

豪州の運輸事情

2017年5月現在

1. 概説	3
2. 行政機構	
(1) 行政機構全体の概観	6
(2) 運輸関係行政機関	7
(3) 組織の沿革、最近の組織改正	8
(4) 連邦政府と州政府の役割分担の概観	9
3. 運輸の概況	
(1) 輸送実績等	11
(2) インフラ投資額	12
(3) 主な特徴	12
(4) 交通計画	12
(5) 主な政策課題	13
(6) 交通分野における日豪官民関係	16
4. 航空	
(1) 概要	18
(2) 航空及び空港に関する法制度	20
(3) 政府の航空政策・最近の動向	21
(4) 航空産業の状況	25
(5) 主要路線、運賃の状況	27
(6) その他	27
5. 鉄道	
(1) 概要	29
(2) 事業規制等鉄道に関する法制度	30
(3) 政府の鉄道政策・最近の動向	30
(4) 鉄道産業の状況	33
(5) 主要幹線路線網	35
6. 自動車	
(1) 自動車旅客・貨物輸送に関する法制度	36
(2) 政府の基本政策・最近の動向	39
(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況	41
(4) 車検・点検整備	41
(5) 自家用車乗合サービス事業を巡る状況	42
7. 海運	

(1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度	46
(2) 政府の基本政策・最近の動向	51
(3) 海洋汚染防止・安全確保のための措置	61
8. 港湾整備・運送	
(1) 概要	64
(2) 事業規制等港湾運送に関する法制度	64
(3) 政府の基本政策・最近の動向	65
9. 船員	
(1) 船員数	70
(2) 船員教育機関、監督行政機関の組織図	70
(3) 船員教育機関の概況	70
(4) 海技資格を取得するまでのキャリア	71
(5) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向	71
(6) 海技資格の相互承認を実施する国	71
(7) 船員制度改革	72
10. 造船業及び船用工業	
(1) 概要	73
(2) 造船業・船用工業に関する法制度	73
(3) 政府の基本政策・最近の動向	73
11. 観光	
(1) 概要	74
(2) 観光に関する法制度	75
(3) 政府の基本政策・最近の動向	75
(4) 観光産業の状況	76
(5) その他（日豪間の状況）	76
12. 国際協力（ODA供与国）	
(1) ODA実施官庁	77
(2) ODA政策の概略	77

（備考）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）

1. 概説

(1) インフラ投資機会

オーストラリアでは、人口増加と好調な経済成長を背景に、交通、住宅及び水インフラへの大規模な投資が順調に行われている。また、これまでの道路に偏ったインフラ整備と大都市近郊での深刻な渋滞・駐車場不足の状況を踏まえ、現保守連合（自由党・国民党）政権下では公共交通重視の施策が進められている。特に、シドニー、メルボルン、ブリスベン等の大都市では人口増加が著しく、逼迫するインフラ事情を背景として次々と大規模プロジェクトが打ち出されている。

現在の主な鉄道プロジェクトとしては、ニュー・サウス・ウェールズ州のシドニー・メトロ（北西線、CBD・南西線及び西部線）、シドニー及びパラマッタのライトレール、ニュー・インターシティ・フリート（鉄道車両供給）、ビクトリア州のメルボルン・メトロ、ハイキャパシティ・メトロ・トレイン（鉄道車両供給）、クイーンズランド州のクロス・リバー鉄道、ゴールドコースト・ライトレール、新世代ローリングストック（鉄道車両供給）、首都特別地域のキャンベラ・メトロ等の事業等が進行中である。事業規模は数億から数百億ドル規模に及び、日本企業もこうしたプロジェクトにオーストラリアや欧米諸国の企業とコンソーシアムを形成して参画している。

今後の大きな投資機会としては、シドニー第二空港（西シドニー空港）建設に伴う周辺交通網の整備が挙げられる。シドニー中心部から約 50km 西方に位置する本空港は 2020 年代中頃に開港が予定されており、周辺道路網の整備はもちろん、現空港やシドニー中心部からの公共交通によるアクセスのあり方が議論されている。この点について、ニュー・サウス・ウェールズ州は 2016 年 9 月にディスカッション・ペーパーを発表し、シドニー西方の新都心パラマッタから更に西方に向かう公共交通の整備について検討を進めている。この区間については、シドニー・メトロ西部線の整備とも関連するほか、高速度の鉄道を整備する案もあり、今後の動向が注目される。

(2) インフラ PPP 市場

オーストラリアのインフラ・プロジェクトは、官民のリスク分担による PPP（Public-Private Partnership）に特徴がある。鉄道プロジェクトについて言えば、鉄道の建設・運営等を一括で民間に委託し、乗客見込のリスクを政府が負って定額の支払を行う代わりに、定時性、安全性、顧客対応等のサービス内容を政府が評価し、水準点に満たない場合には定額の支払がペナルティとして減額される仕組み（Availability Payment）が特徴的な一形態である。これにより、政府は建設に伴う資金調達コストやリスクを民間に転嫁し、一定のサービス水準を確保するとともに、民間としても乗客見込のリスクを回避して定額の収入を期待できるため、魅力的なプロジェクトとなっている。

一方で、こうした洗練された PPP 市場では、オーストラリアの有力企業を中心にコンソーシアム組成可能性のある企業グループが日頃から情報ネットワークを培っており、プロジェクト発注主体たる州政府とも交渉しつつ、案件組成段階からプロジェクトに関

与している。このため、入札が発表された段階では既にショートリスト化されうる幾つかのコンソーシアムが形成されているのが通常であり、海外から参入する企業が案件公表時から入札に対応したのでは遅きに失することになる。

このように、日本企業のオーストラリア市場参画にあたっては有力なオーストラリア企業とのネットワーキングを促進することが必須であることから、日本大使館では 2016 年 7 月と 2017 年 2 月の 2 回にわたり「日豪インフラ関連企業ネットワーキング会合」を開催した。また、政府間でも相互補完的に日本企業の参入を後押しするため、2015 年 12 月の日豪首脳共同声明に基づき、2016 年 11 月に第 1 回の「日豪交通・インフラ政府間会合」を東京にて国土交通省とインフラ・地域開発省及び各州運輸省等との間で開催し、2017 年の同時期には第 2 回会合をシドニーで開催予定である。

(3) 高速鉄道整備

高速鉄道については、オーストラリア東海岸でメルボルン＝キャンベラ＝シドニー＝ブリスベン間を結ぶ総延長 1,748km の高速鉄道整備計画が従来から議論されており、前労働党政権の 2011 年及び 2013 年には実現可能性調査が行われた。現政権は前述の通り都市鉄道整備等に追われており、現段階で高速鉄道整備を行う決定はなされていないが、予定地の保全に関してシドニー、メルボルン等大都市での開発や都市計画により予定地との相剋が起きないように、閣僚級の運輸・インフラ評議会や連邦・州政府間での協議を行っている。

また、連邦議会下院常任インフラ・交通・都市委員会では、高速鉄道網の整備や巨額な整備費用を賄う民間資金の活用手法等について、日本企業・政府を含む関係者を招いて公聴会を行い、2016 年 12 月には連邦政府への勧告を取りまとめた。これには高速鉄道網整備に向けた提案の検討と評価を行う枠組みづくりや、路線・駅周辺の地価上昇分の価格等を整備費用として取り込む「バリュー・キャプチャー」の検討等の内容が含まれており、今後、連邦政府からこれらの勧告に対して回答がなされる予定である。

日豪政府間では、日豪首脳共同声明に基づき 2016 年 11 月に開催された前述の「日豪交通次官級会合」に連邦・各州政府の運輸次官等が出席して日本の新幹線整備に関する意見交換や東海道新幹線の試乗等を行っており、次回会合では更に両国間の認識を深める予定である。なお、オーストラリアの高速鉄道計画には、日本のほか、高速鉄道網を有する中国、フランス、スペイン等が関心を有している。

(4) インフラ整備と政治

オーストラリアでは二大政党制を背景としてインフラ・プロジェクトの是非が選挙公約に掲げられることが多く、州又は地域の政権交代による事業の中止リスク（ソブリン・リスク）が懸念されている。特に、ビクトリア州で進んでいたイースト・ウェスト・リンク道路事業は労働党政権への交代時に選挙公約に従って中止され、補償金が支払われるという事態に至った。また、2016 年 10 月の首都特別地域選挙及び 2017 年 3 月の西オ

ーオーストラリア州選挙でも既に着手済みのライトレール及び道路事業の中止が野党の選挙公約に掲げられ、首都特別地域では現政権が勝利したものの西オーストラリア州では野党が勝利したことから、その行方が注目されている。

こうした背景もあり、連邦政府では独立諮問機関である Infrastructure Australia (IA) を設立し、2016 年 2 月には、全国のインフラ・プロジェクトに今後 15 年間の優先順位付けを行う「インフラ 15 年計画」及び「優先順位付けリスト」を公表した。同リストは 100 のプロジェクトを緊急度と成熟度の観点から 4 段階に分類しており、定期的に更新されている(2017 年 3 月末時点で 6 度更新)。最新のリストでは、最優先のプロジェクトとしてシドニーのウェスト・コネックス道路事業やメルボルン・メトロのほか、前述のシドニー第二空港事業等が挙げられており、こうした動きは Infrastructure NSW/VIC の設立等州政府にも広がっている。

また、オーストラリアへの外国資本の参入については度々政治的な議論を呼び、2015 年 10 月に発表された中国企業によるダーウィン港の民営化案件の落札では、同港を米海兵隊が使用していることから米国がこれを問題視するという事態に至ったとされる。その後、連邦政府では外国投資審査委員会(FIRB)の審査基準を改め、公共主体との取引についても新たに審査の対象とした。一方、2016 年 9 月に発表された 97 億ドルに及ぶメルボルン港の民営化案件では、その持分のうち 20%を中国企業が取得したものの、連邦政府はこれを問題ないとして認めた。この点について、スコット・モリソン財務大臣は 20%という持分が「同港の支配的な利益(Controlling Interest)」に至らないという点を挙げている。

(5) 新たな動き

以上のようなインフラ整備の動きに加え、連邦政府が 2016 年 5 月に発表した「スマート・シティ計画」では、政府、産業界及び住民が共同して都市の成長計画を作成し、これを実行するために必要な行動、投資、改革及び統治に参画する考え方をまとめた「都市協定」(City Deals)の考え方が示され、現在、タウンズビル、ロンセストン及びウェスト・シドニーが連邦政府と同協定を締結している。このほか、現在はライトレールを整備中のニューカッスルやキャンベラも都市協定の締結について検討を進めている。

また、2016 年 11 月には、今後増加するオーストラリアでのインフラ整備費用を賄うために、インフラ整備地域及びその周辺の地価上昇分を民間開発事業者等から取り込むバリュー・キャプチャーの考え方について連邦政府からディスカッション・ペーパーが発表され、民間からの意見を公募している。

このように、今後のオーストラリアにおける交通インフラの整備に当たっては都市・財政政策と併せて検討を行っていく必要があることから、連邦政府でもインフラ・交通大臣だけでなく都市インフラ大臣、都市担当首相補佐大臣等が連携して施策を推進している。

2. 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 次ターンブル内閣(2016 年 7 月 18 日発足)では、閣僚は 30 人(うち、23 人は常に閣議に出席する閣内大臣(Inner Ministers)、7 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: 都市・デジタル変革担当、貿易・観光・投資担当。

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・地域開発省も、インフラ・交通・地域開発・地方府省(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)、インフラ・交通省(第 2 次ギラード内閣)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次ターンブル内閣では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・地域開発省 (DIRD: Department of Infrastructure and Regional Development)

(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) 外務・貿易省 (DFAT: Department of Foreign Affairs and Trade)

(所管事項) 外交一般、貿易、国際観光

(ウ) 産業・イノベーション・科学省 (DIIS: Department of Industry, Innovation and Science)

(所管事項) 産業振興、国内観光振興、科学技術

(エ) ツーリズム・オーストラリア (TA: Tourism Australia)

(所管事項) 外国人旅行者の訪豪、国内旅行の促進

② 関係局・部レベル

(ア) インフラ・地域開発省は1官房7局8外局等

(a) 7局

- インフラ投資局 (Infrastructure Investment)
- 陸上・海上交通政策局 (Surface Transport Policy)
- 政策・調査局 (Policy Research)
- 交通保安局 (Office of Transport Security)
- 航空・空港局 (Aviation and Airports)
- 地方政府・地域局 (Local Government and Territories)
- 西シドニーユニット (Western Sydney Unit)

<https://infrastructure.gov.au/departments/about/files/OrgChart.pdf>

(b) 8外局等

- エアサービス・オーストラリア (Airservices Australia)
- 豪州海洋安全庁 (AMSA: Australian Maritime Safety Authority)
- 豪州交通安全局 (ATSB: Australian Transport Safety Bureau)
- 民間航空安全庁 (CASA: Civil Aviation Safety Authority)
- 連邦首都庁 (NCA: National Capital Authority)
- 全国交通委員会 (NTC: National Transport Commission)
- インフラストラクチャー・オーストラリア (Infrastructure Australia)
- 交通保安監察官 (Inspector of Transport Security)

③ 大臣、次官、局長名(2017 年 5 月現在)

(ア) インフラ・地域開発省

(a) インフラ・交通大臣(閣内大臣)

ダレン・チェスター(The Hon. Darren Chester) : 下院議員(VIC選出)

(b) 地方開発大臣兼地方政府・領土大臣(閣内大臣)

