都市間交通を担うバス事業者の例)

<http://www.greyhound.com.au/>

豪州最大の長距離バス事業者。1928年設立。本社ブリスベン。

### ④ トール (総合物流事業者の例)

<http://www.toll.com.au/>

## (4) 車検・点検整備

### ① 車検制度の概要

(ア) 自動車のADR適合性の確認は各州所管。州によって検査の有無、態様は様々。

#### (イ) 主な州の制度

- (a) 定期的に検査を行う必要があるのはNSW州のみ。同州の検査は以下のとおり。
  - i. 対象: 車齢3年超の車

- ii. 時期：毎年の自動車登録更新時
- iii. 内容：州政府指定の検査工場の検査報告書(Pink Slip)を必要とする。
- (b) VIC州やQLD州は、売却時や名義変更による再登録時のみに必要な検査を義務付ける。
- (c) SA州は、輸入車や左ハンドル車、大幅な改造歴がある車に限り登録時に検査を義務付ける。
- (ウ) 検査項目：各州により異なるが、ADRを網羅的に検査する州はない。
  - (a) VIC州： 排ガス等の検査を行う。
  - (b) SA州： 車輪、ブレーキ、ライト、車体の錆等必要最低限の項目のみチェック。

## ② 点検整備制度の概要

自動車の点検整備を義務づける制度はない。

## 6. 海運

### (1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度

#### ① 国内海運

##### (ア) 連邦政府と州政府の役割分担

- (a) 州内における海運事業(旅客・貨物)は、州の所管。
- (b) 複数州間における海運事業(旅客・貨物)は、連邦の所管。

##### (イ) 連邦政府の事業規制

###### (a) 概観

<http://www.infrastructure.gov.au/maritime/freight/licences/index.aspx>

- i. 根拠法：1912年海事法第6章 (Navigation Act 1912 PartVI)
- ii. 事業開始には、インフラ交通大臣の免許又は許可が必要。
- iii. 免許、許可の付与に当たっては、制度上も運用上も内外無差別の扱いとなっており、豪州では外国船舶のカボタージュが認められている。

###### (b) 免許

- i. 免許は船舶毎に交付。有効期間は毎年度末(6月30日)まで(更新制)。
- ii. 免許交付数：20事業者・60隻(2011年4月27日現在)

[http://www.infrastructure.gov.au/maritime/freight/licences/current\\_licences.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/maritime/freight/licences/current_licences.aspx)

###### iii. 主な免許要件

- 対象船舶が、過去1年以内又は今後にわたって外国政府から補助金を受けていない(及び受ける予定のない)こと。
- 船員が豪州の賃金体系に基づく賃金の支払いを受けていること

###### (c) 許可

- i. 許可と免許の関係：
- ii. 免許事業者がいらない場合、又は免許事業者によるサービスが不適切で公共的利益の観点から当該事業の実施の必要性が認められる場合に限り、許可される。
- iii. 許可は、対象となる旅客・貨物・航路等が限定される。
- iv. 2種類の許可
  - 一度のみ有効な許可：SVP(Single Voyage Permit)
  - 3ヶ月間有効な許可：CVP(Continuing Voyage Permit)の2種類がある。
- v. 許可数(2009/10年度)
  - SVP：921(前年度 969)
  - CVO：120(前年度 123)

#### ② 外航海運

##### (ア) 概観

- (a) 外航海運に対する事業規制はない。
- (b) 外航定期船社間協定(以下「船社間協定」という)は、一般的なカルテル禁止規定の適用除外が認められている(2010年公正競争・消費者法(旧1974年取引慣行法)第10部(以下「Part X」という))。

(備考) 豪州のカルテル規制

- カルテル、共同運航等を行う企業群は協議会を結成し、協議会の活動範囲(=カルテルの範囲)を定めた「合意」の範囲内でカルテルが認められる。
- 「合意」は、インフラ交通省(DIT)の審査・承認を受ける必要がある。
- 荷主団体との運賃、サービス水準に関する協議が義務付けられている。
- 荷主からの苦情に基づく豪州公正競争・消費者委員会(ACCC)の調査、及び調査結果に基づく合意の登録抹消。当該規定はDITとACCCの共管となっており、合意の登録・抹消等の管理、荷主団体の指定等はインフラ交通大臣が、荷主からの苦情処理(受付、調査)はACCCが、所管している。

(c) Part Xの見直し

(a) 2005年10月 生産性委員会(PC: Productivity Commission)報告書

欧州における船社間協定の独禁法適用除外制度見直しの動きを受け、豪州でも見直しが進められ、PCがPart Xの廃止等を盛り込んだ報告書が公表された。

(b) 2006年8月 連邦政府の方針

連邦政府は、PC報告書を受けて検討した結果、Part Xは維持するものの、豪州外航海運の一層の競争強化を目的としたPart X改正方針を公表(財務大臣及び交通・地域サービス大臣(当時)の連名)

(c) Part Xの改正方針

- 適用除外の目的の明確化
- 協議協定を包括適用除外制度から除外する
- 対外秘個別サービスコントラクトの保護策を盛り込む
- 手続き条項違反に対する罰則の導入

