

2015.秋季号 (No.132)

関

KAN

交

KO

研

KEN



公益財団法人

関西交通経済研究センター

飲むだけで社会貢献!
社会貢献自動販売機

夢の貯金箱



夢の貯金箱ってなんだ?

飲料1本につき10円を社会貢献プロジェクトにご寄付いただく、自動販売機です。
オフィスや施設で、みんなが利用する自販機を「夢の貯金箱」に変えて
社員みんなで、利用者全員で社会貢献に参加しませんか?

ゆめちよ
パートナー
募集中





目次

	所感		
	近畿運輸局長に就任して	近畿運輸局 局長 天谷 直昭	2
	コロキウム報告		
	第23回かんこうけんコロキウム(平成27・6・30)		7
	瀬戸の島々と神戸	加藤汽船株式会社 取締役 加藤 琢二	
	第1回 バリアフリー推進ワークショップIN関西		14
	表彰		
	平成27年度 交通関係環境保全優良事業者等局長表彰		16
	「鉄道事業者による総合生活ビジネスを通じた環境への取り組み」	近鉄グループホールディングス株式会社	16
	「大規模物流事業者による総合的な環境保全への取り組み」	佐川急便株式会社	17
	「トランジットモール導入による歩行者にやさしい駅前整備」	姫路市	18
	審査報告		
	平成26年度 懸賞論文審査報告	審査委員長 斎藤 峻彦	20
	横書き原稿のため37頁より		
	特別寄稿		
	タクシーにおける規制緩和の結果とその理由の分析	前近畿運輸局長 土屋 知省	37
		元近畿運輸局自動車交通部旅客第一課主査 津田 裕亮	
	編集後記		40

所感

近畿運輸局長に着任して



近畿運輸局 局長 天谷 直昭

1. はじめに

7月31日付で土屋局長の後任として近畿運輸局長を拝命した天谷 直昭（あまや なおあき）です。

関西交通経済研究センターをはじめ関係者の皆様には、日頃より国土交通行政にご理解・ご協力をいただき、まことにありがとうございます。

関西での勤務は初めてですが、着任後、関西の経済界の方々や自治体の方々から近畿圏の経済の現状についていろいろお話を伺いすると関西の経済社会の相対的地位の低下を指摘される声が多く聞かれます。そのたびに、やはり日本を元気にするためには、日本の第二の極である関西が元気にならなければという思いを強くしています。その意味で近畿運輸局としても、関西全体の地域、経済の活性化に資するような取り組みを行っていきたくと考えております。

2. 国の施策の方向性

国の大きな施策としても、人口減少社会の中、このまま首都圏への人口の一極集中が続けば、地方部ほど早く急激な人口減少が進み自治体が消滅しか

ねないため、昨年11月に「まち・ひと・しごと創生法」が成立し、人口の東京一極集中を是正し、地域の人口減少をくい止め、それぞれの地域で住みよい環境を維持していく「地方創生」を最優先課題として取り組み始めました。昨年12月には政府の人口の長期ビジョンとともに「まち・ひと・しごと創生戦略」が決定され、今後、平成27年度を中心に各自治体においても地方版人口ビジョン、地方版総合戦略を策定し、本格的な地方創生の取り組みが始まっていくこととなりますが、各自治体における生活に欠かせない地域公共交通は、まちづくりや観光施策といった地域活性化策とも密接に連携することにより、活力のある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資すると考えておりますので、地方創生の取り組みとして地域公共交通の位置付けは大変重要であると考えております。

また、平成25年12月に公布・施行された交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」が本年2月に2020年を目標年次として閣議決定されました。「交通政策基本計画」は、「日常生活等に必要な交通手段の確保」、「国際競争力の強化」、「訪日外客2000万人に向けた観光施策と連携をした取り組みの強化」、「大規模災害への対応」など交通政策基本法に定められたこれらの交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定められたものであり、施策の推進にあたっては、関係者の責務・役割や連携・協働についても示されているものです。

これらの流れを踏まえ、近畿運輸局においても、この7月に従来の企画観光部、交通環境部の2部を「交通政策部」及び「観光部」に再編をしたところ。 「交通政策部」においては、「交通政策基本計画」の着実な実行を、「観光部」については、今後、増加する訪日外国人旅行者に対する受入環境整備や地域の振興を推進するため再編しました。

近畿運輸局としては、この再編を契機に交通・観光の分野を中心に、これまで以上に積極的に自治体をはじめとする地域の方々と連携を密にし、課題

の解決に当たっていききたいと考えております。

3. 重要な政策課題

①公共交通の安全・安心の取り組み

鉄道・自動車・船舶等、公共輸送機関は、安全・安心の確保の最優先が社会的使命であり、安全には万全が期されなければなりません。

まず、鉄道事業については、保安監査等を適切に実施するとともに、経営の厳しい鉄道事業者等が行う安全対策に対する補助など、安全・安心な鉄道輸送の確保に向けた取り組みを推進します。

自動車運送事業では事業者に対する監査による法令遵守の徹底のほか「近畿地域事業用自動車安全対策会議」において、トラック、バス、タクシー業界団体、自動車整備業界団体、近畿管区警察局、近畿地方整備局、自動車事故対策機構等の関係機関の協力のもと平成22年度に定めた「近畿グリーンナンバーセーフティプラン2010」に定めた事故削減目標の達成に向けて関係者が一丸となって取り組みを行っています。

また、自動車の安全確保等については、国と自動車検査独立行政法人が連携し、検査業務を通じて自動車が発安基準に適合しているかを確認するとともに、点検整備の確実な実施のため啓発活動やユーザー指導に努めます。

海運事業については、7月に発生したカーフェリー火災、韓国及び中国での旅客船事故の重大性にかんがみ、これまで以上に安全確保に努めたいと考えております。

危険物積載船に対しては立入点検を実施し、安全設備の適正な維持・確認に努め、外国船舶に対してはポर्टステートコントロールを的確に実施し、航行の安全確保と海洋汚染等の防止に努めます。

また、川下り船の安全対策ガイドラインを活用した安全指導及びプレジャーボート等の小型船舶を対象に船舶検査受験及び救命胴衣の着用等安全

対策を行います。

さらに、公共交通の安全・安心の確保のためには、事業者自らが経営トップから現場まで社内一丸となった安全管理体制を構築し、積極的に取り組むことが不可欠です。近畿運輸局としても、安全思想の普及・強化に向けて運輸安全マネジメント制度の充実に積極的に取り組みます。

また、これらの公共交通における事故が発生した場合には、「被害者の方々にも積極的に取り組むこととしています。

次に、大規模災害への備えについてです。

自然災害への対応としては、先日の北関東での集中豪雨に見られるように、局地化・集中化を増す豪雨や想定されている南海トラフ巨大地震などへの防災対策をしっかりと講じていく必要があります。

その対策として、避難所への支援助物資を円滑に届けるため、民間の施設・ノウハウを活用した東南海・南海トラフ地震などの自然災害に備えた災害に強い物流システムの構築を目指して、民間物流拠点のリストアップ、官民の連携や協働体制の構築、協定の締結・深化などの取り組みを進めてまいります。今年度は、大規模災害発生時に円滑かつ確実な物資輸送を実現するために、首都直下地震に対応した災害支援助物資輸送演習（ワークショップ、机上演習、実働演習）を実施し、自然災害への備えを具体化していくこととしています。

②公共交通のネットワーク強化や地域公共交通の確保・維持・改善等

近畿圏においては、平成15年3月に近畿地方交通審議会に諮問した「近畿圏における望ましい交通のあり方」について平成16年10月に答申（「近畿地方交通審議会答申第8号」）がとりまとめられ、答申以降、平成16年11月に京都市交通局東西線を始め平成21年3月の阪神なんば線など9路線が続けて

開業し、利用者利便向上が図られているところだ。

今後とも、近畿圏における鉄道ネットワークの質の向上は、重要な政策課題であると考えております。

地域公共交通は、モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、過疎化の進行も加わって輸送人員の減少に歯止めがかからない状況であり、交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営は悪化しており、民間バス事業者の約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字となっています。

自家用車による移動ができない学生・生徒や高齢者、障害者等の日常生活における交通手段の確保は、今後高齢化が急激に進むことが予想される中、非常に重要となっており、地域公共交通の役割は一層増大していきます。

また、今後、本格化する人口減少社会において、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供するためには各種機能を一定のエリアに集約化した集約型都市構造（コンパクトシティ）を形成し、諸機能が集約した拠点どうしや拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築することが重要です。それらの考えから、従来の民間事業者の事業運営に任せきりであった地域公共交通から、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下でまちづくりと一体で



持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスに再構築するため、平成26年5月に地域公共交通活性化再生法が改正されました。

改正法では、一つの市町村の取り組みにとどまらない複数市町村の圏域で、まちづくり、観光振興といった地域戦略と面的な地域公共交通ネットワークの構築をする地域公共交通網形成計画が新しく規定されたところです。

地域公共交通ネットワークを地域のニーズを踏まえた最適な交通手段とするため、地域におけるバス（幹線、フィーダー）の運営に対する支援を行っているほか、地域公共交通網形成計画等の策定や計画を推進していく取り組みについても支援をしており、さらに、自治体における地域公共交通の取り組みを後押しするため、自治体職員を対象とした人材育成研修等も行っています。

各モード別の最近の状況・課題への対応については、乗合バス事業については、人口減少、少子高齢化による輸送需要の減少が止まらず、経営環境が大変厳しい中、確保維持の取り組みを支援します。

また、貸切バス事業では、訪日外国人旅行者の増加に伴い、需要拡大が見込まれますが、安全・安心なバスというものを前提として、需要に対応できるように関係機関と協力をしていきます。

タクシー事業については、タクシー適正化・活性化法に基づき設置された協議会の運営を後押しするとともに、事業の適正化及びさらなる活性化に向け、関係者と連携して取り組みます。



トラック事業については、事業の健全化に向けた適正取引の推進、労働力確保対策に加え、重大な事故につながる恐れのある、長時間労働の抑制を目的とした取り組みを、先般立ち上がった「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」などを通じて関係機関と連携し推進していきたいと考えていますが、物流対策については、さらに、産官学一体となった「国際物流戦略チーム」において関西国際空港や国際コンテナ戦略港湾である阪神港の利用促進につながる取り組みも推進していきます。

環境対策としては、「関西グリーンパートナーシップ会議」における活動を通じて、鉄道版、海上版のグリーン物流セミナーを開催し、鉄道・船舶へのモーダルシフトの推進を図るとともに、公共交通を利用した通勤を促進するため「エコ通勤」の取り組みを自主的かつ積極的に行っている事業所の認証制度の普及促進を図ります。また、六甲摩耶山上や奈良県明日香村等では、環境にやさしい乗り物として「超小型モビリティ」による観光客向けレンタカー事業が行われています。今後も超小型モビリティ認定制度により導入の促進を図っていききたいと考えています。

自動車登録手続きについては、自動車登録手続のユーザーの利便性の向上の観点からワンストップサービスを、大阪、兵庫、奈良において導入していますが、引き続き、利用率の向上、導入地域拡大を目指します。本年6月に交付されました道路運送車両法を一部改正する法律には、東京五輪特別仕様ナンバープレートや図柄入りナンバープレートの交付を実現するための措置が盛り込まれており、今後、これらが円滑に実施できるよう準備を進めます。一方、自動車や船舶による運輸事業においては、昨今、労働力不足が深刻化しています。

それらの事業に従事する労働者の就業構造は、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたこともあり、中高年層に依存した状態となっているところであり、現役世

代引退後、深刻な労働力不足が懸念されています。

そのような中、ワーク・ライフ・バランスを重視した労務管理、業務の高度化・IT化、女性にとって働きやすい施設整備等、若年層や女性の労働力確保の取り組みを進めている事業者も増えてきており、それらの取り組みを推進していくことで、運輸事業の労働環境のイメージを変え、社会基盤産業である運輸事業の人材確保を行っていく必要があります。

自動車運送事業の労働力不足については、運送業界、労働局と連携し「近畿自動車運送事業労働力確保検討会」を立ち上げ、トラック、バス各モードの労働力不足対策に取り組んでいきたいと思えます。

自動車整備業や船員、造船業などの技能者の人材確保については、管内の高校等の訪問やイベント開催時に職業体験をしていただくなどの取り組みをしており、今後も積極的に進めていきたいと考えております。

③ 観光の振興に関する取り組み

観光立国推進閣僚会議において6月に決定された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」により、訪日外国人旅行者数2000万人時代を万全の備えで迎え、地方創生への貢献を図り、観光を我が国の基幹産業へ飛躍させ、また、我が国の歴史・文化を深く理解してもらうことにより、質の高い観光立国を目指すところとされています。

関西地方には、世界文化遺産、国宝、重要文化財など、我が国を代表する歴史・文化遺産が集積している地域であり、これらが100km圏内に位置しております。この強みを活かして目標達成に貢献していきます。

具体的には、東京、大阪間のいわゆるゴールデンルート以外のルートとして、本年6月に関西広域連合、関西経済連合会、関西地域振興財団が応募した「美の伝説」が国土交通大臣から「広域観光周遊ルート形成促進事業」の周遊ルートとして認定されました。今後、事業計画（動向調査、広域ガイ

ドブックの作成、統一交通パスの検討、無料公衆無線LAN環境整備の検討など）に従って各種事業を実施し、地域の受入環境整備と訪日外国人旅行者の誘客を図ります。

加えて、地域において、国内外の観光客の往来による交流人口を増やし、地域を活性化させるためには、歴史的景観、美しい自然、海洋資源、豊かな農産漁村、魅力ある食文化等の地域の資源を最大限活用することが重要です。

近畿運輸局管内でも京都府北部を中心とした「海の京都」観光圏が国から認定されたほか、今年度は、「地域資源を活用した観光地魅力創造事業」として選定された5地域（主な事業実施地域：「大津市・京都市」「大阪市」「南あわじ市」「和歌山市」「白浜町」）について、地域の観光資源の磨き上げの取り組みを支援していきます。

また、観光地域づくりの中心となる組織・機能（日本版DMO）を確立し、「観光地経営」の視点に立って商品造成などの観光振興の取り組みを支援し、地域の関係者が一体となった観光資源の磨き上げの取り組みを推進します。

関西圏の諸都市、観光地、港湾等が連携してクルーズ客船を誘致することにより観光及び港湾の振興を推進するため、「関西クルーズ振興協議会」においてクルーズの魅力発信する取り組みをおこなっています。

今後もそれらの取り組みを通じ、関西のクルーズ客船関係者が一丸となり効果的なクルーズ振興を図ります。



4. おわりに

関西経済の活性化実現に向けて交通・観光は大きな役割を果たす必要があります。先に述べました取り組みを事業者や自治体、地域の方々との連携を図り推進していきたいと考えております。