フィオナ・ナッシュ(Senator Fiona Nash) : 上院議員(NSW選出)

(c) 都市インフラ大臣(閣外大臣)

ポール・フレッチャー(The Hon. Paul Fletcher) : 下院議員(NSW選出)

(イ) 豪州海洋安全庁(AMSA)

(a) 委員長(Chair)

スチュアート・リッチー(Mr Stuart Richey)

(b) 長官(Chief Executive Officer)

ミック・キンリー(Mr Mick Kinley)

(ウ) 民間航空安全庁(CASA)

(a) 委員長(Chair)

ジェフリー・ボイド(Mr Jeffrey Boyd)

(b) 長官代行(The Chief Executive Officer and Director of Aviation Safety (Acting))

シェーン・カーモディ(Mr Shane Carmody)

(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

➤ 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

2013年 自由党への政権交代に伴い、所掌と省庁名を変更

➤ インフラ交通省 → インフラ・地域開発省

➤ イノベーション・産業・科学・研究省及び資源・エネルギー・観光省
→ 産業・科学省

2015年 第二次ターナブル内閣の発足に伴い、所掌と省庁名を変更

➤ 産業・科学省 → 産業・イノベーション・科学省

(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。

③ インフラストラクチャー・オーストラリア(IA: Infrastructure Australia)

- (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。
- (c) 2016年2月、IAは今後の豪州におけるインフラ整備に関する15年計画(AIP: Australian Infrastructure Plan)及び各州・地域におけるインフラ事業に関する

る優先順位付けリスト(PL: Priority List)を公表。AIPは今後のインフラ整備のために必要な78の提言を盛り込んだもので、PLは93にわたる豪州のインフラ事業について優先順位付けを行ったもの。

(d) PLではインフラ事業をその成熟度に応じて2種類に分類。

① プロジェクト: IAによるビジネス・ケースの評価が終了済みのもの

② イニシアティブ: 同評価が不十分又は未了のもの

その上で、①及び②のそれぞれについて全国的な影響のある重大な問題に関するものを最優先(High Priority)、次いで重要なものを優先(Priority)として分類。最優先又は優先の事業相互間での順位付けはなく、インフラの種類に応じた分類、及び、将来的に全国的な影響を与えうる時期について短期(near-term・5年以内)、中期(medium-term・10年以内)、長期(longer-term・10年以上)及び将来(future・15年以上)の4種類に分類される。

(e) 同リストは定期的に更新されており、2017年3月までに6度更新。最新のリストでは最優先プロジェクトが7、優先プロジェクトが11、最優先イニシアティブが25、優先イニシアティブが57の計100プロジェクト存在する。

3. 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： 433,090百万人キロ (2015/16年度)

輸送モード	輸送量(百万人キロ)	構成比
自家用車	279,070	64%
航空	71,440	16%
バス	21,610	5%
鉄道	15,650	4%

(イ) 貨物輸送

国内全体(重量ベース)： 3,440百万トン (2013/14年度)

輸送モード	輸送量(百万トン)	構成比
道路	2,277	66%
鉄道	1,112	32%
海運	52	0.02%
航空	0.2	0.00006%

国内全体(重量キロ)： 679,100百万トンキロ (2013/14年度)

輸送モード	輸送量(百万トンキロ)	構成比
鉄道	367,700	54%
道路	205,700	30%
海運	105,400	16%
航空	300	0.0004%

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016](#)

② 国際輸送

(ア) 旅客輸送 (2015/16年度)

➤ 航空 3,623万人 (対前年比+7%)

(イ) 貨物輸送

➤ 海運 12億2,180万トン (2013/14年度)

➤ 航空 99.7万トン (2015/16年度)

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016](#)

② 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 (2015/16年度) : 748億豪ドル (GDP全体の4.5%)

(イ) 就業人口 (2016年) : 61万人 (全労働人口の5.1%)

(出所) [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016](#)

(2) インフラ投資額

運輸関係インフラ投資額(2015/16年度)は、207億8720億豪ドル。

- ① 全インフラ投資額: 454億5740万豪ドルの約45.7%
 - ② 運輸関係インフラの投資主体及び所有主体の公私部門の別（括弧内は全インフラ投資額に対する割合）
 - (ア) 民間部門の投資による民間部門所有インフラ 63億2840万豪ドル(32.0%)
 - (イ) 民間部門の投資による公的部門所有インフラ 102億5520万豪ドル(65.0%)
 - (ウ) 公的部門の投資による公的部門所有インフラ 42億0630万豪ドル(42.4%)
 - ③ 運輸関係インフラの種類の別
 - (ア) 道路・橋梁 106億 850万豪ドル(77.0%)
 - (イ) 鉄道 36億3110万豪ドル(17.5%)
 - (ウ) 港湾 11億4760万豪ドル(5.5%)
- (出所) Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016

(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) 都市間の公共交通輸送は航空の比率が高い。
- ② **国内貨物輸送** （上記(1)①(イ)参照）
 - (ア) 国内輸送の3分の2がトラック、残り3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、トラック輸送が54%、鉄道輸送30%、海運輸送が18%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) 豪州のインフラ市場に特徴的なPPP市場を反映し、公的部門投資が少なく、民間投資が多い。
 - (イ) 自家用自動車およびトラックによる輸送比率の高さを反映し、運輸関係インフラの投資対象としては道路が多い。

(4) 交通計画

① 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）

② 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 インフラ整備をめぐる政治状況

- (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た。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。
- (イ) 一方、豪州では移民受け入れにより近年人口が増加し、特にシドニー、メルボルン及びブリスベンを中心として通勤・住宅問題が深刻になっていることから、交通、住宅及び水インフラに対する需要が増大しており、更なる人口増加を踏まえたインフラ計画や投資が求められている。
- (ウ) このような中、現保守連合（自由党・国民等）政権では、人口が増加し渋滞・住宅問題が深刻になりつつある大都市の都市鉄道を重視する政策に傾いており、シドニー・メトロ、メルボルン・メトロ、ゴールドコーストやキャンベラのライトレール等の大規模交通プロジェクトが次々と打ち出される中、日本企業もこれら事業に豪州企業とコンソーシアムを形成して参画している。

② 東海岸高速鉄道構想

高速鉄道については、前労働党政権の2011年及び2013年には実現可能性調査が行われたが、保守連合への政権交代以降は都市鉄道整備が優先されている。現在は、ジョン・アレクサンダー議員を中心とする連邦議会下院常任インフラ・交通・都市委員会において、JR東海や日本大使館を含む関係者を招いて高速鉄道の整備と都市開発に関する公聴会を行い、連邦政府への提言がまとめられた（後述）。

③ 中国資本のインフラ投資

- (ア) 豪州への中国資本の参入については度々政治的な議論を呼び、先には、ダーウィン港の民営化において中国企業がこれを落札し、同港を使用する米国からクレーム

- がつくという事態に至った。これを受け、豪州では外国投資審査委員会（FIRB）の審査基準を改め、公共主体からの売買についても審査の対象とすることとされた。
- （イ）近年の大規模インフラ取引では、97 億豪ドルに及ぶメルボルン港の民営化が 9 月に決着したが、その持分のうち 20%は中国企業が取得した。ダーウィン港と異なりメルボルン港の売却が問題なく認められた点について、スコット・モリソン財務大臣は 20%という持分が「同港の支配的な利益（Controlling Interest）」を持つに至らない点を挙げている（後述）。

④ソブリン・リスクと IA

- （ア）豪州は連邦制を取っており、事業の発注主体は州又は地域であるため、州等の政権交代による事業の中止リスク（ソブリン・リスク）が懸念されている。特に、ビクトリア州で進んでいたイースト・ウェスト・リンク道路事業は保守政権から労働党政権への交代時に選挙公約に従って中止され、補償金が支払われるという事態に至った。また、三菱商事が参画するキャンベラのライトレール事業でも選挙時に野党自由党がその廃止を選挙公約に掲げたが、現労働党政権の勝利により引き続き事業が実施されることとなった。
- （イ）こうした背景を受け、豪州連邦政府では、前アボット政権の際に政権交代で長期的なインフラ整備が左右されることのないように独立諮問機関である Infrastructure Australia を設立し、長期的なインフラ計画を策定することとした。これを受け、次のアボット政権の 2 月、全国のプロジェクトに優先順位付けを行う「インフラ 15 年計画」及び「優先順位付けリスト」を公表し、定期的に更新している（後述）。

⑤新たな動き

新たなインフラ関係の政治的な動きとしては、連邦政府が 5 月に「スマート・シティ計画」を発表し、連邦政府と「都市協定」（City Deals: 政府、産業界及び住民が共同して都市の成長計画を作成し、これを実行するために必要な行動、投資、改革及び当地に参画する考え方）を締結した都市には交通を含むインフラ・プロジェクトに支援が行われることとなった。現在、タウンズビル、ロンセストン、ウェスト・シドニーが対象となったほか、ライトレールの延伸事業を抱えるキャンベラも候補に挙げられている。

⑥インフラ関連予算

2017/18 年度の連邦予算におけるインフラ関連項目のうち主要なものは以下の通り。

（ア）全般

連邦政府ではこれまで、2013/14～2020/21 年度にかけて 700 億豪ドル以上を交通インフラ投資に計上してきている。これには補助金のほか、貸付金やエクイティの供与も含まれる。これに加え、連邦政府では道路と鉄道の投資に向けた 10 年間の予算配算計画を立て、2017/18～2026/27 年度にかけて 750 億豪ドルを計上する。

（イ）国家鉄道計画（National Rail Program）

連邦政府では、国家鉄道計画として 10 年間で 100 億豪ドルを都市鉄道及び地方鉄道

の投資に充てる。豪州では都市間を結び経済発展に貢献する鉄道計画が検討されており、そうした事業を支援するものである。予算には大都市と地方中核都市を結ぶ3つの高速度鉄道（faster rail）計画について 2,000 万豪ドルを計上し、ビジネス・ケースの検討を進める。（「高速度鉄道」は、新幹線を含む高速鉄道（High Speed Rail）と異なる概念であり、時速 100km 台の都市鉄道等を含むものである。）

（ウ）西シドニー空港（Western Sydney Airport）

西シドニー空港の整備についてはシドニー空港グループが優先交渉権を有しており、同権利の行使期限である 2017 年 5 月 8 日を前にその動向が注目されていたが、5 月 2 日、同グループは同権利を放棄する旨を明らかにした。同グループは、権利を放棄した理由として、昨年 12 月に受領した同空港の開発・運用条件が株主の利益に適わないこと、同空港の開発に伴う利益を勘案しても、そのリスクが相当なものであること、利益をもたらすには数十年を要することを挙げている。

その結果、法律上企業体が空港を整備することとされていることから、連邦政府が自ら NBN（ブロード・バンド）や Snowy Mountain（ダム）のような公社を設立して空港を整備することとされ、連邦予算では、同空港の整備のために設立する西シドニー空港会社（WSA Co）に 53 億豪ドルが割り当てられた。

空港整備が再度市場に出されなかった理由として、選挙の年である 2018 年には同空港の主要な工事を開始し、2026 年には開業するという当初のスケジュールに連邦政府が拘っており、再度市場調達を行ってはい間に合わないことが報道では挙げられている。

連邦予算でも、2018 年中には建設を開始し、2026 年には開業する予定であり、2 万人の雇用を生み出す見込みであるとされている。

（エ）内陸貨物鉄道（Inland Rail）

メルボルンとブリスベンを結ぶ内陸貨物鉄道（Inland Rail）については、人口増を背景に増大する国内貨物輸送需要をトラック輸送だけに頼ることができず、道路網がトラックで埋め尽くされていること、トラックの事故が頻発して運転手の死亡率の高さが問題視されていること等から長年の課題となっていた。

全長 1,700km の改良・新設を含む大規模な工事は主に東海岸内陸の農作物を輸送する目的であり、その資金調達を民間だけで賄うことが難しいことから、ターンブル政権では、地方に選挙基盤を有する国民党代表のジョイス副首相兼農業・水資源大臣の後押しもあり、連邦予算において 84 億豪ドルのエクイティ投資を豪州鉄道公社（ARTC: Australian Rail Track Corporation）に割り当てることとされた。

工事は 2017/18 年度中に開始する予定であり、10 年の建設期間と 50 年の投資回収期間を要するものの、その経済効果は 139 億豪ドルにのぼり、運用開始後の納税者への追加負担は生じない見込みであるとされる。

（オ）各州に対する予算

（a）ニュー・サウス・ウェールズ州

ウェストコネックス道路事業（35 億豪ドル、うち 20 億豪ドルは貸付金）、ノース

コネックス道路事業（4 億 1, 200 万豪ドル）、西シドニー空港（53 億豪ドル、上掲）、西シドニーインフラ計画（36 億豪ドル）等の予算を割り当てる。

(b) ビクトリア州

10 億豪ドルの追加的インフラ投資予算を割り当てる。これには、5 億豪ドルの地方鉄道改良事業及びメルボルン空港のアクセス鉄道の計画に要する 3, 000 万豪ドルが含まれる。地方鉄道改良事業には、メルボルン・ジーロング間の鉄道改良事業への 1 億豪ドル、北東線（North East Rail Line）の改良事業への 1 億豪ドル、マレー鉄道改良事業への 2, 020 万豪ドルが含まれる。