(d) 2011年5月現在、Part Xは改正されないままの状況にある。

<http://www.infrastructure.gov.au/maritime/ports/index.aspx>

## (2) 政府の基本政策・最近の動向

### ① 海運改革

[http://www.infrastructure.gov.au/maritime/shipping\\_reform/](http://www.infrastructure.gov.au/maritime/shipping_reform/)

(ア) 2010年12月、アルバニー豪インフラ交通大臣は、海運改革を進める旨公表。

(イ) 現在、外航海運に従事する豪州船籍船は30隻のみで、輸出貨物の積取比率は0.5%未満である現状を踏まえ、船舶に対する規制の改革、船員技能の向上を図る。

(ウ) 主な措置(案)

(a) 海運事業への投資を促す新税制の導入

(b) 船員訓練制度の全面見直しと豪州人船員の待遇改善

(c) 国内海事法制の現代化、AMSAの海運における国内唯一の規制当局化

- 1912年航海法の改正が2009年から進められている。

<http://www.infrastructure.gov.au/maritime/paper/index.aspx>

- AMSAを海運に関する規制当局を集約する作業も2009年から進展中。

<http://www.infrastructure.gov.au/maritime/nmsr.aspx>

## ② 海運補助制度

- ・ TAS州は、豪州本土とバス海峡で隔てられた離島であることに着目。
- ・ 離島であるTAS州は、他州と比較で、輸送コストのハンディキャップが存在。
- ・ TAS州が輸送面における経済的不利益を負わないよう、船舶による輸送コストと鉄道・自動車による輸送コストが同等となるよう、連邦府が補助を行っている。

### (ア) タスマニア貨物平等化スキーム (Tasmanian Freight Equalisation Scheme)

<http://www.infrastructure.gov.au/transport/programs/maritime/tasmanian/index.aspx>

- (a) 1976年に導入。
- (b) TAS州製造の製品の本土への輸送、本土から同州への鉱業、製造業、農業、漁業及び林業に使用される機材・原材料の輸送に対する一定の助成金支給。
- (c) 約13,000の申請に9830万豪ドル(84億円)を交付(2009/10年度)。
- (d) 交付対象事業者は、製造業、農業分野が多い。
- (e) 本スキームは、航空貨物、輸出用貨物、バルク貨物には適用されない。

### (イ) タスマニア小麦輸送スキーム (Tasmanian Wheat Freight Scheme)

<http://www.infrastructure.gov.au/transport/programs/maritime/wheat.aspx>

- (a) 1989年に導入。
- (b) 豪州本土とTAS州間における小麦のバルク輸送コスト引き下げが目的。
- (c) トンあたり20.65豪ドルを上限とする補助。
- (d) 予算額105万豪ドル(2010/11年度)

### (ウ) バス海峡旅客乗用車平等化スキーム

(Bass Strait Passenger Vehicle Equalisation Scheme)

<http://www.infrastructure.gov.au/transport/programs/maritime/bass/index.aspx>

- (a) 1996年に導入。
- (b) TAS州と豪州本土との間のフェリー利用者に対し、運賃の減額を行う。
- (c) 輸送実績に応じてフェリー事業者に対し補助金が交付される仕組み。
- (d) 輸送車両1台あたりの補助額  
自動車150豪ドル、オートバイ75豪ドル、自転車21豪ドル
- (e) 支出額3650万豪ドル(2009/10年度)
- (f) TAS州と豪州本土を結ぶフェリー事業者は3社。
- (g) TTライン(メルボルン=ダベンポート間を運航)
  - ・ TAS州府100%出資。
  - ・ TAS州・本土間輸送量のほとんど(99.9%)を担う。
  - ・ 同社の輸送実績(2009/10年度)

旅客数	: 405,554人	(対前年度比 3.8%増)
自動車航行数	: 187,274台	(対前年度比 2.6%増)

## ③ 海運税制

豪州籍船については、1936年所得税算定法(Income Tax Assessment ACT 1936)に基づき、所得税・法人税の算出に際して、当該事業に使用する船舶コストの一定額を特



- (イ) クルーズ市場は、観光客を豪州に呼び込む重要な市場として、ワインツーリズム等と並ぶニッチ市場（すきま市場）の一つとして位置づけられている。
- (ウ) クルーズ産業に対する振興策は、特段作られていない。

**⑥ 外航海運・内航海運の活動概況** インフラ交通省の統計(以下URLより入手可)参照  
<http://www.bitre.gov.au/Info.aspx?NodeId=52>

### (3) 海洋汚染防止・安全確保のための措置

#### ① 総論

- (ア) 船舶の安全保全、海洋環境保全は、豪州海洋安全庁 (AMSA) 所管。
- (イ) 関係国際条約に準拠して、1912年航海法 (Navigation Act 1912) において各船舶に係る基準を規定。
- (ウ) 基準違反の船舶に対して、入出航制限を課し、罰則及びPSCにより基準の担保を図るスキームとなっている。

#### ② 各種船舶の態様に関する制限

##### (ア) 国際基準を充足していない恐れがある船舶（航海法第210条、第212条）

- (a) 国際基準適合証明書を有していても、船舶や機器の状態が実質的に国際基準を充足していない恐れがあると判断される場合、AMSAは当該船舶を一時的に勾留し、検査を行うことができる。
- (b) AMSAは検査結果を踏まえ、当該船舶の航行を禁止するか条件付きで航行を認めるかを判断する。
- (c) 拘留された船舶は、AMSAの許可無くしては勾留場所を離れることができず、これに違反した場合は当該船舶の船長に対して罰則（罰金又は懲役）が課せられる。