今後も当局の施策を進めていくにあたり、皆様方の一層のご支援、ご協力をお願い申し上げます。

(平成27年6月30日)

瀬戸の島々と神戸

に乗れば、あつという間に神戸・大阪にいけるとい意味で、単なる辺鄙な場所ではなく、むしろ京阪神からいち早く色々な文化が伝わってくる、中継拠点だったのではないかと思います。



瀬戸の島々には今でも色々な文化が残っていますが、これも辺鄙な場所だから独自の文化が生まれたのではなく、様々な文化が集まる最先端の場所だったからこそ、そうした面白い文化が出てきたんじゃないかと思っています。

瀬戸内における内航海運の起り

私どもの会社は、古くから、この瀬戸内海を通じて人とモノのつながりの中で商売をさせていただけだと思っています。そういった意味で、本日は、瀬戸内海の島と神戸を中心とした関西とのつながりの紹介を通じて、瀬戸内海が果たしてきた役割というものを通して、少しでも感じていただければと思います、このようなテーマとさせていただきます。せっかくなので、最初、瀬戸内海における近代海運業の起りから現在までの流れをご紹介します。

瀬戸内海における内航海運の起り

明治2年、西洋型船の民間所有が自由化

 <p>明治3年 土佐藩から藩船3隻の 貸与を受け、 東京・大阪・高知を運航</p>	 <p>明治3年 大阪運賃局から船1隻 貸与され、大阪・神戸を 運航</p>
---	---

明治10年 西南戦争
→神戸が輸送基地。戦費4150万円(当時の国家税収6500万円)

海運バブル→新規参入が続出
約70社 約110隻



加藤汽船株式会社

取締役 加藤 琢二氏

はじめに

加藤汽船の加藤でございます。本日はこのような機会を与えていただきまして、本当に感謝しています。

本日は、「瀬戸の島々と神戸」というテーマにさせていただきます。私の半分趣味のような話でございますがどうぞよろしくお願い致します。



今のような、車社会になるまでは、瀬戸内海は日本の人流や物流の大動脈の一つ、大きな運河のような役割を果たしておりました。そこに浮かんでいる島は、今でいうと高速道路の「サービスエリア」、多分そういうようなものだったんじゃないかと思えます。昔は、船が世の中で一番早い輸送機関でしたから、その通り道に浮かんでいる島は、ひょいと船

大昔から船はありましたが、いわゆる、西洋型の船舶を使った近代海運というのは、明治から始まります。江戸時代までは、民間事業者は原則として大きな船を作ったら駄目ということになっていましたし、西洋型の船舶も禁止されていました。幕末のペリーの浦賀来航に始まり、神戸港、横浜港が開港され、外国の船会社がどんどん日本に押し寄せてくるようになります、このままでは日本のカボタージュが守れないというような危機感が出てまいりまして、何とか日本の中で近代的な船会社を育てて行こうというのが明治政府の方針になりました。そして、明治2年、西洋型船舶の民間所有が自由化され、ここから日本の近代的な内航海運が始まることとなります。

この規制緩和によって、明治3年に岩崎弥太郎が九十九商會を設立し、海運業を始めます。また、神戸では、光村彌平という方が大阪造幣局から船1隻を借り受けて、大阪と神戸の間の運航を開始します。その後、一番大きな転機となったのが明治10年の西南戦争。これが日本の海運界の一大トピックというか、大きな出来事でありました。あまり知られていないことですが、この時、神戸は、九州の戦場に向けた輸送基地となりました。西南戦争の戦費は4、150万円。当時の国家税収が6、500万円ですから、かなり膨大な戦費です。この戦争に対する明治政府の必死の姿勢がわかります。日本中の船をかき集めて、とにかく九州に送り込むことになるわけですから、軍事輸送以外の民間輸送もひっ迫してきます。当然、海運バブルが起こり、そこで雨後の筍のように新規参入が続出し、大阪や神戸を中心に一気に70社110隻もの会社が参入する事態となりました。

実は、私どもの会社も、まさにこの明治10年に、讃岐藩から西洋型の帆船2隻の払い下げを受け、大阪・神戸、そして香川の間の運航を開始したということでございます。讃岐藩の米問屋として、古くから藩米の輸送などに携わっていたため、こうした流れになったようです。

同時期に参入した数多くの船会社は、その後の松方デフレ不況の中で「大阪商船」として集約・統合されますが、その後、外航に進出し、現在の「商船三井」につながる世界的な船会社へと発展していきます。私どもの会社は、この統合には参加しませんでしたので、結果として今に至るも瀬戸内海の内航船社として続いています。先の大戦で所有船舶の大半を失いましたが、終戦まもなく神戸〜高松航路を再開させました。その後、昭和30年代から始まるモータリゼーションの流れを受け、昭和32年に旅客船部門と貨物船部門とに会社を分離して、旅客船



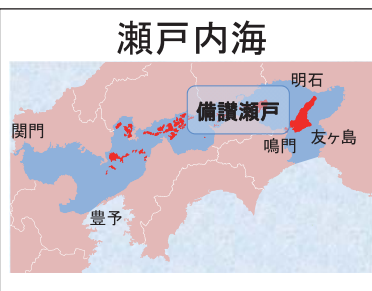
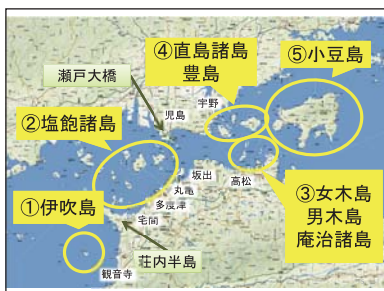
部門を受け持つ「加藤汽船」でフェリー航路を始めることになりました。一方で昭和30年頃後半には、既に本四架橋の計画が具体化しつつありましたので、そろそろ事業を多角化していかなければならないということで、昭和42年には岡山と香川をエリアとするテレビ局を始めます。橋ができた後の現在のフェリー輸送はというと、貨物の大半はドライバーのいない無人のコンテナシャーシでして、運転手のいる車やトラックはもっぱら橋を利用していきます。じゃあ徒歩の旅客はというと船会社自身が経営する高速バスで運んでいるという状況です。こうした弊社の歴史は、明治以降の瀬戸内海における人・モノの流れの移り変わりを象徴する一つの典型例かと存じます。

■瀬戸内海の島々

そろそろ本題に入りまして、瀬戸内海といっても、和歌山から九州の方までありますが、本日は備讃瀬戸のあたりを中心にお話をさせていただきます。この備讃瀬戸の島々、大きく5つに分けることができます。まず、香川の庄内半島の愛媛側に伊吹島という島がありまして、ここは独立した文化圏を誇っております。2番目に塩飽諸島、瀬戸大橋のちょうど西側のあたりです。3番目に高松の目の前の女木島、男木島、庵治諸島がございます。そして、4番目、芸術の島で有名な直島、豊島。5番目に小豆島です。

■伊吹島

伊吹島は、観音寺から船で25分のところにありま



す。観音寺は、寛永通宝という大きな砂絵が有名で、確か松平さんの前に生駒親正という大名が治めており、その大名が作った砂絵というふう聞いております。伊吹島はハートの形をしており、面積が1km²、人口が約700人の島です。「いりこ」の島ということで、生産額は全国第5位、とにかく品質が良いということでも知られております。この「いりこ」カタクチイワシですが、獲ってからいかに早く茹で上げるか。これで品質が決まるということになります。

この燧灘ひうちなだの周りがすべて漁場となっています。魚を傷めないように、二艘びきのパッチ網2隻で、網を抱え込むように獲って、獲った魚を高速船に移し替えてすぐに島に帰ります。加工場の横につけると船のいけすにホースを入れ、ポンプで吸い上げます。このホースが工場の中の釜の上の所まで繋がっています、一気にそこに落とし込むわけです。船が着いてから20分で茹で上がります。

島の中は、車はほとんど通れなくて、迷路のような狭い路地ばかりです。港に唯一食堂があり、気になるメニューはと言いますと、「いりこめし」、「いりこうどん」、「ぶっかけうどん」ということで、やはり「いりこ」づくしです。

また、伊吹は神戸と意外な繋がりがございまして、三好長慶ながよし、摂津を本拠にした室町末期の天下人で細川氏の管領でしたが、主人の細川氏を倒し、天下を握っています。また、神戸港も保護して、すこ

島の周りで、いわしを獲る。



魚を傷めない、二艘びき「パッチ網」漁。

「いりこ」の島



年間2700トン、全国第5位の生産額。品質が良いことで、知られている。

伊吹島(いぶきじま)

面積 約 1km²
人口 約 700人



く神戸港の発展にも役立つ方というふう聞いております。

伊吹の島民は、実は大半が三好長慶の末裔ということでもございまして、この長慶の息子さんが義継と言いますが、長慶が死んだ後、義継は信長にどんどん攻められて自害してしまいます。その息子の義兼、義茂が逃げて行って伊吹島にたどり着いたということなんです。島に三好家の家系図がありますが島の大半は、苗字が今も三好さんです。元々、三好長慶は徳島の出身で徳島から関西の方に攻め上って、天下をとったわけです。三好さんの先祖、徳島には「三好祭り」があり、全国の三好さんが集まってきましたが伊吹島の人も実は参加されているという話がございます。

■塩飽諸島

塩飽諸島は、大小28の島々、うち有人13島、全体で約2,000人というような状況でございまして、この塩飽の三大お国自慢というのがございまして。最初は「塩飽水軍」(弁財船)です。村上水軍とよく対比されますが、村上水軍は武器を持って本当に戦をしていましたが、塩飽水軍は武器を持たない船乗りや船大工の職人集団でした。

この島の塩飽水軍による廻船業の全盛期は、秀吉の時代から始まって、江戸の元禄期まで続きます。幕府の御城米の輸送を独占的に扱う特権が塩飽諸

塩飽諸島(しわくしょとう)

大小28の島、うち有人13島
全体で約2千名



現在でも、
島民の大半は
「三好さん」



三好氏の故郷
徳島の武者行列
に参加する伊吹島
の人々



島の島民に与えられており、たいへん栄えておりました。ところが、享保の改革で特権が取り上げられ江戸商人の下請けになります。そこから徐々に衰退してしまおうのですが、船乗りの伝統は、明治まで続きました。例えば、太平洋を横断した咸臨丸の水夫さん、ほとんど塩飽の人で50人中35人です。これが1つ目のお国自慢。

2つ目のお国自慢は「塩飽大工」です。享保の改革により島の廻船業が衰退しますが、その後、船大工の技術を生かして宮大工、あるいは家大工に転身していかれたわけです。明治始めの島の資料を調べますと、島の3分の1が大工で、船乗りの町かと思うと、実は大工の町であったということです。

瀬戸内海の周り中に塩飽大工が作った色んな遺物が残っておりまして、岡山の「西大寺」、香川の「こんぴらさん」の中間にある本殿（お寺作り）、あと「善通寺」これも塩飽大工が作ったということになります。

3つ目の塩飽のお国自慢は「人名制」です。全国で唯一、島民による自治が大昔から行われてきたということです。秀吉の時代に水軍として活躍したことから、秀吉から島民による自治が認められて、徳川幕府もそれを引き継ぎまして、江戸時代も自治が認められております。地方自治の原点みたいなものがございます。塩飽の勤番所、これは島の役場でありまして、選挙で選ばれた島民の代表が交代で政



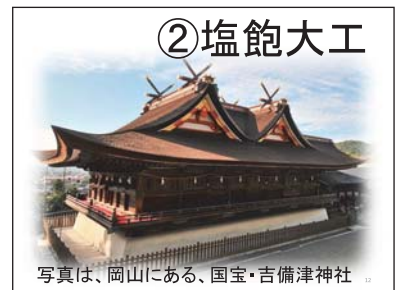
本島の見どころは、

面積約6km² 人口約600人



③人名制

全国で唯一、島民による自治



②塩飽大工

写真は、岡山にある、国宝・吉備津神社

務をとる近代的な自治でございました。この塩飽諸島を束ねていた中心の島が「本島」です。丸亀から船で約30分、面積が約6km²、人口約600人の島です。この本島の見どころは、先ほどの塩飽勤番所と、もう1つが笠島集落というのがあります。この集落は、国の指定の伝統文化財（建造物群）があり、塩飽大工の見事な街並みとなっています。岡山の倉敷の美観地区をちょっと小さくしたような感じの街並みです。

また、古民家を利用した洒落たカフェもあり、おしゃれな感じが漂っております。この本島も神戸と大変意外なつながりがあり、それが神戸洋家具でございます。

神戸は色んな発祥があり、マラソン、ゴルフなど色々ありますが西洋家具発祥の地も神戸です。神戸洋家具の創始者の1人が本島出身の真木徳助という方です。この方も元々塩飽大工で明治の最初の頃に神戸に出稼ぎに来て、加納町で家具の製作所を設けます。神戸には、外国人がたくさん住んでおり、自分の国から持ってきた家具を持ち込みます。その家具の修理を頼まれたりしているうちに、その家具を真似て作り始めたのが最初であると神戸市史に書かれております。この家具以外にも、塩飽大工、神戸で様々な活躍をしており、海軍操練所を作ったのも、実は塩飽大工が作ったこととございます。戦前の湊川神社も塩飽大工が作ったこととございます。

神戸で、家具・指物大工として活躍した「塩飽大工」

真木徳助：明治初め、加納町で創業
溝渕和太郎：明治7年、下山手に創業
木本悦治郎：三ノ宮横町で営業

神戸は、「西洋家具発祥の地」

明治18年に製造された現存する最古の神戸洋家具



塩飽で、もう一つご紹介したい島、多度津から船で50分ほど行った所にぽっかり浮かんでいる「佐柳島」がご紹介します。この佐柳島の別名は、人間よりも猫が多いことから、猫島と言われています。

佐柳島のご当地グルメがまた変わっております。「茶がゆ」、「変わった味がするんで「何ですか?」と尋ねると碁石茶というお茶だそうです。四国の真ん中あたりにある高知県大豊町という所でだけ作られているお茶だそうです。何が変わっているかと言うと、発酵茶なんです。ウーロン茶よりもっと発酵されたプーアル茶、さらにプーアル茶を発酵させたお茶という感じがします。漬物桶みたいな所に蒸した後、一次発酵させて、さらに二次発酵させるために平らに敷き詰め、上から漬物石みたいなものを置いて、かなり長期間発酵させるようにして作るそうです。できたものを碁盤の目のように切り、本当に碁石のようになっていいることから碁石茶というようです。またよろしければご賞味いただければと思います。

