

オランダ運輸事情調査

平成 2 1 年 9 月

1. 行政機構

(1) 行政機構全体の概観

①オランダ概要

(イ)人口 1,648.7万人(2009, 1, 1)
 (ロ)面積 41,526km² (九州とほぼ同面積)
 (ハ)人口密度 488人/km² (日本は336人/km²)
 (アイセル湖を除く陸地部分34,000km²について算定)

(ニ)主要都市人口
 アムステルダム 75.5万人
 ロッテルダム 58.4万人
 ハーグ 47.4万人
 ユトレヒト 29.5万人

(ホ)宗教
 カトリック 28%
 オランダ改革派 19%
 カルバン派 7%
 無宗教 43%
 その他 3%

(ヘ)水との戦い 国土の4分の1が海面下。最高地点海拔は322m
 32kmの大堤防(1932年完成、アイセル湖干拓)
 デルタ計画(高潮対策:1986年完成、ライン川、マース川、スヘルデ川河口)

(ト)通貨 2002年1月1日よりユーロ通貨流通開始
 2009年6月末現在 1ユーロ=134円

②内政

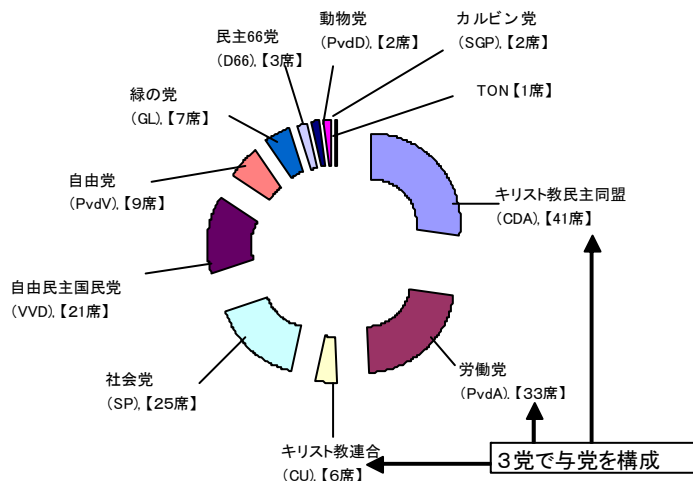
(イ)政治体制

立憲君主制。憲法上、国王は大臣とともに政府を構成する。責任は大臣のみが負う議会議民主制。二院制。現在の女王はベアトリックス女王

(ロ)議会制度

第一院は、各州議会議員が間接選挙により選出、定員75名。第二院は、直接比例代表選挙により選出、定員150名。法案は先ず第二院で審議され、第二院を通った法案が第一院で審議される。第一院は可決又は否決の決定しかできず、法案修正権はない。

(ハ)第二院議席配分(2006年7月7日現在)



内閣及び国会があるビネンホフ



(二)閣僚一覧 バルケネンデ内閣閣僚名簿(2007年2月22日成立)

<閣僚>

首相 (総務大臣)	バルケネンデ	(CDA)	(Dr. Jan Peter Balkenende)
財務大臣(副首相)	ボス	(PvdA)	(Mr. Wouter Bos)
青少年・家庭大臣(副首相)	ラウフート	(CU)	(Mr. Andre Rouvoet)
外務大臣	フェルハーヘン	(CDA)	(Mr. Maxime Verhagen)
開発協力大臣	クーンダース	(PvdA)	(Mr. Bert Koenders)
国防大臣	ファン・ミッデルコープ	(CU)	(Mr. Eimert van Middelkoop)
内務・王国関係大臣	テル・ホルスト	(PvdA)	(Mrs. Guusje ter Horst) *
法務大臣	ヒルシ・バリン	(CDA)	(Dr. Ernst Hirsch-Ballin)
社会・雇用大臣	ドナー	(CDA)	(Mr. Piet Hein Donner)
経済大臣	ファン・デル・フーフェン	(CDA)	(Mrs. Maria van der Hoeven) *
保健・福祉・スポーツ大臣	クリンク	(CDA)	(Mr. Ab Klink)
教育・文化・科学大臣	プラステルク	(PvdA)	(Prof. Dr. Ronald Plasterk)
運輸・公共事業大臣	ユーリングス	(CDA)	(Mr. Camiel Eurlings)
農業・自然・食品品質大臣	フェルブルフ	(CDA)	(Mrs. Gerda Verburg) *
住宅・国土開発・環境大臣	クラーマー	(PvdA)	(Prof. Dr. Jacqueline Cramer) *
生活・地区・統合大臣	ファン・デル・ラーン	(PvdA)	(Mr. Eberhard van der Laan)

<副大臣(閣外相)>

外交 (欧州) 副大臣	ティメルマンス	(PvdA)	(Mr. Frans Timmermans)
財務副大臣	デ・ヤーヘル	(CDA)	(Mr. Jan Kees de Jager)
国防副大臣	デ・フリース	(CDA)	(Mr. Jack de Vries)
内務・王国関係副大臣	ベイレーフェルト	(CDA)	(Mrs. Ank Bijleveld) *
法務副大臣	アルバイラク	(PvdA)	(Mrs. Nebahat Albayrak) *
社会・雇用副大臣	クレインスマ	(PvdA)	(Ms. Jetta Klijnsma) *
経済副大臣	ヘームスケルク	(PvdA)	(Mr. Frank Heemskerck)
保健・福祉・スポーツ副大臣	ブセマーカー	(PvdA)	(Mrs. Jet Bussemaker) *
教育・文化・科学副大臣	デイクスマ	(PvdA)	(Mrs. Sharon Dijksma) *
教育・文化・科学副大臣	ファン・ベイステルフェルト	(CDA)	(Mrs. Marja van Bijsterveldt) *
運輸・公共事業副大臣	ハイジンハ	(CU)	(Mrs. Tineke Huizinga) *

(備考) * = 女性 CDA = キリスト教民主同盟 PvdA = 労働党 CU = キリスト教連合



ユーリング運輸公共事業大臣
担当: 乗客輸送 (鉄道乗客輸送を除く)、
貨物輸送、インフラストラクチャー、
安全対策



ハイジンハ運輸公共事業副大臣
担当: 航空、治水、鉄道乗客輸送、
オランダ王立気象局

(2) 運輸関係行政機関組織

オランダ政府の中で、運輸行政を所管しているのは、運輸公共事業省 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) であり、その組織図は以下のとおりである。平成19年2月に成立した第二次バルケネンデ内閣においては、大臣の下に、水管理行政、航空行政、気象行政を担当する閣外国務大臣1名が置かれている。

また、運輸行政のうち造船及び観光については、経済省が所管している。

運輸公共事業大臣

Mr. Camiel Eurlings (キリスト教民主同盟)

運輸公共事業担当閣外国務大臣

Mrs. Tineke Huizinga (キリスト教連合)

運輸事務次官

運輸次官補

次官室 (BSG)

国際局 (DIZ)

法律局 (CDJZ)

機構広報局 (DOI)

人事局 (DPO)

財政経済局 (FEZ)

会計局 (AD)

施設局 (FAZ)

情報局 (DCO)

政策調整局 (S&C)

航空・貨物輸送総局 (DGG) 総局長 Mrs. Jacqueline Tammenoms Bakker

次長

政策局 (A)

空港局 航空局

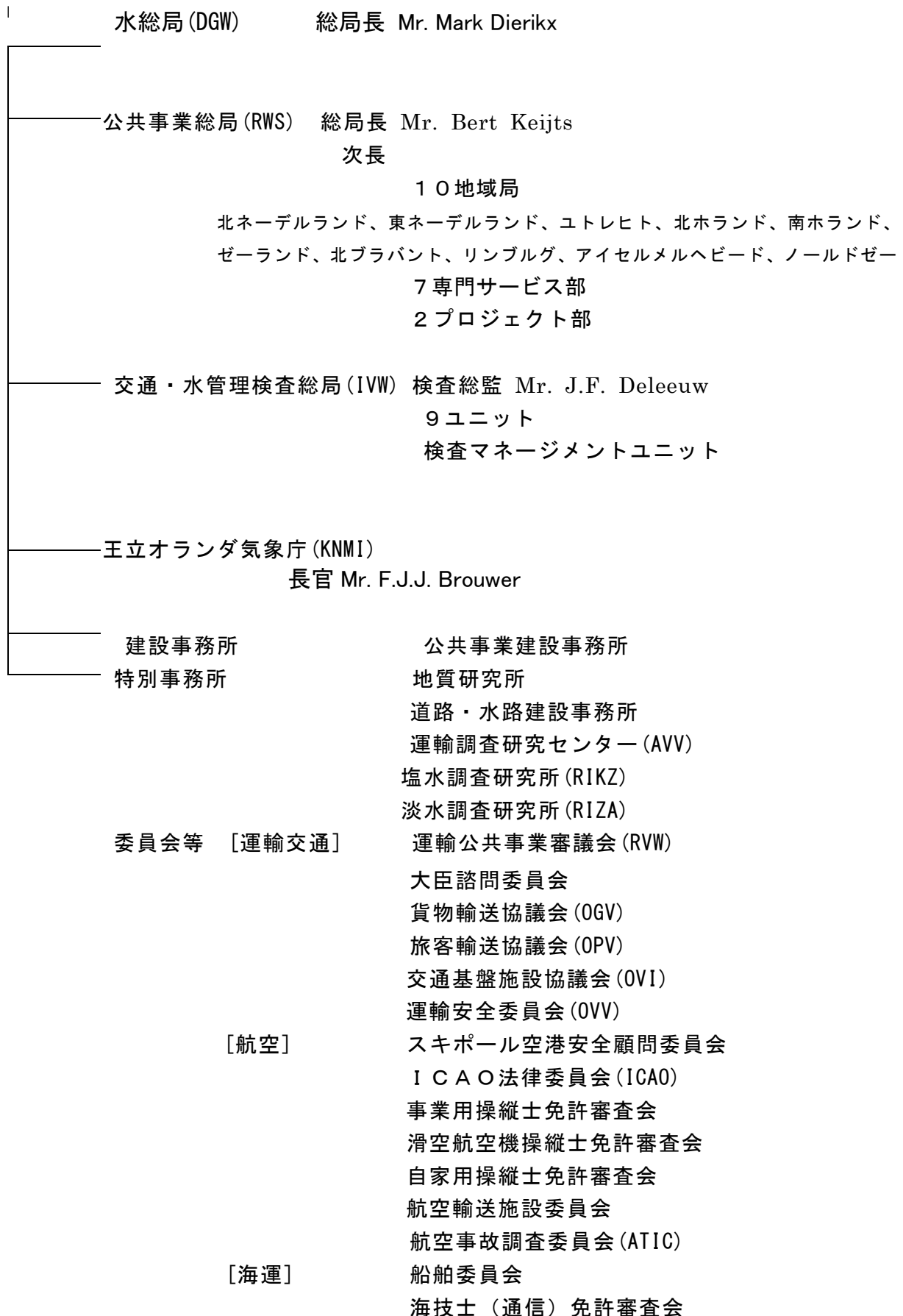
海上交通局 大陸内運輸局

旅客輸送総局 (DGP) 総局長 Mr. Siebe Riedstra

政策局 市場開発地域交通部

鉄道部

道路・交通安全部



	政府関係機関外航船舶委員会 (IOZV)
	海難防止委員会
[港湾]	港湾審議会 (NHR)
[水利]	水利委員会
	水利・立法委員会
	堤防科学顧問委員会 (TAW)
	ライン川汚染防止国際委員会
	常設オランダ・ドイツ国境水域委員会
	国際水利・水資源プログラム委員会 (IHP/HWRP)
	水利・北海協議会 (OWN)
[その他]	地表鉱物協議会 (OOD)
	運輸消費者行政協議会

また、海上保安機関については、国防省、法務省、農業自然管理水産省、運輸公共事業省、大蔵省及び内務省の関係6省庁から構成されるオランダ・コーストガード (Netherlands Coast Guard : NCG) が組織されている。

同組織の沿革は、1987年、北海における政府の諸活動の規模と範囲の拡大に伴い使用可能な政府の船舶と航空機をより効率的に運用していくため、北海沿岸政策に関係する上記6省庁による共同事業組織としてコーストガードが設立され、各省庁の任務と責任を維持したまま、それぞれの情報や設備機材を可能な限り互いに利用できる体制を整備した。しかしながら、その後の北海沿岸における船舶交通の増大、様々な海洋活動の活発化、不法入国事案及び密輸事案の増大、海洋違法投棄の防止及び環境保全の強化の必要性等を背景として、これらの多岐にわたる複数の業務を巡視船や哨戒機による複合的任務として一本化するなどの効率的かつ効果的な体制の整備構築と、業務の計画、管理及び調整を集中統括する責任体制の構築の必要が生じたことから、1995年にオランダ・コーストガードが創設された。

なお、主要任務は、次のとおり。

- ① サービス業務
 - ア. 捜索・救助
 - イ. 海難、緊急事態、安全に関する無線通信
 - ウ. 災害・事故の防止と処理
 - エ. 航行援助
 - オ. 海上交通調査
- ② 法令の執行
 - ア. 領海警備
 - イ. 漁業監視・取締り
 - ウ. 関税の監督
 - エ. 海上交通及び海運関係法令の監視・取締り
 - オ. 海洋汚染の監視・取締り
 - カ. その他一般的警察任務

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績

2007年における国内貨物の総輸送量は、671.8百万トンであり、輸送モード毎の比率は輸送重量ベースでは、道路輸送80.8%、内陸水運18.4%、鉄道0.8%である。トン・キロベースでは道路輸送84.3%、内陸水運14.9%、鉄道0.8%であり、道路輸送が圧倒的シェアを占め、次いで内陸水運となっており、鉄道の割合が極めて低いのが特徴である（表1）。

また、2007年の国際貨物の取扱総量は、1,076.7百万トンであり、輸送モード毎の比率は、海上輸送49.9%、内陸水運18.1%、道路輸送17.0%、パイプライン11.6%、鉄道3.1%、航空0.2%であり、海上輸送が約半分を占めている（表2～4）。

表1 国内貨物輸送

	2000	2005	2006	2007
輸送量(百万トン)				
内陸水運	102.0	95.0	97.5	100.4
鉄道	5.2	6.2	5.9	5.4
道路	464.7	539.1	545.4	566.0
計	572.0	640.0	648.7	671.8

表2 国際貨物輸送

	2000	2005	2006	2007
輸送量(百万トン)				
海上輸送	424.5	486.7	504.7	536.8
内陸水運	173.2	184.2	190.0	195.7
道路	146.2	169.9	179.2	183.5
鉄道	22.8	28.3	30.8	33.7
航空	1.3	1.5	1.6	1.7
パイプライン	104.0	125.6	125.0	125.3
計	872.0	996.2	1031.4	1087.7