##### (イ) 外航タンカー（航海法第267条K。豪州籍船以外の船舶）

- (a) AMSAは、MARPOL条約ANNEX I に定める構造基準を充足していないと判断される外航タンカーについて、当該船舶の船長又は所有者に対し、豪州の港への入出港の禁止及び出港に際しての条件付与、ターミナルの利用禁止及びその利用に際しての条件付与を命じることができる。
- (b) 当該命令に違反した場合、当該船舶の船長及び所有者は各々罰金が課せられる。
- (c) 特にシングルハルトンカーについては、2002年にスペイン沖で発生したプレステージ号件を踏まえ、PSCの対応を強化し、シングルハルトンカーの検査率を100%とすることとしている。さらに、2015年以降は、シングルハルトンカーの豪州国内への入港・ターミナル利用の禁止の方針を打ち出している。

##### (ウ) 危険物運搬船（航海法254条）

- (a) AMSAは、船舶に積載された貨物が、当該船舶の安全や船員、旅客の安全を害する恐れがあると判断する場合は、当該船舶の船長又は所有者に対し、当該貨物の運搬を禁止することができる。
- (b) この場合、AMSA又は税関は、当該貨物が船舶から除去されるまでの間、該船舶を勾留することができる。
- (c) 当該命令に反して貨物を運搬した場合、船長又は船の所有者は各々罰則（罰金又

は懲役) を課せられる。

### ③ 豪州籍船

タンカー・旅客船等の船種毎に構造、機器、積載定員等の基準が定められており、航行の際には、これらの基準への適合を証する証明書を携帯することが義務づけられている(違反者に罰金又は懲役刑が課せられる)。

### ④ PSC

[http://www.amsa.gov.au/shipping\\_safety/Port\\_State\\_Control/](http://www.amsa.gov.au/shipping_safety/Port_State_Control/)

(ア) PSCは、AMSA所管。

(イ) 主要13港に42名のPSC検査官(Marine Surveyor)が配置され、必要に応じて他の港にも出向いてPSC業務を遂行している。

(ウ) 検査官は、船長、主任機関士又はそれに類する資格を有する者であって、AMSAの専用訓練を経た後、PSC業務に従事することになる。検査官は、当該船舶の基準適合性等を検査するとともに、AMSAは検査官の検査報告等に基づき、必要に応じ修理地への移動、船舶の勾等の措置を講ずることができる。船舶の勾留や船長又は所有者に対し何らかの措置が講じられる場合には、当該船舶の旗国公館に通報がなされ、必要に応じ、旗国公館の職員が検査等立ち会うことができる。

(エ) PSCの実施(2009年)

[http://www.amsa.gov.au/Shipping\\_Safety/Port\\_State\\_Control/documents/PSCReport09.pdf](http://www.amsa.gov.au/Shipping_Safety/Port_State_Control/documents/PSCReport09.pdf) PP9-11

(a) 2994隻の外国船舶に対しPSCが実施された。

(b) 248隻の船舶が勾留された(勾留率8.3%)。

### ⑤ 無保険船舶の入港禁止措置について

(ア) 豪州では、1981年海洋保護(民間責任)法(Protection of the Sea (Civil Liability) Act 1981)に基づき、一定の要件を満たす船舶については保険への加入を義務づけ、保険未加入船舶に対しては入出港禁止措置を講じている。

(a) 適用対象: 豪州の港に入出港する、又はしようとしている以下の船舶

➢ 2000トン以上の油を積み荷として運搬している船舶

➢ 上記以外の船舶であって、積み荷若しくは燃料として油を運搬している総トン数400トン以上の船舶

(b) 規制内容: 以下の場合、上記船舶の船長及び所有者は、各々罰則を課せられる。

➢ 事故によって生じた損害に対する自己の責任をカバーする有効な保険又は他の財政手段を有していることを証する証明書を携帯していない場合

➢ 税関、警察、PSC検査官等に証明書の提示を求められ、提示を行わなかった場合

(イ) 官吏は当該船舶の船長が有効な証明書を携帯していない状態で出港しようとしていると信じるに足る十分な根拠がある場合には、有効な証明書の提示があるまで、又は証明が得られるまで、船舶を留置することができる。

## 7. 港湾整備・運送

### (1) 港湾の概要

#### ① 主要5大港の運営組織

➤ シドニー港:	Sydney Ports Corporation	NSW州政府100%出資公社
➤ メルボルン港:	Port of Melbourne Corporation	VIC州政府100%出資公社
➤ ブリスベン港:	Port of Brisbane Corporation	QLD州政府100%出資公社
➤ フリーマントル港:	Fremantle Port Authority	W A州政府100%出資公社
➤ アデレード港:	Flinders Ports (主な出資者は次のとおり)	
	・ Motor Trades Association of Australia Superannuation Fund Pty Limited	35.7%
	・ Galaxy S. A. R. L.	35.7%
	・ Local DIT Investments Pty Ltd	14.3%