この島最大の見どころがありまして、実はそれ何とお墓ということであります。両墓制という、たいへん変わった風習がこの島に残っております。遺体を埋葬する「埋め墓」、それとお祀りする「詣り墓」、墓が2つに分かれています。お墓を必ず2つ作る風習があります。お墓を観光するのは、不謹



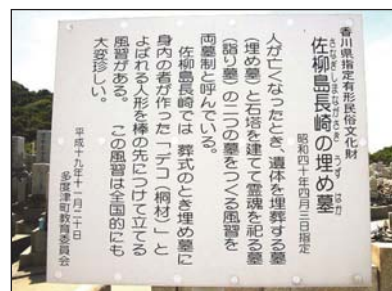
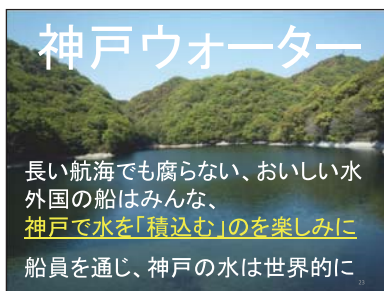
慎なんじゃないかと思いますが、香川県がお墓の目の前に看板標識を立て佐柳島の長崎埋め墓ということで、文化財として指定しております。

この周りには、瀬戸内海の綺麗な景色が広がっており、島の中で一番良い所に先祖をお祀りする墓を作って、綺麗な景色を眺めながら成仏していただくという、素晴らしい風習だと思っています。

また、佐柳島は、神戸と深いつながりがあります。何かと言いますと、神戸ウォーターです。この神戸ウォーター、長い航海でも腐らない美味しい水。六甲から流れてくるのでミネラルが強く腐りません。

だから、外国の航海をする船、「美味しい」と言っている神戸で水を積み込みます。外国の船員さんを通じてこの神戸ウォーターが有名になりましたが、実は船に水を積み込むという仕事、これをずっと明治から昭和にかけて支え続けてきたのが佐柳島の人々です。

昔ですから、船は岸壁に横付けできません。沖合の船にこのタンク船のようなもので、水を桶に入れて納入するという形でした。その船に給水する事業を神戸港で最初に立ち上げたのが佐柳島の村田惣吉という方で、当時、「神戸良水社」という名前がございました。当時、独占的に良水社がやっていたが、明治38年に神戸市が給水事業を「公営化する」ということになり、村田さんは、快く事業を公のために譲渡したそうです。譲渡に際し、村田さんが付けた唯一の条件が、佐柳島出身者を優先雇用として



いただきたいということでした。

佐柳島出身の人だけを集めてやっていったんで、給水船の船員、船頭、皆、佐柳島の人ばかりだったんです。優先雇用ということで、その後も佐柳島の船員さん達が神戸市の職員として働いていたということです。昭和初期の頃の給水船はこんな感じであったということになります。島民がいい人ばかりですごくいい島なんで興味があれば是非に訪ねていただければ幸いです。

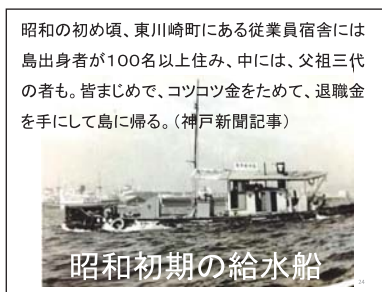
■女木島、男木島

女木島、男木島は高松から船に乗りまして約20分到達する島です。地元では、女木島というよりむしろ鬼ヶ島ということで知られております。島の周りを城壁のような石垣がずっと張り巡らされております。

この島には、やっぱり鬼ヶ島伝説があります。約束の通りのような観光施設で、洞窟の入口に青鬼さん、洞窟をずっと入っていくと今度は赤鬼さんがいます。この女木島、本当に砂浜が美しく、高松市民に人気の海水浴の島です。

■小豆島

小豆島は瀬戸内海の島の中では比較的都会で、神戸、姫路、岡山、高松から合計で7航路あり、そこにフェリー、さらに高速船があったり、すごくアク



昭和の初め頃、東川崎町にある従業員宿舎には島出身者が100名以上住み、中には、父祖三代の者も。皆まじめで、コツコツ金をためて、退職金を手にして島に帰る。(神戸新聞記事)

昭和初期の給水船

セスがいい島となっています。

小豆島はオリーブの島ということで、何でもオリーブでございます。例えば、うどんにオリーブ、しょうがとネギをかけて、そこにオリーブの新漬けみたいなものを盛る。そうめんのつけ汁にもオリーブを入れます。味噌汁にもオリーブオイルを入れます。ご飯にもオリーブオイルをそのままかけて食べます。さらには学校の給食でオリーブ教育を徹底的にやっております、年間1トンは子供達だけで消費しています。人間だけがオリーブを食べるのかと云ったら、さらに、びっくりするのが実は、ハマチまでオリーブを食べるんです。養殖ハマチの餌にオリーブの葉の粉末を食べさせ、オリーブ・ハマチとしてブランド化し売り出しています。さらに、オリーブを搾った後のしぼりかすを牛に食べさせています。この、オリーブ牛、神戸牛に負けず劣らずぐらい高いです。さすが小豆島、オリーブ発祥の地だなあと思っていたんですけども、日本のオリーブ発祥の地、実は神戸なんです。

文献を調べますと、「勸農事蹟輯録(かんのうじせきしゅうろく)」という、旧内務省勸農局から始まった農水行政記録をまとめた本がありまして、この中に神戸オリーブ園が出てまいります。明治11年にパリ万国博が開催されましたが、その時の日本館の館長さん、内務省の勸農局の農務官僚の前田正名という方が、この万博が終わった後にフランスから



苗木を2,000本輸入したそうです。当時、三田の所に種苗場があったそうですが、三田の種苗場の支局として、国営の神戸のオリーブ園を作ったということとです。ここで、明治12年にオリーブを作り始めて、その3年後に日本で初めてオリーブの搾油、それとオリーブの実の塩蔵というのに成功したということとです。これが日本のオリーブの出発点と言いますか、最初ということとございます。その証として、先ほど塩飽大工が建てたと言ってご紹介しました湊川神社の境内に前田正名さんが持ち帰った2,000本のオリーブの中の1本があります。私も知らなかったんですけども、調べてみるとトアロード沿いの山本通3丁目あたりに国営の神戸オリーブ園があったということとございます。その後、神戸オリーブ園は、明治21年松方財政により、売り払われて廃止されてしまいます。明治14年の頃から松方デフレが始まり、明治17年頃から松方正義が実権をにぎりまして、今で言う民活。なんでも国の財産を全部売り払って、全部お金にかえろということとで、その一環としてオリーブ園が売り払われて廃止されてしまったということとです。その20年の歳月を経た明治40年、小豆島でオリーブ栽培を始めます。その小豆島でオリーブの栽培指導を行ったのが、神戸のオリーブ園の技術者だった福羽逸人という方とございます。神戸と小豆島、色んなつながりがありますが、その一つとしてオリーブで神戸と小豆島が結ばれて

その後、神戸オリーブ園は・・・

明治21年 松方財政の下、**廃止**

さらに、20年の歳月を経て・・・

明治40年

小豆島でオリーブ栽培を開始
二年後、開花・結実成功

湊川神社のオリーブ

前田正名氏が、
明治11年の
パリ万博から持ち
帰ったオリーブの
うちの一本



「勸農事蹟輯録」(上巻)



いたんだなということとです。平成25年11月16日に神戸・小豆島、友好のオリーブ樹の植樹をしようということとで、小豆島町長、矢田市長に出たいだいております。

■おわりに

つい先日発表された観光庁の周遊型の観光ルートに瀬戸内海が指定されました。少し残念なのが、瀬戸内海の周りを取り巻くように、道路のルートだけをルート設定していて、肝心な海に船のルートが入っていません。橋も大事だというのは重々承知していますが、船のルートを入れて頂ければありがたいと思っております。

瀬戸内海は、景色がきれいなことと、最近は何か注目されていますが、私はちょっと違うと思います。やはり昔の歴史をひも解いてみると、瀬戸内海は人とか物とか文化の交流の重要なシステムだったんだという歴史が大事なんじゃないかと思っております。景色の綺麗な所は、日本全国色んな所がありますが、観光地間の競争がこれだけ厳しくなってますと、景色の売りだけではお客さんと呼ばない。ですから、ストーリーというか、そこに込められた歴史性、文化などをPRしていかないとこれからの観光地競争は生き残れないんじゃないかなと思います。そういう込められたストーリーみたいなものから大事にして、観光施策を考えていただければというふうにご考えている次第であります。

以上、大変拙い話でございました。ご清聴ありがとうございました。

神戸オリーブ園の技術者だった
農学博士の福羽逸人さん



神戸と小豆島は、
オリーブで結ばれていた。



第1回 バリアフリー推進ワークショップ —IN 関西

平成27年9月3日、大阪市北区において、(公財)関西交通経済研究センターと(公財)交通エコロジー・モビリティ財団との共催によるバリアフリー推進ワークショップIN関西を開催しました。

エコモ財団では、平成25年度から移動円滑化に関する新しいテーマや課題について、関心ある方々と情報を共有し、ともに考えることを目的に、毎月1回程度ワークショップを開催しています。

こうした勉強会を是非関西でも開催して欲しいとの要望が高まり、平成27年度から、エコモ財団のご支援により関西において定期的を開催することとなりました。

関西でのワークショップは、バリアフリーやユニバーサルデザインに関する政策課題、技術課題に長年取り組まれ、政府や自治体などで各種委員を務められている近畿大学名誉教授の三星昭宏先生にご協力をいただきながら様々なテーマを題材に年3回程度開催する予定としております。



第1回ワークショップの概要

第1回ワークショップは、「寺社仏閣と城郭における観光バリアフリーの現状と課題」をテーマに世界遺産に登録され、多くの参拝客、観光客が訪れ

る清水寺と姫路城に、これまでのバリアフリー化に関する取組みと今後の課題についてお話をいただきました。更にワークショップの後半には、寺社仏閣のバリアフリー化について調査研究をされているパシフィックコンサルタンツ株式会社の山本早織氏から、調査結果の発表をしていただきました。

【音羽山清水寺 執事補 大西 皓久氏】

大西氏からは、段差の解消、看板の設置、参拝経路のジャリの撤去及び舗装化、石畳の凸凹の一部改修、トイレを身障者用トイレに改装、車椅子で参拝される方への経路地図の配付といったこれまでの取り組みについての経緯や解説がありました。今後の課題として、現在は車椅子を利用されている方への対応がメインになつており、目の不自由な方、耳の不自由な方



への対策が不十分ということと、その他、お一人で参拝に來られる障がいのある方への対応、外国から來られる方への言語の対応といったソフト面の対策も必要であるとの結びでありました。

また、清水寺には、手で触って拝める「ふれ愛観音」という観音像があり、目の不自由な方にも多く参拝していただいているとご紹介がありました。

段差の解消





石川氏からは、姫路城大天守修理見学施設「天空の白鷺」の解説がありました。大天守の保存修理工事の実施に際しては、登閣が困難な人の見学機会の確保や関心の少ない市民の誘導を図るといふ基本方針を作成し登閣ルートのバリア調査を行い、その調査結果をもとにバリアの軽減として、スロープの設置、経路の補修等（路面の補修・溝の段差解消）、身障者用仮設トイレの設置、多目的トイレの設置といったハード面での取り組みと、介助スタッフの配置、アシストホイールの設置、インターネットを利用した介助情報の発信及び車椅子の必要な方の

事前把握、車椅子来場者の減免拡大（介助者3名まで無料）といった運営面での工夫に関する取り組みの解説がありました。今後の展開として、文化財としての本質的価値を損なわない範囲でバリアフリー化に向けて可能なことを継続して実施していく。更に、現在、多くの外国の方への対策として、サイン、展示、パンフレット等を作成しているが、更新し多言語化を進めていることの説明がありました。最後に、姫路城の施設情報発信の取り組みとして作成したARアプリ『姫路城大発見』の紹介がありました。



引き続き、パシフィックコンサルタンツの山本氏より観光バリアフリーを推進するにあたり参考となるような事例の紹介がありました。初めに、触れる展示物の事例として龍安寺の枯山水の模型、宇治上神社の構造形式の事例、参拝ルートの確保の事例として龍安寺、薬師寺、伊勢神宮の車椅子アクセスルートの事例、その他の事例として壺阪寺、専修寺の階段昇降機の事例が紹介されました。まとめとして、文化財であっても、さまざまな工夫により観光バリアフリー推進の可能性は広げることが可能であると結びました。

第1回のワークショップには、関西の交通事業者、障害者団体、大学、行政などから約50名の参加があり、会場からの質問も数多く有意義なワークショップとなりました。

進行を務めていただきました大阪大学未来戦略機構、特任助教石塚裕子氏をはじめご協力をいただきました関係者の方々に厚く御礼申し上げます。



平成27年度

国土交通省近畿運輸局

交通関係環境保全優良事業者等局長表彰

近畿運輸局交通政策部環境・物流課

平成27年8月27日、大阪歴史博物館において、平成27年度の交通関係環境保全優良事業者等局長表彰式が挙行され、併せて記念講演会が行われました。

今年度の表彰者には、「近鉄グループホールディングス株式会社」、「佐川急便株式会社」、「姫路市」が選ばれました。

その取り組みの概要を報告します。



近鉄グループホールディングス株式会社 鉄道事業者による総合生活ビジネスを通じた 環境への取り組み

「あべのハルカス」では、高層ビルでは日本で初めての試みとなる、生ゴミを利用したバイオガス発電などの省CO₂に取り組み、一般的なビルと比べ年間CO₂排出量を25%、約5,000トン減らすことに成功するとともに、「大阪阿部野橋駅」では電力使用量の約21%削減を達成するなど、環境に配慮した鉄道駅・ターミナルの整備を行った。また、沿線地域でのCO₂削減や情報開示にも積極的に取り組んでおり、各所から表彰・評価を受けている。

1. 大阪阿部野橋駅の取り組み

- 照明のLED化、冷凍機更新、空調インバータ化等の省エネ設備導入を実施し、年間電力使用量を21%削減しました。(年間電力使用量)(H25) 47.1万kwh ↓ (H26) 37.2万kwh
- ① 駅照明約3000台のほぼ全てをLED化(更新前) 113kw ↓ (更新後) 42kw (▲63%)
削減電力量(年間) 51万kwh (▲288t CO₂)
- ② ターボ冷凍機2台を更新(更新前) 117万kwh ↓ (更新後) 79万kwh 削減電力量(年間) 38万kwh (▲215t CO₂)
- ③ 空調機4台のインバータ化を実施(更新前) 33万kwh ↓ (更新後) 27万kwh 削減電力量(年間) 6万kwh (▲31t CO₂)
- ④ トイレを全て節水型にし、水使用量を半減(更新前) 13千m³ ↓ (更新後) 6千m³