このうち、メルボルン空港のアクセス鉄道については同州の全自由党政権の時代から検討が進められており、現労働党政権になってからはメルボルン・メトロ等の住民が利用する地域鉄道に主眼が当てられてきたが、連邦予算発表前にターンブル首相自らが同鉄道の整備を支持する発言を行い、同州としても連邦政府の予算計上と併せて州政府予算に 1, 000 万豪ドルを計上して同鉄道の最適な路線、資金見積り及び調達手法について『詳細な検討』を行うこととしている。

(c) クイーンズランド州

幹線高速道路であるブルース・ハイウェイの改良に係る複数の事業への 8 億 4, 400 万豪ドル等を割り当てる。これには現在着手済みのカロウンドラ区間も含まれる。なお、現在同州が検討中のクロス・リバー鉄道に対する予算計上はない。

(d) 西豪州

パース貨物道路に対する 12 億豪ドル等のほか、パッケージとして 16 億豪ドルを割り当てる。これには、新たに成立した労働党政権が主張するパース中心部と郊外を結ぶ鉄道計画である METRONET への 12 億豪ドル、及び、フィオーナ・スタンレー病院へのアクセス道路整備への 1 億豪ドルが含まれる。

⑦ 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。

(6) 日豪間の官民交通関係

① 日豪交通次官級会合

- (ア) 2016年11月、国土交通省とインフラ・地域開発省は2015年の安倍・ターンブル両首相の共同声明に基づき、両国のインフラ整備の経験や今後の政策課題を共有・議論し、双方の政策立案に役立てる目的で「第 1 回日豪交通次官級会合」を開催した。

- (イ) 同会合には連邦政府インフラ・地域開発省のマーダック次官を筆頭に、ニュー・サウル・ウェールズ州、クイーンズランド州、ビクトリア州等の運輸次官等が参加し、第1回ホスト国である日本を訪れた。
- (ウ) 会合では、日本が高度経済成長期に展開した公共交通の計画・整備手法や資金調達等、及び、豪州で活用されている洗練されたPPP (Public-Private Partnership) 手法等について議論がなされたほか、豪州での高速鉄道構想に資するため、新幹線の整備に関する議論や現地視察等が行われた（以上について別添1参照）。
- (エ) 第2回会合は2017年11月にシドニーにおいて開催予定。

② 日豪インフラ関連企業ネットワーキング会合

- (ア) 2016年7月、在オーストラリア日本大使館では豪州インフラ事業に参画する日本企業を支援するため「第1回日豪インフラ関連企業ネットワーキング会合」を開催した。これは、交通分野でのインフラ整備・投資について日豪企業双方からプレゼンを行う本会合に加え、参加企業からの要望に応じた個室での個別面談をアレンジすることで、豪州インフラ関連の主要企業等とのネットワーキングの機会を提供し、日豪企業間のコンソーシアム形成を促進する目的のものである。
- (イ) 会合には豪州に拠点がない企業も訪豪し、参加者は121名（豪州側：68名、日本側：53名）、73団体（豪州側：39団体、日本側：34団体）、個別面談は79面談、56団体（豪州側：24団体、日本側：32団体）に上り、個別面談には9割以上の日本企業が参加した。
- (ウ) 参加企業に対して特定の関心企業とのコンフィデンシャルな商談の場をアレンジし、コンソーシアム形成につなげていくという手法は民間側の発意に基づくものであり、その結果、実際にその後の大規模交通プロジェクトについて本面談を行った日豪企業が協同して参画していく事例も見られた（以上について別添2参照）。
- (エ) こうした成果及び同会合の継続的な開催を望む民間企業からの声を踏まえ、在オーストラリア日本大使館では2017年2月に「第2回日豪インフラ関連企業ネットワーキング会合」を開催した。同会合では交通のほか再生可能エネルギーの分野も対象とし、豪州企業のほか、上記日豪交通次官級会合に参加した連邦政府インフラ・地域開発省のマーダック次官やニュー・サウル・ウェールズ州、クイーンズランド州、ビクトリア州等の正副次官等が訪れ、州政府の政策や事業調達見込み等についてプレゼンを行った。
- (オ) 第2回会合でも日豪 62企業・政府機関等、103名が参加するとともに、第1回会合と同様に大使館が55の個別面談（個室）をアレンジし、9割以上の日本企業が参加した。面談では政府高官と日本企業とのネットワーキングの機会も実現し、今後も州政府と日本企業との間で具体的な打ち合わせが行われる契機となった（以上について別添3参照）。
- (カ) 上記成果を踏まえ、在オーストラリア日本大使館では第3回会合を2018年当初に開催する方向で検討を行っている。

4. 航空

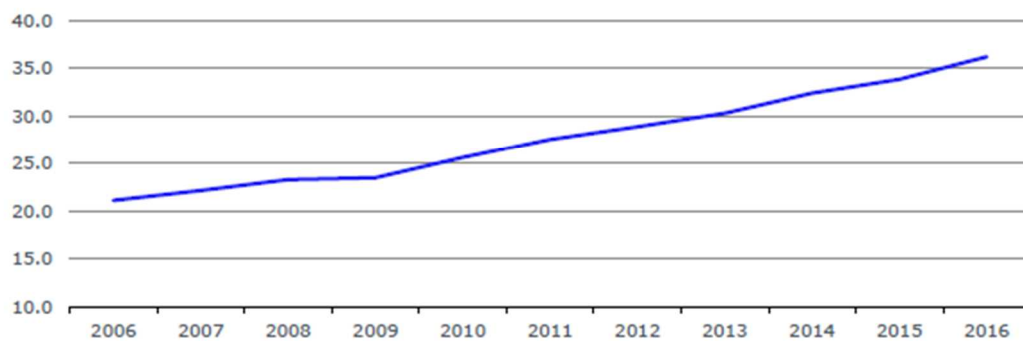
(1) 概要

① 輸送量

(ア) 国際航空

(a) 旅客輸送 (2015/16年) : 3, 623万人 (対前年比 7%増)。直近10年間は増加傾向。

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



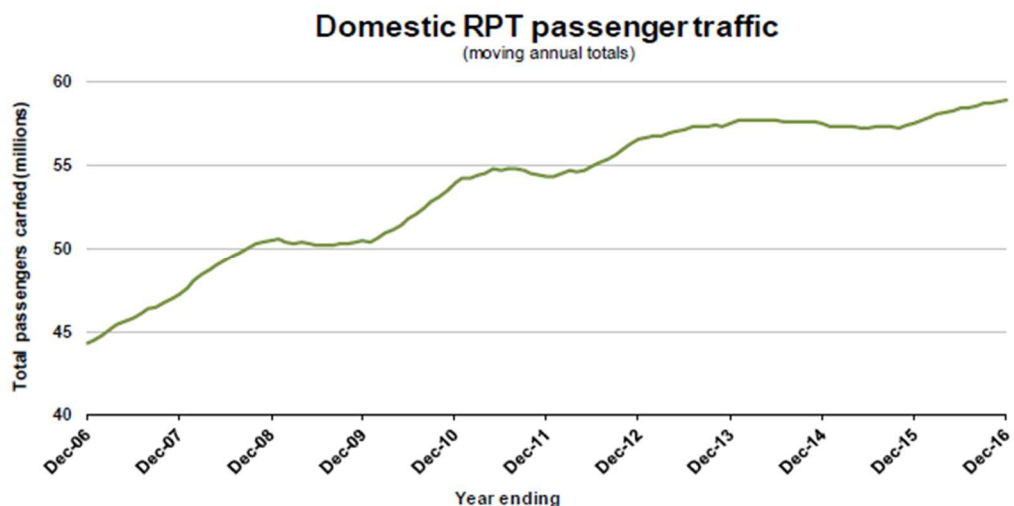
(出所) International airline activity 2015-2016

(b) 貨物輸送 (2015/16年) : 99. 7万トン (対前年比6%増)

(出所) Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016

(イ) 国内輸送

(a) 旅客輸送 (2015/16年) : 5, 841万人 (対前年比2%増)。直近10年間はほぼ増加傾向。



(出所) Domestic aviation activity 2016

(b) 貨物輸送 (2014/15年度) : 19. 6万トン (対前年度比 0. 5%減)

(出所) Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016

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 (2015/16年。単位：千人)

シドニー	41,091
メルボルン	33,705
ブリスベン	22,320
パース	12,558
アデレード	7,778
ゴールドコースト	6,274
ケアンズ	4,711
キャンベラ	2,814
ダーウィン	2,313
ホバート	2,041

(b) 主要40空港； Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016

(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

- 滑走路3本 (3962m、2530m、2438m)
- 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。
- 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%

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%

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

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。

② 空港整備の計画等

(ア) 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。

(イ) 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。

(ウ) 空港整備に必要な資金調達とは、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

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、一方の空港空
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 1 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。

(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間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

(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。

⑦ シドニー第二空港

(ア) シドニー第二空港の整備については長年政治的な議論がなされ、アボット政権時になって同空港の候補地をシドニー西郊約50kmのバジェリーズ・クリーク(Badgerys Creek)にすることが決定された。このため、シドニー第二空港は「西シドニー空港」(Western Sydney Airport)と呼称されることとなる。

(イ) その後、同空港の整備・運営を行う主体を決定するに当たり、現シドニー空港(Kingsford Smith Airport)を経営するシドニー空港グループが優先交渉権を有していることから、同権利の行使期限である2017年5月8日を前にその動向が注目されていたが、5月2日、同グループは同権利を放棄する旨を明らかにした。

(ウ) 同グループは、権利を放棄した理由として、昨年12月に受領した同空港の開発・運用条件が株主の利益に合わないこと、同空港の開発に伴う利益を勘案しても、そのリスクが相当なものであること、利益をもたらすには数十年を要することを挙げている。

(エ) その結果、法律上企業体が空港を整備することとされていることから、連邦政府

が自ら NBN（ブロード・バンド）や Snowy Mountain（ダム）のような公社を設立して空港を整備することとされた。空港整備が再度市場に出されなかった理由として、連邦政府としては選挙の年である 2018 年には同空港の主要な工事を開始し、2026 年には開業する意向が強く、再度市場調達を行ってはい間に合わないことが報道されている。

（カ）上述の通り、2017/18 年度の連邦予算では、同空港整備のために設立する西シドニー空港会社（WSA Co: Western Sydney Airport Cooperation）に 53 億豪ドルが割り当てられ、2018 年中に建設開始、2026 年に開業の予定であり、2 万人の雇用を生み出す見込みであるとされている。

（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)、アンセット航空の倒産(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%

(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%

(ウ) タイガー・エアウェイズ

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

(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(2016年)

(ア) 国内線

- (a) シドニー、メルボルン、ブリスベンの3大都市の発着路線に旅客が集中。旅客数上位20路線はいずれも当該路線が占めている。

(出所) Domestic aviation activity 2016

(イ) 国際線

- (a) オーストラリア発着旅客が多い国・地域は、ニュージーランド(18.9%)、シンガポール(14.3%)、アラブ首長国連邦(9.8%)、米国(8.4%)であり、日本(3.2%)は10番目に位置している。
- (b) オーストラリア発着旅客の多い航空会社はシェア順に、Qantas Airways(15.9%)、Jetstar(9.5%)、Emirates Airlines(9.1%)、Singapore Airlines(8.4%)、Air New Zealand(7.1%)となっている。

(出所) International airline activity 2015-2016

② 運賃

2003年7月を100とした2013/14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	108.6
(イ) エコノミー運賃	157.8
(ウ) 制限付きエコノミー運賃	97.0
(エ) 最安割引運賃	82.1

(出所) Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016

(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) 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

2015年8月 カンタス航空が羽田=シドニー便及び成田=ブリスベン便を就航

2015年12月 全日空が羽田=シドニー便を就航

2016年12月 カンタス航空が成田=メルボルン便を就航(ジェットスター便を廃止)

5. 鉄道

(1) 概要

① 輸送量

(ア) 旅客輸送(2015/16年度)	161億5,000万人km	(対前年度比 3%増)
(イ) 貨物輸送(2014/15年度)	3,694億 t km	(対前年度比 9%増)
	12億1,090万 t	(対前年度比 11%増)

(出所) Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016

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 (Australian Rail Track Corporation: 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：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、線路使用权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/

(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) 前保守連合政権（1996～2007年）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・出資等は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～2013年）当時

- (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
2011年5月、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。本事業には丸紅はじめ日本企業が参画。

(ウ) 現保守連合政権（2013年～）

- (a) アボット政権では従来の保守連合政権と同様に州際鉄道や貨物鉄道を除いては連邦政府ではなく州政府等が実施すべきとの立場であり、内陸貨物鉄道以外に主な連邦政府の事業や補助は打ち出されなかった。
- (b) 続くターンブル現保守連合（自由党・国民等）政権では、人口が増加し渋滞・住宅問題が深刻になりつつある大都市の都市鉄道を重視する政策に傾いており、ターンブル首相は就任直後にゴールドコーストLRT事業（第二期）に連邦政府としての支援を発表。同じく丸紅はじめ日本企業が参画している。
- (c) この他、シドニー・メトロ（北西線、CBD・南西線、西部線）、新世代都市間鉄道ローリングストック事業、パラマッタ・ライトレール、メルボルン・メトロ、クロス・リバー鉄道、キャンベラ・ライトレール等の大規模交通プロジェクトが次々と打ち出される中、日本企業もこれら事業に豪州企業とコンソーシアムを形成して参画している。
- (d) これら事業はPPPとして調達されており、日本企業は銀行からのデットの供給、商社からのエクイティの供給のほか、一定の商社は鉄道の運行・経営方針にも参画している。また、ローリングストック事業では鉄道のシステム供給に日本のメーカーが海外の車両供給メーカーとコンソーシアムを組んで参画している。