#### ② 港湾配置図

[Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011](#) P95

### (2) 事業規制等港湾運送に関する法制度

港湾運送の参入規制、料金規制は各州の権限。

#### ① 港運の参入規制

- (ア) 事業実施にはライセンスの取得が求められる。ライセンスは、事業遂行能力やサービス水準の確保が確認されていれば特に制限なく付与される。ライセンスの更新を通じて悪質事業者の排除がなされる。
- (イ) 港湾運送事業者は、港湾当局と20~40年間のリース契約でコンテナターミナルを賃借し、事業を遂行している。豪州の主要港湾では1社独占又は2社複占のコンテナターミナルが多い。独占、複占の主体は、豪州の2大事業者(DPワールド(DP World)、パトリック(Patrick))であることが多い。
- (ウ) 港湾運送事業の参入障壁に係るACCCの見解  
(ACCC: Australia Competition Consumer Commission、豪州連邦競争・消費者委員会)
- (a) 独占又は複占の現状が以下の点で参入障壁を形成し市場の競争性を阻害しているように見える。
- 規模の経済
  - 資本コスト
  - 排他的かつ長期間のリース契約
  - 複数の港湾での事業実施の必要性
- (b) しかしながら、ブリスベン港における新規事業者(HPH: Hutchison Port Holdings)の参入、ボタニー湾新ターミナルへの新規事業者の可能性にかんがみ、2008年11月現在、参入障壁が高いという認識をACCCはとっていない。

#### ② 港運の料金規制

- (ア) 州権限としての料金規制

- (a) 港湾当局と港湾運送事業者との間のコンテナターミナル賃貸料は規制対象。
- (b) 港湾運送事業者が船社や陸上運送事業者に課す料金は、規制の対象外(NSW州)。
- (イ) サービスに関する料金は一般的に、豪州連邦競争・消費者委員会(Australia Competition Consumer Commission: ACCC)の監視対象であり、港湾運送料金もこの監視対象である。

### (3) 政府の基本政策・最近の動向

#### ① 管理者、財政計画、環境整備等

港湾の整備・維持管理は各州の所管であることから、従前は港湾整備に関する全国計画は存在しなかったが、2011年1月7日に国家港湾戦略が策定された。同戦略は次のURLから入手可能。[http://www.infrastructureaustralia.gov.au/national\\_ports/](http://www.infrastructureaustralia.gov.au/national_ports/)

#### (ア) 国家港湾戦略の策定経緯

- (a) 2010年初め 今後の貿易拡大に対応する港湾及び港湾アクセス整備の必要性から、ラッド首相(当時)が国家港湾戦略の策定をインフラストラクチャー・オーストラリア(IA)<sup>備考1</sup>と国家交通委員会(NTC)<sup>備考2</sup>に指示。
- (b) 2010年5月 IA及びNTCは国家港湾戦略(案)を公表し、関係者からの意見募集(5月末まで)を実施。交通、物流事業者や業界団体等38者から意見提出あり。
- (c) 2010年6月～12月 IA及びNTCは、提出された意見及び関係者との意見交換を踏まえ、12月に国家港湾戦略を策定
- (d) 2011年1月7日 ギラード首相・アルバニージー インフラ交通大臣の共同会見及び報道発表により、国家港湾戦略が公表される。

#### (備考1) インフラストラクチャー・オーストラリア(IA)

- ・ 2007年12月に政権奪取した労働党政権が、生産性向上に向けた5つの重要基盤の一つにインフラを位置づける等、インフラ政策重視の観点から設立した(08年3月)組織。
- ・ 12名の有識者から構成され、事務局を連邦インフラ交通省内に置く。
- ・ 会長は、ロッド・エディントン卿(豪日経済委員会会長)。
- ・ 港湾戦略策定前には、優先事業リストの策定、PPPの利用促進を実施。

#### (備考2) 国家交通委員会(NTC: National Transport Commission)

- ・ 州ごとに異なる交通事業規制が豪州の生産性向上を妨げていることを踏まえ、豪州交通大臣会議への助言・勧告の組織として、1991年に設立される。
- ・ 港湾戦略策定前には、トラック輸送の安全確保のため、荷主等の輸送関係者の責任を規定するモデル法案を策定する等、規制の統一を推進。

#### (イ) 国家港湾戦略の概要

##### (a) 戦略策定の背景・趣旨

- i. 貿易量が今後20年間に3倍に増大する旨の需要予測を踏まえ、増大する貿易量に対応した港湾能力を確保するための戦略。
- ii. これまでの豪州では、港湾整備・運営は州又は地方政府の所掌であり、連邦

は何らの権限を有していなかった。しかし、クイーンズランド州ダーリンブル・ベイ石炭ターミナル、ニュー・サウス・ウェールズ州ニューカッスル港での滞船や、都市部港湾における陸上輸送トラックの渋滞が発生している現状のままでは、港湾が豪州の生産性向上の障害となってしまうことを踏まえ、その回避のための戦略。

- iii. 港湾に関する権限を連邦に移管するための戦略ではなく、連邦、州及び地方政府の行政、産業界等の幅広い関係者の連携を図り、港湾の整備、運営の全体最適化を図るための戦略となっている。