	2000	2005	2006	2007
荷卸(百万トン)				
海上輸送	325.1	364.2	373.3	391.8
内陸水運	50.3	60.8	64.4	66.3
道路	71.2	80.5	85.7	88.0
鉄道	7.7	8.2	8.2	8.8
航空	0.6	0.8	0.8	0.9
パイプライン	12.8	25.6	27.0	26.4
計	467.8	540.2	559.5	582.1

	2000	2005	2006	2007
積荷(百万トン)				
海上輸送	99.4	122.5	131.4	145.0

内陸水運	122.8	123.4	125.6	129.4
道路	75.0	89.4	93.5	95.5
鉄道	15.1	20.0	22.6	25.0
航空	0.7	0.7	0.7	0.8
パイプライン	91.2	100.0	98.0	98.9
計	404.2	456.0	471.9	494.6

出典:オランダ統計年報2009

一方、旅客輸送については、2007年国民移動距離ベースを手段別に見ると、自動車75.8%、鉄道8.0%、バス等2.9%、原付自転車0.5%、自転車7.2%、徒歩2.3%、その他3.4%となっており、自動車の比率が圧倒的に高い(表5)。また、移動距離では、自転車の比率が比較的高いのがオランダの特徴である。

2008年末現在における国内の自動車及び自動二輪の保有台数はそれぞれ739万台及び58.4万台であるのに対し、自転車の保有台数は1,320万台(2002年)程度とオランダにおける自転車の人気を裏付けている。しかし、2007年における住民1000人あたりの自動車保有台数は448台であり、決して自動車が少ないわけではない。

表5 オランダ全住民による総移動距離

	1990	1995	2000	2005	2007
(1,000mln passenger-kms)					
自動車運転者	76.4	80.1	89.1	94.9	97.5
自動車旅客	49.5	51.3	52.0	53.9	52.0
鉄道	11.2	13.0	15.4	14.1	15.7
バス、トラム、地下鉄	6.9	8.0	7.5	6.5	5.8
原付自転車	1.3	1.0	1.0	1.0	0.9
自転車	13.5	13.7	13.1	14.4	14.2
徒歩	3.9	4.1	3.9	4.2	4.5
その他	5.0	4.8	4.6	5.1	6.7
計	167.7	176.0	186.6	194.0	197.2

注:施設入所人口は含まない。

出典:オランダ統計年報2009

(2) インフラ投資額

オランダではインフラ基金が設立されている。1996年1月1日までは道路税等の特別会計及び運輸公共事業省からの拠出金等により運営されていたが、同日から特別会計を廃止し、運輸省の拠出金、財務省及び経済省の所管する経済構造強化基金からの拠出金が主な財源となっている。なお、財源と支出計画の相違は事業の延期等の繰越金が含まれていることによる。

表6

	歳 入	歳 出
(単位：百万ユーロ)		
運輸公共事業省拠出金	3,968	
経済構造強化基金	1,611	
交通関係公共事業	68	3,668
道路	67	1,709
鉄道	1	1,420
地方インフラ整備		539
治水、利水関係公共事業	95	944
治水/水路	13	288
水管理	81	656
大規模プロジェクト	40	1,211
ベッパ貨物新線(2007年完成予定)	23	414
HSL高速鉄道(2007年完成予定)	17	792
その他一般	23	36

(出典：オランダ2004年予算書)

(3) 主な特徴

オランダは、西ヨーロッパのほぼ中央に位置し、オランダを中心に半径約500kmの地域に、ヨーロッパの主要都市及び1億7千万人の人口が含まれる。また、オランダは、ヨーロッパ主要都市を流れ北海に注ぐ3大河川、ライン川、マース川及びスヘルデ川の河口に位置している。このような地理的条件を背景として、オランダの経済は、16世紀の建国以来伝統的に国際貿易に大きく依存しており、自ら“ヨーロッパの玄関口”“ヨーロッパの物流センター”を自認している。

オランダでは、こうした“ヨーロッパの玄関口”としての地位を確保するため、運輸交通基盤の整備、関税制度の簡便化、為替・金融の自由化、通信・物流制度の高度化等国際貿易に最適な環境を作り出すことに政府と民間企業が一体となって取り組んでいる。

運輸交通基盤について見れば、世界各地から貨物の玄関口として世界最大級の貨物取扱量を誇るロッテルダム港やワンターミナル思想を取り入れたヨーロッパで最も使いやすい空港として知られるアムステルダム・スキポール空港を擁すると共に、ライン川を中心とする河川・運河網のほか、鉄道、高速道路、パイプラインなどの輸送動脈がヨーロッパ各地に通じている。

そして、これらの運輸交通基盤整備に当たっては、常に長期的かつ輸送手段全体の調整を図った総合的計画に基づき、需要動向に応じた的確な整備を行うよう不断の努力が払われている。

また、対外的には、オランダは自由貿易を標榜する国の最右翼であり、ECの統合と市場の自由化を謳ったマーストリヒト条約の取りまとめに当たっても、主導的な役割を

果たしている。さらに、このような物理的、制度的な運輸振興政策に加えて、オランダ人の外国語能力の高さ（特に、英語については国民の90%以上が話すと言われている。）、穏やかな労使関係等といった環境もオランダの運輸産業の発展に大きく寄与していると考えられる。

今後、EUの拡大に伴い、運輸業界においても競争の激化による再編と機能分化が進むと考えられる。このような状況の中で、オランダ政府は運輸王国としての生き残りを図ると共に、今後の旅客・貨物量の増大に対応するため、スキポール空港の拡張、マースフラクテIIを含むロッテルダム港の整備・拡充・投資、高速鉄道網の建設等運輸産業基盤の一層の充実を積極的に進めている。

(4) 主要な政策課題

① オランダの運輸政策の特徴

オランダ国内には、約5,000kmに及ぶ水路（河川・運河、湖航路）が縦横に張りめぐらされ、内陸水運も道路輸送と同様、貨物輸送の大きな担い手となっている。従って、この国においては、スピートの航空、確実性の鉄道、柔軟性の自動車、廉価な水運といったそれぞれに異なった特徴を持つ輸送機関をいかに調整するかという点が運輸政策策定の際の第一課題となっているのが特徴である。

運輸公共事業省がこれらの事務を所掌しているが、同省の事務は運輸事業の監督や運輸機関の調整といったソフト面の運輸行政のみならず、道路、水路を含む運輸基盤の整備といったハード面の運輸行政、交通安全行政等その事務は広範囲にわたっている。

このため、運輸政策の策定に当たっては、運輸モードの配分、それに伴う交通基盤整備や安全施策を総合的に実施している。また、これらの運輸政策の策定段階においては、住宅国土計画環境省の策定する国土計画や環境政策と密接な調整が図られ、取り分け環境政策については、近年の世界的な環境保護運動の高まりに加え、国土の1/4が水面下ゆえ環境問題に関心が深いオランダ人の国民性を反映して、環境対策が運輸政策策定の際の重要な要素となっている。

② 最近の基本政策

オランダにおける運輸政策及び運輸交通基盤整備政策は、住宅国土計画環境省が1988年に策定した2015年までの「第4次国土計画」及び同年運輸公共事業省が策定した「第2次運輸構造計画」に基づいていた。

「第2次運輸構造計画」は、2010年を目指した長期的な運輸交通政策であるが、“持続可能な社会”をそのスローガンに掲げ、将来の世代を危機にさらすことなく、現世代の要求を充足すること、すなわち、環境問題の負担を残すことなく運輸システムを構築することを目標としていた。同計画では、主要問題点として (ア) 都市部の道路における交通渋滞、(イ) 環境汚染の拡大、(ウ) 道路交通安全の悪化、(エ) EC統合に対応した効率的輸送体制確立の必要性を掲げ、これらに対する具体的な対策として、
〔環境及びアメニティー〕

ア. 2010年までにNOxの排出を1986年レベルの75%に、CO2は90

%に削減

- イ. 55 dBを越える騒音地域は、1986年のレベル以内に維持
- ウ. 1995年における交通事故死者数を1986年のレベルより10%削減
- エ. 有害物質の輸送地域の安全レベルは、少なくとも現状を維持

[移動性の管理及び制限]

- ア. 主要住宅地区に高品位の公共輸送を提供
- イ. 都市部企業の駐車スペースを抑制
- ウ. 歩道化等の都市改造計画による都市部での自動車利用の抑制
- エ. 部分的、時間的道路利用有料化制度の導入

[アクセシビリティ]

ア. 主要ルートでのピークアワーにおける鉄道、バス、トラム、タクシー等の公共輸送機関の2010年における利用率を1986年の50~100%増まで引き上げる。

イ. 幹線道路網（主に高速道路）の整備により、ロッテルダム港及びスキポール空港への交通渋滞の2010年までの増大を2%以内に、他の地域を5%以内に抑制

ウ. 貨物輸送のための沿岸部と大陸を結ぶ鉄道網の整備

エ. 貨物輸送のため、ロッテルダム及びドイツを結ぶ幹線水路の整備

この計画の大きな特徴は、自動車利用を削減して鉄道等の公共輸送機関や内陸水運の利用を促進することにある。オランダの都市部における交通渋滞は、日本の都市部の道路事情と比べた場合、渋滞とは呼べないほど軽度のものであったが、2002年のユーロ通貨導入後急速に渋滞が激しくなり、深刻な問題と受け止めている。

一方、この第2次運輸構造計画は2002年まで有効とされ、1998年7月17日に施行された運輸交通計画法において、同構造計画に続く蘭運輸交通計画（NVVP）の策定が必要とされ、さらにこの法的必要性とは別に、第2次運輸構造計画の評価において、運輸交通の成長が見込まれる中、インフラ容量が追いつかないなど、同計画を推進し続けることにより主要目標の達成が困難であることが明らかとなり、また、これまでの経験に基づくインフラ政策の最適化が必要であるとの認識から、中長期的な運輸政策の見直し、改定が必要とされた。このため、運輸公共事業省、住宅国土計画環境省、地方自治体、関係業界、有識者等産学官により、NVVPの策定に向けた議論がなされ、2000年10月、運輸公共事業省は、今後2020年までの20年間における蘭運輸交通計画（NVVP）の概要を発表した。主要目的として、運輸交通の削減ではなく、現状の合理化にあるのが特徴となった。主な事項は、アムステルダム～ユトレヒト間のA2道路の拡幅、ハーグ周辺A12の最適活用、アムステルダム西部環状線等の有料化、ロッテルダムA15等における有料レーン設置等のほか、高速鉄道（HSL）駅建設の加速化、アムステルダム駅及びロッテルダム駅でのHSL運行に向けた改修、ハーグ・セントラル駅での高架道路及びロッテルダム・セントラル駅への地下鉄接続、ランドスタッド・レイル建設のリスク評価等となっている。

(5) その他

＜主要国土計画決定手続き＞

空港、鉄道、道路、港湾、内陸水路といった大規模な運輸交通基盤整備を計画通りに確実に進めていくためには、計画策定段階における国民の合意の獲得が不可欠である。オランダにおける大規模運輸交通基盤の整備計画の策定に当たっては、「国土計画法」により定められた「主要国土計画決定（PKB：Planologisch Kernbeslissing）」の手続きによることとされている。その特徴は、計画の情報公開と国民に対する意見提出機会の付与、さらに計画に対する議会承認であると言える。手続きの概要は以下のとおり。

ア. PKB-1

政府が、大規模運輸交通基盤整備の計画案（PKB-1）を策定。

イ. PKB-2

政府は、PKB-1について、環境影響評価、国民審査、州政府及び市町村当局からの意見聴取及び国土計画審議会等関係機関への諮問手続きを実施。この際、いかなる者もPKB-1に対する意見を文書をもって関係大臣に提出することが可能である。政府は、これらの結果をまとめ、主要国土計画案に対する反応（PKB-2）として公表。

ウ. PKB-3

政府は、PKB-2の内容を検討した上で、PKB-1を修正した案（PKB-3）を作成し、議会に提出。第二院（日本の衆議院に相当）は、必要に応じ関係大臣に修正を求めた上で、承認の可否を採決。第一院（日本の参議院に相当には修正権限はなく、承認の可否のみ採決。

エ. PKB-4

政府は、議会両院により承認された決定を主要国土計画決定（PKB-4）として公表。

3. 航空

(1) 概要

① 航空輸送量

オランダは、国土が小さく（九州とほぼ同じ）、また、国内には高速道路網や内陸水路網が発達していることから、航空輸送の大部分が国際航空輸送である。オランダの3大空港であるアムステルダム・スキポール空港、ロッテルダム空港及びマーストリヒト空港の輸送量を比べると、スキポール空港が圧倒的な割合を占めている（表7）。

表7 オランダ3大空港輸送量

	単位	1990	1995	2000	2005	2007
スキポール空港						
旅客数	千人	16,267	24,861	39,271	44,078	47,745
(内定期便)		13,362	21,483	34,496	39,831	-
貨物量	千トン	605	978	1,223	1,450	1,610
ロッテルダム空港						
旅客数	千人	308	437	697	1,011	1,060
(内定期便)		257	337	502	-	-
貨物量	千トン	3	6	1	0.02	0.02
マーストリヒト空港						
旅客数	千人	247	260	383	304	135
(内定期便)		66	110	157	149	-
貨物量	千トン	26	35	44	55	57

出典:オランダ統計局

② 主要輸送品目

2007年の国際貨物取扱総量のうち航空輸送の比率は1.7%であり、その主品目は、ハイテク製品、生鮮品、薬品類である。特に生鮮貨物のシェアは高く、60～80%を占める。オランダ発の生鮮貨物の主なものは、切り花・球根・野菜（パプリカ）となっている。

③ スキポール空港

ア. 概要

アムステルダム・スキポール国際空港は、アムステルダムの南西15kmにあって、アムステルダムとロッテルダムを結ぶオランダの幹線交通路上に位置する。空港内に、高速道路のインターチェンジ及び鉄道の空港駅が設けられており、空港へのアクセスは極めて良好である。空港は、政府が70%、アムステルダム市が20%、ロッテルダム市が2%、パリ空港公社が8%、それぞれ出資しているスキポール空港公社が運営している。2003年2月に第五滑走路が完成し、同7月に本格供用が開始された。

同空港の主要指標は次のとおり。

- (a) 滑走路 : 3, 000 m以上の使用滑走路が5本 (図1)
(3,300×45、3,400×45、3,450×45、3,250×45、3,800×45 (m))
- (b) 面積 : 1, 750 ha
- (c) 旅客数 : 4, 745万人 (2007年、欧州第4位)
- (d) 貨物量 : 161万トン (2007年、欧州第3位)
- (e) 離発着回数 : 45.0万回 (2007年、欧州第5位)
- (出典: スキポール空港公団2008)