② 東海岸における高速鉄道整備

(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・メルボルン間の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) 概要

①背景

豪州東海岸でメルボルン～ブリスベン間を結ぶ総延長 1,748km の高速鉄道整備計画。人口増加と経済発展を続ける豪州では将来的な需要が見込まれており、JR 東海は 1980 年代からシドニーに事務所を構えている。

②政権のスタンス

前労働党政権の時代には F/S まで発表されたが、現自由党政権下では深刻化する都市問題を前に都市鉄道等の整備を優先する姿勢。一方、高速鉄道用地の確保や連邦議会での審議など引き続き検討は行われている。

③日本との関係

国土交通省・高速鉄道協会がインフラ・地域開発省・各州等と様々な対話の場を通じて意見交換を行うほか、昨年 11 月にはこれら同省及び各州の運輸次官等が訪日して東海道新幹線試乗、リニア館視察等を実施。競合国としては中国、韓国、フランス、スペインがある。

(ウ) 路線図

①上記前政権での F/S (右図)

経済効果の高い Line 1 を優先的に整備。

Line 1

シドニー・キャンベラ間 280 km

シドニー・メルボルン間 824 km

Line 2

シドニー・ブリスベン間 797 km

②現状

連邦政府及び州政府が協力して高速鉄道予定地を確保。シドニー第二空港(2026 年開港)へのアクセスに関し、都市鉄道を含む鉄道整備のオプションが検討中。



(エ) 最近の経緯

- 2015 年 12 月 日豪首相共同声明で高速鉄道等に関するハイレベル会合の開催を合意
- 2016 年 2 月 IA の豪州インフラ事業の優先順位付リストに高速鉄道用地確保が明記
- 2016 年 3 月 連邦議会下院インフラ・交通・都市委員会に JR 東海及び日本大使館が参考人出席、高速鉄道整備について説明
- 2016 年 11 月 第 1 回日豪交通次官級会合出席のため連邦インフラ・地域開発省及び各州の次官等が訪日し、東海道新幹線試乗、リニア館視察
- 2016 年 12 月 上記連邦委員会が豪州高速鉄道整備等に関する提言を連邦政府に提出
- 2017 年 5 月 連邦予算において大都市と地方中核都市を結ぶ 3 つの高速度鉄道

(faster rail) 計画に 2,000 万豪ドルを計上
2017 年中 第 2 回日豪交通次官級会合を豪州で開催予定

③ 各州で異なる鉄道規制の統一化

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

- (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の合併会社。
 - 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: マッコーリ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) 主要路線網 [Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016](#)

6. 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 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^{注1}) 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^{注2}) 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^{注3}) 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。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と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対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
 - (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。

(5) 自家用車乗合サービスを巡る状況

オーストラリアではウーバー社等が提供する自家用車乗合サービスが、最近ニュー・サウス・ウェールズ州及び首都特別地域において相次いで合法化され、他州においてもこれに追随する動きがあるところ、その概要は以下の通り。

①自家用車乗合サービスの内容

自家用車乗合サービスについて、例えばウーバー社は以下のサービスを提供している。(a)のウーバーブラック及び(b)のウーバーラックスは2012年、(c)のウーバーキャブは2013年、(d)のウーバーXは2014年にそれぞれサービスを開始した。

(a) ウーバーブラック (Uber Black)

ハイヤー事業者と提携し、黒いセダン型の車両を手配するもので、通常のタクシーより清潔で高級感のある車両が手配される。

(b) ウーバーラックス (Uber Lux)

ハイヤー事業者と提携し、超高級車の車両を手配するもので、ドアの開閉や飲料水の提供等のサービスが含まれる。

(c) ウーバーキャブ (Uber Cab)

タクシー事業者と提携し、タクシーを手配するもの。

(d) ウーバーX (Uber X)

マイカーを使用したサービスのみを実施するもので、タクシー事業者との提携は行っていない。

②ウーバー社のサービスの合法性

従来、オーストラリア各州では①の(a)～(c)のサービスは合法であるが、(d)は違法と解されてきた(車両手配事業自体ではなく、運転手が州政府から車両の許可及び運転の認可を受けずに有償で旅客を運送することが違法とされる)。例えば、合法化前のニュー・サウス・ウェールズ州では以下のような対応がとられていた。

(ア) 監督機関

- (a) 旅客運送事業に係る NSW 州の所管官庁は「ニュー・サウス・ウェールズ運輸省」

(Transport for New South Wales。以下「NSW 運輸省」という。)であり、旅客運送法(The Passenger Transport Act)を所管。

(b) NSW 州では、併せて実施庁として「道路海事庁」(Roads and Maritime Services)を設置。

(イ) 監督機関の対応：以下、①(d)のウーバーXについて述べる。

(a) ウーバーの事業については、旅客運送法違反に係る取締り及び行政罰を道路海事庁が実施し、運転手が行政罰でなく裁判を望む事案では NSW 運輸省との裁判が行われる(日本の道路交通法におけるいわゆる違反切符と裁判の關係に類似)。

(b) 2014 年 4 月、NSW 運輸省及び道路海事庁は以下のコメントを発表。

○NSW 運輸省：ウーバーの「Rideshare」事業について、公衆を旅客とする有償運送事業を行う場合には、当該輸送に係る運転手及び車両は旅客運送法に従って行われなければならない。

○道路海事庁：同法の下では、当該事業は許可を受けたタクシー又はレンタカー、及び、認可を受けた運転手により行われなければならない、これらの許可又は認可は道路海事庁が行う。

(c) 旅客運送法では、以上の制度に反する事案において、道路海事庁は行政罰として 2,500 豪ドルの罰金を徴収することができることとし、また、本人が行政罰ではなく裁判を望む場合には判決で上限 121,000 豪ドルの罰金を科すことができることとされている。

(d) 2015 年 3 月 24 日付の当地報道では、これまでに 20 名のウーバーを通じてサービスを提供した運転手が裁判で係争中であるとしている。

③自家用車乗合サービス合法化の動き

その後、2015年11月には首都特別地域が、同年12月にはニュー・サウス・ウェールズ州が、自家用車乗合サービス事業を合法化したところ、その概要は以下の通り。

(ア) 首都特別地域

2015 年 10 月、ACT 政府はウーバーX 社、Aerial 社、goCatch 社等が提供する自動車乗合サービスを合法化する以下の内容の法案を ACT 議会に提出し、同法案は 11 月 17 日に同議会を通過した。

(a) 根拠法令

道路運送(公共交通事業)法の一部を改正する(タクシー産業改革)2015 年法案(Road Transport (Public Passenger Services) (Taxi Industry Innovation) Amendment Bill 2015)

(b) 規制類型

- i. 配車を行う事業である輸送予約事業(Transport Booking Service : TBS)と乗合事業(Rideshare Service)の2本立てであり、ウーバー社が事業を行うためには両事業の認定を受けなければならない。
- ii. TBS については通常のタクシー事業者も認定を受けることが必要であり、別途、タクシー事業者としての免許(License)を受けることとなる。
- iii. TBS の使用車両は事業用自動車及び自家用自動車の双方を含むが、乗合事業の使

用車両は自家用自動車に限られる。

(c) 予約形態

- i. 乗合事業の予約は携帯端末に限られ、流しは禁止であるが、タクシー事業者は双方が認められる。
- ii. 将来的に、乗合事業についても荷積区域（Loading Zone）に停車して安全に端末を操作できる場合は規制を緩和することを検討中。

(d) 参入規制

- i. TBS
 - ・ 認定制（Accreditation）（有効期限 5 年）【認定料\$400】
 - ・ 年間車両検査【検査料\$65. 40】
 - ・ 犯罪歴審査【審査料\$45】
 - ・ 運転歴審査【審査料\$23. 80】
- ii. 運転手
 - ・ 認定制（Accreditation）（有効期限 5 年）【認定料\$400】
 - ・ 年間車両検査【検査料\$65. 40】
 - ・ 犯罪歴審査【審査料\$45】
 - ・ 運転歴審査【審査料\$23. 80】
 - ・ 医療検査
- iii. 乗合オペレーター（運転手がオペレーターの車両を使用する場合）
 - ・ 認定制【申請料\$50】
 - ・ 年間車両検査【検査料\$65. 40】
 - ・ 犯罪歴審査【審査料\$45】
- iv. 共通の規制
 - ・ 車内での認定内容の掲示
 - ・ カスタマー・サービス（苦情・遺失物対応等）の設置と運転手への周知
 - ・ 法令に基づく個人情報の取扱い
 - ・ 法令に基づく携帯端末の使用

(e) 使用車両に関する規制

- i. 車両の登録（Registration）
- ii. 車両検査・認定（Accreditation）（1 年）

(f) 運転者資格等

- i. 犯罪歴・運転歴の審査、医療検査、入管審査
- ii. 酒気帯び及び薬物の厳禁
- iii. 最低訓練要件について検討中であり、改正法施行後 6 か月以内に導入予定

(g) 運賃規制

- i. 予約時の概算料金の表示
- ii. 前払い禁止、アプリによる支払
- iii. 電子決済の手数料は 5%以下
- iv. 正式に緊急時と宣言された場合の値上げ禁止（※）
- v. セキュリティ・カメラが設置されていない場合の現金授受の禁止

※ オーストラリアでは、シドニーでクリスマス時期等における自家用車乗合サービスの運賃大幅値上げが問題となった経緯がある。

(h) その他

- i. サービス提供基準の策定・順守
- ii. 対人・対物保険加入義務付け
- iii. 制度改正 5 年後には毎年 350 万豪ドルの経済効果が見込まれる。

(イ) ニュー・サウス・ウェールズ州

NSW 州においてウーバーX を初めとする乗合サービスが 2015 年 12 月 17 日より合法化された。これは、同日にコンスタンス同州運輸相が「只今より (from now on) これを合法化する」と宣言したことによるものである。この政策パッケージは以下の通り。

- (a) ウーバーX のドライバーになるには、45 豪ドルの登録料と 100~200 豪ドルの車両登録料を支払う必要がある。これについて、NSW 州のタクシー協会は、タクシー借上げに年間 27,000 豪ドルを要するのに比べると公平でないとする。これを受けて、同政府は、タクシー・ハイヤー事業者のコストも軽減する予定であり、その対象には 1,400 豪ドルの訓練課程も含まれる。政策パッケージには車椅子対応タクシーへの補助金増額も含まれる。
- (b) NSW 州政府は、タクシー所有者のナンバープレートの価格下落を補償するために 2.5 億豪ドルの基金を創設する。この基金は、乗合サービスの乗客から毎回 1 ドルを徴収するもので、毎年 5,000 万豪ドルを 5 年間かけて徴収する。同州政府はタクシープレートの所有者に対して 2 万豪ドルを支払い、複数所有者に対しては 2 枚分 (4 万豪ドル) まで支払う。タクシー所有者のナンバープレートは、乗合サービス合法化の可能性を受けて 7 月の 37 万 1,000 豪ドルからすでに 22 万 8,000 豪ドルにまで下落している。
- (c) 乗合サービスが合法化されたことで、タクシー事業者の唯一の特権は路上又はタクシー乗場でのピックアップが可能なこと (hail and rank) になる。この比率は業界の 7 割にのぼり、残り 3 割の事前予約市場で競争が行われる。豪州道路・自動車協会 (NRMA) は、NSW 州の意見提出手続の中で、自らが乗合事業を開始する権利を留保している。

7. 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

【豪州のカボタージュ規制と免許制度】

(ア) 2012年内航貿易（豪州海運活性化）法（Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012）（以下単に「内航貿易法」という。）及び2012年内航貿易（豪州海運活性化）規則（Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Regulation 2012）（以下単に「内航貿易規則」という。）では、カボタージュ規制の免許制度として以下の4種類を規定している。

- (a) 一般免許（General License）
- (b) 移行一般免許（Transitional General License）
- (c) 一時免許（Temporary License）
- (d) 緊急免許（Emergency License）

一般的には、豪州籍船は一般免許、外国籍船は一時免許を保有することとなる。

(イ) 外国籍船が利用することとなる一時免許については、内航貿易法では第4章第2節に手続が規定されている。

- (a) 有効期間は12カ月（内航貿易法第35条第1項(a)）
- (b) 期間内において最低5航海を行う（同法第28条第2項(a)）
- (c) 免許の内容の変更（積荷の変更等）や新たな航海を追加することが可能（同法第4章第2節第C款及び第D款）
- (d) 航海ごとの事前通知（同法第61条）及び事後報告（同法第62条）
- (e) 豪州国際船舶登録制度又は外国法に基づく船舶の登録（同法第40条(a)）

その他、同法第40条には一時免許の諸条件が規定されている。

(ウ) 一般免許（豪州籍船）と一時免許（外国籍船）の制度比較は以下のとおり。

① 豪州籍船

- (a) 「一般免許」を取得し、船員は全員豪州人で、豪州基準の賃金を適用。
- (b) 免許期間は最長5年であり、航海の報告を年1回行う。

② 外国籍船

- (a) 「一時免許」を取得し、船員要件はなく、豪州基準に準ずる基準の賃金を適用。
- (b) 免許期間は12か月であり、期間内に最低5回の航海を行うことが必要。各航海の前後に事前通知・事後報告を行う。

【豪州のカボタージュ規制の特徴】

(ア) 特徴

豪州のカボタージュ規制基準について、特徴的な点は以下の5点である。

- ① 豪州で内航海運を行う外国籍船は一時免許を取得しなければならない。
- ② 以下の輸送は「内航海運」の定義に該当せず規制対象外となる。
 - (a) 外国との通し切符又は通し船荷証券が発行されている場合