## (b) 内容

### (b-1) 4つの主要事項

- i. 長期計画の策定  
港湾運営者は、今後15～30年間の需要予測と需要に見合う施設整備に関する長期計画を策定することが求められる。
- ii. 港湾周辺地域の計画  
今後必要となる港湾能力の拡張を可能とし、港湾区域のみならず港湾への鉄道・道路アクセスのための土地が都市化に浸食されないよう、州及び港湾地域を管轄する行政主体は、「港湾予定地」戦略を持つことが求められる。
- iii. 環境認可手続きの統一  
港湾整備に不要な遅延をもたらさないよう、連邦政府は、環境認可手続きを州の手続きと同時に行うこととする。
- iv. 港湾の業績  
各港湾の業績を集約するシステムを初めて構築し、定期的に各港湾の業績を測定するとともに、国際比較を行う。

### (b-2) 42項目の行動計画

- i. 20項目 港湾インフラの計画
- ii. 7項目 計画の実効性確保（「港湾予定地」戦略の策定等）
- iii. 10項目 陸上アクセスの効率化、信頼性・保安・安全の向上  
（オフピーク料金の設定、港湾アクセスを道路輸送から鉄道輸送にシフトするための料金設定等）
- iv. 5項目 透明性・説明責任の確保

### (b-3) その他

- i. 戦略実行の監視のため、関係者から構成される独立小委員会を設立する。
- ii. 戦略は3年以内に見直しを行う。
- iii. 国家物流戦略(national freight policy)を策定する。

## ② 運営時間及び休日荷役実施の有無

(ア) 主要港は、週7日24時間体制。

(イ) 個々の勤務体制、週末勤務条件等は、企業労働協約によって定められる。

### ③ 検量の実態

検量事業の実態はない。

### ④ 港湾施設整備に対する事業者優遇の実態

1998年港湾荷賦課金法(Stevedoring Levy Act 1998)に基づく賦課金徴収

- (ア) 港湾運送事業の近代化に伴って発生する余剰労働者の解雇対策
- (イ) 解雇された港湾労働者の退職金の一部に充当する基金を形成するための賦課金。
- (ウ) コンテナ1個当たり12豪ドル、自動車1台当たり6豪ドル。
- (エ) 2006年5月に終了。

### ⑤ 外国資本参入の実態

- (ア) 外国資本の参入に関して特段の規制はない。
- (イ) 豪州の主な港湾事業者は以下のとおりであり、外国資本が参入している。
  - (a) DPワールド(DP World)  
ドバイ政府系企業のドバイ・ワールドが、大部分の株式を所有。
  - (b) パトリック(Patrick)  
豪州の運輸企業アジアノ(Asciano)が、100%の株式を所有。なお、アジアノの株主は、BT Investment Management Limited(9.1%)、Ausbil Dexia Limited(6.8%)、Commonwealth Bank of Australia(6.4%)
  - (c) HPH (Hutchison Port Holdings)  
香港の巨大企業ハチソン・ワンポアの子会社。主要株主は以下のとおり。

Cheung Kong (Holdings) Limited	30.1%
Hutchison Whampoa Limited (“HWL”)等	27.6%
PSA International Pte Ltd/PortCapital Limited	10.4%
The Capital Group Companies, Inc.	10.1%

### ⑥ 料金の現状

資料:Waterline 48-October 2010, BITRE(インフラ交通省インフラ交通地域経済局)  
<http://www.btre.gov.au/Info.aspx?ResourceId=781&NodeId=166> 参照

- (ア) 港湾利用料金：資料P44, 45参照
- (イ) 港湾運送料金：資料P46, 47参照

### ⑦ 労働組合の活動概要

豪州海運港湾労働組合(MUA: Maritime Union of Australia)が存在。

- (ア) 豪州における労働組合の頂上組織、豪州労働組合評議会(ACTU: Australian Council of Trade Unions)傘下の単一産業別労働組合。
- (イ) 船員・港湾労働者の職能組合として強力に活動。
- (ウ) 2011年5月のパトリックとの賃金交渉においても、スト決行をちらつかせながら強硬な態度で交渉している。

### ⑧ 客船及び貨物ターミナルの保安体制

- (ア) 豪州はISPSコードの導入及びSOLAS条約の改正に積極的に対応する姿勢を強く打

ち出ており、2004年7月1日に関係国内法を施行。これにより、豪州内各港湾においても国基準に準拠した保安対策が講じられている。

- (イ) また、港湾セキュリティ対策を一層強化する観点から、連邦政府は港湾施設に出入りする全ての者(港湾施設に勤務する者のみならず、港湾に出入りするトラック運転手等も含む)に対し新たな身分証明書(MSICs: Maritime Security Identification Cards)の所持を2007年1月から義務づけた。本IDカードは、一定の犯歴を有するものには交付されないなど、テロ対策を意識したものになっている。

#### **⑨ 港湾セクターにおける課題**

今後の貿易量増大に対応した港湾能力を確保が課題。国家港湾戦略(①(ア)(イ))参照。

## 8. 船員

### (1) 船員数

- ① 船員数(2003/04年度末) : 約3,900人(前年比17.2%増)
- ② 豪州統計局(ABS)統計では、船員数統計はない。関連産業従業員数は以下のとおり。

Marine Transport Professionals(2006年)	7,022人
Water Freight Transport(2006年)	2,652人