イ. 空港経営

同空港では、ヨーロッパのメイン・ハブ空港としての地位を確保するため、乗り継ぎ旅客の利便性を考慮した各種の方策が取られている。例えば、全ての施設を連続したターミナルに集めて乗り継ぎを容易にするワンルーフ・コンセプト、ヨーロッパ最大の免税店、サウナ及びカジノ等の娯楽施設、ビジネス客のための会議室等である(図2)。

さらに、近年の予想を上回る空の交通量、空港需要の増大、政治的及び環境面における変化に対応するため、「マスタープラン2015(1998年～2015年)」を策定。新マスタープランは、2015年までの期間において、輸送と情報伝達の面において、多機能を備えた欧州随一のコンパクトなハブ空港を目指した戦略を展開することとし、また、ヨーロッパ最大の空港ではなく、ヨーロッパ素晴らしい空港であるために努力していくことを目標としている。

また、KLMでは、スキポール空港との協力の下、同空港における発着を朝、昼、晩の一定の時間帯に集中させるウェーブシステムを採用しており、これにより、国際線と欧州域内線の迅速な乗り継ぎが可能となっている。

ウ. 民営化問題

スキポール空港公団は、国際競争に生き残っていくためには同空港の民営化が必要であるとこれまで主張し、政府が保有している株を早期に手放すよう要請している。

2002年国会に、内閣はスキポール空港の株式上場に関する法案を提出したが、2002年5月に下院総選挙が行われるというタイミングであったことから、決定が先送りされた。第二次バルケネンデ内閣が2003年5月スタートしたが、議会では民営化に関し時期尚早であるとの意見が強い状況である。民営化にあたっては、現在スキポール空港が所有する土地が政府に譲渡され、政府がスキポール空港に永久使用権を認める形とし、一方、スキポール空港は、無期限の空港経営の権利を獲得することとなる。つまり政府が空港に関する権利を維持するとともに、空港による経営が悪化した場合には経営権を取り戻すことができることとなっている。政府保有の株売却益は財政赤字補填のために使用されることとなり、債権利息は新たな投資用として活用されることとなっているが、2009年6月現在、政府保有株の売却については、棚上げ状態となっている。

④ 航空機

オランダの輸送航空機数は、2008年末現在、飛行機1,014機、ヘリコプター91機、グライダー718機、気球457機、超軽量飛行機399機である（出典：オランダ統計年報2009）。

(2) 事業規制等航空に関する法制度

航空事業の免許に関しては、オランダの「航空法」(Luchtvaartwet(1958))第16条において、「国際協定に定めのある場合を除き、オランダ国内において、若しくはオランダを発着地又は中継地として航空機による運送を行おうとする者は、運輸公共事業大臣の免許を受けなければならない。」と定められている。

航空運送事業の免許は、定期及び不定期の区別はなく1種類である。航空運送事業免許の発給手続きについては、「免許発給実施令」に詳しく定められており、同令第1条は、

- ア. 輸送需要に適切かつ持続的に対応し得る健全な組織を有していること
- イ. 資産の大部分及び実質的経営をオランダ人が支配するオランダ企業であること
- ウ. 例外的な状況である場合を除き、当該企業が、航空機の大部分を所有し、かつ運航していること
- エ. 運送の公正さが担保されていること
- オ. 免許の付与が輸送需要に適合し、過剰供給を惹起しないこと

を免許発給の条件として定めている。

また、免許には、使用空港、飛行形態、飛行地域に限定を設けることができる旨定められている（同令第1条）。

さらに、運輸公共事業大臣は、免許の発給、拡大、委譲又は修正に関する申請に関し諮問を行うため、委員会を設立する旨定められている（同令第2条）。

また、航空法第16条は、

- ア. 免許事業者が求めた場合
- イ. 免許事業者が運輸業務を行っていない場合
- ウ. 免許事業者が航空法又は関連法令の規定に違反して運送業務を行っている場合
- エ. 免許取得に当たって、不正確又は誤った情報を提供した場合

には、免許を取り消すことが出来る旨定めている。

(3) 政府の航空政策及び最近の動向

① 航空政策

自由貿易を標榜するオランダは、航空業界の自由化の流れを基本的に歓迎している。実際、航空の国内市場をほとんど持たないオランダにとって、航空の自由化は、失うところより得ることの方が大きいと考えられる。1992年にECで採択された第3次自由化政策についても、オランダは、カボタージュによるKLMの欧州域内でのシェア増加に繋がると共に、オランダ以外の国の航空会社のスキポール空港への参入が進展し、同空港の発展に繋がるとの見方をしてしている。

また、同年オランダは、他のEC諸国にフライングとの批判を浴びながらもアメリ

カとのオープンスカイ協定を締結し、EU域内での自由化推進の先鋒となっている。

さらに、1995年9月13日にはアメリカとの間で航空機の耐空証明、環境テスト等の相互承認に関する協定を結んでいる。

一方で、自由化の進展に伴うヨーロッパ内のハブ空港としての生き残り競争を勝ち抜くことが、ヨーロッパの玄関口としての立場を守る上での重要課題と捉え、空港拡張による輸送容量の増大、空港周辺の交通渋滞の緩和、空港と高速鉄道網の接続といったインフラ整備を重点的に進めている。また、オランダ政府は、このような拡張政策によるスキポール空港の発展は、オランダ経済にもたらす効果が非常に大きいと考えており、同時にKLMも繁栄を享受できるとの考えを持っている。

② 空港拡張計画

長期的な航空需要の拡大に関する展望を背景として、大幅に増大したスキポールの空の交通量への対応及び環境問題の解決を図るため、近年、スキポール空港を補完又はこれに代わる第2の新国際空港の建設についての検討が進められていた。

候補地としては、北海における海上空港、ロッテルダム西側のマース平野及びアムステルダム北側のフレーボラントが挙げられていたが、このうちマース平野については、1998年8月に発足した第2次連立政権の政策合意策定段階において、インフラ整備及び安全性等を勘案して候補地から外れることとなり、最終的に、北海海上における新空港の建設か、又は、引き続きスキポール空港を現在の位置のまま拡張させていくかのいずれかについて累次に渡る議会での審議を経て1999年12月に決定することとなった。

同月17日、内閣は、暫くの間（20年～25年間）、財政面及び安全面を考慮し海上新空港の建設を見合わせるとともに、滑走路の大規模な再編成による思い切った拡張案をも切り捨て、新たに策定する新環境基準厳守を条件に、スキポール空港の拡張を決定した。政府は引き続きこの新環境基準の策定を急ぐとともに、今後、小規模ながら空港設計の見直しについて調査を進めていくこととなる。

(4) 航空産業の動向－KLMオランダ航空とエールフランスの合併

オランダを代表する航空会社であるKLMオランダ航空は、世界で最初の航空会社であり、アムステルダムとロンドンとの間に定期便の運航を開始したのは1920年である。

KLMは、2009年ダイヤで日本へ週14便の旅客便を運航しており、そのうち7便が成田行き、7便が大阪（関西新国際空港）行きである。

KLMは、競争の厳しい航空業界にあって、欧州の航空会社は再編で利益体質を強化しなければ生き残れないとの認識のもと、仏エールフランスと2004年5月経営統合した。

図1 スキポール空港滑走路配置図

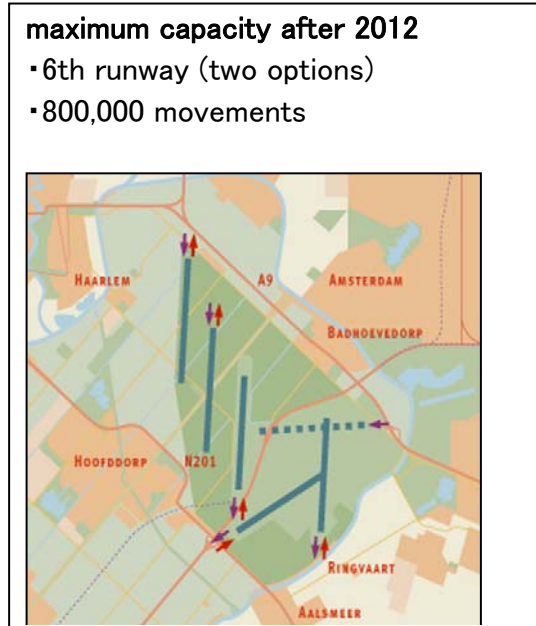
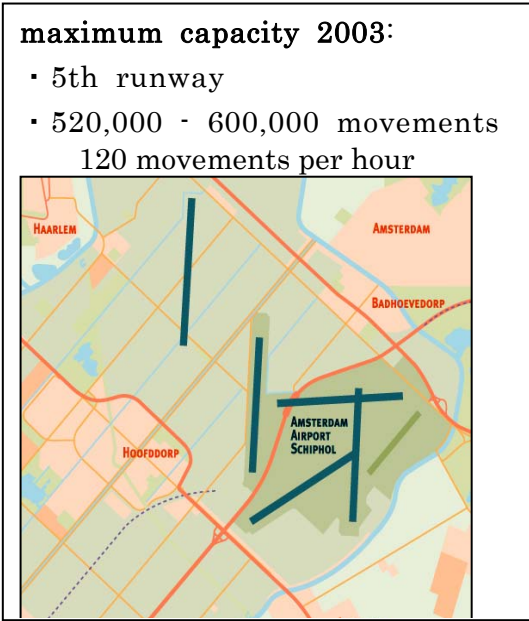
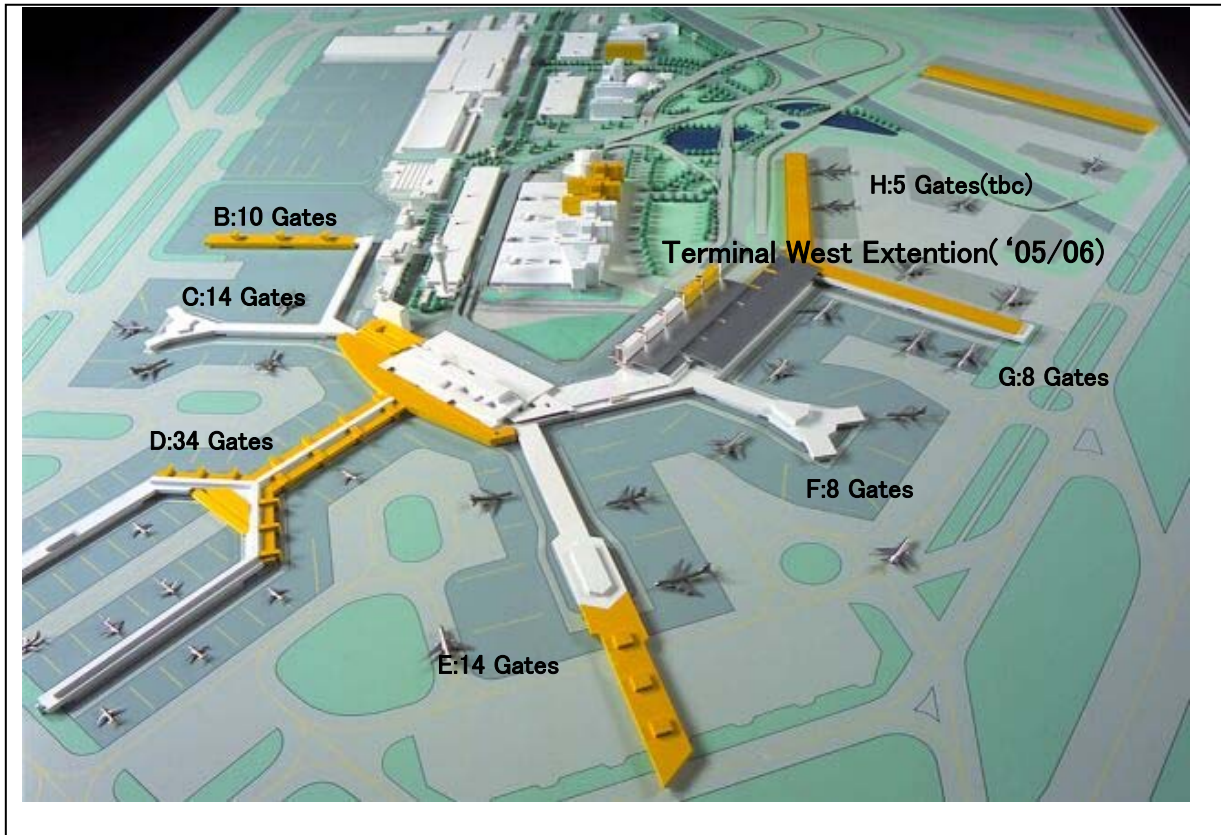


図2 スキポール空港ターミナル



4. 鉄道

(1) 概要

① 輸送量及びインフラ



オランダの貨物輸送に占める鉄道の割合は極めて小さく、重量ベースで国際輸送の3.1%（2007年）、国内輸送の0.8%（2007年）を占めるに過ぎない。2007年における鉄道による貨物輸送量は、国内5.4百万トン、国際が337百万トンであった。

なお、オランダの鉄道網の総延長距離は、2008年現在、2,888 kmである（左図）。

つづ

② オランダ鉄道（NS）

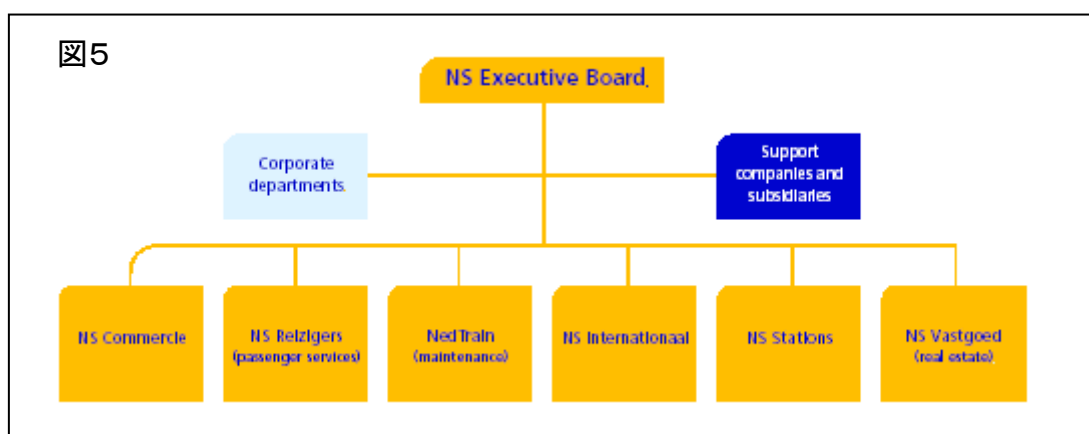
オランダの都市間の鉄道網は、政府が株を保有するオランダ鉄道（N. V. Nederlandse Spoorwegen（NS））により運営されている。オランダでの鉄道の歴史は古く、1839年に民営のオランダ鉄道会社（HSM）が国内で初めてアムステルダムとハーレムの間の鉄道営業を始めた。その後、国が敷設した鉄道を経営する国有鉄道営業会社（SS）や多数の民営鉄道会社が設立されたが、1917年には、HSMとSSの2社に統合され、さらに、1938年には、これらの鉄道の株式資本が全て政府所有となり、NS国有鉄道が誕生した。1994年1月1日には、オランダ国鉄の民営化の一環としてオランダ鉄道株式会社（非公開株式会社 B.V.: Besloten Vennootschap met beperkte aansprakelijkheid）が設立された。オランダ鉄道株式会社の組織は、商行為を行う4会社（旅客輸送、貨物、駅の運営、不動産）とさらに支援組織として3会社（鉄道車両保守管理、安全運行、人事・技術研究・施設サービス等の補助会社）により構成されている。その後、貨物部門がNS貨物会社として公開株式会社（N.V.: Naamloze Vennootschap）に形態をかえる等により、現在は、（図5）のようになっている。