2. あべのハルカスの取り組み

自然の風や光を利用する「ボイド（吹き抜け）」による快適性の向上と省エネ、ビル内の生ゴミを利用するバイオガス発電、屋上庭園、雨水再利用など、高い環境性能を誇り、一般的なビルと比べて25%・年間5000トンのCO₂を削減。CASBE大阪（大阪市建築物総合環境評価制度）のSランクを達成しました。

① ボイド（吹き抜け）

自然光や外気をビル内に取り入れることで、照明や空調の電力量を削減します。

② バイオガス発電

ビル内で発生する生ゴミを処理して、バイオガスを発生させて熱や電気を作り、ゴミ収集や焼却で発生するCO₂を削減します。

③ 屋上庭園

屋上庭園に降った雨水やホテル排水を再利用することで、年間28万トンの節水になります。

④ 再生可能エネルギー

環境意識啓発のため、太陽光発電、風力発電、落水発電を実施しています。

3. 沿線でのCO₂削減・情報開示の取り組み

全ての車内照明にLEDを使用した観光特急「しまかせ」、環境に配慮した住宅の分譲や、伊勢志摩での干潟再生事業、CO₂削減の取り組みを世界的に調査する「CDP」への回答、環境・社会・ガバナンス情報の開示、メガソーラー事業など多岐に渡る取り組みを進めています。



佐川急便株式会社

大規模物流事業者による総合的な環境保全への取り組み

国内普及台数の約21%に該当する約4,000台の天然ガストラックなど低公害車を積極的に導入、また、モーターシフトを推進し年間約11万トンのCO₂を削減、さらに都市部でトラックなどを使用せずに集配を行う「サービセンター」を設置、これはトラック約1,500台の使用抑制の効果がある。これら環境への取り組みにあたり、自社で天然ガス充填スタンド設置、電車型特急コンテナ列車の開発など、様々な取り組みを能動・継続的に行っている。

1. 取り組みの背景

当社は京都に本社を置く企業として、1997年にCOP3が京都で開催されたことを機に、地球温暖化防止対策としてCO₂排出削減へ向けた取り組みを積極的に実施して参りました。具体的には、環境に優しい車両の導入及び運転技術の教育、環境に優しい輸送手段の使用、そしてトラックや軽自動車を使用しない配送の実施等です。その結果、これらの取り組みを実施しなかった場合と比較して約137千tのCO₂排出削減を実現しています。（2013年度実績）



2. 取り組みの内容

当社は、一般的なディーゼル車と比較して約2割のCO₂排出量を削減できる

とされている天然ガストラックを中心に、低公害車を積極的に導入して参りました。

2011年には、天然ガストラック保有台数が4,217台となり、国際天然ガス自動車協会からトラック部門で世界一であると認定されました。

さらに、自家用天然ガス充填スタンドを全国に22カ所設置することで、独自にインフラを整備しています。

その他、大型車の低公害化として、業界に先駆けて大型天然ガストラックを5台導入するとともに、電気自動車を13台導入しています。

また、車両の取組みだけではなく、モーターシフトを推進しています。日本貨物鉄道株式会社と共同開発した16両編成の電車型特急コンテナ列車「スーパーレールカーゴ」は、東京〜大阪間の全輸送量の約10%を担っています。これは、10トントラック56台分に相当します。

交通量が多く駐車スペースが少ない都市部では、トラックなどを使用せず台車や3輪自転車を用いた人力で集配を行う「サービスセンター」を設置しています。

今後につきましても、新たな低公害車両の導入の検討、モーターシフトや車両を使用しない配送の更なる拡大、館内物流システムの推進、拠点施設のLED化など、総合的にCO₂排出量削減に取り組んで参ります。



姫路市

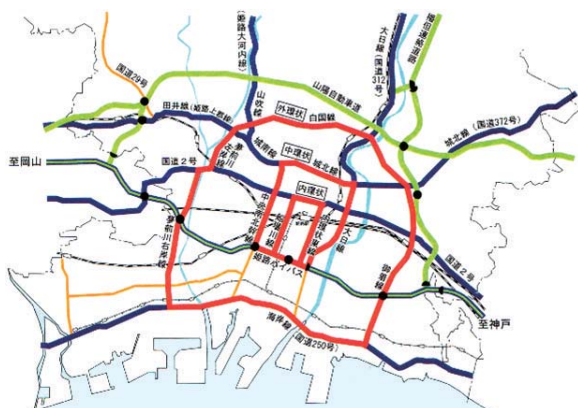
トランジットモール導入による 歩行者にやさしい駅前整備

姫路駅前において、駅周辺に分散していたバスターミナルなどを集約するとともに、トランジットモールを導入し、交通結節機能の大幅な向上を図り、中心市街地における公共交通サービスを向上させた。また、道路空間配分の見直しによる道路交通環境の改善（車道減少、歩道拡幅）など、快適な歩行環境を創出。その拡幅された空間に緑化を施すなど、官民協働で環境保全に配慮しながら、安全・快適な空間を創出する駅前整備を行った。

1. トランジットモール導入の背景

姫路市の道路交通は、1981年に「播磨都市圏総合交通計画」に示された姫路市幹線道路網計画に基づき、姫路駅を中心とする3環状10放射の幹線道路網により、周辺地域から中心市街地へ集中する交通や通過交通を分散させることとしています。

特に、姫路駅周辺地区では新たなまちづくりに向け、姫路駅を中心とした約500m四方に幅員25mの都市計画道路（内々環状道路）を整備し、このエリア内を安全で快適な人に優しい交通環境とすることを目指し、1989年から姫路駅周辺整備事業として、連続立体交差事業、土地区画整理事業、関連道路事業などを一体的





総合的に実施してきました。

姫路駅前の整備にあたり、連続立体交差事業が完成に近づいた2008年に、駅前整備の核となる北駅前広場の都市計画変更の手続きに着手したところ、広場計画の素案に対し、商店街連合会や商工会議所など各種団体からレイアウト等について、様々な意見や提案が出されました。市はこれらの意見・提案を集約するため、市民団体、交通事業者、関係権利者などで構成する「姫路駅北駅前広場整備推進会議」を立ち上げ、官民協働で駅前広場の基本コンセプトや基本レイアウトを決定することになりました。また、推進会議と並行して開催された市民フォーラムにおいて、内々環状道路内の大手前通りへの一般車の通行制限(トランジットモール化)の提案を受けたことにより、推進会議においてもこれについての議論が開始され、導入に向け官民協働での取組が始まりました。

2. 事業の概要

2010年に「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」を基本コンセプトに、北駅前広場の再整備と広場と姫路城を結ぶシンボルロードである大手前通りの全面改修に着手し、内々環状道路内は2015年3月に整備が完了。4月からトランジットモールとしての交通規制が開始されました。

①交通結節機能の向上

分散していたバス・タクシー乗り場を広場西側に集約し、その上空にJR姫路駅と山陽電鉄姫路駅を結ぶ歩行者連絡デッキを整備しました。

②道路空間配分の見直し

駅前への進入を路線バス・タクシーに限るトランジットモール化により、大手前通り(幅員50m)の幅員構成を見直し、車道を片側3車線から1車線へと縮小し、歩道の大幅な拡幅を行いました。

③官民協働による駅前整備

中心市街地における大規模なトランジットモール化に向け、整備が完了するまでの2年半の間、社会実験として一般車両の通行を終日制限し、周辺交通への影響など課題の把握を行いました。その結果をもとに関係者と協議し対応を図るとともに、トランジットモール化を含めた姫路駅周辺整備について、市民団体等と協働して情報提供や広報活動を展開しました。

3. 事業の成果

交通結節機能の改善により、公共交通の乗継の利便性が向上するとともに、トランジットモール化で一般車両との動線交錯は解消され、公共交通の円滑な運行を実現すると同時に、安全でゆとりのある歩行・環境空間を創出することが出来ました。今後も引き続き、「自然と人が調和し、未来につながる環境域下町・姫路」にふさわしいまちづくりを進めてまいります。



平成26年度

懸賞論文審査報告

～応募論文の講評を兼ねて～



審査委員長 齋藤 峻彦

平成26年度における懸賞「提案・提言」論文には7編の応募があった。6名の審査委員による個別の審査プロセスを経て、平成26年12月19日に最終審査委員会が開催され、厳密な審議を行った結果、最優秀賞の該当作品はなかったものの、宝塚医療大学保健医療学部理学療養学科に所属する4人の方々（廣澤克哉さん、阪上萌さん、山中栄作さん、吉見知花さん）による「車いす使用者における歴史的建造物のバリアフリーの状況とその方向性」及び関西大学社会安全学部の友廣拓真さんの「駆け込み乗車をいかに減少させるか」の二作品を優秀賞に選定した。

以下では審査委員会における審査のポイントや講評を中心に報告をさせていただきます。

宝塚医療大学グループの作品は、車いす使用者

に対するバリアフリー対策の現況を、多くの観光客が集まる京都の著名な17寺社に対するアンケート調査ならびに実地許可が得られた7寺社に対する実地調査によって調査し、建築基準法を参考にみずから作成した点数制の評価基準を用いて評価を行い、調査や評価の結果にもとづきバリアフリー改善策について提言を行った。調査・評価の主たる対象は、寺社構内における移動のしやすさ、バリアの有無や程度、およびトイレの使いやすさに置かれ、7寺社の点数評価の結果を示すとともに、実地調査で得られた各寺社による個性的なバリアフリー対策を各寺社の固有名詞を交えながら紹介している。また多目的トイレの設置に関する寺と神社間の格差の要因は拝観料の有無ではないかと推察する。一連の調査・評価の結果から、通路におけるスロープ整備や舗装方法における技術的な工夫や改善の余地、車いす使用者に対する介助ボランティアの能力を活かす可能性と方向性、多様な路面使用に適した車いすの技術開発、車いす専用駐車場の拡充などに関わる多種類にのぼる提言・提案を導出した。

本作品は、研究における手堅さ、時間や手間をかけた研究への取り組み姿勢、議論を尽くした論文のまとめ方、ていねいな論述、提言・提案の導出の仕方などの点で、審査委員の高い評価を得た。提言の有用性も高く、京都の有名寺社がバリアフリーに大きな努力を傾けている現状が明らかにされる一方で、詳細な点でなお改善の余地を残している状況が明らかにされた。本作品は、これから

バリアフリーに取り組む寺社に対する啓蒙性にも優れている。惜しむらくは、せっかく17寺社に対するアンケート調査を実施しながら、調査結果はデータ表の紹介に止まり、データに関わる考察結果が示されなかった点である。

友廣拓真さんの作品は、列車への駆け込み乗車が、近年増加傾向にある人身障害事故のような安全リスクの上昇、列車遅延やダイヤの乱れ、正確性を求められる列車運転士の心理状態への悪影響などの原因になるのではないかとという問題意識から、大阪市の4駅において駆け込み乗車の実態について目視調査を行い、危険な駆け込み乗車を防止するための対策案を論じた。調査対象は、近郊駅、郊外駅、地下鉄駅、乗換駅とし、午前6時～10時の時間帯の駆け込み乗車件数を駅別および時間帯別に調査した。データから、駆け込み乗車件数が圧倒的に多いのはピーク時間帯で、京阪守口市駅の場合、午前8時台前半の駆け込み件数は列車1本あたり2・86人に達すること、駆け込みが多いのは階段やエスカレーター付近であること、男女差は小さく40～60歳代と見られる中高年齢層に駆け込みが多いこと、都市からの距離により駆け込み乗車の多い時間帯に変化が表れること、などを明らかにした。駆け込み対策案として、根本的な防止策はホームドアの設置であるが、費用節約的な対策として階段やエスカレーター付近に臨時のホーム要員を配置し駆け込み抑制の誘導をはかること、また社内での教育指導を通じて要員が毅然たる態度をとり事故につながる危険な行動の低

減をはかることに鉄道各社が取り組むことの重要性を訴えた。

本作品は、研究テーマのユニークさ、駅で長時間にわたる目視調査を行うという熱心な取り組み姿勢、論述の正確さ、調査の結果から実用性の高い提言を導出したこと、研究の組み立ての良さなどが、審査委員の高い評価を得た。財政上の理由からホームドアの設置が容易でないようなケースにおける次善の策についても目を行き届かせた点も評価された。作品の中で著者自身が指摘しているように、駆け込み乗車の概念には定義のようなものがない。発車ベルが鳴っている間の急ぎ足の乗車が駆け込み乗車にあてはまるかどうかは議論が分かれるところであろう。とはいえ、本作品が、駆け込み乗車をきちんと定義づけることにより、その防止をはかることの重要さを関係者に訴える効果をもたらしたことは紛れもない事実である。

残念ながら受賞作とはならなかったものの「駅前の放置自転車の問題に対する提案」も審査委員の評価が高かった。本作品は、駅前の放置自転車の状況に対して細かい観察を行い、自転車の通行環境の改善を重要視した提言・提案を行った。本作品における観察力の確かさや提案の啓蒙性は高いが、さらに議論の幅を広げ、駐輪場の整備や駐輪誘導の必要性についても議論の対象に加え、提案を実現するための自治体の役割についても論じる必要があったのではないかと思われる。

「JR車両別乗車率の測定／車内混雑緩和のための新たな取り組みについて」は、統計学的手

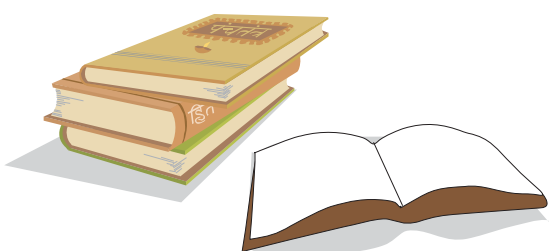
法を用い、先行研究のレビュー↓データ収集↓解析↓評価↓提言という学術論文の体裁を踏まえた作品で、用意周到な準備をした上でみずからデータ収集を行った努力に対する評価は高かったものの、肝心の提言の中身がやや突飛な印象を与え、実務性や有用性に欠けるのではないかという問題点が指摘された。本懸賞論文の趣旨は、研究の場における学術研究の発表というよりも、提言や提案の自身の有用性、実務性、社会的説得性などが審査の対象となり、さらに提言・提案を導出した研究本体における論理性、信頼性、獨創性などが審査対象として重要視される。応募者においては、本懸賞論文の趣旨をよく理解した上で、インパクトのつよい提言・提案につながる作品の制作に努めるよう、お願いする次第である。