### (2) 船員教育機関、監督行政機関の組織図

#### ① 関係機関

- (a) 船員行政は、豪州海洋安全庁(AMSA)の所管
  - i. AMSAの組織管理:委員会(Board)(7人の委員(うち1名は長官(CEO))から構成される)が年間の業務目標、組織の活動方針を決定。
  - ii. AMSAの執行体制:長官をトップに6部体制。船員行政は、海洋運用部(Maritime Operations Division)が所管。  
次のURL中、StructureのClick here から組織図を入手可能。  
[http://www.amsa.gov.au/About\\_AMSA/organisational\\_structure.asp](http://www.amsa.gov.au/About_AMSA/organisational_structure.asp)
- (b) 船員教育機関は、豪州海事大学(AMC: Australian Maritime College)。
  - i. 所在地は、タスマニア州ロンセストン。
  - ii. 評議員の一員としてAMSA長官が運営に参画。
  - iii. 3つの全国センターが設置されている。  
(海洋工学・流体力学 / 港湾・船舶 / 海洋保全・資源持続可能性)

#### ② 海技資格試験実施機関

- (a) 海技資格の取得に際しては、AMC等が提供するAMSA認定カリキュラムを履修する必要がある。最終的な試験実施機関はAMSA。
- (b) AMSA認定カリキュラムについては、以下のURLを参照。  
[http://www.amsa.gov.au/Marine\\_Qualifications/AMSA\\_Approved\\_Courses/](http://www.amsa.gov.au/Marine_Qualifications/AMSA_Approved_Courses/)

### (3) 船員教育機関の概況

#### ① 設置目的、教育目標、設置学科、入学資格、設立訓練コース等

豪州海事大学(AMC)

- (a) 設置目的  
1978年海事大学法(<http://www.comlaw.gov.au/Details/C2004C00320/Download>)に基づき、海事関連業界・機関の要望を充足し、海事関連の職に就く者への高度な専門教育の提供、関連する調査・研究の実施を目的に1980年に設置される。
- (b) 教育目標・設置学科・設立訓練コース  
世界の海事産業で活躍できる人材を育成するため、幅広い分野のコースを用意。最近もコースを新設する等拡充に努めている。
  - i. 海洋工学・流体力学センター

- 大学（造船工学、海洋工学、海洋空間利用システム、共同工学プログラム）
- 大学院（海洋工学修士、海洋工学博士、海洋工学修士（専門課程））
- ii. 港湾・船舶全国センター
  - 大学（航海士課程、機関士課程、応用化学学士（海洋工学、海上操作））
  - 職業訓練
  - 海洋監視（Marine Surveying）
- iii. 海洋保全・資源持続可能性全国センター
  - 大学（水産養殖、応用化学学士（海洋環境））
  - 大学院（海洋環境修士、海洋環境博士）
- (c) 入学資格
 

大学への入学には高校卒業資格が必要。職業訓練コースへの入学には、乗船経験等が必要。

## ② シミュレータ装置の設置状況

- (a) AMCにシミュレータセンター（Integrated Marine Simulator（IMS）、Machinery Space Simulators及びTug Simulator/Reality Centreから構成される）が併設され、訓練課程の一環として同装置が利用される。
- (b) 当該シミュレータはSTCW条約のA-1/12条の要件を満たしており、当該装置を用いた訓練内容としては、60ノットの高速船舶操作、ECDIS、接岸訓練、GMDSSの利用訓練、GPSやDGPS等の航海装置の使用訓練等がある。
- (c) 2009年7月、豪州海事大学の新たなシミュレータが運用開始。このプロジェクトに連邦政府は390万豪ドルを補助。

[http://www.minister.infrastructure.gov.au/aa/releases/2009/July/aa323\\_2009.htm](http://www.minister.infrastructure.gov.au/aa/releases/2009/July/aa323_2009.htm)

## （４）海技資格を取得するまでのキャリア

船員資格については、AMC等AMSA指定教育機関のカリキュラムを履修し、これら機関から能力適合証書を授与されることが必要である。能力適合証書を保有している者に対しAMSAが各資格に必要とされる知識に関する口述試験及び実技試験を実施、当該試験に合格した者に対し船員免許が付与される。

## （５）船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向

- ① 国は、1978年海洋大学法に基づいてAMCの運営を監督し、一定水準以上の船員育成が行われることを確保している。船員教育行政に関し、特段新たな展開はない。
- ② 船員関係の根拠法は、1912年航海法。

## （６）海技資格の承認を実施する国（2011年5月現在）

[http://www.amsa.gov.au/Marine\\_Qualifications/Certificates\\_of\\_Recognition/](http://www.amsa.gov.au/Marine_Qualifications/Certificates_of_Recognition/)

### ① 相互承認国（19カ国）

ベルギー、デンマーク、フィジー、フィンランド、フランス、ドイツ、香港、イラン、アイルランド、イタリア、マレーシア、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、フィリピン、ルーマニア、シンガポール、南アフリカ、英国

### ② 豪州承認国（7カ国）

カナダ、デンマーク、ギリシア、インド、パプアニューギニア、スウェーデン、米国  
これらの国が発行した海技資格証書に対し、AMSAは承認証書を発行している。

## 9. 造船業及び船用工業

### (1) 概要

#### ① 豪州造船業の特徴

- (a) 1980年代以前は、主として国内需要向けに小型鋼製船舶を建造していたが、その後の需要減退、政府の政策転換、国際競争の激化などにより大幅なリストラを強いられ、プレジャーボート、艦艇、高速船などの特殊な分野に特化することで再生してきた。
- (b) 特に、アルミを使用した高速旅客船、フェリーの分野では、独自デザインの確立、製産技の改良などにより世界の造船業の中でも高い競争力を持っている。2007年7月に東日本フェーが導入した超高速双胴フェリー（愛称：ナッチャンRera）は、TAS州の造船会社INCAT社によるものである。