会社としてNSの最高機関は株主総会であるが、全株式は国が所有しているため、実質的には、株主総会が専任した管理委員会（Raad van Commissarissen）がNSの監督、予算策定、財務諸表の監査等の重要事項を決定している。国は、この管理委員会のメンバーに、民間人と共に関係省庁の公務員を選任することにより、NSの経営を監督している。

表9 鉄道路線延長・駅数・車両数

	単位	1998	1999	2000	2003	2004
運行路線長	km	2,808	2,808	2,802	2,806	2,807
旅客駅数		382	382	380	385	387
車両数						
電車		1,694	1,704	1,704	-	-
ディーゼル		262	201	141	-	-
客車		2,723	2,776	2,742	2,758	2,802
座席数	1,000	219	228	226	192	205

出典：オランダ統計年報2006，19. 2



(2) 事業規制等鉄道に関する法制度

オランダ国有鉄道の民営化の終了を持って市場競争導入となり、現在民営化の移行期間にある。現時点では、段階的調整として鉄道事業免許取得の要件は、鉄道業務の需要（市場参入）を有すること、鉄道会社としての条件を満たしていること及び機能を有することとなっている。

(3) 政府の鉄道政策

① 概要

オランダでは、1988年に運輸公共事業省が策定した第2次運輸構造計画において、自動車利用を削減して、鉄道・バス・トラム・タクシー等の公共輸送機関及び内陸水運の利用を促進することを重要政策目標に掲げ、鉄道等の公共輸送機関の充実と利用率の促進、貨物輸送のための鉄道網の整備等による道路交通の混雑の緩和等を行うこととしている。

鉄道政策においては、さらに同構造計画に対応して同年「レール計画21」を策定している。同計画では2015年を目標年次として、鉄道輸送サービスを旅客の需要により一層適合させると共に、2010年までに輸送容量を倍増することを目指しており、“スリー・トレイン・システム”と呼ばれる計画がその中核となっている。

その内容は以下のとおりである。

ア. ランドスタットと呼ばれるオランダ中心部の5大都市及び主要15都市を“インターシティー”で結び、時速160km以上で運行する。また、これをヨーロッパ各国間を結ぶユーロシティーに接続する。

イ. 65の中都市を結ぶ地域間列車を時速140～160kmで運航し、2階建ての新車両を導入する。1時間に2本の運用を目指す。

ウ. 居住地域までの足として、地域・都市列車を時速120～140kmで運行する。これらの列車の運行本数を増加させる。

この他「レール計画21」では、複々線路線の拡大、踏切の立体交差化が計画されている。また、貨物部門については、複合輸送、取り分けコンテナ、セミトレーラー及び多目的フラット・ワゴンを利用した列車及びトラックによる複合輸送に、輸送形態の中心を移行していくこととしている。

② オランダの鉄道改革（NSの民営化）

第2次運輸構造計画において取りまとめた鉄道利用の促進、貨物輸送モードの配分変更といった国内政策の推進と併せ、ECは鉄道にも自由化政策を導入し、EC指令91/440は、ヨーロッパ鉄道網における競争原理促進のため、鉄道の営業部門と施設部門を分離することを加盟国に義務付けた。

このような内外の状況に対応するため、運輸公共事業大臣は、1991年春、将来の鉄道政策及び政府とNSの関係について検討するため、委員会（通称ワイフェルス委員会）を設置した。ワイフェルス委員会は、同年6月5日、NSの経営面での自主性の確保、NSの機能毎の分割、施設整備に関する政府の責務等を内容とする報告書をまとめた。

政府は、ワイフェルス委員会の報告を受けてNSの民営化に関する政府案をまとめ1993年に議会に提出したが、その概要は次のとおり。

ア. 政府とNSの責任区分

政府は、長期的施設整備の責務を有するとともに、商業ベースにのらない地域での公共輸送の確保等総合的な運輸政策を策定する。一方、NSはサービスレベル、料金、運用投

資等の財政面、業務面について独立して意思決定を行う。適正な公共輸送は、政府とNSの間で結ばれる“公共サービス契約”を通じて確保する。

また、輸送容量の管理業務はNSに残すものの、政府の監督機関を設ける。

イ. NSの機能毎の分割

NSを旅客部門、貨物部門、施設管理部門及び輸送容量管理部門に分割する。

ウ. 参入機会の付与

基本的にNS以外の運行者に対しても、NSと同様の条件の下に、参入の機会を与える。

エ. 実施時期及び移行期間

民営化を1994年から2000年までの期間で徐々に実施した。

NSの株式上場に向けた動きとして、政府はNSの経営状況を勘案しつつ、国が保有している株の売却を行う意向ではあるが、1998年9月にはネーテレンボス運輸大臣（当時）が、また、10月にはヨリツマ経済大臣（当時）が、多くの議員の完全民営化反対表明を受けて、現段階での株式上場を見合わせる発言をしている。また、現在NSが抱える、80%前後となっている定刻運行率の引き上げ等サービスの向上、適切な鉄道保守点検費用の確保、運賃値上げ等の諸問題に対する国の影響力を維持するという観点から、政府としてNS株式売却は時期尚早との判断がなされている。

1994年1月1日から経済構造強化基金が発効したため、施設整備については同基金からの融資を受けることになる。同基金の鉄道部門の原資は、80%が国庫から、20%が施設利用者から徴収されることになっている。

③ 高速鉄道

EUが策定しているトランス・ヨーロッパ運輸ネットワークの一環として、オランダ政府は、アムステルダムとブラッセル（HSL-Zuid（HSL南部線））及びアムステルダムとケルン（HSL-Oost（HSL東部線））を結ぶ高速鉄道網の建設計画が進められている。

HSL南部線について、オランダ政府は、1994年3月、57億ギルダー（約26億ユーロ）を投じてブラッセルとアムステルダムを結ぶ新鉄道を建設する計画を主要国土計画決定（PKB-1）として策定した。その後、国民審査、環境影響評価等の手続き及び蘭議会における審議、承認が行われ、1997年7月1日、高速鉄道に係る主要計画（The Key Decision on the HSL）が決定した。さらに、同年11月7日には、敷設ルート案（The HSL Route Decision）が作成され、1998年4月15日に、同鉄道建設に伴うA16高速道路（Moerdijk-Prinsenbeek-Noord）の新ルート及び拡張計画を含めた敷設ルート案が、また、同月27日に、同鉄道建設に伴うA4高速道路（Leiden-Burgerveen）の拡張計画が承認された。

その後、HSL主要計画並びにA16及びA4高速道路計画に係る275の訴訟が枢密院に提出され、最終的に1999年9月8日、枢密院によりこれらの訴訟を却下する判決が下され、HSL南部線ルートに係る一連の手続きが終了した。

2001年11月の入札の結果、同線の営業はオランダ鉄道（NS）とKLMオランダ航空の共同出資会社が行うこととなった（この営業権は15年間。鉄道使用料は、1.48億ユーロ/年。）（図6）。パリからアムステルダムまでは、現在、TGV-THALYSが運行され、所要時間は4時間10分となっているが、同ルートが運行された場合、THALYSはオランダ国内を時速300kmで運行することができ、所要時間は約3時間にまで短縮されることとなる。

H S L南部線の建設は完成したものの、2007年運行開始予定が度重なるトラブルにより延期され、2009年12月ようやく正式開業した。トラブルの一例としては、設置された防音壁が能力基準をクリアしていなかったこと、鉄道管制システムのセキュリティに問題があり、その問題がなかなかクリアできなかったこと、等がある。

④ ベツーベ貨物専用鉄道

オランダ政府は、将来貨物輸送量の増加が予想されるロッテルダムとドイツを結ぶ路線に貨物専用線を建設した。本計画は前述の「第2次運輸構造計画」に盛り込まれているほか、「第4次国土計画追加メモランダム（V I N E X）」、「国家環境政策（プラス）」及びメモランダム「未整地開発による経済」にその内容が盛り込まれた。本計画が策定された理由としては、

ア. 道路渋滞がますます増加していること

イ. 鉄道利用は、オランダの環境保護政策に適合していること

ウ. 内航貨物輸送は、積み替えの手間がかかると同時に輸送時間が長くなること

等が挙げられている。また、本計画を実施するに当たっては、

ア. 景観や環境保護のため、路線は出来る限り既存の鉄道、高速鉄道及び高圧線に 近接させる。

イ. 住宅地、自然保護区などを避ける。

ウ. 新規の中間駅は設けない。

エ. 既存の鉄道網と4つのポイントで接続する。

オ. アーヘン及びナイメーヘンにコンテナの積み替え拠点を設ける。

などの方針により建設が行われることになっている。

本計画は、1992年4月、政府によって「主要国土計画決定（PKB-1）」として策定され、環境影響評価、国土計画審議会（R A R O）、蘭独国土計画委員会及び交通基盤評議（O V I）での検討を経たのち、1993年7月議会で提出された。これらの過程を通じて、騒音等の環境問題を回避するためのトンネル建設を主張するルート沿岸住民の大きな反対運動が起こったが、結局、騒音、環境対策のための予算を上乗せした修正案が1993年12月に第二院、また、1994年4月に第一院において承認され、同年5月、ベツーベ線に係る主要国土計画が発効した。2007年に運行が開始された

(4) その他

① ترام及びメトロ

都市内の公共輸送システムとしては、主要都市にはトラムと呼ばれる路面電車が運行されており、また、アムステルダムとロッテルダムにはメトロと呼ばれる地下鉄が運行されている。アムステルダムでは地下鉄新線として南北線が2011年の開業を目指し、2003年4月に工事が開始された。これらの公共輸送機関は、都市の路線バスと同様、公共輸送会社により運営されている。

都市バスとトラムは、目的別に設定されたゾーンを越える毎に運賃が増加することになっているが、このゾーン運賃は全国的に統一され、全国どこにおいても同じキップがトラムとバスに利用でき、かつメトロにも使用出来ることになっている。2004年9月にロッテルダムのメトロ（地下鉄）にICカードを用いた自動改札システムを試験的に導入し、その結果をみて2006年に全国的に導入しようとする計画が進められているが、ICカードのセキュリティ等に見つかるなどにより、2009年9月現在においても一部地域のみ導入にとどまっている。

② その他

NSの旅客サービスのうち、1990年、レイルタクシー制度が導入され、オランダ国鉄を利用した旅客は、降車駅からタクシーを利用した場合、タクシー運賃が割引きとなる。また、1998年からは同行者割引制度を導入し、NS割引券（ラッシュアワー外年間割引券等）を持つ人が1人いれば、他に3人まで一緒に40%の割引きで乗車券を購入できることとしている。さらに、オランダでは、文部大臣とNSは契約により学生に対し全ての公共輸送機関の運賃を割引にする学生公共輸送カード制度を導入している。これにより、学生は平日又は週末を選択して、通学又は帰省に割引運賃にて公共輸送機関を利用出来ることになる。

5. 自動車

(1) 自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

① 旅客輸送法

ア. 概要

オランダの旅客輸送事業に関して定めた基本法は、「旅客輸送法」(Wet Personen vervoer (1987)、以下「法」)である。同法は、鉄道、地下鉄、トラム、バスといった公共輸送機関や民間バス輸送、タクシー輸送を対象としており、旅客輸送機関に対する国の監督権限について定めると共に、公共旅客輸送を実施する地方公共団体や民間企業と国の財政的関係について規定している。同法は、有償旅客自動車輸送やバス輸送のみをカバーしていた従来の「自動車旅客運送法(1939年)」の他、「鉄道法(1875年)」、「地方鉄道及びトラム軌道法(1900年)」及び「鉄道会社再編法(1937年)」の関連規定に代わるものである。

旅客輸送法では、公共輸送機関に関する監督権限と財政的債務を地方公共団体に委任することにより、公共輸送機関に関する従来の地方公共団体の政策決定権を存続させている。

イ. 免許の種類

基本的に次の3つの種類の免許が定められている。

- ・ 公共輸送機関免許
 - a) 地域公共輸送機関
 - b) 都市間公共輸送機関
- ・ 民間バス輸送免許
- ・ タクシー輸送免許

国際輸送の場合には、さらにEC規則(特に6484/92)、2国間協定又は多国間協定に定められている付加的な免許が必要となる。

基本的に、免許は無期限(法第6条)である。ただし、民間バス輸送の場合には、2年間の仮免許が発行され、一定の利用率、法令の遵守、団体労働協約上の責務の履行などの条件に適合する場合、2年後に本免許に切り換えられることとなっている(法第53条)。また、免許に一定の条件が付される場合もある(法第6条)。

民間バス輸送の場合には、免許は一定の車両数毎に付与され、免許証が車両毎に交付される。公共輸送機関の場合には、車両数に関する制限は無い。

ウ. 免許条件

国内及び国際道路旅客輸送事業許可の付与に関するEC委員会規則(74/562/EC)の規定に従い、法第9条は、旅客輸送免許の発給の条件として、確実性、信用性及び能力に関する要件に適合することと定めている。それぞれの具体的要件は、「公共輸送、民間バス輸送に関する旅客輸送事業指令」(以下「令」)に委ねられており、その内容は次のとおり。

・ 確実性

公共輸送、民間バス輸送の免許を保有するのに相応しい品性を有しているこ

とについて、市町村長が発行した証明書の提出（令第23条）。

・信用性

鉄道、地下鉄及びトラムについては、信用性に関する具体的基準は定められていない。バスによる旅客輸送（公共輸送及び民間バス輸送）については、商工会議所によって発行された信用性に関する証明書の提出が必要である（令第25条）。当該証明書の発行は、総資産最低4.5万ユーロ、運用資産3.6万ユーロに加え、車両毎に0.45万ユーロを保有していることが条件となる。ただし、これらの条件は、事業者が公営の場合には適用されない。