- (b) 州又は地域（以下「州等」という。）の内部での輸送
- (c) 非商業目的の輸送
- ③ 「貨物」の定義が「あらゆる私有財産」であり、空コンテナ輸送も規制対象。
- ④ 5,000トン以上のクルーズ船は適用除外（タスマニア州・ビクトリア州間を除く）。
- ⑤ 水上の施設からの積卸しは原則として規制対象外。

（イ）内航海運の定義

上記（ア）②に関し、内航貿易法第7条では、同法の適用対象となる「内航海運」（Coastal Shipping）について以下の定義規定が置かれている。

「第7条 内航海運の定義

- 1 本法の目的において、また、第2項の規定に従い、以下の活動を商業目的で行う場合は内航海運に該当するものとする。
 - (a) ある州等の港湾で貨客を積み、他の州等の港湾で当該貨客の一部又は全部を卸すこと。
 - (b) ある州等の港湾で貨客を積み、当該州等と同一の州等の他の港湾で当該貨客の一部を卸し、かつ、他の州等の港湾で当該貨客の一部又は全部を卸すこと。
 - (c) ある州等の港湾で貨客を積み、当該州等と同一の州等の他の港湾で当該貨客の一部又は全部を卸し、かつ、当該船舶が第12条第2項の宣言を行っていること。
- 2 前項の規定は、以下の場合には適用しない。
 - (a) 旅客が外国との通し切符を保有している場合であって、乗換目的のみで本邦内の港湾に下船した場合
 - (b) 貨物に外国との通し船荷証券が発行されている場合であって、積替目的のみで本邦内の港湾に卸された場合
 - (c) 本条の目的のために規則に規定する貨客」

（ウ）同一州内の輸送

このため、州際輸送において外国船舶を港に係留した場合であって、通し切符及び船荷証券が発行されていない貨客の積卸しを行う場合はカボタージュ規制に服することとなる。同一の州等の港湾間での輸送は「内航海運」に該当せず、カボタージュ規制の対象とならない点について、インフラ・地域開発省からの説明は以下の通りである。

「豪州では同じ州内での内航海運はカボタージュとして整理されず、州をまたいで行う場合だけがカボタージュ規制の対象となる。こうした輸送は資源産出の多い西オーストラリア州やクイーンズランド州で多くみられるが、この場合は豪州の内航海運法制に従うことになる。一方、外国籍船がカボタージュ規制の外で内航海運に従事するには税関上の輸入扱いとなり手数料や消費税の対象となってしまうため、外国船社からは改正要望が多かった。このため、現行法では、こうした輸送についても内航海運に従事する外国籍船であることを船社の選択により宣言（declare）することで、カボタージュ許可の対象とすることとしている（後述Opt-in条項、内航貿易法第12条）。

カボタージュ規制の反対派がよく行う議論に、「カボタージュ規制の撤廃」という理屈がある。しかしながら、カボタージュ規制を撤廃するということは外国籍船も豪州の輸入手続や国内の雇用制度に従うということであり、税関・検疫、消費税の負担や、コストの高い豪州人船員の配乗、それに伴う組合との交渉にも巻き込まれることになる。カボタージュ規制は外国籍船を免許制度の下に置きつつ船員の配乗や税関上の例外措置を認め、内航海運市場で競争力を発揮できるようにするものである。その意味で、「カボタージュ規制の撤廃」論を唱える者はその目的と理論が全くの逆方向（just opposite）になっている。」

【カボタージュの審査基準】

（ア）手続の流れ（括弧内条文は内航貿易法）

一時免許があれば外国籍船の寄港は認められる。現行法における一時免許の発給手続は以下の通りであり、一般免許受給者との交渉に関する手続は「競争性規定（contestability provision）」と呼ばれている（前述）。

- ① 申請者による一時免許申請後、大臣は2営業日以内に当該申請の内容を公表するとともに、一般免許の受給者及び関連団体に通知しなければならない（第30条）。
- ② 一般免許の受給者は、大臣に対し、①の通知を受けた2営業日以内に、申請者が行おうとする貨客の輸送を自ら行うことができる旨を書面で通知することができる（第31条）。
- ③ 大臣が②の通知を受領した場合には、可及的速やかに当該通知の内容を申請者に通知するとともに、申請者は、大臣からの当該通知を受け取った2営業日以内に一般免許の受給者と交渉し、その結果を大臣に書面で通知しなければならない（第32条）。
- ④ 交渉に当たっては、一般免許の受給者が申請内容に係る貨客の輸送を予定通りに行う十分な能力があるかという観点から行わなければならない（第33条）。
- ⑤ ①の通知後2営業日以内に、申請者への一時免許の発給の有無により影響を受ける者及び関係団体は、大臣に対して書面で意見を提出することができる。

（イ）大臣の審査基準

大臣の審査基準は以下の通りであり、任意的考慮事項と羈束的考慮事項の2種類がある。

- ① 任意的考慮事項：「考慮することができる」（第34条第2項）
 - (a) 申請者が過去に一時免許を保有し、又は申請したことがあるか。
 - (b) 申請者が過去に一時免許を保有し、後に取り消されたことがあるか。
 - (c) 申請者が過去に本法に基づく違反通知を受けたことがあるか。
 - (d) 申請に対して(1)⑤の規定に従って提出された意見の内容。
 - (e) 申請者が過去に大臣に対して提出した一時免許に係る報告書の内容。
 - (f) 本法の目的。
 - (g) 大臣が関係があると認めるあらゆる事項。
- ② 羈束的考慮事項：「考慮しなければならない」（第34条第3項）

- (a) (7)③の規定に従い大臣に通知された申請者と一般免許受給者との交渉結果。
- (b) 一般免許受給者が申請内容に係る貨客の輸送を行う能力の有無及び程度。
- (c) 予定された貨客の輸送が予定日又はその前後5日間の間に行われるか否か。
- (d) 申請の内容が貨物輸送に係る場合には、合理的な範囲での荷主からの要求の内容。

(ウ) 発給及びその後の扱い

一時免許の申請は15営業日以内に大臣が決定し（第34条第4項）、大臣は航海の数（第34条第1項第b号）とともに追加的な条件を付与することができ（第41条）、条件に違反した場合には免許を取り消すことができる（第59条）。免許申請を拒否する場合には書面で理由を通知しなければならない（第39条）。

【カボタージュ規制の適用除外】

カボタージュ規制にはOpt-in条項及びクルーズ船に係る適用除外が存在する。

(ア) Opt-in条項

内航貿易法第7条の規定に基づき、異なる州等の間における旅客の輸送はカボタージュ規制の対象となるが、同一の州等の間における輸送は、「declaration」を行っていない限り規制の対象とならない。この「declaration」はOpt-inと呼ばれ、内航貿易法の関連条文は第12条である。

「第12条 州際航海船舶への申請

- 1 船舶の所有者は、インフラ・地域開発大臣（以下単に「大臣」という。）に対し、当該船舶を次項の規定に従って申請することができる。
- 2 大臣は、前項の船舶が、商業目的で、ある州等の港湾で貨客を積み、かつ、当該州等と同一の州等の他の港湾で当該貨客の一部又は全部を卸す（注：上述第7条第1項第c号に呼応する要件）場合であっても、書面で、この法律が当該船舶に適用される旨を宣言することができる。」

これは、外国の船舶がカボタージュ規制に服せずに内航海運を行う場合は、1901年関税法（the Customs Act 1901）との関係で当該船舶が輸入扱いとなり、関税や消費税の対象となるほか、乗組員のビザを変更する必要があるため、船主側に同規制の対象となってこれら不利益を回避する途を与えたものである。

(イ) クルーズ船

旅客輸送については、5,000 トン以上のクルーズ船に関する適用除外がある。根拠となるのは内航貿易法第11条である。

「第11条 大臣による特定の船舶又は者に対する適用除外

- 1 大臣は、法的文書（注：「Legislative Instrument」と言われる一定の法的効果を有する文書を指し、2003年法的文書法（the Legislative Instruments Act 2003）の規定に基づいて作成される）によって、この法律が特定の船舶若しくは特定の分類の船舶又は特定の者若しくは特定の分類の者に対して適用されないことを指示することができる。
- 2 前項の適用除外は、特定の期間又は船舶に限定して行うことができる。

3 第1項の適用除外は、大臣の指示に特定された条件がある場合には、当該条件に従わなければならない。

4 大臣は、第1項の適用除外が、国際取極に基づく我が国の義務と相反する場合には、同項の指示を行ってはならない。

5 大臣は、第1項の適用除外が船舶又は乗船中の者の安全を害する恐れがないと判断する場合でなければ、同項の指示を行ってはならない。」

同条に基づき、法的文書として「内航貿易法第11条に基づくクルーズ船の適用除外」が発出されており、概要は以下のとおりである。

「適用除外が適用される特定の船舶及び適用除外の条件

この適用除外は、5,000 総トンを超える以下の船舶に適用される。

(a) 15 ノット以上の航行速度を有すること。

(b) 100 人以上の乗客定員を有すること。

(c) もっぱら又は主として連邦又は地域の港湾の間における旅客輸送のために使用されること（ビクトリア州とタスマニア州の間における輸送を除く）。」

この適用除外は、1912 年航海法（the Navigation Act 1912）の時代から維持されてきたものであり、ビクトリア州とタスマニア州の間における輸送の適用除外からの除外は、歴史的な両州間の旅客輸送需要を反映したものである。

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

(2) 政府の基本政策・最近の動向

① 内航海運改革法案

【改革の概要・背景】

(ア) 改正の概要

2015年6月、ターンブル政権下において、競争力を失ったオーストラリアの内航海運について改革を図るべく、内航海運改革法案が提出された。この法案では、この免許制度を廃止し、豪州籍船及び外国籍船の双方に適用される単一の12か月の許可制度を採用している。報告も年2回に統一し、航海数の制限も廃止される。これを内航海運に従事する期間により分類すると、以下のとおりである(以下表概要)。

① 年間184日以上

上級船員2名が豪州人。豪州籍船には豪州基準の賃金、外国籍船には豪州基準に準ずる基準の賃金を適用。

② 年間183日以下

船員要件及び賃金要件なし(国際基準に従う)。

現行制度

	一般免許 (General License)	一時免許 (Temporary License)
船 籍	豪州籍	外国籍
船 員	全員豪州人	要件なし
賃 金	豪州賃金基準	豪州賃金基準に準ずる基準
期 間	5年以内	12か月(5航海以上)
報 告	年1回	航海ごと

新制度

内航海運従事期間	184日以上	183日以下
船 籍	要件なし	要件なし
船 員	2名豪州人	要件なし
賃 金	(豪州籍船) 豪州賃金基準 (外国籍船) 豪州賃金基準に準ずる基準	要件なし
期 間	12か月	12か月
報 告	年2回	年2回

(イ) 改正の背景

この点について、インフラ・地域開発省からヒアリングした結果は以下の通り。

「今回の内航海運改革は、2012 年の労働党による内航貿易法で保護されてきた内航海運業界が、結局は豪州籍船の減少といった内航海運産業の競争力低下に至ったことを受け、内航海運輸送を外国商船隊に頼るべく、外国籍船を豪州籍船と同様に扱うこととした点に最大の特徴がある。

豪州では、歴史的に見ても内航海運需要が豪州商船隊によって満たされたことがない。豪州での最低賃金や労働条件を勘案すると内航海運産業の競争力はどうしても高くないため、伝統的に内航海運輸送を外国の商船隊に頼ってきたという経緯がある。このため船齢の高い船も代替建造が進まず、燃料効率性が新造船に比べて著しく劣ることから競争力がさらに高まらないという状態に陥ってしまう。豪州商船隊の船齢もおよそ 20 年が一般的であり、非常に古い。

コンテナ船ベースでは、すべての国内輸送を外国商船隊に頼っており、マースク (Maersk) や日本郵船 (NYK) などが多く輸送している。バルク部門では、ボーキサイト、アルミニウム、セメントといった製品に関する国内輸送需要が高く、例えばボーキサイトについてはウィーパ港 (Weipa Port) からグラッドストーン港 (Gladstone Port) にボーキサイトを運んだ後に石炭を積み込んで輸出するといったオペレーションも行われているが、日本商船隊などが実施しているのが実態である。

こうした事情は日本をはじめとする競争力のある内航海運産業を抱えている国々とは異なり、豪州特有である。豪州の内航海運はすでに競争力を失っており (just not competitive)、前労働党政権では内航海運の競争力を回復しようとしたが、結果としては豪州籍船の減少に至った。このため、現政権では外国籍船の競争力を導入しようとの判断になったものである。一方、航空では豪州でもカンタス航空、ヴァージン航空及びタイガー航空といった企業が輸送力を提供しており、海運とは大きな違いである。」

※ 下表の通り、豪州商船隊の総数は減少傾向にあり、豪州籍からもフラッキング・アウトの傾向にある。(Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016)

Table T 7.8a Summary of the Australian trading fleet—number of vessels

Financial year	Vessel capacity		Total Australian trading fleet	Flag	
	Major trading fleet (greater than 2000 dwt)	Other (minor) trading ships (greater than 150 gross registered tonnage and less than or equal to 2000 dwt)		Total Australian registered	Total Overseas registered
2001-02	94	23	117	62	55
2002-03	93	25	118	58	60
2003-04	89	26	115	60	55
2004-05	86	21	107	58	49
2005-06	82	23	105	59	46
2006-07	86	24	110	59	51
2007-08	91	20	111	55	56
2008-09	89	22	111	56	55
2009-10	95	22	117	54	63
2010-11	93	22	115	54	61
2011-12	84	27	111	52	59
2012-13	81	26	107	49	58
2013-14	79	30	109	51	58