#### ② 輸出と輸入

- (a) 船舶輸出額（2009/10年度）： 3.7億豪ドル（対前年比約30%増）
- (b) 主要輸出先①シンガポール、②UAE、③米国、④NZ、⑤ジブラルタル
- (c) 船舶輸入額（2009/10年度）： 11.9億豪ドル（対前年比約75%増）
- (d) 主要輸入先①中国、②米国、③イギリス、④NZ、⑤フランス

### (2) 造船業・船用工業に関する法制度

- ① 事業の開始、施設の設置・拡張等の許認可や届出制度はない。
- ② 軍事関連製品の輸管理のため、一部の製品については、関税法に基づき輸出に関し規制（国防大臣の承認等）課せられている。

### (3) 政府の基本政策・最近の動向

- ① 2006年、連邦政府は、造船、船舶の補修、船用部品等造船関係業界の競争力の増進と興を図るための行動計画“Marine Industry Action Agenda”を策定した。同計画には、海事産業を一層発展させるため、豪船舶の輸出促進、技術開発のための共同リサーチセンターの創設、人材の育成等、22の具体の行動計画が盛り込まれている。
- ② 2007年に12月に成立した労働党政権になって以降、造船・船用工業に関する新たな政策は発表されていない。

## 10. 観光

### (1) 概要

#### ① 入出国者数(2010年)

	人数(万人)	構成比率	対前年比
入国者数	588.5	100.0	+ 5.4%
(うち日本から)	39.8	6.8	+12.0%
出国者数	711.1	100.0	+13.2%
(うち日本へ)	16.5	2.3	+ 8.8%

(出所) 豪州統計局 (ABS: Australian Bureau of Statistics) 統計

<http://abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/DetailsPage/3401.0Mar%202011?OpenDocument>

3401.0 - Overseas Arrivals and Departures (ア)はTable5、(イ)はTable9。

(備考) 上記(イ)日本への出国者数は、JNT0統計(豪州から日本への入国者数約22.6万人)と異なる。これは、ABS統計は旅行者が出国した際に旅行中に一番長く過ごす予定と申告した国の集計であるのに対し、JNT0統計は日本経由利用者等日本滞在を主要目的にしていな旅行者も含むからである。

#### ② 観光担当政府機関・政府観光局

(ア) 観光担当政府機関

(a) 連邦及び州政府に観光担当省が存在する。

(b) 連邦資源・エネルギー・観光省 (DRET) 観光局

➤ 4部体制で約70人の職員

➤ 省全体の2011/12年度予算：8億2561万豪ドル(約702億円)

\* 各省の予算は、1980年代後半から、配分予算の範囲内で自由に予算を活用することができる制度となっている。

(イ) 政府観光局

(a) 連邦及び州に政府観光局が存在する。

(b) 連邦政府観光局はツーリズム・オーストラリア (TA: Tourism Australia)

➤ 5部体制(国際(西半球担当:欧州等)、国際(東半球担当:日本を含むアジア等)、マーケティング、戦略企画、広報)

➤ 13海外事務所(日本、台湾、韓国、中国、香港、シンガポール、マレーシア、インド、ドイツ、英国、米国(ロサンゼルス)、カナダ、ニュージーランド)

➤ 職員 約220人

➤ 2011/12年度予算：1億5683万豪ドル(約133億円) 対前年比 +5.5%

### ③ 豪州人の国内旅行

#### (ウ) 宿泊旅行(2010年)

	旅行者数 (千人)(割合%)	(対前年比)	旅行人・日 (千人・日)(割合%)	(対前年比)
全体	67,402(100)	+2.0%	259,541(100)	+1.1%
休暇	30,049(45)	+0.3%	127,427(49)	-1.3%
友人/親戚訪問	22,099(33)	+0.6%	78,311(30)	+1.1%
仕事	12,903(19)	+5.1%	38,762(15)	+7.7%
その他	3,788(6)	+12.8%	12,757(5)	+12.6%

(エ) 日帰り旅行(2010年):151,288千人(対前年比 +4.8%)

<http://www.ret.gov.au/tourism/tra/domestic/national/Pages/default.aspx#2010>

2010年のデータは2010年December, 2009年のデータは2009年Decemberを参照。

## (2) 観光に関する法制度

### ① 観光産業の登録制度

(ア) QLD州の例: 観光サービス法(TOURISM SERVICES ACT 2003(Act No. 61 of 2003))