今回の応募作品にはグループ研究が多く含まれていた。「ローカル鉄道の活性化策／北近畿タンゴ鉄道を例に」は、資料の収集やデータ類の選択がしつかりなされ、読みやすい文章で論述されているにも関わらず、資料類を活かしたストーリーづくりに十分な意が尽くされず、提言がもたらすインパクトを削ぐ結果をもたらした。

「コンパクトシティ政策は地方都市を救えるか／富山市の事例をもとに」および「地方都市における中心市街地の活性化／富山市を事例に」の二作品はともに富山市の交通政策を事例に、地方都市における公共交通政策と都市づくりについて論じたグループ研究である。都市のコンパクト化と公共交通政策の連携は、研究テーマとして時

宜を得たものであるが、両論文ともに各章の論述の中身に精粗の幅が大きく、結果的に作品のストーリー性を損ね、提言・提案が与える印象を平板なものにしてしまった。

グループ研究においてメンバーが集まりひとつの作品にまとめ上げるには、各自が作成した討論資料類にもとづき議論を積み重ね、資料類のいくつかの充実をはかりながら、作品のブラッシュアップに努めることが必要である。グループメンバーによる「協働」という研究態勢への取り組みが、作品の論理性、学術性、ストーリー性を高め、提言・提案の説得力やインパクトの強める結果を招くことを忘れないでほしい。



- i 特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）
- ii 太田和博（2013） pp.4
- iii 大阪府では、個人タクシーの車両数は、規制緩和前の平成10年度5,005両であったが、年々減少し続け、25年度には3,409両となっている。東京都についても、平成10年度19,354両であり、その後増減を繰り返すが、平成17年度の18,990両以降、年々減少し、平成25年度には15,052両となっている。
- iv 道路運送法第8条に基づく緊急調整地域のほかに、通達上の措置として特定特別監視地域等が指定され、最低車両数の引き上げ、増車に対する事前監査、減車のインセンティブとして復活増車に対する監査の特例等の措置がとられた。
<http://www.mlit.go.jp/common/000019611.pdf>
- v 元の特措法では、国土交通大臣が指定した特定地域において、関係地方公共団体等を交えた地域協議会によりタクシー事業の適正化・活性化のため地域計画が策定され、さらにタクシー事業者団体が地域計画に即した特定事業計画を策定し、その中で必要に応じて減車等の措置を定めることとされ、減車が行われた。
<http://www.mlit.go.jp/common/000049768.pdf>
- vi 山田（2014）では、このようなタクシー運転手の行動が各所に描写されている。
- vii 営業所を出た後は運転手は一人で営業するため労務管理が困難なので、給料の相当部分は出来高に応じた歩合となっている。
- viii 泊（2013）は、距離帯別では初乗り対象区間内に輸送回数のピークがある等としている。 pp.96-97
- ix 中村（2013）は、アンケートの手法により、ICT等の活用により到着時間がわかれば消費者は2割引きのタクシーを5分なら待てるとしたが、流し市場で5分以内配車を実現するためには相当数の保有台数が必要であるとしている。
- x 当時、標準的な原価から算定された上限と下限の範囲内では、申請運賃は速やかに認可され、範囲外は、勤務状況、車両運行等費用構造が個別に審査された。
- xi 太田（2014） pp.13は、このような状況を、牧草が共有地として存在している場合、各牧夫が牧草地に連れて行く牛1頭を増やすことによる利益がそのことから被る費用よりも大きければ牛を増やすことになり、結局各牧夫が際限なく牛を共有地に連れて行くことになり牧草が枯渇するという、「共有地の悲劇」として説明されるとする。
- xii 戸崎（2008） pp.56
- xiii 一般の交通事故による重傷者数も死亡者数同様、平成12年の80,104人から平成25年の44,547人へと56%の水準に低下している。警察庁「平成26年中の交通事故の発生状況」
- xiv 土屋（2014）は、これらの要因が蓄積して交通事故死者数の継続的減少に至っていることを歴史的現象、統計的分析により説明している。また、警察庁（2013）は、最近の事故減少の直接的な要因として、シートベルト着用率向上、事故車両のスピード低下、悪質違反の減少、歩行者の法令順守を挙げている。
- xv 2015年6月19日のよみうりテレビ「関西情報ネット ten」における運転手の発言。なお、戸崎（2008）もタクシーの黎明期に「多くの国で乗客の取り合いや無謀な運転」があったことに触れている。同書 pp.44
- xvi 山田（2014） pp.89-92

参考文献

- 太田和博 (2013) 「タクシー市場およびタクシー政策の研究課題」、『タクシー政策研究』創刊号、2013年3月、社団法人東京乗用旅客自動車協会、pp.3-16
- 中村彰宏 (2013) 「日本人は2割引きのタクシーを5分待てるのか？ - タクシー待ち時間価値からみた選択の可能性の検討 -」、『タクシー政策研究』創刊号、2013年3月、社団法人東京乗用旅客自動車協会、pp.77-88
- 泊 尚志 (2013) 「タクシー事業規制の変遷と東京都心におけるタクシー交通需要」、『タクシー政策研究』創刊号、2013年3月、社団法人東京乗用旅客自動車協会、pp.89-98
- 太田和博 (2013) 「タクシー事業に対する経済的規制の論点：改正タクシー適正化・活性化特別措置法の意義と限界」、『タクシー政策研究』第2号、2014年3月、社団法人東京乗用旅客自動車協会、pp.3-16
- 田邊勝巳 (2014) 「営業区域別データに基づくタクシー市場の基礎的研究」、『タクシー政策研究』第2号、2014年3月、社団法人東京乗用旅客自動車協会、pp.85-94
- 内閣府委託調査 (2008) 「タクシー事業に係る価格変動及び価格弾力性に関する調査分析」、2008年3月、株式会社企画開発
- 一般社団法人大阪タクシー協会「大阪におけるタクシー事業の概況」平成27年1月
- 一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会「東京のタクシー 2014」
- 横田美知男「近畿の本社機能の流出について」近畿経済産業局総務企画部調査課 http://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/8380059/www.kansai.meti.go.jp/1-7research/topics/files/200708_topics_honshakinou.pdf
- 警察庁 (2013) 「平成25年警察白書」第4章 安全かつ快適な交通の確保
- 土屋知省 (2014) 「交通取り締まりの交通事故抑止効果の歴史的・実証的分析」交通工学2014年4月号 (Vol.49, No.2) pp.61-70、交通工学研究会
- 山田清機 (2014) 「東京タクシードライバー」、2014年2月、朝日新聞出版
- 戸崎 肇 (2008) 「タクシーに未来はあるか」、2008年6月、学文社

なっている。決定係数の値が低いのは1)で述べたように交通事故低減には交通環境、自動車設備、法令等各種要因が関係するところ、説明変数が不足しているからであろうが、長時間労働の場合に加え、収入環境が悪い場合においても安全性に悪影響を与える可能性があることが確認された。また、日車営収に代えて実車率（総走行キロに占める実車走行キロの割合）で行った場合も概ね同様の結果となることを確認しているが、日車営収と実車率が連動しているため、日車営収のみの分析を掲載している。（日車営収と労働時間は連動しないことを確認して説明変数としている。）

5. まとめ

本稿では、大阪市場を中心とする規制緩和後の動向の整理分析を通じて、タクシーの規制緩和が当初期待されていたと目されるタクシー事業の効率化・活性化、すなわち市場競争を通じた運賃低下・サービスの向上、それに惹起された需要の増加によるタクシー産業の好循環が実現されなかったことを見た。そして、学説、実務経験等を踏まえた仮説と10都府県のパネルデータ分析によるそれらの検証を通じて、規制緩和の目的が果たされなかった理由として、需要面では、リーマンショックによる所得水準低下等の社会経済要因による負の効果が運賃低下・サービス改善等による正の効果を上回ったこと、供給面では、利用者による選別が働きにくく、人件費比率が高く歩合制の下で経営維持がされやすいという産業特性から劣位事業者の退出が起きにくいこと、事業者を増車インセンティブがあり、転職が比較的容易で高齢化が進む中、運転手確保が容易であるため、車両の供給過剰になりやすいことがあることについて一定の裏付けを得た。また、供給過剰による日車営収の悪化により運転手の運転行動が変化して安全性が低下した可能性があることについても一定の裏付けを得た。

もとより、市場競争を通じた運賃多様化、サービス改善は望ましく、可能な限り競争によるべきであろうが、以上の規制緩和後の経験から明らかとなった市場の限界を踏まえて、問題がある場合はそれを補正して、各地域の実情に沿ったタクシー産業の活性化が図られなければならない。



した。なお、走行キロ当たり事故件数は、全国自動車交通労働組合総連合会 HP に掲載されているデータ（交通事故総合分析センター「交通事故統計年報」（原資料：警察庁交通局））を用いる。なお、データは事故件数のデータの集計方法が変更された2001年度以降で、他のデータが揃う2002～2013年の都道府県データを用いる。

① 日車営収

各都府県のタクシー市場における運転者の収入環境を示す説明変数として、日車営収を採用した。収入環境が良好な場合にまで危険な営業形態を行うインセンティブはなく、走行キロ当たり事故件数が低くなることが予想される。データは「ハイヤー・タクシー年鑑」に掲載された輸送実績（2002年度～2013年度分）を使用する。

② タクシー運転者の平均年間労働時間

自動車の運転全般において長時間走行は危険であると指摘されていることから、平均年間労働時間が高い場合に事故率が増加することが予想される。データは厚生労働省「労働力調査」を使用する。

なお、各データの記述統計は、対数化する前の数値を表4-3-2に示している。

以下が分析に用いたモデルである。

$$Y_{it} = a_0 + a_1 \cdot X_{1it} + a_2 \cdot X_{2it} + \varepsilon_{it}$$

Y : 走行キロ当事故件数（対数）

X_1 : 日車営収（対数）

X_2 : タクシー運転者の平均年間労働時間（対数）

a_0 : 定数項

ε : 誤差項

$a_{1\sim 2}$ はそれぞれ係数のパラメータを示し*i*は都府県、*t*は年度を表す添字である。なお、(1)と同様にF検定及びHausman検定を行った結果、pooled OLSが真であるとする帰無仮説は5%有意水準で棄却され、変量効果モデルが真であるとする帰無仮説は5%有意で棄却されたことから、固定効果モデルを採用している。

以上によれば、日車営収、労働時間のいずれも符号条件は仮説の内容に適合しており、5%有意水準で有意と

表4-3-2 記述統計

	平均値	標準誤差	最小値	最大値
走行キロ当事故件数	2.14	0.50	0.8876	3.32256
日車営収	30251	7004.9	20524	49757
タクシー運転者の平均年間労働時間	2352.4	185.6	1932	3144

観測期間：1998年度～2012年度（輸送実績データの無い2001年度を除く。）

観測対象：10都府県

（東京、埼玉、千葉、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫、福岡、沖縄）

表4-3-3 推定結果

Oneway (individua) effect Within Model

Balanced Panel: n=10, T=12, N=120

被説明変数 輸送回数(対数)

	Estimate	Std. Error	t-value	Pr(> t)
日車営収	-0.44673	0.15039	-2.9705	0.003664 **
タクシー運転者の平均年間労働時間	0.23857	0.11878	2.0085	0.047088 *

---Signif. codes:0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

決定係数 0.099289

自由度調整済決定係数 0.08936

送力が連動して減少せずに供給過剰状態に陥る可能性があることが確認された。

(3) 安全性は低下したのか、それは何故か

1) タクシーの事故率の増加・高止まりとこれに影響を与える要因

先に3(4)において、大阪府のほか、東京、福岡について、日車営収が増加する局面では事故率が低下し、前者が減少する局面では後者が増加するという関係があるのを見た。

図4-3-1は、日本全国におけるタクシー以外の乗用車、事業用自動車も含めた交通事故死者数とハイタク・タクシーの死亡・重傷事故等の重大事故件数の推移を示したものである(出典：警察庁「平成26年中の交通事故の発生状況：国土交通省自動車局「自動車運送事業用自動車事故統計年報」平成27年3月」)。^{xiii}

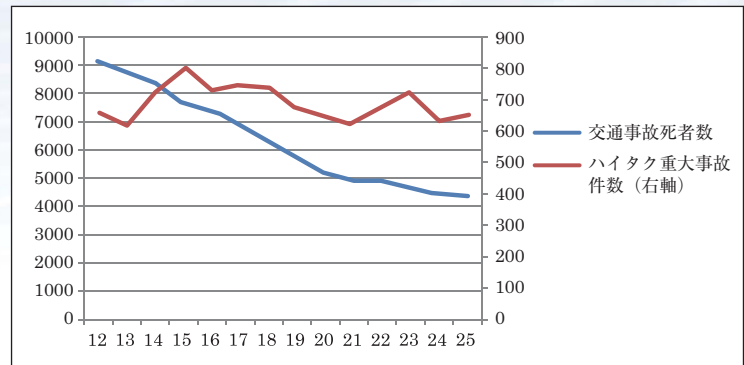


図4-3-1 一般の交通事故とタクシーの事故の推移

一般の交通事故死者数は平成4年をピークとして減少を続けているが、これは車両の走行キロの減少、高速道路・歩道等の道路施設の整備、エアバッグ等車両の安全設備の向上、交通法規の厳罰化・取締りの強化、交通安全教育の普及等各種要因の累積によると考えられる。^{xiv}

これに対して、タクシーの事故は減少せず、高止まりしている。近年はタクシーの走行キロが低下傾向にあることを考えると、先に大阪、福岡で見たように、走行キロ当たりの事故率は日本全体としては上昇していると見られる。

タクシーについては、交通事故が減らないのはなぜであろうか。

乗客の獲得競争と運転の安全の関係に関しては、以下のようなタクシーの運転手の証言がある。「客がいたら前を走っているタクシーを追い越してまでとりあいをするような無理な運転をせざるをえず、それが事故につながる」^{xv}、「空車時の運転手の視線は客を意識して視線が無意識に歩道側に向けられており、前方視界に弱点が生じ交通事故につながる、路肩に客を見つけた時にブレーキをかけるが焦りがあると後続車の確認がおろそかになる」^{xvi}。このように、日車営収が低下した時は、タクシー運転手の心理状態・運転行動が、安全よりも乗客獲得に重点をおくようになり、事故が増加すると考えることが、日車営収の低下の局面に事故が増加することを説明しうると考えられる。

また、日車営収の低いときに労働時間を増やして収入を補おうとする傾向は、都市によって違いがあるが、一般に労働時間の増加は、注意力低下をもたらし、事故を増やすと考えられる。

以上をまとめると、労働時間の増加は一般に事故率を増加させるが、それに加え、日車営収が低下する環境の下では、個々の運転手が安全よりも乗客獲得に向けて競争する結果、事故率が悪化するのではないかと考えられる。