・能力

能力の具体的要件は、バスによる旅客輸送（公共輸送及び民間バス輸送）についてのみ定められている。バスによる旅客輸送に必要な条件とは、運輸公共事業大臣に認定された証明書の提出（令第28条）とされ、事業用道路旅客輸送試験局が発行した証明書が大臣の認定証明書と見做される（証明書認定規則）。

・また、民間バス輸送免許の発行に当たっては、免許申請事業者が行おうとするバス事業について、過剰供給とならないような需要が存在することが条件とされている（法第50条）。具体的には、連続した2年間において、年間最低3か月は運送事業を実施し得ることの証明を運輸公共事業大臣に提出しなければならない（令第11条）。また、免許保有者について、3年毎に利用率についての確認が行われる（民間バス輸送の利用率基準に関する規則）。

エ. 手続き

免許の発給権限は、輸送手段に応じ異なった当局に分散されている。また、免許申請の手続きもそれぞれ独自の手続きに基づいて行われる。

公共輸送機関の場合、地方輸送と都市間輸送で手続きが異なる。地方公共輸送免許の発給権限は、市町村当局に委ねられている（法第11条、令第6条）。市町村当局は、地方公共輸送の必要性及び財政面の観点から判断して、免許の発給を行う（法第11条）。地方公共輸送の免許の発給を受けた者は、市町村当局が定めた時刻表に従って、輸送を実施しなければならない（法第12条）。

都市間公共輸送免許の発給権者は、運輸公共事業大臣である。同大臣は、都市間公共輸送の必要性及び財政面の観点から判断して、免許の発給を行う（法第7条）。同大臣は、免許の発給に際して関係州政府の意見を求めることになっている（法第20条）。免許の発給を受けた者は、運輸公共事業大臣の認可した時刻表に従って、輸送を実施しなければならない（法第17条）。

具体的な免許申請手続きは、次のとおりである。

・申請書を必要書類と共に提出

・免許発給当局は、必要書類の提出と申請費用の支払いがあった場合に審査を開始

・免許発給当局は、必要書類の提出及び申請費用の支払いのあった日から、公共輸送にあっては6カ月、民間バス輸送の場合にあっては3カ月以内に免許の発給を行う。

- ・免許発給当局は、免許発給後直ちに、免許を発給した旨を公表する。公表後、関係者は、当該免許発給について異議を申し立てることができる。

オ. 監督

免許発給当局は、次の場合には、免許を取り消すことができる。

- ・公共輸送の場合は必要性及び財政面において事業を継続することが不適当となった場合、民間輸送の場合は需要がなくなった場合
- ・法の規定に反する行為があった場合
- ・輸送事業者が、団体労働協約に定められた責務を履行しなかった場合
- ・例外的に認められる場合を除き、確実性、信用性及び能力の要件に適合しなくなった場合

なお、司法警察職員の他、政府運輸検査局 (Rijksverkeersinspectie) は、旅客輸送法の遵守に関する監督及び検査の権限を有する。

カ. 運賃

法第27条により、運輸公共事業大臣は、公共輸送機関の運賃を定めることとされており、現在は、公共輸送機関であるバス、トラム及びメトロの運賃は、全国統一の運賃が適用されている。大臣は運賃のレベルを設定する場合には、市町村及び公共輸送会社の意見を聞くこととされている (法第27条)。

キ. タクシー事業 (旅客輸送法の一部改正)

(a) 背景

1999年12月、タクシー業における規制緩和のための「新タクシー法 (旅客輸送法の一部改正)」が議会で通過し、2000年1月1日から2002年1月にかけて市場自由化に向けた政策が漸次実施されることとなった。これまでの規制では、仮にスキポール空港を営業区域とするタクシーはアムステルダムにおいて復路の20キロメートルでは乗客を乗せることが認められていないなど、タクシーオペレーターは、その営業区域を超えて運行する自由が与えられておらず、さらに、運賃の自由な設定をも認められていないなど、政府はこうした障害が国民の交通手段としてタクシーが1%しか占めていない状況を導いているとの認識のもと、タクシーを鉄道、バス、トラム及び自家用車を補完しつつ、重要な役割を果たさせるべく同政策の実施に向けた検討を鋭意進めてきた。

(b) 概要

新法では、これまでタクシーの地方公共団体にあった監督権限等について、政策、責任及びその実施において運輸公共事業省が一律に実施し、国全体の均一的な質の向上の確保を図ることとしている。このため、これまで州政府が発給していたタクシー輸送免許は、運輸公共事業省 (National Traffic Inspectorate) により発給されることとなり、また、これまでの地方公共団体による規制が全て廃止され、同法に統一されることとなった。

また、事業参入の制限がなくなり、事業者の保有車両台数の制限も撤廃される一方で、2000年1月1日から、タクシー運転手は写真付きのタクシー免許の取得及び表示が要求されるとともに、能力に関する資格免状の保有が必要とされる。なお、同日以前にタクシー会社で働いていた運転手は、この資格を満たしているとして、新規の運転手は試験に合格する必要がある。

さらに、乗客はこれまでは殆ど不可能であった道路上でタクシーをつかまえることができるようになるとともに、タクシー乗場では、最初の車両に乗車しなければならない義務がなくなり、乗客は自由にタクシーを選択することができるようになった。

2002年1月からは、料金明示を条件に事業者による低い料金設定が可能となる。さらに、営業区域の制限が撤廃され、国内全ての営業が可能となった。

② 道路貨物運送法

オランダの道路貨物運送事業に関して定めた基本法は、「道路貨物運送法」(Wet Goederenvervoer over de Weg (1992))であり、同法は、従来の「自動車貨物輸送法」(Wet Autovervoer Goederen (1951))に替わって1992年3月12日に発効した。

自動車貨物輸送法は拡大する貨物輸送市場における道路輸送事業の育成を目的としていたのに対し、道路貨物輸送法は貨物輸送に関する政府と民間の役割分担に関する国民意見の変化を反映して、民間の独立性を尊重し、従来に比べ政府による事業規制を大きく緩和した内容となっている。また、同法は、昨今のEU及びベネルクス域の市場自由化の動きにも対応したものとなっている。

なお、道路貨物運送法は、最大搭載容量が500kg以下のトラックによる輸送には適用されない。

ア. 事業免許

道路貨物運送事業については、基本的に国内道路運送免許及び国際道路運送免許の2種類の免許がある。

道路運送事業の免許は、当該事業を行う企業毎に与えられるが、免許を有する事業者が運行するトラックは、トラック毎に免許証を所持しなければならない。道路運送事業の免許を保有する事業者は、この免許証の発給申請を行う権利を有する。

また、道路貨物運送法では、自らの企業又は自らの事業のためにする道路運送を「個人運送」として他の運送事業と区別しており、道路運送事業の免許は不要である。ただし、「個人運送を行おうとする事業者は、個人運送登録協会(Stichting Inschrijving Eigen Vervoer/SIEV)に登録しなければならない。この登録は、個人道路貨物運送の管理が必要になった場合の事業の把握及び事業運送との区別を目的としている。

イ. 免許基準

EC規則74/561の規定に基づき、「道路貨物運送法」は、国内道路運送免許の付与基準として、確実性、信用性及び能力に関する要件に適合することを定めている。それぞれの具体的要件は、関連規則に委ねられており、内容は次のとおり。

- ・ 確実性

当該申請者の居住地の市長が作成する「運送業者としての品性に関する証明書」に、申請者の品性が運送業者として何ら問題が無かった旨記載されていること。

- ・ 信用性

申請者が、資産及び準備金として、トラック1台毎に3,400ユーロ、全体で最低18,000ユーロ保有していること。これらの信頼性の調査は、国内国際道路輸送協会(NIWO)が行う(道路貨物運輸令及び信用性確認規則)。

- ・ 能力

道路運送試験所協会の発行する国内トラック運送証明書を保有していること(道路貨物運輸令及び道路輸送証明書確認規則)。

また、国際道路運送免許の付与基準は、次のとおりである。

- ・ 申請者が国内道路運送免許を保有していること。

- ・ 道路運送試験所協会の発行する国際トラック運送証明書を保有していること。

ウ. 免許の発行

国内及び国際道路運送免許の発行は、国内国際道路輸送協会(NIWO)が行うことになっている。免許を申請する場合には、NIWOに上記免許要件を判断するために必要な資料及び申請費用を提出しなければならない。国内及び国際道路運送免許は、原則として無期限で発行される。

エ. 免許の取消

免許保有者が確実性の要件に適合しなくなった場合、当該免許はNIWOにより取り消される。ここで、確実性の要件に適合しなくなった場合とは、次の場合である。

- ・ 免許保有者の居住地の市長が作成する「運送業者としての品性に関する証明書」に、申請者の品性に運送業者として問題がある旨の記載がなされたとき

- ・ 過去3年間に免許保有者が、運転時間規則の規定、技術要件又は積載量に関する規定若しくは労働条件に関する規定に違反したことにより、繰り返し罰則を受けたとき

上記2の判断は、ポイント性で運用されており、それぞれの違反内容について特定のポイントを越えた場合には、確実性の要件に適合しなくなったものと見做され、免許は取り消される。また、これらのポイント性の運用、調査及び監督は検察官の業務とされている。

確実性の要件に適合しなくなっていると認められた場合には、NIWOは免許取消の決定前に少なくとも1回は免許保有者にその旨を通知しなければならない。また、これに対し免許保有者は、事業裁判所に提訴することができる。

オ. 免許事業者に対する監督

「道路貨物運送法」には、上記の免許取消に関する規定のほかは、政府又はNI

WOの免許事業者に対する監督規定は置かれていない。

(2) 基本政策及び最近の動向

① 旅客輸送法の改正

政府は、バス、トラム及び地下鉄における市場自由化の導入のため旅客輸送法の改正し。中央政府、地方公共団体（州、特定の地区又は市町村毎）及び運行事業者における責任及び権限を再配分しより一層の自由化を推進することとしている。地方公共団体は、権限を有する地域における公共輸送の輸送手段、地域等につき許可・監督する権限を有し、同許可は6年間有効となる。中央政府は、市場参入に係る枠組み規定等の整備を実施することとなる。市場自由化は、全国的に実施されることとなっていたが、4大都市圏においては、自由化しなくてもよい、との判断が下された。なお、市場自由化は、市交通局を民営化するという意味ではなく、営業区間と運行回数・時間等を指定して、各路線ごとに入札にかけるというスタイルをとっている。

② 道路貨物運送

政府は、道路貨物運送における不公平な競争状態を出来る限り効果的に削減していくため同法の改正を検討している。具体的には、過積載の防止及び道路の損傷削減を図るための新規制及び技術的な開発の研究を進めており、既に1999年より高速道路の表面に積載物の重量を測定する電子計測装置の試行を実施している。

③ 有料道路制（キロメートル税）

オランダ国内には有料道路は存在していないが、近年、交通渋滞の削減、公共交通機関の利用促進及び自動車利用の抑制を目的として有料道路制の導入、あるいは自動車保有税にかわるものとして走行距離に応じて税額が増す走行距離税の導入について検討が進められているが、いまだ実験段階にある。なお、担当大臣であるユーリングス運輸公共事業大臣は、本件を推進させるべく精力的に動いているが、世論的には反対の声も多く、実現にはかなりの困難を伴うものと見込まれている。

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況

① 旅客輸送の現状

ア. 現状

オランダの都市における公共輸送機関は、バス、トラム（路面電車）及びメトロ（地下鉄）である。これらの都市公共輸送機関は、公共輸送会社により経営されている。

都市バスとトラムは、目的別に設定されたゾーンを越える毎に運賃が加算されることになっているが、このゾーン運賃は全国的に統一され、全国どこにおいても、同じ切符がトラムとバスに利用できることになっている。

イ. 輸送事業者

2001年末のバス事業者の数は、定期事業者16社、不定期事業者496社で

ある（表10）。

表10 バス事業者数及びバス保有台数

単位	1990	1995	1999	2000	2001
バス事業者数					
定期事業者	29	21	19	17	16
地域輸送事業	9	8	7	7	7
都市間輸送事業	20	13	12	10	9
不定期事業者	276	335	494	494	496
バス保有台数					
定期事業者	6,747	6,420	5,805		6,048
地域輸送事業	1,473	1,200	1,081		1,156
都市間輸送事業	5,274	5,220	4,724		4,892
不定期事業者	3,839	4,380	4,494		4,115

出典：オランダ統計年報2004

② 貨物輸送

ア. 現状

オランダの貨物輸送における道路運送の占める割合は極めて高く、国内輸送の84%、国際輸送の17%を占めている。（表1・2）。

国際貨物の主要輸送品目は、機械・運輸機器、食料品及び飼料、農産物及び動物、鉱物及び建設資材である（表3・4）。

イ. 道路貨物運送事業者

オランダの道路貨物運送事業者数は、11,600社（出典：NIWO資料）である。これらの運送事業者のうち、約8,000社が国際輸送の免許を有している。道路貨物輸送事業者数は、近年増加傾向にあり、これは1993年の「道路貨物運送法」の施行により免許取得が以前に比べ容易になったこと、EUの越境移動が簡便になったことなどを背景としている。しかしながら、不運にもこの国際輸送事業者数の増加は、EU全体の不況と重なり、輸送容量のだぶつきが問題となっている。

③ 自家用自動車の使用状況

2008年のオランダの自動車保有台数は、9,060千台で、このうち自動車が7,392千台、商業用自動車が1,083千台、自動二輪が585千台である。自家用車は毎年増加傾向にある。2007年における国民の総移動距離に占める自動車の割合は76.3%であり、自動車利用率が極めて高い（表5）。オランダは自転車でも有名であるが、全世帯の約80%が車を所有している。

表11 自動車保有台数

単位 (×1,000)	1995	2000	2005	2007	2008
自家用自動車	5,581	6,343	6,992	7,230	7,392
商用自動車	654	884	1,098	1,065	1,083
自動二輪	294	414	537	568	585
計	6,529	7,641	8,627	8,863	9,060
原付自転車	547	533			
自転車	12,668	13,026			

出典:オランダ統計年報2009

(4) その他

オランダにおける道路網の総延長距離は、2008年末で約136,135kmである。
 (参考、日本；道路網総延長距離は、1,166,340km、高速道路は、7,343km)

6. 海運

(1) 事業規制等海運に関する法制度

① 国内海運（内陸水運）

ア. 内陸水運に関する法制度

内陸水運の事業規制及び免許制度については、従来「内水航行貨物運送法（1951年）（Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart）」において定期運送事業、集配事業及び不定期輸送事業の3種類の免許が規定されていた。