QLD州の旅行者に観光サービスを提供する者(inbound tour operator)の登録制度を規定し、観光サービスの一定レベルの質を確保。

## (3) 政府の基本政策・最近の動向

### ① 主要施策の概要

#### (ア) 豪州国家長期観光戦略(National Long-Term Tourism Strategy)

(a) 11年振りの政権交代により2007年12月に発足した労働党政権下での観光戦略。

(b) 2009年(平成21年)12月15日に公表された。

(c) 豪州国家長期観光戦略は、従前の観光戦略がキャンペーンに偏りがちであったことを踏まえ、観光キャンペーンと観光産業の変革を主な内容としている。

(d) 同戦略の概要

- i. 投資促進: 観光施設老朽化の現状を踏まえ、減価償却の制度改正により、旅行者需要を満足させる施設更新を促進。
- ii. 観光商品の質向上: 一定レベル以上の質を持つ商品のラベル化、商品開発への支援、商品の質を把握するシステム構築等を通じて、観光商品の質向上を図る。
- iii. 労働者のホスピタリティ向上: 観光産業における能力ある労働力が不足している現状を踏まえ、労働者のホスピタリティ向上を図る。
- iv. 旅行目的地としての競争力強化: 気候変動への対応が重要視される中、環境にやさしい旅行目的地としての豪州の魅力を高める。

(参照) DRETウェブサイト: <http://www.ret.gov.au/tourism/tmc/nlts/Pages/default.aspx>

### **(イ) 訪豪キャンペーン「There's nothing like Australia」**

- (a) TAが2010年から開始した新キャンペーン。英語の言い回しを踏まえ、各市場特性を踏まえて世界展開を図ることとしている。
- (b) 日本人向けには「私のイチオシ」キャンペーンとして、口コミ情報（豪州人の地元紹介、日本人の豪州旅行体験）をインターネット上で得られるようにする等の事業を展開中。

### **② 観光事業に対する支援策**

- (ア) 観光事業者への補助金制度、税制特例制度はない(2009年11月現在)。
- (イ) 全国観光格付制度(National Tourism Accreditation Framework: NTAF)
  - (a) 観光事業の質向上の促進と消費者への情報提供を目的とする制度
  - (b) 国が格付主体とはならず、産業界と連携して、宿泊施設、観光ガイド、博物館、案内所等の格付けの普及を推進。

### **(4) 観光関連産業の状況(2007/08年度)**

- ① 観光GDP 406億豪ドル(豪州GDPの3.6%)
- ② 就業者数 49万8000人(全就業者数の4.7%)

### **(5) その他：日豪間観光交流の概況**

#### **① 豪州から訪日**

- (ア) ビジット・ジャパン事業の宣伝効果による、旅行意識の高まりやスキー旅行需要の増大が、2009年を除く近年の増加傾向を支える。
- (イ) 2009年は、世界金融危機(2008年10月以降)、新型インフルエンザの流行(2009年4月以降)で減少するも、2010年は6.7%増加して約22.6万人。

#### **② 日本からの訪豪**

- (ア) 2004年(約71万人)から2009年(約36万人)まで毎年減少し約半減。少し持ち直した2010年(約40万人)もピーク時(1997年:81万4000年)の約半分。
- (イ) 日本からの訪豪客数は従来、ニュージーランド、英国に次いで第3位であったところ、2009年からは米国、中国からの訪豪数を下回り第5位。

## 1 1. 国際協力

### (1) ODA実施官庁

#### ① 担当省庁名及び所管事項

国際開発庁 (AusAID: Australian Agency for International Development)

(ア) 外務貿易省の執行機関

- (a) 行政機構上は外務貿易省から独立している。
- (b) 外交政策との一貫性確保の観点から、開発援助政策の責任大臣は外務大臣。

(イ) 所掌事務

- (a) 豪州の海外援助案件の推進
- (b) 事業結果の分析・公表。
- (c) 援助政策に関する外務大臣への助言と支援

#### ② 担当省庁の組織体制等

(ア) 組織体制：1 長官、2 副長官、8 局長

<http://www.ausaid.gov.au/publications/pdf/ausaidorgchart.pdf>

(イ) 職員数：1004人(豪州内802人、国外202人(37在外公館にAusAID代表を配置))

(ウ) 予算(2011/12年度)：41億1700万豪ドル(約3500億円)

### (2) ODA政策の概略

#### ① 総論

(ア) ODA予算

- (a) 2011/12年度予算：48億3620万豪ドル(約4110億円) 対前年比11.2%増
- (b) 2010年総選挙の際の公約
  - 2015/16年までに、ODA予算を国民総収入(GNI)の0.5%とする。
  - 2011/12年度予算では、0.35%。

(イ) 重点地域

- (a) 2011/12年度予算：インドネシア、アフリカ及び中東
- (b) また、太平洋諸国、アフガニスタンへの援助も従前から重視されている
- (c) 2011/12年度予算での供与額が多い援助対象国
  - ①インドネシア、②パプアニューギニア、③ソロモン諸島、④アフガニスタン、⑤ベトナム

(ウ) 2011/12年度予算における重点分野

- (a) 上水道、公衆衛生の改善
- (b) ボランティア、NGOとの連携拡大
- (c) 教育機会の増大
- (d) 女性への暴力撲滅

#### ② 運輸分野における援助

(ア) 運輸分野の援助は、ODA予算全体の約7%(2011/12年度)。

(イ) アジア太平洋諸国及びアフリカ諸国に対する運輸インフラの整備・維持管理に関

する援助

- (ウ) ベトナムへの援助例：豪州の出資によるメコン川にかかる橋が2011年に完成予定。完成後5年間は毎日約17万の往来があり、橋完成の直接的効果が500万人に裨益することで、ベトナムの経済成長に貢献すると見込まれている。

(以上)