2) パネルデータによる検証

以下、パネルデータ分析により、(1)2)で選定した10都府県におけるタクシー運転者の労働環境と事故率との関係について上記1)の要因の影響について検証を試みる。

被説明変数には走行キロ当たり事故件数を用いることとし、説明変数として以下の要素を選定

② 完全失業率

タクシー運転者は失業率の高い時期に雇用の受け皿となっている可能性が指摘されていることから、完全失業率の高い場合にタクシーの供給輸送力が増加することが予想される。データは厚生労働省「労働力調査」を使用する。

③ 運転者平均年齢

高齢者は、他産業への転職が難しく、または年金受給により低収入でも転職せずにタクシー産業にとどまるものと考えられ、運転者平均年齢が上昇している場合、供給輸送力が相対的に上昇することが予想される。データは、「ハイヤー・タクシー年鑑」に掲載された輸送実績（1998年度～2013年度分、ただし、2001年度分を除く。）を使用する。

なお、各データの記述統計は、対数化する前の数値を表4-2-3に示している。

ここで、パネルデータによる実証分析を行う。説明変数、被説明変数の公表データの入手の関係から1998年度～2012年度の都道府県データを用いる。以下が分析に用いたモデルである。

$$Y_{it} = a_0 + a_1 \cdot X_{1it} + a_2 \cdot X_{2it} + a_3 \cdot X_{3it} + \varepsilon_{it}$$

Y : 述べ実働車両数 (対数)

X₁ : 年間輸送回数 (対数)

X₂ : 完全失業率 (対数)

X₃ : 運転者平均年齢 (対数)

a₀ : 定数項

ε : 誤差項

(1)におけるモデルと同様、a₁～a₃はそれぞれ係数のパラメータを示し、iは都府県、tは年度を表す添字である。なお、(1)と同様にF検定及びHausman検定を行った結果、pooled OLSが真であるとする帰無仮説は5%有意水準で棄却され、変量効果モデルが真であるとする帰無仮説は5%有意で棄却されたことから、固定効果モデルを採用している。

以上によれば、輸送回数、失業率、運転者平均年齢の全てにおいて符号条件は仮説の内容に適合しており、5%有意水準で有意となっている。すなわち、タクシー市場における供給量は需要に応じて増減する部分もある一方で、失業率が高い場合や運転者の高齢化が進んでいる場合においても増加傾向があり、需要が低下した場合に、供給輸

表4-2-3 記述統計

	平均値	標準誤差	最小値	最大値
述べ実働車両数	3397444	2540390	1084297	1102698
失業率	5.153571	1.234423	2.7	8.3
輸送回数	8.003396	7.296488e+07	29088681	320110357
運転者平均年齢	55.39571	2.650285	47.50	63.90

観測期間：1998年度～2012年度（輸送実績データのない2001年度を除く。）
観測対象：10都府県
（東京、埼玉、千葉、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫、福岡、沖縄）

表4-2-4 推定結果

Oneway (individual) effect WithinModel
BalancedPanel : n=10, T=14, N=140
被説明変数 述べ実働車両数(対数)

	Estimate	Std. Error	t-value	Pr(> t)
輸送回数 (対数)	0.469366	0.044673	10.5067	< 2.2e-16 ***
失業率 (対数)	0.142791	0.028325	5.0411	1.557e-06 ***
運転者平均年齢 (対数)	0.310395	0.094056	3.3001	0.001255 **

---Signif. codes : 0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1
決定係数 0.51995
自由度調整済決定係数 0.47167

要の増減に応じて増減させることができ需要の減少に対して経営を維持することが容易であることが指摘される。

以上をまとめると、タクシーは流し、特に短距離市場において利用者が優良な事業者のみを選別することが困難であり、また、日車営収が低い経営環境下でも歩合制の下で人件費を増減でき、経営を維持することが可能であるため、運賃・サービスで劣後する事業者の撤退が進まなかったのではないかと考えられる。

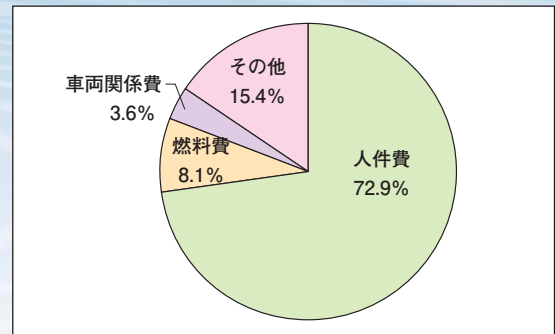


図4-2-2 タクシーの営業費用の構造（22年度）

2) タクシーの供給水準に影響する要因

次に供給される車両数についてであるが、歩合制の下では、事業者にとって、燃料費等を賄える限りは、稼働車両数を増やすほど収入を増やすことができるので、増車のインセンティブが働くと考えられる。もっとも、個々の事業者の増車は、限られた需要の下では、各車両が利用者に出会う機会を減らして、稼働車両一台1日当たりの収入（日車営収）を低下させることになるのはすでに見たとおりである^{xi}。

他方、タクシー運転手には転職者が多いことが指摘されるが、失業率の高い経済低迷期に運転手確保が容易なことも、事業者の増車、ないしは稼働車両数維持を支えていると考えられる。また、タクシー運転手については、若年・壮年労働者による参入が少ない一方で、従前の労働者が他産業に流出せず、また、年金受給者等の高齢者の雇用で運転者数を維持しているとも指摘されている^{xii}。

以上をまとめると、タクシー事業者は、歩合制の下で自身の収入を増やすため稼働車両数を増加させるインセンティブがあり、特に経済低迷期には運転手確保が容易であるとともに、運転手の高齢化が進む中、転職の困難、年金受給等から運転手がとどまる傾向もあって、需要減少期でも稼働車両数が減少しにくいのではないかと考えられる。

3) パネルデータによる検証

以下、パネルデータ分析により、(1) 2) で選定した10都府県における供給輸送力の変動について、供給水準に関する2)の要因の影響について検証を試みる。

被説明変数には延べ実働車両数を用いることとし、説明変数として以下の要素を選定した。なお、延べ実働車両数は直接公表されているデータが存在しないため、「ハイヤー・タクシー年鑑」に掲載された輸送実績（1998年度～2013年度分。ただし、データが掲載されていない2001年度分を除く。）中の「営業収入」を「日車営収」で除して得た推計値を使用している。

① 年間輸送回数

各都府県のタクシー需要を示す説明変数として、(1) 2) の分析と同様、輸送回数を採用した。事業者が需要の変動にあわせて供給輸送力を増加（または減少）させるのであれば、需要が増加した場合に供給輸送力も増加することが予想される。データは、(1) 2) と同様、「ハイヤー・タクシー年鑑」に掲載された輸送実績（1998年度～2013年度分。ただし、2001年度分を除く。）を使用する。

る帰無仮説は1%有意水準で棄却され、変量効果モデルが真であるとする帰無仮説は5%有意で棄却されなかったことから、変量効果モデルを採用している。

以上によれば、人口、一人当たり県民所得、実車キロ当たり営業収入については、いずれも符号条件も仮説と適合し5%有意水準で有意となったが、鉄軌道営業キロについては、符号条件は仮説と適合したが係数は有意とならなかった。この点については、人口集中地区の面積の全都府県域に占める割合が9都府県の中で多様であり、相当程度、郊外部の鉄軌道路線をもつ都府県があることが影響して変数の説明力が低くなった可能性が考えられるため、必ずしも先行の内閣府委託調査の結果と矛盾する内容とは言えないだろう。

(2) なぜ、運賃・サービスの劣る事業者の撤退、減車がほとんど行われなかったのか

1) タクシーの参入・撤退に関する産業の特性

供給過剰が問題となっている都市部においては、タクシーは、駅など決まった場所で待ち、あるいは無線で配車されるだけでなく、街頭を走り回り路上で乗客を獲得するという「流し営業」が一般的である。運賃・サービスの劣る事業者の撤退がなぜ起きなかったのかであるが、ひとつには、流し営業においては、運賃・サービスの面で優れた事業者は、車両数が必ずしも多くないので利用者はそれを待つことをせず、一定時間内に会ったタクシーに乗ることになり、優れた事業者のみが選別されるわけではないという点があげられる^{ix}。

このように、利用者による選別が働きづらい状況は以下のような例からもわかる。表4-2-1は、大阪において運賃が多様化していた平成20年1月当時の自動認可制^xの下での上限運賃、下限割れ運賃の状況を示したものであるが、初乗り運賃においては、1割程度の車両が下限割れ運賃であったが、8割弱が上限運賃であり、上限運賃でも競争が可能であったことを示している。他方、遠距離割引については、車両数のほとんどが最大の割引である5000円超5割引きであり、これは利用者が支払額、旅行時間等の点からある程度の時間をかけても割引業者を街頭、または無線で選ぶので、競争上、最大の割引に張り付いていると見ることができる。

また、供給面についても、タクシー事業においては、図4-2-2のとおり、人件費の比率が大きく、歩合制がとられているので、各事業者は太宗を占める人件費の多くの部分について需

表4-2-1 大阪における規制緩和後の運賃等の状況
(平成20年1月31日現在)

(1) 初乗り運賃における自動認可適用運賃及び下限割れ運賃(法人)

	初乗運賃	加算運賃	設定事業者		車両数比率
上限運賃	2km 660円	273m 80円	167事業者	14,568両	78.4%
B運賃	2km 650円	277m 80円	2事業者	20両	0.1%
C運賃	2km 640円	282m 80円	1事業者	25両	0.1%
D運賃	2km 630円	286m 80円	1事業者	255両	1.4%
E運賃	2km 620円	291m 80円	0事業者	0両	0.0%
F運賃	2km 610円	295m 80円	2事業者	43両	0.2%
G運賃	2km 600円	300m 80円	0事業者	0両	0.0%
下限運賃	2km 590円	306m 80円	12事業者	1,653両	8.9%
下限未満	2km 550円	328m 80円	1事業者	48両	0.3%
下限未満	2km 540円	209m 50円	4事業者	236両	1.3%
下限未満	2km 540円	292m 70円	7事業者	420両	2.3%
下限未満	2km 500円	225m 50円	26事業者	1,310両	7.1%
				下限未満	10.9%

全体：223社、18,578両
下限未満：38社、2,014両

(2) 遠距離割引

	法人タクシー		個人(1人1車制)タクシー		合計	
	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数
5,000円超5割引	196	15,379	2,672	2,672	2,868	18,051
5-6,7,000円超3-4-5割引	3	819			3	819
5,000円超4割引			1	1	1	1
5,000円超3割引			5	5	5	5
6,000円超5割引			2	2	2	2
6,000円超4割引			2	2	2	2
9,000円超5割引			1	1	1	1
9,000円超2割引			1	1	1	1
合計	199	16,198	2,684	2,684	2,883	18,882

特定大型車を除くタクシー届出車両数を集計

同調査の一部として行われたアンケート調査の結果においても、運賃負担者として全額「自己負担」としている者が8割以上を占めることから、個々人の所得水準が影響を与えると考えるのが適切であると考えられる。データは内閣府「県民経済計算」を使用する。

③ 実車走行キロ当たり運送収入

同調査の結果からも、タクシーの価格は利用回数に負の影響を及ぼすものと考えられる。なお、同調査では初乗り運賃額を説明変数としているが、運賃ブロック（交通事情等を踏まえ、同一の運賃が適用される地域）の範囲は都道府県の範囲と一致するものではないため、都道府県における初乗り運賃額が一に定まらない場合があることを考慮して、実車走行キロ当たり運送収入で代用している。これによって、割引の導入・普及状況が必要に与える影響を同時に考慮できる一方、初乗り運賃の変動による影響を特定できなくなっている点に留意する必要がある。データは「ハイヤー・タクシー年鑑」（2002年～2013年）に掲載された輸送実績を使用する。

④ 鉄軌道営業キロ

同調査の結果からも、地下鉄の開業等によってタクシーからの利用者の流出が生じている可能性が示唆されており、鉄軌道営業キロの増加はタクシーの利用回数に負の影響を及ぼすと考えられる。なお、沖縄県については、対象期間内に鉄軌道延長がゼロとなっている期間を含む関係で除外している。

なお、各データの記述統計は、対数化する前の数値を表4-1-6に示している。

以下が分析に用いたモデルである。

$$Y_{it} = a_0 + a_1 \cdot X_{1it} + a_2 \cdot X_{2it} + a_3 \cdot X_{3it} + a_4 \cdot X_{4it} + \varepsilon_{it}$$

- Y : 年間輸送回数 (対数)
- X₁ : 人口 (対数)
- X₂ : 一人当たり県民所得 (対数)
- X₃ : 実車キロ当営業収入 (対数)
- X₄ : 鉄軌道営業キロ (対数)
- a₀ : 定数項
- ε : 誤差項

表4-1-6 記述統計

	平均値	標準誤差	最小値	最大値
輸送回数	85184148	7.598127e+07	31352196	320110357
人口	7142429	2.717268e+06	2631671	13195974
一人当たり県民所得	3188	6.335824e+02	2561	5242
実車キロ当営業収入	368.4	3.650241e+01	299.7	429.2
鉄軌道営業キロ	821.4	1.504788e+02	559.0	1082.2

観測期間：2002年度～2011年度（輸送実績のない2001年度を除く。）
 観測対象：9都府県（東京、埼玉、千葉、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫、福岡）

表4-1-7 推定結果

Oneway (individual) effect Random Effect Model (Swamy-Arora's transformation)
 Balanced Panel: n=9, T=10, N=90
 被説明変数 輸送回数 (対数)

	Estimate	Std. Error	t-value	Pr (> t)
(Intercept)	9.11640	4.05682	2.2472	0.02722 *
人口 (対数)	0.90860	0.27899	3.2568	0.00162 **
一人当たり県民所得 (対数)	0.82715	0.13523	6.1166	2.821e-08 ***
実車キロ当営業収入 (対数)	-1.54457	0.19597	-7.8818	9.782e-12 ***
鉄軌道営業キロ (対数)	-0.43313	0.27192	-1.5929	0.11490

--- Signif. codes: 0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1
 決定係数 0.78138
 自由度調整済決定係数 0.73797

a₁～a₄はそれぞれ係数のパラメータを示し、iは都府県、tは年度を表す添字である。なお、使用するデータセットに対して適切なモデルを採択するため、まず、Poole OLSと固定効果モデルの選択についてF検定を行い、さらに固定効果モデルと変量効果モデルの選択についてHausman検定を行った結果、pooled OLSが真であるとす