また、免許の発給は、免許発給委員会が行うこととされ、実際の免許発給の可否の判断は、交通検査局の検査官の審査に委ねられていた。新規免許の発給申請に対しては、関係者に不服申し立てを行う機会が与えられ、当該免許の発給によって、運送業界全体の利益が損なわれる場合には申請が却下されることとされていた。すなわち、実質的に免許発給により、市場の輸送容量の管理調整が行われていた。

しかしながら、ECの加盟国間の内航貨物運送事業免許の調整に関して定めたEC規則の制定や技術革新、市場形態の変動等の状況を踏まえて、「内水航行貨物運送法」は、「内陸水路業務運送法（Wet vervoer binnenvaart Beroepsvervoert）」によって置き換えられた。同法では、内航貨物運送事業免許は1種類にまとめられている。免許の発給要件は、事業者が内航貨物運送事業を行い得るに必要な知識及び能力を有していることとされており、「道路貨物運送法」等に定められている「確実性（事業者としての品性）や信用性（財政的基盤）」は直接の要件とはなっていない。ただし、事業者の品性や財政的基盤を証明する書類の提出が求められている。また、新法の下では、免許発給委員会は廃止され、運輸公共事業省交通検査総局が直接免許の発給を行うことになっている。免許は原則として無期限であり、国内運送及び国際運送の両方に有効である。他のEU加盟国又はスイスが発行した免許は、運輸公共事業大臣が裏書きした場合に有効とされている。また、各内航貨物船舶は、交通検査局が発給する技術要件に適合していることを証明する船舶許可証を保有することが必要である。

旧法では、輸送容量の過剰を招かないことが免許発給の要件とされていたが、新法の下では、免許発給の調整による市場全体の容量調整は行われることはなく、容量調整は専らスクラップ&ビルド方式により行われることになっている。

「内陸水路業務運送法」は、このような事業免許に加えて、オランダ国内の水路において旅客又は貨物の輸送を行おうとする船舶について、船舶毎の証明書の保有を求めている。即ち、ライン川流域において輸送を行おうとする場合は、当該船舶がライン川航行の用に供する船舶であることの証明（以下「ライン証明書」）、また、それ以外の場合は、ライン証明書、その他の証明書又は通過許可証が必要とされている。これは改定ライン航行条約に定められた証明書の保持義務をオランダ国内の全ての水路に拡大したものである。ライン証明書は、オランダで登録された船舶の所有者又は運航者が、EU加盟国又はスイスと純粋な関係を有している場合に発行される。本制度は、中央ヨーロッパ或いは東ヨーロッパの内航船舶のオランダ市場への参入を制限する意味合いを持っている。これらの国々の船舶のオランダ市

場参入については、今後2国間協定の締結々に対応して徐々に門戸が開かれていくものと思われるが、当面は、これらの船舶に対する通過許可証の発行は制限されるものとみられている。

一方、ドライカーゴの輸送に関する市場の区分制度については、新法においても継承されている。新法において、ドライカーゴの運送は、一般不定期運送及び特殊運送に区分され、後者はさらにその貨物の種別、運送形態等に従いワッデン船舶業務、定期貨物業務、コンテナ業務及びその他の業務の4種類に細分されている。ドライカーゴの運送を行う事業者は、これらのいずれか1つの業務を選択しなければならず、当該業務の種別が船舶証明証に裏書きされる。当該裏書きは、無期限で有効である。業務の変更は、原則として同一業務に26週間従事した後に認められる。ただし、市場の輸送容量が過剰になった場合、26週間以前での変更が認められることになっている。

また、一般不定期運送については、原則として順次積取り制度が適用されている。同制度は、1杯船主型の内航貨物運送業者に対し、零細運送業者間での壊滅的価格競争を避けるために実施されるオランダ国内運送における特殊な貨物運送取引である。これは、零細運送業者によって構成される水運取引所に対しなされた貨物の運送依頼について、当該水運取引所に空荷の登録を行っていた業者の中で、その時点において一番長い間仕事を待っていた業者に依頼された運送を割り当てるものである。この制度の下では、固定された料金により運送が行われ、荷主には運送業者を選択する自由はない。現在、この国内輸送の順次積取り制度は、オランダ政府の監督の下に運営されており、オランダの国内内航貨物運送事業者の16~20%がこの制度の下で業務を行っている。なお、特定の貨物については、船舶検査局の判断により、順次積取り制度の適用から外されることになっている。

一方、自社の貨物を運送する場合には、自家用運送事業者としての登録が義務付けられている。また、自家用運送事業から他の運送事業に変更する場合、又その逆の場合には、同一業務に26週間以上従事していることが条件となっている。

さらに、タンカーによる運送業務を行う場合には、特別の技量を有していることを証明する書類が必要である。

イ. 内陸水運の現状

(a) 水路

オランダ国内の航行可能な水路の総延長は、約5,000kmである。政府は、これらの水路の内、大規模河川を含む主要水路の管理責任を有しており、また、それ以外の水路は、用途及び規模により州、市町村又はウォーターボード：水委員会（地域の水路や堤防の管理責任を有し、かつ、徴税権限を有するオランダ特有の組織）によって管理されている。主要水路の中でも最も重要な運輸ルートは、ロッテルダムからワール川及びライン川を通りドイツに至るもので、このルートは、オランダとドイツの経済の生命線となっている。

(b) 内航船舶船腹量・輸送容量

オランダ国籍の内陸航行の船舶の数は、2003年現在、4,772隻、総輸送容量は557.3万トンである。これらの内航船舶のうち約75%が自航機船であり、残りが曳船及びプッシャーバージである（表12）。また、船舶の大きさは、3,000トンクラスの船舶から6つのバージを同時に押して1万7千トンを一挙に運送するコンボイ型のプッシャーバージまで様々なタイプがあるが、ここ10年間、船舶の大型化が著しく、新造船の殆どが1,500トン以上の船舶であり、400トンから1,000トンクラスの船舶が39.4%、1,000トンから3,000トンクラスの船舶が46.8%となっている。これに加え、今後はコンテナ船やロールオン・ロールオフ船が急速に拡大することが予想される。

オランダの内航船舶は、その所有形態から2つに分類できる。その一つは企業自らが取り扱う貨物のみを運送するために、当該企業により運航される形態で、主に大企業がこのタイプの船舶を運航している。他の形態は、第三者の貨物を専門的に運送する船舶であり、比較的大きな企業が多数の船舶を運航する場合と、家族船主或いは零細企業が1隻の船舶を運航する場合に区分できる。オランダの内航貨物輸送業者の大部分が、この一杯船主型の運送業者で構成されている。これらの業者については、多くの場合従業員を雇うことなく、家族で船上生活を送っているものもみられる。

表12 内航船舶船腹量・輸送容量

	単位	1995	2000	2001	2003	2003
内航船舶船腹量		5,750	4,571	4,815	4,772	-
推進器別						
自航機船		4,583	3,746	3,738	3,568	-
曳船		414	283	495	358	-
プッシャーバージ		753	524	528	666	-
輸送容量	×1000トン	6,187	5,283	5,379	5,573	-

出典:オランダ統計年報2006, 19.2

(c) 輸送の実態

2007年における内陸水運による貨物輸送量は、国内貨物輸送が101.4百万トン、国際貨物取扱量が約195.7百万トンである。内陸水運全国際貨物取扱量のうち、内陸水運の積荷が74%、荷卸が26%であり、積荷の取扱量が大きいのが特徴である（表1・2）。

国際貨物の主要輸送品目は、表3、表4のとおり。

(d) オランダ内航船隊の主要市場

オランダの内航船隊にとって、西ヨーロッパの市場は大きく分けて (ア) オランダ国内市場、(イ) ライン川流域市場、(ウ) 南北（オランダ・ベルギー・フランス）

市場の3つに区分することができる。これらの市場は、それぞれ固有の市場形態を有しており、単一の連絡水路網に異なった市場体制が存在しているということが、オランダ内航貨物運送の際立った特徴である。

ライン川流域市場は、スイスから北海に至るライン川及びその支流における運送市場である。この市場を管理統制しているのは、ストラスブルクにあるヨーロッパ最古の国際機関であるライン川航行中央委員会（Central Commission for the Navigation of the Rhine）である。同委員会の設立は、1868年に締結されたマンハイム協会（スイス、フランス、ドイツ、オランダ、ベルギー、イギリスが加盟国）に基づいている。ライン川の航行については、航行の技術的基準、交通規則、危険物輸送の安全基準、船長の資格等が全て同委員会によって定められている。一方、運送事業自体は、航行安全の観点から一定の制約がかけられている以外は、原則的に、自由競争市場が形成されている。市場は、ライン川流域国及びEU加盟国の全ての運送業者に開放されている。同市場は、現在、主として水運会社の支配下にあり、一杯船主は、水運会社の下請けとして運送を行うことが多い。一杯船主を含めた零細業者による任意ベースのカルテルが形成される場合もあるが、大きな割合を占めたことはない。

ウ. モーダルシフト

政府は、2001年3月に内陸水運助成規則（SBW）を制定した。今後の物流政策として、内陸水運及び鉄道の活用による自動車輸送からの転換（モーダルシフト）を進めるためのものである。

内陸水運が発達したオランダは、当該水路沿いに多くの企業が活動している。しかしながら、現在道路輸送が行われている貨物を内陸水運に転換するためには、積み替え施設等インフラ整備が不可欠となる。この投資をスムーズに行えるよう内陸水運助成スキームが作られた。

助成金は、運輸施設及び、「水運から」あるいは「水運へ」の貨物積み替えに必要な運輸設備への投資に対するものとなっている。助成金は、土地買収のためのものであってはならない。例えば、施設立ち上げの準備費、管理費、監督費、水路の建設費、岸壁、係留施設建設費、整地費、運輸設備及び倉庫費となっている。

助成金は、認められた事業費の最大50%である。最大助成額は、1事業あたり、680,670.32ユーロ（約8千万円）である。助成金額の計算にあたっては、年間水運取扱平均貨物量、水運に置き換わる道路輸送トンキロベース貨物量等が考慮される。

② 外航海運

ア. 外航海運に関する法制度

オランダの海上運送事業（外航海運）に関する基本法は、「海上運送法（Wet ver voer over zee（1982年）」）であり、また、海上運送事業に係る政府の関与に関する規定については公正取引に関する一般法である「公正取引法（Economische Medervergeldings wet Zeescheepvaart（1977年）」にも見ることができる。

「海上運送法」は、海上運送事業に対する他国政府の政策により海上運送市場が混乱に陥っている場合に、初めて政府が介入するというものである。同法では、そのような場合において、海上運送事業者が従うべき競争ルールを政府が定める旨規定している。

具体的競争ルールとして以下の内容が定められている。

- (a) 海上運送を実施する個々の企業の行為に関する規則
- (b) 政府の全面介入に関する規則
 - ・市場崩壊の危機における最大又は最小価格の設定（法第9条）
 - ・市場崩壊の危機における国内港湾発着貨物の分配（法第10条）
- (c) 政府の個別かつ直接の介入に関する規則
 - ・市場崩壊の危機における国内港湾発着物の分配（法第10条）
 - ・市場崩壊の危機における許可制度の導入（法第12条）
- (d) 他国政府の措置に応じた規則、政府に対する情報提供に関する規則その他の付加的規則

オランダにおいては、海上運送事業に関する免許は存在していない。また、船舶運航事業に対する外国人投資規制はなく、民法及び商業登録法により会社を設立したものであれば、同事業を実施することができる。さらに、オランダでは、自由主義原理の実践及び他国との相互を主義を期待していることから、外国船籍による海運カボタージュを行うことが可能となっている。

オランダ商船の経済的権益を保護するため、オランダ商船に対し差別的な措置を講じた国がある場合、国際海運対抗措置法（the Wedervergeldingswet zeescheep）により運輸公共大臣は当該国の船舶利用の禁止、オランダ水域での活動の禁止などの措置を講じることが出来る。但し、これまで対抗措置を発動したことはない。

なお、船舶所有者の国籍に関する規制としては、民法と関連して商法において次のとおり規定されている。

- (a) 船舶の所有権の最低3分の2をEU/EEAの国籍を有する自然人又は法人が所有しなければならない。
- (b) 所有者は、商業登録法に規定されるオランダに所在する本社又は事業所において船舶を運航すること。
- (c) 船舶の管理は、主としてオランダにおいて実施されること。
- (d) 船舶会社の通常の経営は、EU/EEAの国籍を有する1人又は複数の自然人であって、船舶、乗組員及び乗客の管理に係る多くの事項について船舶所有者を代表する者として承認されたものにより行われること。

イ. 現状

2004年末のオランダ船腹量は622隻であり、1990年代始めには、フラッグアウトによるオランダ国籍船の減少が続いていたが、1996年以降のオランダ海運強化政策を推進することにより増加に転じた（表13）。しかし、隣国も改良型のトン数標準課税制度を導入するなど、海運強化政策を導入したため、今後の船腹量の動向が注目される。

海上輸送による国際貨物取扱量は、表 2～4 のとおり。

表 13 オランダ商船船腹量

	1998	1999	2000	2003	2004
隻数					
貨客船及び客船	12	12	13	15	17
ばら積み輸送船	184	203	222	253	262
タンカー	57	58	56	-	-
その他	127	145	156	-	-
一般貨物船	285	309	323	351	343
単位貨物船	63	75	86	-	-
その他	222	234	247	-	-
計	481	524	558	619	622
貨物積載量(1,000GT)					
貨客船及び客船	441	461	522	-	-
ばら積み輸送船	775	879	946	-	-
タンカー	432	456	481	-	-
その他	343	423	465	-	-
一般貨物船	2,086	2,301	2,502	-	-
単位貨物船	1,347	1,506	1,623	-	-
その他	739	795	879	-	-
計	3,302	3,642	3,971	-	-

出典：オランダ統計年報2006, 19. 2)

表 14 コンテナ貨物輸送量

	単位	1995	2000	2001	2002	2002内訳		
						20～29ft	30～39ft	40ft以上
荷卸し	千個	1,563	2,001	1,982	2,100	874	26	1,200
内訳								
貨物コンテナ数	千個	1,304	1,674	1,576	1,685	703	16	966
貨物重量	×1000ト	17,611	22,565	21,432	23,039	8,915	248	13,877
積荷	千個	1,535	2,005	1,893	2,043	834	30	1,177
内訳								
貨物コンテナ数	千個	1,371	1,767	1,661	1,776	710	28	937
貨物重量	×1000ト	22,210	29,649	28,126	29,715	10,755	517	18,444