【改正案における手続】

内航海運改革法案では、免許の種類の一貫化に伴い、以下のように手続・審査基準の改正が図られている（括弧内条文は改正法案）。

（ア）手続の流れ

豪州籍船も外国籍船も同一の手続に従い、競争性規定も廃止されている。改正法案では、外国籍船（第13条第1項第a号(iii)）は申請に当たって内航海運に年間183日を超えて従事する意図か否かを宣言し（同条第3項）、その旨を申請書に記載することとされている（同条第2項第b号(iii)）。

（イ）大臣の審査基準

現行法と同様に、任意的考慮事項と羈束的考慮事項の2種類が用意されており、後者において外国籍船の審査基準を規定するとともに、申請者が過去に等価条件（Parity Condition、後述）に従わなかったことがある場合は許可を行わない構成をとっている。

① 任意的考慮事項：「考慮することができる」（第15条第2項）

- (a) 申請者が過去に内航海運の許可を付与された後に取り消されたか否か。
- (b) 申請者が本法に基づく又は本法に規定する罰金に関して違反通告を受けたことがあるか否か。
- (c) 申請者が過去に連邦裁判所から本法に規定する罰金の支払命令を受けたことがあるか否か。
- (d) 申請者が過去に本法に基づく内航海運許可に付した条件に違反したと大臣が認めるか否か。
- (e) その他一切の関連する事項。

② 羈束的考慮事項：「考慮しなければならない」（第15条第3項）

- (a) 過去に発給された免許において、船舶の内航海運従事期間が 183 日を超えないと宣言されており、かつ、当該船舶が実際には 183 日を超えて内航海運に従事したか否か。
- (b) 本法の目的。

③ 等価条件（Parity Condition）（第15条第4項及び第22条第2項及び第3項）

等価条件とは、申請者が外国籍船を許可期間のうち183日を超えて内航海運の用に供しない意図で申請したが、実際には183日を超えて当該用に供された場合に、許可期間の開始から183日を超える前の内航海運に従事した船員が当該期間内に支払われるべき賃金（Notional Award Amount：名目裁定額）と実際に支払われた賃金との差額（Parity Amount：等価額）を許可保有者が支払わなければならないことをいう。

これは、183日を超えて内航海運に従事した場合には船員の賃金体系に変更がある（第41条）ことに伴う規定であり、外国籍船が内航海運の許可を受けた場合の条件（第22条第2項及び第3項）であるとともに、当該条件に違反した場合には次回以降の許可申請に当たって大臣は必ずこれを却下しなければならない（第15条第4項）と規定し、船員の権利保護を図っている。

（ウ）発給及びその後の扱い

許可の申請は10営業日以内に大臣が決定し（第15条第5項第a号）、大臣は追加的な条

件を付与することができる（第23条）。現行法と同様に、条件に違反した場合には免許を取り消すことができ（第33条）、免許申請を拒否する場合には書面で理由を通知しなければならない（第21条）。等価条件に違反した場合の取扱いについては（2）のとおり。

【制度改正の特徴】

インフラ・開発省より制度改正の特徴的な点についてヒアリングしたところ、概要以下のとおり。

（ア）競争性規定（contestability provision）

「現行の制度では、外国籍船が内航海運の免許を申請してきた場合には政府が豪州内航船社に照会し、当該輸送を引き受ける内航船社がある場合には免許を行わないこととしており（内航貿易法第31条及び第32条）、これを競争性規定と呼んでいる。現在の免許制度は一般免許、暫定一般免許、一時免許及び緊急免許の4種類があり、豪州内航船社は一般免許を有しているが、外国籍船は一時免許の取得の際に競争性規定に係る手続を要することになる。新法では競争性規定を廃止することとしている。」

（イ）ドック入りの扱い

「現在は、外国籍船はドック入りの際にも税関の輸入扱いを受けることとなっており、通関手数料に加えて消費税を支払わなければならない。このため、船社の航路選択にも影響を与えており、外国船社は豪州を避けてシンガポールでドック入りせざるを得ないなど、機会を逃してしまっている。これを受けて、新法では内航許可を受けた外国籍船はドック入りの際に税関における輸入扱いの例外を受けることができることとしている。」

（ウ）国際船舶登録制度

「国際船舶登録制度（注：1981年船舶登録法（Shipping Registration Act 1981）に基づく外国籍船の優遇制度）は税制面での優遇措置を受けることができるものであるが、登録に際しては、集团的合意（collective agreement）の要件を満たさなければならない。これは、船主と船員の間で労働条件についてあらかじめ定めるものであり、事実上きわめて困難を伴うものであることから一隻も利用していないのが実態であり、新法では集团的合意の要件を廃止することとしている。」

（エ）沖合施設の取扱い

また、豪州各地の沿岸地域における石油・天然ガス資源の開発・輸送状況に鑑み、内航海運改革法では一定の規定を盛り込んでいる。即ち、同法では内航貿易法第7条第1項に以下の2号を加える改正を行っている。

「(d) 液体燃料製品（liquid fuel product）を沖合施設から積み込み、州又は地域の港湾に運送してその一部又は全部を当該港湾に荷揚げする船舶

(e) 前各号に掲げる活動に関連してドック入りする船舶」（第e号の追加趣旨については前述のとおり）

また、同法では併せて定義規定として「沖合施設」（offshore facility）に関する

定めを以下の通り追加した（第6条）。

「海上施設とは、2003 年海上運送・沖合施設保安法（Maritime Transport and Offshore Facilities Security Act 2003）に定めるものをいう。」

2003年海上運送・沖合施設保安法第17条Aでは、「沖合施設」について以下の通り定義している。

「1 沖合施設とは、沖合地域（offshore area）に位置し、当該施設の上に装置を設置し又は全体の施設の一部を構成して海底又は底土から石油を採取するために使用される施設であり、以下のものを含む。

(a) 石油の採取に関連又は付随する運用又は活動に使用される沖合地域にある全ての構造物

(b) 石油の採取に関連又は付随する運用又は活動に使用される沖合地域にある全ての船舶

2 沖合地域にある浮体式生産貯蔵積出設備（FPSO: Floating Product, Storage and Offtake）は沖合施設に含まれる。

3 沖合地域にある浮体式貯蔵設備（FSU: Floating Storage Unit）は沖合施設に含まれる。

4 以下の船舶は沖合施設に該当せず、沖合施設の一部を構成しない。

(a) 積出タンカー

(b) 牽引船

(c) 沖合施設補給船その他沖合施設と海岸の間を航行する船舶

5 沖合施設には、低潮線の下に敷設されたパイプラインを含まない。

6 移動式沖合掘削設備は沖合施設に該当せず、沖合施設の一部を構成しない。

7 この法律において、沖合地域（offshore area）とは内水、領海、排他的経済水域（EEZ）及び大陸棚を指す。」

このように、内航海運改革法では、沖合施設から液体燃料製品を積み込み、州又は地域の港湾に運送してその一部又は全部を当該港湾に荷揚げする場合をカボタージュ規制の対象に取り入れており、その目的で外国籍船を沖合施設に係留する場合は同規制に従わなければならない。それ以外の貨物又は人の輸送及び沖合施設以外の地点での積卸しは規制対象外である。

【改正案への反応と審議結果】

（ア）改正案への反応

本件について、当時の反応等は以下の通り（2015年9月当地紙報道）。

(a) 荷主側及び豪州ビジネス評議会（Business Council of Australia）は賛成、組合及び野党労働党・グリーンズは反対。海運組合だけでなく、鉄道会社等も潜在的に物流需要が海運に流れることにより長期的には 300 名、今後 20 年以内には 1,000 名以上の失業者が出るとして反対。

(b) 現在 1,177 名いる豪州人船員は、内航海運改革法の配乗要件を厳格に適用すれば 100 名を切り、全体の 93%が失業する計算になる。

(c) 現在、豪州内航船舶における船員の月当たり賃金は 2,742 米ドルであるが、国

際航海船舶の場合は 850 米ドルであり、内航海運改革法が実施された場合の外国人船員賃金は 3 分の 1 になる。

(イ) 審議結果

2015年11月27日、法案は、無所属議員の反対もあって上院（当館注：本法案は上院先議）において31対27の投票結果で否決された。一方、与党自由党は法案再提出の姿勢を崩しておらず、昨年5月の選挙キャンペーンの際もダレン・チェスター インフラ・交通大臣は再提出の構えを強調した。これは、物資調達をメルボルンからのフィーダー輸送に頼らざるを得ず、内航海運のコストが物価に直接反映されるタスマニアの議席確保上も重要な論点であった。

② 内航海運改革ディスカッション・ペーパー

内航海運改革法案の否決を受け、ダレン・チェスター インフラ・交通大臣は改めて業界等との調整を行ってきたところ、2017年3月、内航海運改革に関するディスカッション・ペーパーを発表し、領海内へ寄港する場合の事前手続を含む内航海運改革について以下の通り提案した。

(ア) ペーパーの概要

- (a) 本ペーパーは一昨年に同大臣が提出した内航海運改革法案が野党等の反対で否決されたところ、引き続き内航海運改革を図るべく同大臣の下で検討が行われてきたものである。以下に詳述する通り、主な法改正事項 8 項目のうち半分の 4 項目は先の法案と同様の内容で、他の 4 項目は組合等の反対も踏まえて現行法と先の法案との中間にある妥協的な案となっており、今後の法制化における議会通過を睨んだ内容と言える。先の改正法案の柱であった一般免許と一時免許の一本化も提言されておらず、豪州籍船を有する海運会社や組合に配慮した内容である。
- (b) また、本ペーパーには船員訓練の改正内容が併せて盛り込まれている。提案内容は一見前向きなように見えるものの、同長官の指摘する通り、若手船員の減少に歯止めがかからなくなり、かつ、カボタージュ規制を緩和する流れの中で、実際の豪州人船員の需要に応じた訓練制度への改革を志向するものである。また、改革の資金調達手法として船主からの資金負担を求めており、ディスカッションの柱の 1 つとしている点が注目される。

(イ) 大臣からのメッセージ等

- (a) 豪州の貨物輸送はその多くを道路及び鉄道に頼っており、内航海運の占める割合は 15%に過ぎないが、今後予想される貨物輸送需要の増大に鑑みれば、内航海運に期待される役割は大きい。一方で、海運企業にとってみれば現行のカボタージュ規制は厳格に過ぎるきらいがあり、昨年行われた大臣と利害関係者との意見交換を通じて、内航海運改革に向けた現実的なアプローチをとるべく、本ディスカッション・ペーパーを発表するものである。
- (b) 本ペーパーではまず、国内外の海運会社や代理店から得た意見を基に、現行制度の改善すべき点について列挙した。また、法改正は要しないものの、今後の船員訓練の在り方についても改革すべき点を挙げている。

- (c) 本ペーパーの内容に基づき、提案されている改革内容の効果や更に改善すべき点等について、利害関係者から意見を募集したい。これには船主、海運会社、被用者・雇
用者代表、荷主、産業団体、組合、政府その他関連団体の如何を問わない。

(ウ) 法改正の提案内容

(現行の法規制及び先に提出された内航海運改革法案の内容については前記参照)

(a) 一時免許の最低 5 航海要件の廃止

現行法では一時免許は単一の輸送のために取得することができず、申請にあたって最低行すべき 5 航海の詳細を申告しなければならないが、これは実際には海運会社にとって困難であるだけでなく、国際航海の後に単一の国内輸送をスポット的に行うことができず、豪州の荷主にとっても不利益であるため、当該要件を廃止する。

(注：内航海運改革法案でも同様の改正が盛り込まれている。)

(b) 一般免許の船舶が利用不可能な場合の免許手続の円滑化

現行法では一時免許の申請にあたっては一般免許を有する豪州海運会社に照会し、当該輸送を引き受ける会社がある場合には免許を行わないこととしている（競争性規定）が、実際にこれを引き受ける会社又は船舶がない場合には当該手続を省略する。例えば、現在豪州籍の石油運搬船はないにも関わらず、現行法化では競争性規定に基づく照会手続が必要とされている。

(注：内航海運改革法案では競争性規定の全面廃止が盛り込まれており、妥協的な内容となっている。)

(c) 一時免許の変更手続の円滑化

現行法では一時免許の内容変更に伴い、各航海の日程や貨物量等の詳細を「変更」する場合と、航海自体を追加する「新たな許可」が必要な場合で手続が異なるが、この手続を一本化し、併せて、利害関係者との協議期間を 2 日から 1 日に短縮する。

(注：航海数制限廃止に伴うもので、内航海運改革法案でも同様の改正が盛り込まれているが、同法案では利害関係者との協議手続は廃止されており、その意味で妥協的な内容となっている。)

(d) 航海の事前通知要件の改正

現行法では許可申請時と航海内容の詳細に変更がない場合にも積荷の 2 営業日前に当局への事前通知が必要とされていたが、当該変更がない場合には事前通知を不要とすることで、海運会社の負担軽減を図る。

(注：内航海運改革法案では一律に年 2 回の報告で足りるとしており、妥協的な内容となっている。)