以上をまとめると、タクシーの需要の水準については、総人口、所得水準、運賃水準、鉄軌道の整備等が決定要因として影響しており、特に所得水準の影響が大きく、「いざなぎ景気」とともに拡大し、リーマンショックにより落ち込んだ。落ち込みに対しては、運賃水準の低下等は需要を増加させるには至らなかったと考えられる。また、業務交通における利用等においてタクシー需要の構造変化も起きていると考えられる。

2) パネルデータによる検証

以下でパネルデータ分析のアプローチにより、1)の需要を決定する要因について検証を試みる。

3 (1) で挙げた都市部の面積の多い10都府県を対象にした分析を行う。平成22年度の国勢調査結果を用いて、人口・面積の両面で人口集中地区の占める割合の高い都府県の上位10都府県は、東京都、大阪府、京都府、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、兵庫県、福岡県、沖縄県であり、その諸元は、表4-1-5のとおりである。

ただし、需要に関する本節の分析においては、後述する鉄軌道延長キロのデータの関係から沖縄県を除外した。

我が国のタクシー市場の需要に対する実証分析としては、平成20年(2008年)に、過去の運賃改定による影響を分析した内閣府委託調査「タクシー事業に係る価格変動及び価格弾力性に関する調査分析報告書」がある。

同調査における価格弾力性の分析では、複数の分析モデルを比較した結果、年間総利用回数を被説明変数、タクシー初乗り運賃・都区内鉄道営業キロ・東京都名目都内総支出を説明変数としたモデルが採用されている。

ここでは、同調査を参考にしつつ、運賃水準や社会経済事情の変化がタクシー市場の需要面にどのような影響を与えているのかを検証する。推定モデルには、被説明変数は内閣府委託調査(2008)と同様年間総輸送回数を用いた。3(1)及び(2)の分析では、車両数、走行キロなど供給側の指標と比べるため需要の指標としては総実車キロを用いたが、タクシーの利用は距離帯別では初乗り対象区間内の利用が特に多く^{viii}ここでは、支払運賃の下限となる初乗り運賃との関係からも年間総輸送回数が需要の指標として適切と考えた。説明変数としては、各都道府県データ入手の観点から以下の要素を選定している。データは規制緩和が行われた翌年度の2002～2011年の都道府県データを用いる。なお、輸送回数のデータは「ハイヤー・タクシー年鑑」(2002年～2013年)に掲載された輸送実績を使用する。

- ① 人口
- ② 県民一人当たり GDP

内閣府委託調査の結果からも、経済活動が活発な場合はタクシーの利用回数も増加すると考えられる。なお、同調査では名目 GRP を用いているが、本稿ではパネルデータで比較するために所得水準と人口に分割している。人口が多いほどタクシーを利用する機会が増加するであろうし、

表4-1-5 全府県における人口集中地区が占める割合

都道府県	人口集中地区		都府県全域に占める人口集中地区の割合		都府県全域の車両数	人口50万人以上の都市を含む交通圏の車両数	シェア (%)
	人口(千人)	面積(km ²)	人口(%)	面積(%)			
埼玉	5,730	687.0	79.6	18.09	5,973	2,535	42.44%
千葉	4,529	634.0	72.9	12.29	6,026	2,846	47.23%
東京	12,917	1,074.4	98.2	49.12	30,924	28,890	93.42%
神奈川	8,522	949.2	94.2	39.29	9,965	9,075	91.07%
愛知	5,693	921.4	76.8	17.84	8,496	5,995	70.56%
京都	2,187	263.5	83.0	5.71	6,579	6,211	94.41%
大阪	8,492	906.7	95.8	47.76	15,620	13,270	84.96%
兵庫	4,281	577.4	76.6	6.88	7,023	5,236	74.56%
福岡	3,598	566.6	70.9	11.38	10,036	7,525	74.98%
沖縄	931	130.9	66.8	5.75	3,460	2,962	85.61%

※沖縄県は人口50万人以上の都市がないため、沖縄本島の数値。
(平成22年度国勢調査結果及び「ハイヤー・タクシー年鑑2015」を基に作成)

合にタクシーを利用するかアンケートをした結果を示している（出典：大阪タクシーセンター「タクシーに関するアンケート調査」平成26年度）。各年の数字は変動するが、多い利用目的は次の3つで、3割程度が「仕事」に、2割程度が「他に交通機関がないとき」1～2割が「急な用事」と答えている。タクシーは業務交通、また、私用交通のうち他に手段がないときに主に使われている。

また、図4-1-2は、大阪府における需要にあたる総実車キロ、府総人口、府民一人当たり所得、運賃水準である実車キロ当たり営業収入、タクシーを代替する可能性のある交通機関として地下鉄の輸送人員を、それぞれ13年度を100とした指数で示している（出典：府総人口、府民一人

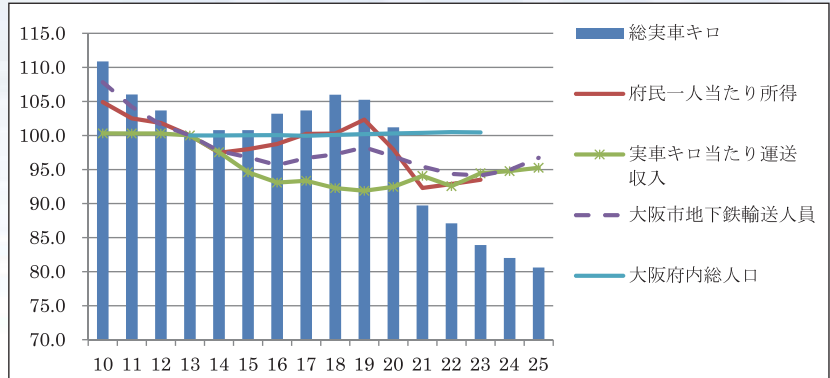


図4-1-2 大阪府域交通圏におけるタクシーの需要動向 (13年度を100とした指数値)

人当たり所得は内閣府「県民経済計算」、地下鉄輸送人員は大阪市交通局、その他は「ハイヤー・タクシー年鑑」)。地下鉄の輸送人員が比較的安定しているのに対して、タクシーの需要、総実車キロは府民一人当たり所得と同様の傾向を示し変動しており、規制緩和直後から始まったいわゆる「いざなぎ景気」とともに増加し、リーマンショックにより激減したといえる。ただし、21年度のタクシーの需要の落ち込みは一人当たり所得のそれよりも大きく、需要の構造変化を示唆している。地下鉄の輸送人員が安定しているのは、通勤、日常生活の交通機関として使われているためであろう。リーマンショック以降のタクシーの需要構造の変化を示すデータもある。図4-1-3は、過去4回の近畿圏パーソントリップ調査から、大阪府の目的別トリップ数の推移を、図4-1-4は、そのうち業務目的の代表的交通手段分担率の推移を示したものである。昭和55年から平成12年までに比べて、平成22年は、タクシーの第一の利用目的である業務目的のトリップ数が3分の2に縮小し、業務目的の交通において鉄道利用のシェアが1.5倍程度に拡大している。業務目的のトリップ数の減少そのものの背景には、関西圏からの本社機能の移転などが

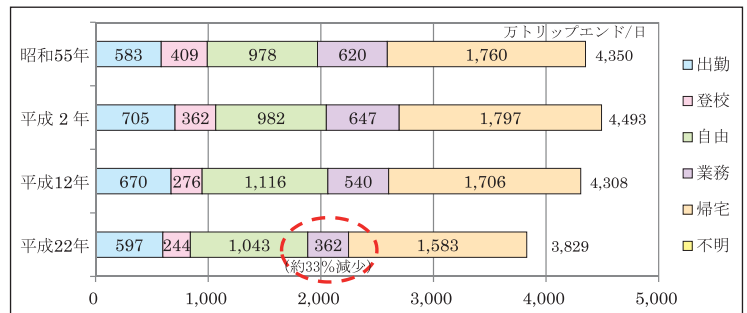


図4-1-3 大阪府における目的別トリップ数の推移 (平日)

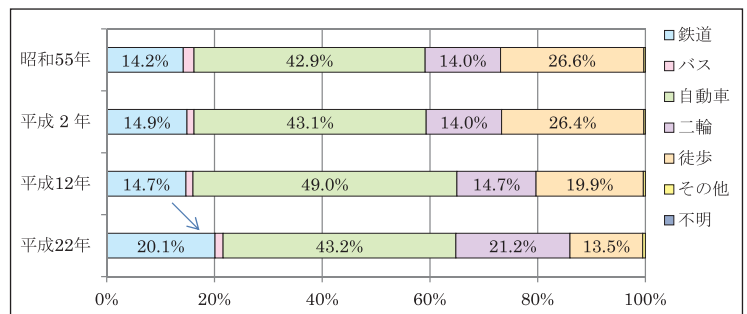


図4-1-4 大阪府の業務目的の代表的交通手段分担率の推移

あると考えられる。鉄道の利用のシェアが増加していることについては、大阪府の鉄軌道延長が、平成13年の713.6キロから22年には774.6キロと8.5%増加していることでネットワークの整備もあるが、リーマンショックにより、タクシー券の使用を控える等の企業行動の変化も考えられる。

がある。

図3-4-1から3-4-3は、大阪府のほかに、大都市圏を含む東京都、福岡県の市場のタクシーの事故率（百万走行キロ当たり人身事故件数）と日車営収との関係を示したものである。見て取れるのは、日車営収が増加する局面では事故率が低下し、前者が減少する局面では後者が増加するという関係である。ただし、大阪府、福岡県は事故率が長期的に増加する傾向にあるが、東京都は減少する傾向にある。

(5) まとめ

以上、規制緩和以降に生じた事象についてまとめると、図3-5のようになる。規制緩和により新規参入・増車が生じ、大阪では運賃競争が生じ、東京など他の地域でもサービス向上等が図られ、需要も19年度までは増加した。しかし、20年度以降需要は急減し停滞した。これに対して、規制緩和によって想定されていた劣後する事業者の撤退は起きず、また、減車も行政の関与なしには進まなかった。

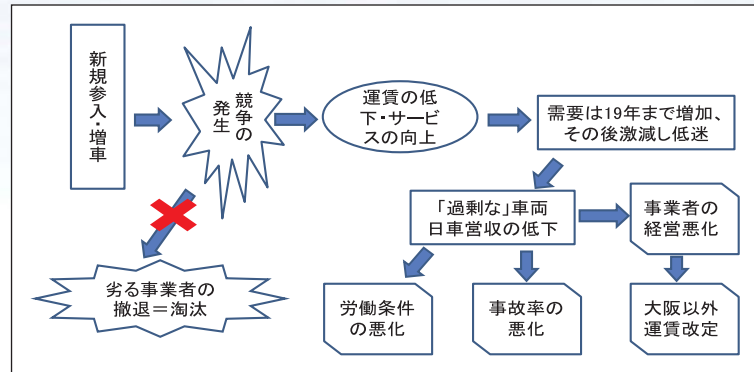


図3-5 タクシーの規制緩和により実際に生じたこと

この状況下で、日車営収は低下し、運転手の給与の低下、労働時間の増加が生じ、また、事業者の経営悪化により、東京等では運賃改定が行われた。また、日車営収が低下する局面では事故率の上昇がみられた。

4. 規制緩和が期待通りとならなかった理由

それでは、なぜ、規制緩和は当初の期待通りとならなかったのでしょうか。以下、3(5)で整理した各事象に分けて考察する。なお、日車営収の低下が、歩合制の下で、給与等の労働条件の悪化、事業者の経営悪化、地域によっては運賃改定をもたらしたことは論理的に自明と思われるので、特に採り上げない。

(1) 需要はなぜ増えなかったのか

1) 需要に影響する要因

価格が下がれば需要が増加し、上がれば減少するというのは、経済活動一般に観察されるが、ここでは示していないが価格がほとんど下がらなかった東京等の8都市でも19年度にかけて需要は増加し、他方、価格が下がった大阪、京都においても、20年度以降需要が激減し、停滞している。

図4-1-1は、大阪のタクシー利用者による利用目的

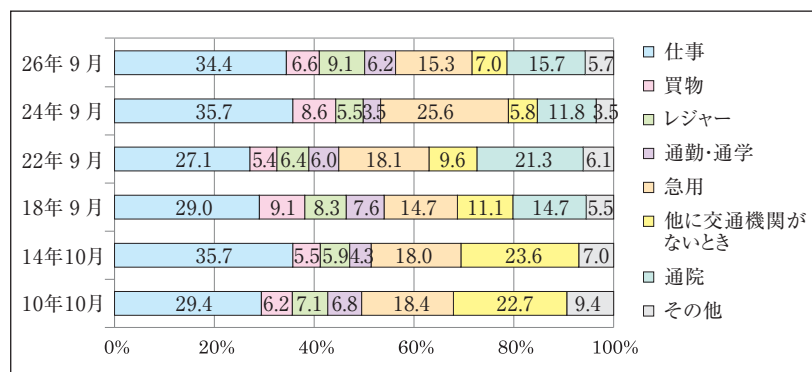


図4-1-1 大阪におけるタクシーの利用目的

(3) 労働条件

前述のとおり、19年度までは需要の増加を上回って車両数が増加し、20年度以降は需要の減少に比して車両数の減少幅は小さいため、一台当たりの営業収入（日車営収）は低下し、22年度以降、車両数の減少等が進んだため日車営収は徐々に回復したが規制緩和前の水準には戻っていない。

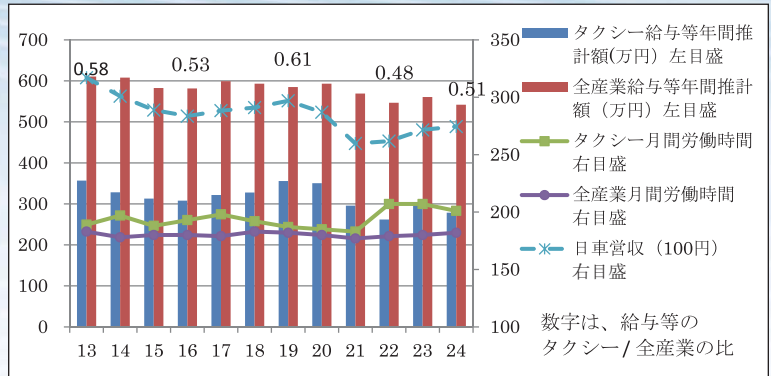


図3-3-1 大阪府におけるタクシーと全産業の労働条件比較

図3-3-1は、大阪府におけるタクシーと全産業の労働条件を比較したものである（出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）。タクシーの賃金においては歩合制^{vii}がとられているため、日車営収の変動が給与等の変動にほぼ一致し、規制緩和後、一時低下した給与等は20年度までは増加し、全産業との比較でも相対的に増加したが、21年度以降急落して年収で300万円以下、13年度に全産業の約6割の水準であったものが約5割程度にとどまっている。また、月間労働時間については、もともと全産業の平均を上回る水準であったが、21年度に日車営収が急落した以降、急増し全産業との差を広げている。21年度以降の労働時間の増加は、(2)で指摘した需要に比して多い実働車両数の傾向（Aの部分）に対応している。