出典：オランダ統計年報2004

(2) 政府の基本政策・最近の動向

① 内陸水運

長い歴史の下で形成されてきた事業形態や伝統的事業主体が以前として残されてい

る内航貨物運送市場は、オランダの運輸市場の中でも最も自由化が遅れている分野である。コストが安く、渋滞による時間的不安定要素がなく、かつ、環境破壊が少ないという内航運送のメリットがある一方で、このような市場の閉鎖性は、鉄道や道路輸送といった他の輸送形態との競争力を弱める要因となっている。

道路の交通渋滞削減のため、道路輸送を鉄道輸送や内陸水運にシフトさせる政策を推進するオランダ政府にとって、内陸水運における市場原理の導入による同部門の競争力強化は大きな課題である。

このような状況の中で、1992年には新しい免許制度等を盛り込んだ「内陸水路業務運送法」が従来の「内水航行貨物運送法」に代わって施行されるなど、市場の改革が徐々に進んでいる。また、特に零細事業者の競争市場指向型経営を啓発するため、これらの事業者に対する商業的専門技能の教育コース等が政府支援により開設されている。その他、内陸水運へのシフトを推進するため、1997年よりロッテルダム港におけるコンテナの物流機能を改善するためのバージ管制センターの運用、同港における効率的なコンテナ積み替え作業を実施するためのバージコンテナ積み替え地点に係る政策検討開始、積み替えコストを削減のための政府及び関係者との間による自動コンテナ積み替えに係る調査研究等を実施している。

② 外航海運

オランダは、海運政策についてもヨーロッパ諸国の中でイギリス等の国と共に自由主義思想の最先鋒である。国内的には、海運事業に対する免許等の規制はなく、市場が混乱に陥った場合等の緊急時以外は、政府は関与しない方針がとられている。

日本と同様、新しい安価な国籍船の登場や各地における施設整備等の状況により、1995年までフラッキングアウトによるオランダ国籍船の減少が続いていた。

このような状況下、オランダ政府はこれまでのオランダ国籍船舶の維持に視点を固定し続けたとされる海運政策を反省し、さらに、市場原理に係る知識が欠如されている政府自身の役割が増加しつつあるとの問題を指摘され、これまでのオランダ国籍船舶の維持及び船員の雇用の維持という海運産業における断片的な面のみに着目していた政策を改め、オランダにおける全ての海事活動を通じて持続できる付加価値及び雇用の創設を目的とした海運政策の実行を展開することとした。

このため、1995年5月、援助政策及び免税措置を国会に提出し、10月に議会の承認を得た。1996年1月より、

- (a) 法人税の算定に当たって、船主は収入又は船舶の純トン数を基準として計算するかの選択をできる（10年間変更が不可）
- (b) オランダに在住する船員に係る税金優遇措置として、船主は源泉徴収した船員の税金のうち38%（1999年7月時点40%）を控除することができる（オランダ被居住船員のうち、オランダとの協定により社会保障関連給付資格者を雇用している場合には10%を控除。）
- (c) 船長のみオランダ人と規定し、かつ、配乗基準を簡略化しその構成を船主の責任とする
- (d) 教育及び研究開発の向上等

が実施されている。

また、2001年より、船長に係る国籍条項が改正され、オランダ船籍船船長に外国人（EU各国、二国間協定のある国に限る。）の配乗が可能となっている。

なお、船員に係る優遇税制に係るこれまでの経緯としては、1994年までは、運航コスト削減のため、オランダ船籍船舶船員の課税所得のうち19%が控除されてきた。これは、雇用者の支払う賃金から予め19%をカットした額により社会保障費や所得税を算定することにより、船員の手取り給与総額を変えず、雇用者の雇用船員への支払い総額を軽減させるものであった。

本制度を定めていた「海運産業の助成に関する法律（Wet faciliteit voor de Zeevaar（1990年）」は、1995年1月1日に「海運産業の税・保険料控除に関する法律（Wet belasting en Premiefaciliteit voor de Zeevaar）」にとって代われ、同日から、同制度は、オランダ籍の船舶の船員に関する船主の給与税を原則として19%控除する制度に改められた。ただし、この改正は、単に制度の枠組みを単純化したものであって、船主の負担軽減の程度は従来とほぼ同様になるように控除率が設定されている。

さらに、同年5月、海運業界に係る一連の免税措置及び援助政策案を国会に提出し、10月の議会の承認の後、1996年1月1日より船員に係る優遇税制として、オランダに在住する船員を雇用する船主は、当該船員から源泉徴収した税金（給与税）のうち38%（オランダ被居住船員を雇用している場合であって、当該船員がオランダとの協定により社会保障関連給付資格者である場合には10%）を控除することができることとなった。なお、1999年7月時点で同控除額は40%であった。

オランダ政府は、オランダ国籍船舶に対する高いレベルでの安全性と環境基準を維持することが重要な政策課題の一つであると認識している。同時にオランダ国籍船舶への国内的な安全及び環境面に対する基準は国際的な取り決め以上のものを要求する必要性はないとの基本的な考えに基づき、特例的なケースや関係者間の特別な協議によるもの以外については国際的な合意による基準を遵守することとしている。国際的な安全及び環境に係る基準の逸脱は、不当な競争を招くものであり、これの厳守及び監視を強化する必要から国際的なレベルでの検査を実施している。

7. 港湾

(1) 港湾の概要

① オランダ港湾貨物取扱量

2002年におけるオランダ港湾での貨物取扱量は、432.1百万トンであり、その大部分（319.8百万トン、75.7%）が荷卸貨物である。港湾別で見ると、欧州最大の貨物取扱量を誇るロッテルダム港が全体の貨物取扱量の75.6%を占めており、アムステルダム港（11.2%）、フリッシンゲン港（3.0%）がこれに続いている（表15）。

表 15 主要港海上貨物取扱量

単位 百万トン	2000		2001		2002	
	荷卸し	積荷	荷卸し	積荷	荷卸し	積荷
Rotterdam	231.2	68.0	249.6	72.7	246.2	73.6
Amsterdam	29.0	7.5	33.1	9.0	36.1	12.4
Terneuzen	7.2	2.9	6.8	2.7	8.9	3.1
Flushing	10.9	2.9	9.8	3.2	9.0	3.8

出典:オランダ統計年報2004

② ロッテルダム港

ヨーロッパのメインポートを自認するロッテルダム港は、その地理的優位性、安全性、高度化されたインフラ、蓄積された物流ノウハウ、簡略化された税関手続き等を謳い文句に、貨物取扱量欧州一を維持している。ロッテルダム港は、オランダのGNPのおよそ10%に直接的又は間接的に貢献しており、オランダ経済にとって極めて重要な位置を占めている。

同港は、マース川河口に位置する河川港であり、河口から上流に向かって約40km以上に渡って各種港湾が機能別に配置されている（図8）。水深は、最も河口に近いマースフラクテで22.5m（74フィート）、ユーロポート21m（70フィート）、ポトレック13.5m（45フィート）、最も上流のヴァールハーベンで13m（43フィート）である。

港湾管理者は、株式をロッテルダム市と国で100%保有する形態であるロッテルダム港湾公社であり、港湾管理行政を一元的に担務している。原則として河川、道路、鉄道は国が整備し管理することとしており、河川航路は国が整備するが他の港湾内の航路、泊地その他の港湾インフラは港湾公社が整備を実施している。また、港内航行管制はロッテルダム港湾公社が実施しているが、港湾施設は港湾公社が整備し、民間にリースをして上物の整備・運用を実施させている。ロッテルダム市は、港湾局の組織形態を2004年1月1日から株式非公開会社（ロッテルダム市が100%株所有してスタート。）とし、入港料の設定、他の港との連携等より商業活動の自由度を増すことができるようにした。2005年度中にはその株式の30%を政府が購入し、投資に力を注いでいる。

2008年におけるロッテルダム港の貨物取扱量は421.1百万トン（世界第3位）であったが、いまだ欧州最大の港湾であることは変わらない。

その他同港の施設等は以下のとおり。

（出典：2004年版ロッテルダム港統計）

ア. 港湾面積	10,500ha
イ. 工業地域	5,040ha
ウ. 水域面積	3,500ha
エ. 全港長	40km
オ. 全埠頭長	77km
カ. 多目的クレーン	147基
キ. コンテナガントリクレーン	93基
ク. 貨物クレーン	58基
ケ. タグボート	40隻
コ. パイロットボート	3隻

表16 ロッテルダム港品目別貨物取扱量

	2001	2002	2003	2008
(百万トン)				
農産品	11.3	9.4	10.7	10.4
鉱石・廃物	37.9	40.6	39.9	44.0
石炭	24.7	23.8	24.7	28.5
その他乾貨物	10.5	9.7	10.6	11.6
乾貨物小計	84.4	83.5	86.0	94.9
原油	97.9	96.0	99.8	100.4
鉱油製品・ペトコーク	27.9	35.0	27.5	58.6
その他液体貨物	25.1	24.6	25.3	35.0
液体貨物小計	150.9	155.6	152.6	194.0
コンテナ	62.2	65.8	70.9	107.0
RoRo貨物	9.0	9.6	10.4	17.4
その他雑貨・ラッシュ	8.1	7.2	8.2	7.8
合計	314.6	321.8	328.1	421.1

（出典：2008年版ロッテルダム港統計）

(2) 事業規制等港運に関する法制度

① 港湾運送事業

オランダの港湾における積込み、取卸し、検量、検数等の港湾運送事業については、従来、「港湾労働者法（Stuwadoorwet（1914年））」に規定されていたが、同法は1980年に廃止され、その内容の一部は「労働基準法（Arbeidsonrandighedenwet）」に移されている。しかしながら、「港湾労働者法」関連の規則は「労働基準法」の下位規則としてそのまま残されていることから、港湾運送事業の制度そのものは、

従来から大きく変わっていない。

これらの港湾労働者関連規則の適用範囲は、母船とそれに横付けされた沖取り船の間の運送、着岸した船舶と岸壁の間の運送、港湾内の一定区画内の運送に限定されており、港湾区域内の運送であっても、一般水面や一般道路を経由した運送は、他の一般運送事業法令が適用される。例えば、港内に錨泊した母船から岸壁へバージで貨物運送する場合には、「内陸水路業務運送法」が適用され、港湾内を一般道路を使用して貨物を運送する場合には、「道路貨物運送法」が適用されることになる。これは、オランダの港湾が内陸水路と密接不可分の関係にあることに由来するものである。

港湾労働者関連規則の適用される港湾運送事業を営もうとする者は、社会雇用省の出先機関である港湾労働検査事務所に登録することが義務付けられている（港湾労働者登録令第3条）。また、港湾運送事業者の代表者は、少なくとも1名がオランダ人でなければならないとされている。

なお、ロッテルダム港内における水先案内人や乗員のはしけによる運送は、ロッテルダム市の「はしけもやいとり条例（Vasrmakesverordening）」により規制されている。

② 運用規制

休日や祝祭日における港湾労働を規制する法令はなく、専ら毎年労使間で結ばれる団体労働協約の内容として、各セクター毎に休日・祝祭日の労働内容が合意されることになる。

また、港湾施設整備等に対する税制等の事業者優遇措置は特に定められていない。しかし、ロッテルダム港の場合、大部分の港湾区域がロッテルダム市の土地であり、事業者は、通常ロッテルダム市から25年、50年の期間で借地契約を結ぶことから、新規参入者に対しては当初数年の借地料を軽減するなどの便宜が契約ベースとして図られている。

③ 港湾使用料

ロッテルダム港を例にとれば、埠頭使用に当たっては、港湾使用料を埠頭の所有者であるロッテルダム市当局に、埠頭使用料を埠頭をロッテルダムから借用している港湾運送企業に、情報伝達料（Dirkzwager's Service Tariff）を情報伝達業者に、係船料、曳船料、水先案内料及び代理店使用料をそれぞれ関連企業に支払う必要がある。また、コンテナターミナルを使用する場合には、ターミナル施設の運用会社（ロッテルダム港では、ECTが大手）にコンテナ荷役料を支払う必要がある。

このうち、港湾使用料、埠頭使用料、情報伝達料及び代理店使用料には、深夜及び休日の割増料金は無いが、係船料及び曳船料については割増料金がある。また、コンテナターミナル運用会社に支払うコンテナ荷役料についても、深夜及び休日の割増料金があるが、会社の荷役形態によって、料金は必ずしも一定ではない。

8. 船員

(1) 船員数の現状等

2001年1月から2002年1月までのオランダ商船隊船員数（延べ雇用船員数、以下同じ）は17,106人であり、うちオランダ国籍船員は8,936人である。1994年までオランダ国籍船舶のフラッキングアウトに伴い減少傾向にあった船員数は、近年のオランダ国籍船舶数の増加及び1996年より施行された海運政策により同年以降増加している（表19）。

オランダ籍船舶の一般船員（部員）は、伝統的に外国人が多数を占め、具体的には、スペイン、ポルトガル、カボベルデ、インドネシア、フィリピン等の船員がオランダ籍船舶に雇用されている。また、後述の中欧、ロシア等の船員も増えている。このうち、EU国であるスペイン及びポルトガル並びにカボベルデの船員は、労働組合と雇用者団体が結ぶ団体労働協約上、オランダ人船員と同等の取扱いがなされている。また、カボベルデについては、EU発足以前より、伝統的にスペイン及びポルトガルの船員がオランダ籍船舶においてオランダ人船員と同様の取扱いを受けていたことから、旧ポルトガル領であったアフリカ西沖の諸島国家である同国の船員について、現在でもオランダ人と同様の取扱いがなされている。EU国以外の船員についても、フィリピン人、カナダ、南アフリカ、ロシア、ポーランド、ルーマニア、ベトナム、中国、フィリピンの船員に対して、特別の団体労働契約が設けられている。

表19 オランダ商船隊船員数

	1998.1~99.1	1999.1~00.1	2000.1~01.1	2001.1~02.1
蘭国籍船員	8,539	8,489	8,864	8,936
職員	6,418	6,355	6,582	6,642
部員	2,121	2,134	2,282	2,294
EU国籍船員	893	813	842	849
職員	115	169	262	304
部員	778	644	580	545
上記以外	4,572	5,548	6,754	7,321
職員	729	1,136	1,671	2,034
部員	3,843	4,412	5,083	5,287
合計	14,004	14,850	16,460	17,106

（出典：蘭王立船主協会ホームページ）

(2) 船員教育

① 監督行政機関

船員教育に係る事務は、運輸公共事業省貨物運輸総局運輸インフラ局海上交通課が所掌している。

② 船員教育制度

船長、航海士、機関長及び機関士の資格要件は、「海技資格制定法（Wet op de Zee vaartdiploma's（1935年）」及び「沖合漁業資格制定法（Wet op de Zeevisvaart diploma's（1935年）」に定められている。