(e) 許容誤差 (acceptable tolerance limits) の廃止

現行法では一時免許の受給者は申請内容と $\pm 20\%$ の貨客量及び前後 5 日の積卸日程という誤差の範囲内で実際の輸送を行わなければならないが、実際の海運商慣習では、海運会社の手の及ばないロジスティクス全体の中でコンテナの追加があったり、日程や積載方法の変更が行われる。このため許容誤差の範囲を前後 30 日の積卸日程とし、貨客量

に関する規定は廃止する。

（注：内航海運改革法案では許容誤差の全面廃止が盛り込まれており、妥協的な内容となっている。）

（f）三層免許構造の二層化

現行法では一般免許、一時免許及び緊急免許の 3 層免許構造となっているが、緊急免許が使われたことはないため、この免許分類を廃止して他の免許構造下でも緊急輸送が行われるように改正を行う。これは他の改正が法律事項（2012 年内航貿易（豪州海運活性化）法）であるのとは異なり、規則事項（2012 年内航貿易（豪州海運活性化）規則）である。

（注：内航海運改革法案でも同様の改正が盛り込まれている。）

（g）法適用範囲の拡大

現行法の一時的免許は州又は地域の沿岸輸送のみを対象としているが、沖合施設（offshore installation）、浮体式生産貯蔵積出設備（FPSO）又は停泊地と本土との輸送及びこれらの施設間の輸送は対象外となっている。このため、「内航海運」（coastal shipping）の定義規定を改正し、こうした輸送を一時的免許の対象に取り込むことで、石油会社が外国籍船を使ってこれらの石油製品を豪州国内に輸送することを可能とし、豪州製油所の利活用や一般免許豪州籍船の市場拡大を図る。

（注：内航海運改革法案でも「内航海運」の定義に「沖合施設」（offshore facility）から豪州港湾への液体燃料製品の積卸しを追加し、沖合施設の定義については 2003 年海上運送・沖合施設保安法の定義に委ねることで FPSO 等の対象も取り入れる改正が盛り込まれている。）

※ 当該拡大の範囲について豪州海洋安全庁に確認したところ、回答は以下の通り。

「今回のディスカッション・ペーパーでは、あくまで領海内の海上輸送を対象としている。現行の内航貿易法第 6 条の定義規定では「港湾」（port）には harbour が含まれ、harbour には船舶が停泊又は貨客の積卸を行うことが可能なその他の施設を含むと規定されている。また、豪州の領海は州と連邦の憲法上の取極（Offshore Constitutional Settlement）により、基線から 3 海里以内は州及び地域が、それ以遠 12 海里までは連邦が所管することとされている。その上で、内航貿易法第 7 条第 1 項では内航海運の定義について「ある『州又は地域の港湾』で貨客を積み、他の『州又は地域の港湾』で当該貨客の一部又は全部を卸すこと」等と規定していることから、港湾と州の基線から 3 海里以内にある施設との間及び当該施設間の輸送は内航海運の対象となっている。一方で、港湾と基線から 3 海里を超える領海内の施設との間及び当該施設間の輸送は対象となっていないことから、これを内航海運の定義に加え、外国籍船の航行と豪州製油所の利活用を図ろうとするのがディスカッション・ペーパーの趣旨である。

（h）乾ドックの取扱い

現行法では乾ドック入りする船舶は関税法上の「輸入」扱いとなるため、手数料や消費税の点で不利益な扱いを受けることから、外国籍船が豪州でのドック入りを避ける傾

向にある。このため、船舶の管理、修繕、清掃のためにドック入りする船舶であって航海に従事しない船舶も「内航海運」の定義に追加し、外国籍船が豪州を含む一連の航海の中でドック入りする機会を円滑化するとともに、豪州のドック施設の利用拡大を図る。

(注：内航海運改革法案でも「内航海運」の定義に「内航海運の活動に関連してドック入りする船舶」を追加する改正が盛り込まれている。)

(エ) 船員訓練イニシアティブ

- (a) 海事産業労働力技術・訓練リファレンス・グループ (Industry Maritime Workforce Skills and Training Reference Group) の設立

現在及び今後の豪州海事産業の需要に合致した持続可能な海事労働力を確立、訓練及び維持するための戦略を検討・実施するための特定の委任事項 (Terms of Reference) とともに、同グループを設立する。

- (b) 政府による海事訓練支援スキームの実施

同スキームでは、AMSA 及び(1)のリファレンス・グループが承認する訓練課程の実施を支援する。主要な目的は豪州陸海の経済的・戦略的需要への合致であり、英国の SMarT スキームが参考になる。

- (c) 産業界との PPP 実施

豪州船隊の減少に伴って豪州人船員の訓練のために使用できるバースが減少しており、政府と産業界との PPP (public-private partnership) によってこうしたバースの充実を図る。

- (d) 海事労働力センサスの導入

このセンサスは政府の資金と監督の下で 3 年毎など定期的に実施されるものであり、労働力と技術の需要予測及び労働力育成計画の基礎となる。

- (f) 資金調達

以上のイニシアティブ実施のための資金調達手法として産業界から提示されたオプションの 1 つは、船主が通常 2010 年海上産業裁定額に係る B 部の規定に従って外国人船員に支払う賃金と同額の資金によって賄うというものであり、これにより、当該資金は豪州人船員の訓練に還元されることとなる。

(オ) ディスカッションの質問

- (a) ペーパーの論点は現行の内航海運規制で経験した問題と軌を一にしているか。
- (b) ペーパーの論点は更に考慮を要すべき他の事項を喚起するか。
- (c) 内航貿易法の改正案を支持するか (しない場合はその理由)。
- (e) 内航貿易法の改正案は現行の規制状況を改善するか (しない場合はその理由)。
- (f) この他に考慮すべき内航貿易法の改正案の有無。
- (g) 船員訓練イニシアティブのうちどれを支持するか。
- (h) 船員教育イニシアティブのうちいずれかが豪州人船員の海事能力を高め、維持する点で役に立つと考えるか。
- (i) B 部の規定と同額の拠出によって賄う 4 (5) の資金調達手法がうまくいくと考えるか。

③ 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)

④ 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定年の収入から減額することが認められている。制度の概要は、以下のとおり。

(ア) 対象

豪州において登録された船舶であって、豪州在住の豪州納税者に所有・使用されている船舶のうち、旅客・貨物の運搬に従事している船舶（作業船舶、港内の業務のみに従事する船等を除く）

(イ) 所得控除額

船舶の建造・登録年度によって異なるが、基本的には船舶の取得等に要した費用の20%を当該船舶が業務に従事した年又は次会計年度の所得から減額することが可能。

(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) 特にシングルハルタンカーについては、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、シングルハルタンカーの検査率を100%とすることとしている。さらに、2015年以降は、シングルハルタ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/

- (ア) PSCは、AMSA主管。
- (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 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 バラスト水管理条約

- (ア) 2017年9月に発効するバラスト水管理条約（船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約（International Convention for the control and management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004））について、豪州では農業・水資源省が国内での法制化及びPSCを所管することとされている。
- (イ) 2017年5月、同条約の国内法である2017年生物保安改正（バラスト水及び他の手段）法案が連邦議会を通過した。

⑥ 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。

8. 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 2016](#)

(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))である場合が多い。
- (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。
 - i. 規模の経済
 - ii. 資本コスト
 - iii. 排他的かつ長期間のリース契約
 - iv. 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/

(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) ^{備考1} と国家交通委員会 (NTC) ^{備考2} 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。
- ・ 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

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を行うこととする。
- 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)
豪州の運輸企業アシアノ(Asciano)が、100%の株式を所有。なお、アシアノの株主は、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 港湾の民営化

アボット政権時に打ち出された資産リサイクル・イニシアティブでは州政府がインフラ資産を民営化した場合に連邦政府がその対価の15%を州政府に与えることで投資を刺激するとともにインフラ資産の効率化を図ることとされ、42億豪ドルが計上された(2016年5月まで継続し、約8.5億豪ドルを残して制度は終了)。

このため、大規模な港湾の民営化案件が各州で相次ぎ、中でもダーウィン港とメルボルン港の民営化は政治的及び経済的な面で大きな注目を浴びた。

(ア) ダーウィン港の民営化

ダーウィン港の民営化案件自体は経済規模として大きなものではなかったが、米国の海兵隊が使用する同港を中国企業が落札し、当該入札手続について米国が知らされていなかった点が報道で大きく取り上げられた。これを受け、外国企業等からの投資案件を審査する外国投資審査委員会(FIRB)の審査基準が改正され、それまでは対象となっていなかった外国の公共主体との取引についても同委員会の審査対象とされることとなった。

(イ) メルボルン港の民営化

一方、メルボルン港の民営化は経済的なインパクトが大きく、2016 年 9 月に 97 億豪ドルという巨額な対価をもって落札者が決定した。

(a) コンソーシアム

コンソーシアムの概要は以下の通りである。

[QIC コンソーシアム]

○QIC プライベート・キャピタル (QPC) : QLD 州政府の基金管理会社である QIC 社の投資目的子会社。同持分見込みは 40%。

○GIM アドバイザリー・サービス (GIMAS) : 世界的なインフラ投資管理会社であるグローバル・インフラストラクチャー・パートナーズ・グループを構成する企業。同持分見込みは 20%。

○ボレアリス (Borealis)・インフラストラクチャー・マネジメント : カナダの年金基金 OMERS の投資会社。同持分見込みは 20%。

上記企業の幹部は、同港を最終的には全自動化するため、運輸交通網の整備や広範囲の消費者に向けたマーケティングのための投資を拡大するという。

取引には 16 の銀行団からの融資があり、この中には豪州の CBA、ANZ、NAB のほか、日本の三菱東京 UFJ 銀行及び三井住友銀行、中国の中国銀行及び中国建設銀行、米国の Bank of America 等が含まれる。また、GIP への投資会社には韓国の年金基金 NTS が関与していると考えられる。

(b) 契約形態

契約形態は、他の港湾民営化のケースと同様にリース方式であり、州は引き続き所有者としてリース終了後には返却される。リース期間は 50 年であり、借り手側にも十分な投資機会を確保することができると考えられている。港湾の使用料については 15 年間の消費者物価指数 (CPI) ベースでのキャッピングがなされている。

リースの対象はメルボルン港の岸壁であり、借り手は資産の管理や航路の経営を行う。州政府は岸壁の一部を引き続き所有するとともに、港長業務、船舶交通、危険物監視、水際危機管理、海洋汚染対策及びタグボート規制に関する権限を留保する。一方で、借り手は新しい港湾を整備する権利を有しない。

(c) 取引の審査

豪州競争消費者委員会 (ACCC) では、各社が所有する港湾や港湾荷役・運送事業者の持分等から、上記コンソーシアムがメルボルン港を所有するに至った場合に、コンソーシアムに関連しない会社を差別的に扱ったり商業的に機微な情報を共有することで、競争を本質的に阻害しないか審査が行われ、ACCC としてはいずれのコンソーシアムにおいてもそうした事態は起きないとしてこれを認める決定を行った。

VIC 州の発表では触れられていないが、米 GIC の裏には中国の国有企業 CIC (China Investment Corporation) からの債務負担を含む約 20 億豪ドルの出資があり、CIC を含めた 5 社がそれぞれ 20% の持分を保有する。このため、外国投資審査委員会 (FIRB) の審査結果が注目されていたが、ダーウィン港と異なり、本案件は同委員会の審査を問題なく通過した。この点について、スコット・モリソン財務大臣は 20% という持分が「同港の支配的な利益 (Controlling Interest)」を持つに至らない点を挙げてい

る。

⑦ 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

⑧ 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。

⑨ 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しており、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。

⑩ 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。

9. 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
- (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/

(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

（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が各資格に必要な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/

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。

(7) 船員制度改革

2017 年 3 月にダレン・チェスター インフラ・交通大臣が発表した内航海運改革に関するディスカッション・ペーパーでは、船員の教育制度についても以下の提言がなされている（上述、再掲）。

【船員訓練イニシアティブ】

- (a) 海事産業労働力技術・訓練リファレンス・グループ（Industry Maritime Workforce Skills and Training Reference Group）の設立

現在及び今後の豪州海事産業の需要に合致した持続可能な海事労働力を確立、訓練及び維持するための戦略を検討・実施するための特定の委任事項（Terms of Reference）とともに、同グループを設立する。

- (b) 政府による海事訓練支援スキームの実施

同スキームでは、AMSA 及び(1)のリファレンス・グループが承認する訓練課程の実施を支援する。主要な目的は豪州陸海の経済的・戦略的需要への合致であり、英国の SMarT スキームが参考になる。

- (c) 産業界との PPP 実施

豪州船隊の減少に伴って豪州人船員の訓練のために使用できるバースが減少しており、政府と産業界との PPP（public-private partnership）によってこうしたバースの充実を図る。

- (d) 海事労働力センサスの導入

このセンサスは政府の資金と監督の下で 3 年毎など定期的に実施されるものであり、労働力と技術の需要予測及び労働力育成計画の基礎となる。

- (f) 資金調達

以上のイニシアティブ実施のための資金調達手法として産業界から提示されたオプションの 1 つは、船主が通常 2010 年海上産業裁定額に係る B 部の規定に従って外国人船員に支払う賃金と同額の資金によって賄うというものであり、これにより、当該資金は豪州人船員の訓練に還元されることとなる。