これらの海技資格を取得するには、運輸公共事業大臣が設立する委員会が実施する国家試験に合格するか、船員教育機関での教育を受け、当該教育機関の試験に合格する必要がある。

オランダの教育制度は、日本のそれと大きく異なり、5歳から12歳までの初等教育を終えた後は、初等教育における生徒の成績及び適正に応じて、大学前教育（6年間）、上級一般中等教育（5年間）、初級一般中等教育（4年間）への進学資格がそれぞれ与えられることになっている。

船員教育のうち、士官教育は、高等職業教育及び上級中等職業教育で行っており、その他の船員教育は初級中等教育において行っている。高等職業教育及び上級中等職業教育は、いずれも航海実習1年間を含む4年間の教育であるが、その内容は異なっており、前者は理論指向、後者は実務指向となっている。また、教育終了後の資格も異なり、例えば、4千総トン以上の船舶の船長、一等航海士又は一等機関士になるためには、高等職業教育を終了することが求められる。

また、これらの船員教育機関のうち、上級中等職業教育及び初等中等職業教育については、単独の船員専門課程機関となっているところが多いが、高等職業教育については、一般の高等職業教育の1学部となっている場合が多い。また、1つの教育機関が高等職業教育及び上級中等職業教育を行うなど、複数の教育課程を併設している場合もある。

(3) 船員に関する政府基本政策及び動向

オランダでは、海運業界全般における持続的な付加価値の創出及び健全な発展を図るための政策の一環として、船員政策についても、船主のコスト及び各種負担削減のための政策がとられている。

一方、近年のオランダ籍船舶数の増加により、船員不足が問題となりつつあり、オランダ政府は関係民間企業との協力により、海運業界及び船員という職業のPRに努めており、TV、ビデオ、広告、パンフレット等を通じて船員の確保政策を実施している。

① 船員に係る優遇税制

1994年までは、運航コスト削減のため、オランダ籍船舶船員の課税所得のうち19%が控除されてきた。これは、雇用者の支払う賃金から予め19%をカットした額により社会保障費や所得税を算定することにより、船員の手取り給与総額をえることなく、雇用者の雇用船員への支払い総額を軽減させるものであった。

本制度を定めていた「海運産業の助成に関する法律（Wet faciliteit voor de Zeevaar（1990年）」は、1995年1月1日に「海運産業の税・保険料控除に関する法律（Wet belasting en Premiefaciliteit voor de Zeevaar）」にとって代えられ、同日から、同制度は、オランダ籍の船舶の船員に関する船主の給与税を原則として19%控除する制度に改められた。ただし、この改正は、単に制度の枠組みを単純化したものであって、船主の負担軽減の程度は従来とほぼ同様になるように控除率が

設定されている。

さらに、同年5月、海運業界に係る一連の免税措置及び援助政策案を国会に提出し、10月の議会の承認の後、1996年1月1日より船員に係る優遇税制として、オランダに在住する船員を雇用する船主は、当該船員から源泉徴収した税金（給与税）のうち38%（オランダ被居住船員を雇用している場合であって、当該船員がオランダとの協定により社会保障関連給付資格者である場合には10%）を控除することができることとなった。なお、1999年7月当時で同控除額は40%である。

② マンニング

1997年にマンニングに関する法律が改正され、船員の配乗は原則船主責任とし、運輸公共事業省船舶検査局は監督及び調整の役割を担うこととした。具体的には船主は、配乗させる船舶の安全な航海のために必要とされる配乗計画を船舶検査官に提出、同検査官は、船種、船型、就航航路、搭載機器、その他必要項目（15項目）を確認し、安全性及び労働時間等を評価のうえ、必要に応じ調整を実施し、安全配員証書（Minimum Safe Manning Certificate）を発給することとなる。

③ 国籍要件

オランダでは職員及び部員の国籍要件については特段の制限はないが、オランダ国籍船舶の船長については、オランダ人船長が不足している状況に鑑み、2001年より、船長に係る国籍条項が改正され、オランダ船籍船船長に外国人（EU各国、ノルウェー、アイルランド等EEA：European Economic Area内の国に限る。）の配乗が可能となっている。

④ 資格要件

オランダ籍船に乗り組む職員は、オランダ政府発行の資格証明を有していなければならない。しかしながら、他国により承認された資格証明を有している職員については、STCWの要件を充足している場合に限り、船主は雇用することができる。ただし、職員については当人の資格についてオランダ政府により承認され、かつ当該承認に基づき、オランダ政府発行の資格証明を有する必要がある。現在までのところ、オランダではEU及びEEA国当局によって発給された資格についてのみ承認を実施しており、EEA国以外の当局により発給された資格を有する船員については、船舶検査局によりオランダの海技基準を満たしているか確認された場合にのみ配乗することが可能となる。

また、全てのオランダ人以外の船員であって、船長、一等航海士及び一等機関士として乗り組む者については、オランダ政府発行の資格証明を取得するために船舶法の試験に合格することが要求されている。

結果として全ての船員にはオランダの船員手帳を所持しなければならないこととなる。なお、緊急かつ一定の条件の下では船長が6ヶ月間有効の臨時船員手帳を発行することができることとなっている。

部員については、STCW95に規定されている要件以上のものは特に必要とされ

ていない。

(4) その他－オランダ水先制度

オランダでは4区の水先区があり、水先人は約580人である。オランダ国内最大の港であるロッテルダム港では、約280人の水先人がおり、自営業の形態で全員が水先人協会（Pilot Association）に加盟している。

同港における水先制度は以下のとおりである。

強制水先の対象は、ロッテルダム・エリアで長さ60m以上、ユーロポート・エリアで長さ70m以上の船舶及び危険物積載船で、オランダ及びNATO加盟国艦船、漁船、浚渫船並びに水先船は適用除外である。航海実歴認定制度は定められていない。水先料金は国により公定料金として定められている。

水先人の資格取得には、38歳までに資格の取得が必要とされ、国の監督の下、全国統一試験及び各水先区毎の試験をパスする必要がある。なお、同資格取得には船長資格又は9,000GT以上又は6,000GT（要1年間の乗船勤務）の一等航海士資格の海技免状が要求され、実地訓練及びシミュレータ訓練は必要とされない。水先人免許は、最大55年間有効であり、水先人は年1回身体検査を受けなければならないこととされている。

9. 船用工業

(1) 概要

① 概観

伝統的海洋国家であるオランダにおいて、造船業はこの国に最も古くからある産業である。風車の動力を利用する事により船舶外板用木材加工の効率化が図られ、造船効率が飛躍的に伸びたことがオランダの黄金時代の一助となった。

また、造船業を通じた日本との関わりも深く、幕末に日本人が輸入した咸臨丸、開陽丸等がオランダで建造されたものであることは良く知られている。さらに、明治に至って横須賀造船所の初代日本人所長を努めた赤松則良及びその命を受けて日本人の手による最初の軍艦の製図を担当した上田寅吉は、共に幕末のオランダ留学生であった。

このような長い伝統をもつオランダ造船業界も、1980年代以降、日本や韓国による低価格攻勢及び船舶需要の低迷により、他のヨーロッパの造船国と同様大きな打撃を受けた。

② 生産及び輸出の動向等

2002年におけるオランダ造船業の輸出額は966百万ユーロとなっている。オランダ修理ドックの大半は外航船舶の修繕及び外航船舶に装備品に係る修理等である。パトロール船、消防船、救助船、タグボート及びプッシャーバージ等の貨物船以外の船舶の建造及び修繕の世界的シェアが大きい。

表18 オランダ船艇輸出額

単位 百万ユーロ	2001		2002	
	額	前年比	額	前年比
船艇	945	18%増	966	2%増

出典:オランダ統計年報2004

(2) 造船政策

オランダは、従来より政府造船助成を漸次削減し、自由かつ公正な競争を確立すべきであるとの立場を堅持しているが、韓国の自国造船業界への政府造船助成に対抗するために、2003年10月EUが加盟各国の助成再開を容認したことを受け、現在、造船船価の6%を上限に船主に対し政府造船助成を行っている。

10. 観光

(1) 概要

① オランダ観光の特徴

オランダは、運河の美しい首都アムステルダム、国内至る所に保存されている風車、チューリップで有名なキューケンホフ公園、北海に面した保養地スケベニンゲン海岸等豊富な観光資源に加え、交通の発達と近隣諸国への連絡の良さにより、西ヨーロッパで最も観光客に人気のある国のひとつとなっている。

ただし、国土が狭く、アムステルダムから主要な観光都市であるハーグ、ロッテルダム、ユトレヒト、デルフト等は全て自動車で1時間以内の圏内であり、比較的短期の滞在が多い。

国内各都市には、VVVと呼ばれる観光案内所が設置されており、各種の情報提供を行っている。主要観光地における案内は、通常英語、ドイツ語、フランス語等数カ国語で行われることが多く、外国人向けの情報提供サービスは行き届いている。

治安は、ヨーロッパ内で良いほうであるが、アムステルダム市内等の主要都市、特に駅周辺では、旅行者を狙った盗難、置き引き等の犯罪が多発している。

② オランダ人の観光動向

オランダ人の旅行好きはヨーロッパ内でも有名であるが、国内外を問わず各種廉価なパッケージ商品が販売されているほか、国内のキャンプ場、長期滞在用コテージ、ヨットハーバー（内陸部の都市にも運河、湖沼航行のレジャーボート用のハーバーが設置されている。）等観光施設も極めて充実している。

オランダ人の海外での休暇日数は2007年で延べ1,756万日であるが、その主要目的地はフランス、ドイツ、ベルギーなどの近隣国が上位を占めている（表19）。

他方、オランダ人の国内での休暇日数は2007年で延べ1,759万日であり、行楽客一人あたりの費用は国内で154ユーロ、国外旅行で633ユーロである（表20）。

表19 国別オランダ人海外旅行休暇日数

	単位	1995	2000	2005	2007
	%				
フランス		20.2	19.8	16.2	15.1
ドイツ		11.0	13.7	15.2	16.8
ベルギー		11.8	10.3	11.9	11.9
スペイン		9.5	10.5	9.6	9.2
アメリカ		1.9	1.8	2.0	1.8
合計滞在日数	×1000	12,313	13,896	17,086	17,556

出典：オランダ統計年報 2009

表20 オランダ人国内・国外滞在別休暇日数及び一人あたりの費用

単位		1995	2000	2005	2004
国内滞在休暇日数	×1000	16,300	16,649	17,314	17,594
一人あたりの費用	ユーロ	112	127	143	154
国外滞在休暇日数	×1000	12,313	13,896	17,086	17,556
一人あたりの費用	ユーロ	529	595	600	633

出典:オランダ統計年報 2009

③ 外国人旅行者の動向

2008年におけるオランダ国内宿泊施設利用外国人数は1,010万人で、国別内訳は、多い順に、ドイツ266.9万人、イギリス163.9万人、ベルギー110.9万人、フランス57.5万人であり、アジアからは、55.6万人となっている。

(出典:オランダ統計年報2009)

(2) 観光政策

① 観光政策所管省庁

オランダの観光政策の立案は、経済省の所管となっているが、福祉保健スポーツ省、農林水産省、住宅国土計画環境省及び運輸公共事業省がそれぞれの所掌事務に関する事項についてこれに関与している。経済省の観光政策に関する所掌事務は、次のように定められている。

- ア. 観光関連業界の競争力の強化
- イ. 政府内部の観光政策の統合
- ウ. 観光商品としてのオランダの売出し
- エ. 海外における観光促進活動の援助
- オ. 生産者及び消費者の利害関係の調整

② 観光政策

蘭政府は、1996年5月に競争が激化している観光市場でのオランダの競争力を強化することを目的として観光政策2000(Werkenaan concurrentiekracht. Het toeristisch beleid tot 2000)を策定した。これは、観光のグローバル化、電子革命、大都市のイメージの悪化、投資環境の減少等に対応するため、より市場に近い組織が観光資源の開発及び普及を行う必要があり、現行の経済省の役割を州レベル、特に後述のP.V.V.Vを中心に移管すること及び民間投資を生むために魅力あるインフラ整備への財政支出を目指した内容である。

(3) 観光関連団体

① オランダ観光協会(NBT)

オランダ観光協会(Nederlands Bureau voor Toerisme: NBT)は、オランダの観

光産業の振興を目的として1978年に設立された。NBTは、オランダにおける観光政策の実施主体として重要な役割を担っている。NBTの責務は大きく分けて次の2項目に整理することができる。

ア. 一般的責務

- ・ 国内及び国際市場における戦略及び事業展開の調査
- ・ オランダの売り込み
- ・ 市場開拓
- ・ 商品開拓
- ・ 消費者、業界及びメディアに対する情報提供

イ. 観光業界に対するサービス

- ・ 足掛かり的活動（発表、派遣団、ワークショップ、広報等）
- ・ 大規模な消費者キャンペーン

なお、2001年1月よりオランダ国内における観光及びレクリエーションの促進を目的とする観光余暇協会（Stichting Toerisme & Recreatie：AVN）及び各都市の観光案内所VVVの統合団体であり、VVVの機能の強化と相互の協力を促進することにより、VVVの発展に寄与することを目的とするANVV（Algemene Nederlandse Vereniging van VV's）が、このNBTに統合されている。

② P V V V ' s

オランダ国内に、NBTとの協力の下、国内及び国外観光市場の振興を目的として、各市のほぼ中央において地方マップ及び情報を提供するLocal VVV's、州全体の情報を提供するProvincial VVV's、劇場、コンサート等のチケット販売を担当するPromotie-VVV'sが設置されている。

③ A N W B

ANWBは、日本のJAFと同様、会員に対し自動車の故障時に応急修理等のサービスの提供を行う機関であるが、併せて自動車保険の斡旋、自動車旅行に関する情報の提供、国際自動車免許の発行等自動車旅行に関する種々の業務を実施している。約330万人が会員となっている。

1 1. 運輸関係機関ホームページアドレス

オランダ運輸公共事業省 <http://www.minvenw.nl>

スキポール空港 <http://www.schiphol.nl>

KLMオランダ航空 <http://www.klm.co.jp>

NSオランダ鉄道 <http://www.ns.nl>

ロッテルダム港 <http://www.portofrotterdam.com>

アムステルダム港 <http://www.amsterdamports.nl>

運輸関係情報 http://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_the_Netherlands#Airports

蘭統計局 <http://www.cbs.nl>

統計年報

<http://www.cbs.nl/en/publications/articles/general/statistical-yearbook/a-3-2004.pdf>

観光案内所 www.vvv.nl

オランダ政府観光局日本支局サイト www.holland.or.jp

自動車交通案内等 www.anwb.nl

自転車施策 www.fietsberaad.nl