※本制度改革に関する豪州海洋安全庁長官のコメントは以下の通り。

「現在、豪州には3つの船員学校があるが、若手船員の減少により、うち2校は学生不足で経営が成り立たなくなっている。2012年に労働党が行った内航海運改革は、もともと競争力のなかった豪州の内航海運業界を更に弱体化してしまった。日本でも若手船員不足の問題はあると思うが、豪州では産業の受け皿がないだけにさらに深刻である。船員は高齢化し、携帯電話の繋がらない海で働く若者は少ないので、外国人船員に頼らざるを得ない。」

10. 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

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。

1 1. 観光

(1) 概要

① 入出国者数(2016年)

豪州への観光客は中国を中心に増加傾向にあり、日本からの観光客も近年は増加傾向に転じたものの、以前の水準に比べると未だに少ない状況にある。一方、豪州からの出国者はここ10年で約2倍になり、中でも出国先としての日本は約3.6倍と大きな伸びを示した。

	人数(万人)	構成比率	10年間比 (2006年との比較)
入国者数	824.8	100.0	+ 5.4%
(うち日本から)	41.2	5.0	-36.2%
出国者数	986.4	100.0	+101.7%
(うち日本へ)	36.3	3.7	+264.3%

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

<http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/DetailsPage/3401.0Dec%202016?OpenDocument>
3401.0 - Overseas Arrivals and Departures

(備考) 上記日本への出国者数(36.3)は、JNT0統計(豪州から日本への入国者数約44.5万人)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い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) 連邦外務・貿易省
- (c) 連邦産業・イノベーション・科学省

(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200人
 - 2016/17年度予算: 1億5,680万豪ドル

③ 豪州人の国内旅行

(ア) 宿泊旅行(2015年)

	旅行者数 (千人) (割合%)	(対前年比)	旅行者・日 (千人・日) (割合%)	(対前年比)
全体	87,054 (100)	+6.9%	321,968 (100)	+4.2%
休暇	34,899 (40)	+6.6%	133,341 (41)	+2.9%
友人/親戚訪問	30,353 (35)	+3.4%	100,457 (31)	+1.5%
仕事	18,403 (21)	+12.7%	67,575 (21)	+9.9%
その他	5,279 (6)	+12.5%	20,595 (6)	+9.4%

(イ) 日帰り旅行(2010年):179,591千人 (対前年比 +9.3%)

<https://www.tra.gov.au/research/domestic-tourism-by-australians/domestic-tourism-statistics/domestic-tourism-statistics>

(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(2017年5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(2014/15年度)

- ① 観光GDP 475億豪ドル(豪州GDPの3.0%)
- ② 就業者数 58万800人 (全就業者数の5.0%)

(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、その後は毎年20%以上の伸びを示し、2016年には約45万人に達した。

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、2016年には中国、米国及びシンガポールからの訪豪数を下回り第6位。
- (ウ) 一方、カンタス航空や全日空の日豪直行便の就航等により最近は増加傾向に転じ、2016年には約41万人を記録。

12. 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.aisaid.gov.au/publications/pdf/aisaidorgchart.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

(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 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)

第1回日豪交通次官級会合の開催

- 昨年11月14日、国土交通省と豪州インフラ・地域開発省及び州政府との間で、都市鉄道や高速鉄道整備の在り方や、公共交通の利用促進策、公共交通指向型開発などの共通課題について、次官級による政策対話を行うことを目的として、「第1回日豪交通次官級会合」を東京にて開催。

（本会合は、平成27年12月の日豪首脳会談における共同声明において「都市交通と高速鉄道に関するものを含む定期的ハイレベル会合の立ち上げ」が発表されたことを受けて、今回初めて開催された。）

開催概要

- 1) 日 時：平成28年(2016年)11月14日(月)～16日(水)
- 2) 場 所：中央合同庁舎2号館16F 国土交通省国際会議室
※15日につくばエクスプレス(TX)、16日に新幹線を視察
- 3) 参加者：
(日本側) 国土交通省 田端 浩 国土交通審議官 他
(豪州側) インフラ・地域開発省 マーダック事務次官、ジェシカ・ホール部長
ニューサウス・ウェールズ州 リードン運輸省次官
クィーンズランド州 クロンビー インフラ・地方自治・計画省副次官
ビクトリア州 スミス経済開発・雇用・交通・資源省国際課長
タスマニア州 スウェイン開発省副次官
首都特別地域(ACT) エサウ調達・首都事業庁事務局長 他
- 4) 主な議題：
 - ・交通インフラの整備手法
 - ・交通インフラの資金調達
 - ・交通インフラの生産性向上(都市開発と一体となった交通インフラの整備)



会合の様子



マーダック・インフラ省次官
によるリニア鉄道館視察(名古屋)

→本会合では第2回会合を本年(2017年)の同時期に開催予定で日豪合意。

日豪インフラ関連企業ネットワーキング会合（第1回）

2016年7月
在豪日本大使館

- 豪州インフラ事業に参画する日本企業を支援するため、豪州インフラ関連の主要企業等との**ネットワーキングの機会を提供し、日豪企業間のコンソーシアム形成を促進。**
- 2016年秋に開催予定の**政府間ハイレベル会合と相互補完的に日本企業を支援。**

日程：2016年7月27日～28日 於：在豪州大使館（大使公邸を含む）等
行事：

- ① 市内レストランで前夜に開催した**前夜のプレディナー**（ビュッフェ形式）
- ② **日豪企業双方からプレゼン**を行うネットワーキング会合・本会合
- ③ **大使公邸でのネットワーキング・ランチ**
（サイドラーAJBCC会長によるスピーチ）
- ④ 参加企業の要望に応じた**個室での個別面談（One-on-one Meeting）**



草賀大使による挨拶

本会合の議題概要

<基調講演>

- ・インフラ・地域開発省 フォールド投資局長
- ・NSW州 コンスタンス運輸・インフラ大臣
- ・AJBCC サイドラー議長

<日本側プレゼン『企業ポートフォリオ』>

- ・JFEスチール
- ・日立
- ・三菱電機
- ・三菱重工
- ・新日鐵住金
- ・大林組

<豪州側プレゼン『豪州市場とプロジェクト』>

- ・デロイトトウシュートマツ
「インフラ調達におけるサービス提供とオペレーター」
- ・アーンスト・アンド・ヤング
「外国企業の豪州市場参入事例」
- ・プライスウォーターハウスクーパース
「Market Led Proposal」
- ・ニューサウスウェールズ (NSW) 州
「NSW州の交通インフラプロジェクト」



コンスタンスNSW運輸・インフラ大臣によるプレゼン



日本企業からのプレゼン

参加状況

✓ 本会合・ネットワーキングランチ

- ・ 参加者数 : 121名（豪州側：68名、日本側：53名）
- ・ 団体数 : 73団体（豪州側：39団体、日本側：34団体）

✓ 個別面談

- ・ 面談数 : 79面談
- ・ 団体数 : 56団体（豪州側：24団体、日本側：32団体）

開催結果

- ・ 豪州に**拠点がない日本企業**も本会合に参加するため**訪豪**。
- ・ 大使館が日本企業と豪州企業・政府との**個別面談をアレンジ**。個別面談には**9割以上の日本企業が参加**。

日豪インフラ関連企業ネットワーキング会合（第2回）

2017年2月
在豪日本大使館

- 欧米や中国企業と競争が激化する豪州インフラ市場では、有力な豪州企業とコンソーシアムを形成してプロジェクトを受注することが不可欠。
- 豪州のインフラ市場に関心を有する日豪企業及び発注者たる豪州政府とのネットワーキング強化を支援するため、第1回（昨年7月開催）に引き続き在豪州大使館が「日豪インフラ関連企業ネットワーキング会合（第2回）」を継続的に開催（日豪 62企業・政府機関等、103名が参加）。
- 今回は第1回に参加した企業への調査を踏まえ「交通」「再生可能エネルギー」分野に焦点を当て開催。特に、交通分野は日豪交通次官級会合（第1回：2016年11月、第2回：2017年秋頃予定）と併せて日本企業を支援。

日程：平成29（2017）年2月22日～23日（於：豪州・首都キャンベラ）

行事：①会合前夜のプレディナー（103名の参加者のうち95名が参加）

②連邦・州政府・大学教授のプレゼン＜交通・再生可能エネルギー＞

※会合冒頭に「DESIGN TOMORROW」（日本政府作成）を上映

（連邦政府）マーダック・インフラ省次官

アーチャー・環境・エネルギー省第一次官補

（州政府）リードン・NSW州交通省次官

クロンビー・QLD州インフラ・地方自治・計画省副次官

ステイプルトン・QLD州交通・主要道路省次官代行

他VIC州、SA州、ACT関係省担当官からプレゼン

③シドニー大学教授によるインフラ政策に関する講義・質疑応答

④パネルディスカッション（交通・再生可能エネルギー）

⑤ネットワーキングランチ

⑥日豪企業等間の個別面談（一対一面談を個室にて実施）

日本企業

（メーカー、建設会社、
住宅・都市開発、
運輸関連等）

豪州企業

（代表企業、建設会社、
銀行・年金基金、会計・法律
事務所等）

豪政府・団体

（連邦、NSW/VIC/QLD/
SA/ACT州政府、
AJBCC等）



マーダック・連邦インフラ省次官の講演



リードン・NSW州交通省次官の講演



個室での日豪企業等の個別面談

開催
結果

- ・ 講演、パネルディスカッションでは豪企業・政府からインフラプロジェクト業界の最新の動きを情報提供。
- ・ 豪州に拠点がない等の日本企業も本会合に参加するため日本、シンガポール等から訪豪。
- ・ 大使館が55の個別面談（個室）をアレンジし、9割以上の日本企業が参加。

参加者
の声

- ・ 企業との個別面談について中立的な大使館が主催のため参加しやすい。【日豪企業・政府】
- ・ 通常なら直ぐには面談できない豪企業・政府の幹部と個室で面談ができ大変有意義。【日本企業】
- ・ 第1回会合を契機に、州交通プロジェクトに豪州企業とコンソーシアムを組んで参画中。【日本企業】
- ・ 第2回会合後も、州交通プロジェクトについて州幹部と更に打合せを行うこととなった。【日本企業】

※参加企業へのアンケート調査結果を踏まえて第3回会合をアレンジ予定。

旧連邦空港公社(FAC)所有22空港の民営化(空港運営会社の主要株主)

	州		空港名	民営化年	売却額(mil.)	売却先≡現在の所有者(2008年1月現在の主要株主)
1	NSW	○	Kingsford-Smith	2002	\$5,588.0	Southern Cross Airports Corporation ←Sydney Airport Corporation Ltd (SACL)の子会社 (Various Macquarie Infrastructure Funds:81.80%, <u>Hochtief Airport GmbH:13.30%</u> , <u>Ontario Teachers Australia Trust:5.00%</u>)
2		△	Bankstown	2003	\$211.0	Bankstown Airport Ltd (BAC Airports Pty Ltd:100%)
3		△	Hoxton Park	2003		Mirvac Developments Pty Ltd (managed by Bankstown Airport Ltd)
4		△	Camden	2003		Camden Airport Ltd (BAC Airports Pty Ltd:100%)
5	VIC	○	Melbourne	1997	\$1,307.0	Australia Pacific Airports Corporation (APAC) (AMP:51%, <u>Deutsche Asset Management:33%</u> , Hasting Funds Management:16%)
6		△	Essendon	2001	\$22.0	Edgelear Pty Ltd (=Linfox Group & Beck Corporation)
7		△	Moorabbin	1998	\$8.2	Metropolitan Airport Consortium
8	TAS	○	Hobart	1998	\$35.9	Hobart International Airports Co. Ltd (HIAL) (Tasmanian Ports Corporation : 98%) (2002年データ)
9		○	Launceston	1998	\$17.2	Australian Pacific Airports Corporation (APAC) →メルボルン空港と同じ
10	SA	○	Adelaide	1998	\$363.5	Adelaide Airport Limited (UniSuper Ltd:38.51%, MTAAS(※):28.55%, Local Government Superannuation Board: 16.15%, Others:16.99%)
11		△	Parafield	1998		Parafield Airport Limited
12	QLD	○	Brisbane	1997	\$1,387.0	Brisbane Airport Corporation Limited (BACL) (QLD Infrastructure Corporation:25.00%, <u>Schipol Australia Pty Ltd:15.62%</u> , Gateway Investments Co.Pty Ltd:12.38%, Others:47.00%)
13		○	Coolangatta (GC)	1998	\$103.6	Queensland Airport Limited (QAL) (Hastings Funds Management, HFS as trustee for QLD based Infrastructure Fund, Perron Investments Pty Ltd)
14		○	Townsville	1998	\$15.9	Australian Airport Pty Ltd
15		○	Mt. Isa	1998		
16		△	Archeffield	1998	\$3.1	Archfield Airport Corporation
17	WA	○	Perth	1997	\$643.0	Australia Development Group Pty Ltd (ADG) (Utilities Trusts of Australia:32.01%, Australian Infrastructure Fund:24.88%, AAH C3 Pty Ltd:15.00%)
18		△	Jandakot	1998	\$6.7	Jandakot Airport Holdings
19	NT	○	Darwin	1998	\$110.1	Airport Development Group (Industry Funds Management:50.05%, Hastings Funds Management:35.40%, Perpetual Investments:14.55%)
20		○	Alice Springs	1998		
21		○	Teenant Creek	1998		
22	ACT	○	Canberra	1998	\$66.5	Capital Airports Group (CAG) (The Snow Foundation 100%)

※MTAAS : Motor Traders Association of Australia Superannuation Pty Ltd

注1:空港名の前の記号 ○:一般空港 △:ゼネアビ空港

注2:斜字+下線の株主は、外国資本