図3-3-2は、東京都におけるタクシーと全産業の労働条件の比較を行ったものである。大阪府に比べて、全産業0.64程度の給与水準で、その格差は20年度以降0.5台まで広まったが、0.6台まで回復して元に近づいている。また、日車営収低下時の労働時間の増加も大阪府ほどではない。

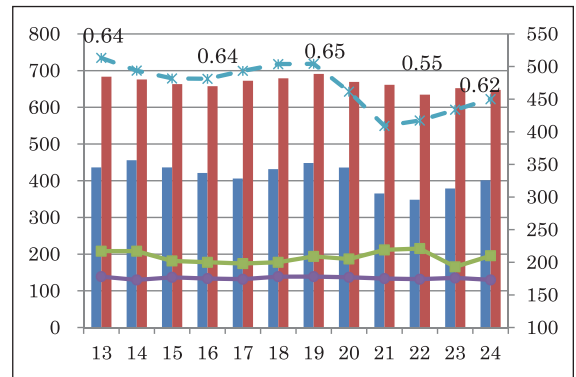


図3-3-2 東京都におけるタクシーと全産業の労働条件の比較

(4) 安全

規制緩和とタクシーの交通事故の関係については、規制緩和直後競争激化により増加した、事故の増減は規制緩和と関係は薄い、需要の減少にも関わらず高止まりしているなど、様々な評価

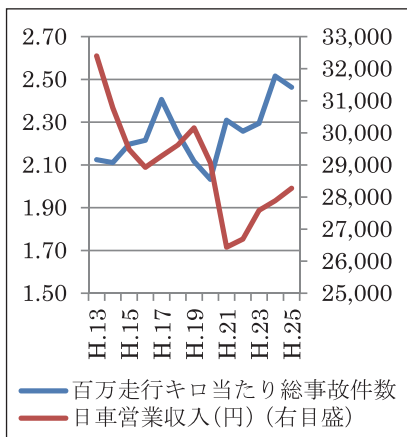


図3-4-1 大阪府における事故率と日車営収の推移

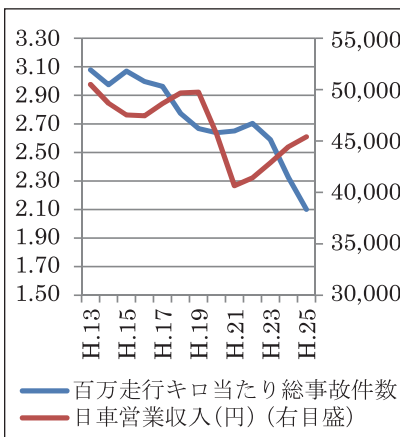


図3-4-2 東京都における事故率と日車営収の推移

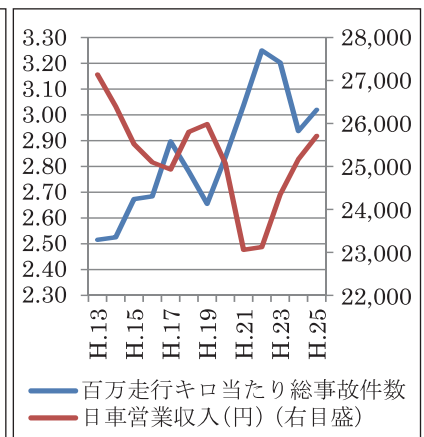


図3-4-3 福岡県における事故率と日車営収の推移

に運賃改定により上昇している。

(2) 需給

図3-2-1は、大阪市域交通圏における延べ実在車両数（車両と実在する日数の積の年間累計）、延べ実働車両数（車両と実働の日数の積の年間累計）、総走行キロ（各車両の走行キロの年間累計）などの動向を、13年度を100とした指数で示したものである（出典：「ハイヤー・タクシー年鑑」（2002年～2013年）から。ただし、延べ実働車両数は公表されていないので「営業収入」を「日車営収」で除して得た推計値を使用している。）。需要の減少に対して車両数は減っていないので需給は緩んでいるが、もう少し詳しく実態を見る。タクシーの車両は、事業者が保有している実在の車両、そのうち稼働させている車両、さらに稼働している車両のうちでも客を乗せ、または客を捜して走行している車両と、状態を分けて考えることができる。

注目されるのは、延べ実在車両数は需要の増減から大きく乖離しているが、総走行キロは、需要の拡大、急減の時期に需要をやや上回る傾向があるものの、概ね需要の増減に合わせて増減していると言える。換言すると、運転手は需要の多寡にかかわらず実車率（走行した距離のうち乗客を輸送している率。実車キロ／走行キロ）をほぼ一定に保っていると言え、これは、運転手は、流し営業で客がつかまりづらいときは無駄に走り回ることをせず、乗り場に並び、街頭で付け待ちに転ずるといわれていることに符号している^{vi}。

延べ実働車両数の動向は、延べ実在車両数と総走行キロとの間にあり、総走行キロと延べ実働車両数の指数の差（図でAの部分）は、街頭に出ているが走行していない車両、すなわちタクシー乗り場に並び、街頭で付け待ちをしている車両に対応し、延べ実働車両数と延べ実在車両数の指数の差（Bの部分）は街頭に出ずに車庫に保管されている車両に相当する。Aはリーマンショック後の20年度以降顕著となり継続しているが、これは大阪の盛り場、北新地等の街頭に車両が多数停車しているような状況に該当する。

図3-2-2は、同様の指数を東京の特別区・武三交通圏について示したものである（出典：大阪と同様）。大阪市域交通圏と同様の傾向を示すが、大阪市域に比べて、20年度以降、より多くの車両が実働し、走行キロも需要の傾向を上回っており、より多くの車両が街頭に出かつ走り回っている。

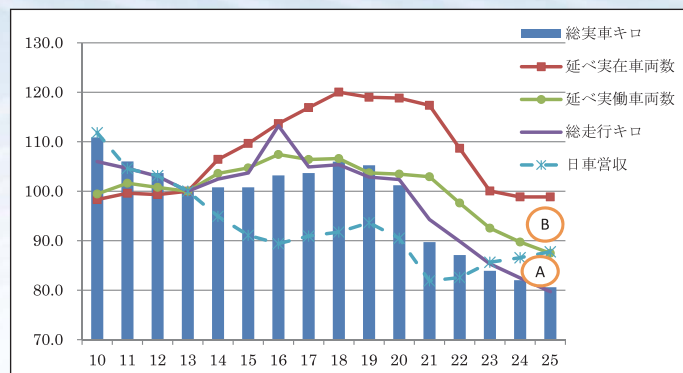


図3-2-1 大阪市域交通圏のタクシーの需給の動向
(13年度を100とした指数値)

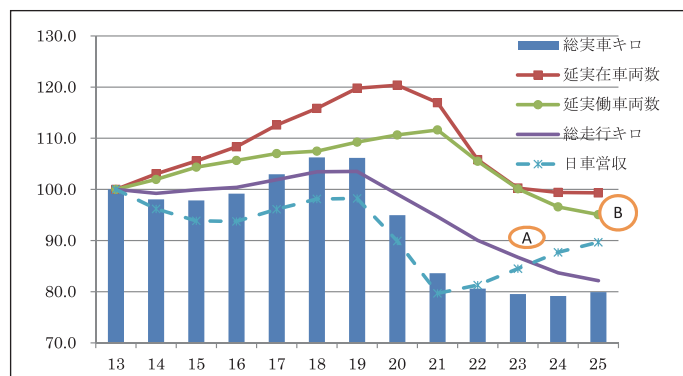


図3-2-2 東京特別区・武三交通圏の需給の動向
(13年度を100とした指数値)

3. 規制緩和以降、実際に生じた事象

(1) 参入、退出、運賃

図3-1-1は、大阪府における法人タクシーの事業者数、車両数により参入退出の状況を、総実車キロにより需要の動向を、実車キロ当たり営業収入により業界全体の運賃水準を表している（データ：法人事業者、車両数は、大阪タクシー協会「大阪におけるタクシー事業の現況」27年1月；実車キロ当たり営業収入は、ハイタク問題研究会編集、一般社団法人全国ハイヤータクシー連合会監修

「ハイヤー・タクシー年鑑」（2002年～2013年）から算定）。それぞれの変化の度合いを比較するため、平成13年度を100とする指数で表している。なお、個人タクシーについては全車両数の6分の1程度であるが、資格要件等の点から、規制緩和前後、一貫して減少してきておりⁱⁱⁱ、ここでは示していない。

法人事業者数、車両数ともに、総実車キロの増加を上回る率で増加し、特に車両数の増加を法人事業者数の増加が上回っているのは、中小事業者が多く参入したためである。運賃についても、ワンコイン（初乗り500円）タクシーの登場、5000円超5割引（通称「5・5割」）の導入などの競争が起こり、全体的水準が低下した。需要は、18、19年度までは増加してきたが、20年度以降減少し、規制緩和前の13年度の8割程度の水準で推移している。こうした需要の減少に対して、事業者数、車両数ともに20年をピークに減少しているが、需要の減少幅には及ばず、特に車両数は22年度以降はほとんど減少していない。この事業者数、車両数の減少局面では、20年8月に特定特別監視地域指定等に伴う参入抑制・減車促進措置^{iv}、21年10月に特措法施行による減車を行う地域計画策定等^vが行われており、行政の関与なしには減車等が進んでいないといえる。

図3-1-2は、東京都における同様の図である（出典：法人事業者数、車両数は東京ハイヤー・タクシー協会「東京のタクシー2014」；実車キロ当たり営業収入は大阪と同じ）が、大阪府と同様に、規制緩和後、需要を上回る増加率で事業者数、車両数が増加し、20年度以降の需要激減後、やはり行政の関与により減車が行われた。減車後の車両数については規制緩和前の水準を下回っている。また、大阪府と違い、規制緩和後、運賃水準は低下せず、むしろ19年度に行われた運賃改定により以前より上昇した。

ここでは示さないが、運賃水準について規制緩和以降顕著に低下したのは、人口集中地区の面積割合が上位10位で都市部の面積が多い、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫、福岡、那覇の10都府県のうち、大阪と京都だけであり、その他は、運賃水準は19年度から21年度

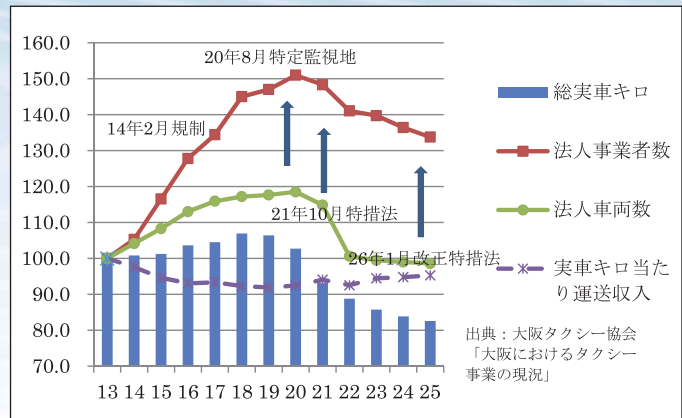


図3-1-1 大阪府における法人事業者数、法人車両数及び運賃水準の推移（13年度を100とした指数の推移）

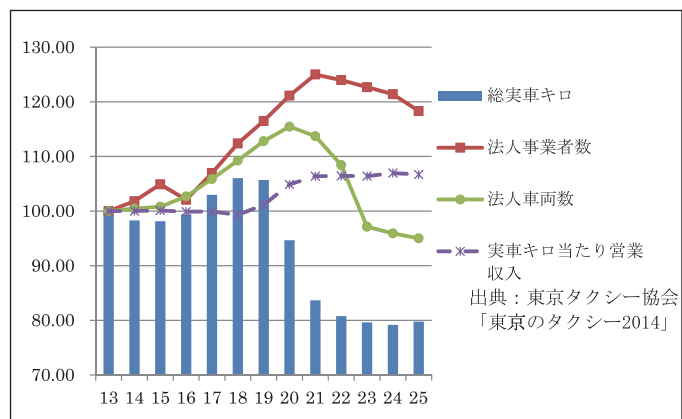


図3-1-2 東京都における法人事業者数、法人車両数及び運賃水準の推移（13年度を100とした指数の推移）

タクシーにおける規制緩和の結果と その理由の分析

～大阪市場における動向の整理と都市部10都府県パネルデータによる実証分析～

前近畿運輸局長

(現(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長代理)

土屋知省

元近畿運輸局自動車交通部旅客第二課主査

(現国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課)

津田裕亮

1. はじめに

平成14年2月に需給調整の廃止などの規制緩和が行われたタクシーについては、当初、新規参入、増車が盛んとなり、サービスの多様化、運賃の低下などが見られたが、流し営業の多い都市部の一部市場において、需要に比して車両が過剰となり、タクシー適正化活性化特別措置法ⁱ（以下「特措法」という。）等により、供給抑制等が講じられるに至っている。

特措法改正法施行により、タクシー規制が新しい段階に入った現時点で、規制緩和後十余年の経験を整理し、規制緩和が期待通りとならなかった理由を分析しておくことは、今後のタクシーを巡る政策の議論を行う上で有意義と考える。

本稿では、まず、規制緩和の影響が最も大きく現われたタクシー市場のひとつである大阪について、東京等他の市場とも比較しつつ、規制緩和で期待された点がどのような帰結となったか事実関係を整理する。その上で、需要面、供給面、安全面で、そうした結果が生じた理由について、各種社会経済データ、学説、実務上の意見・経験等を踏まえて考察し、説明しうる仮説を立てる。

最後に、流し営業が一般的な都市部の面積の多い10都府県のパネルデータによる実証分析により、これら仮説を検証する。

なお、本稿に示された分析、意見等は筆者ら個人のものである。

2. 規制緩和により期待されたもの

運輸分野における規制緩和の方針を示した平成8年の「今後の運輸行政における需給調整の取扱いについて」は、「自由競争の促進により交通運輸の分野における経済活動の一層の効率化、活性化を図る必要がある」ため、「従来の運輸行政…根幹を為してきた需給調整規制を…目標期限を定めて…廃止する」としている。これを太田和博(2013)ⁱⁱの整理を下に、タクシーについて具体的に当てはめれば、事業者の新規参入・増車により、運賃、サービスの競争が起こり、それにより需要が増加し、さらなる参入、競争という好循環が起こる、合わせて運賃、サービスの劣る事業者は退出する、ということが想定されたと

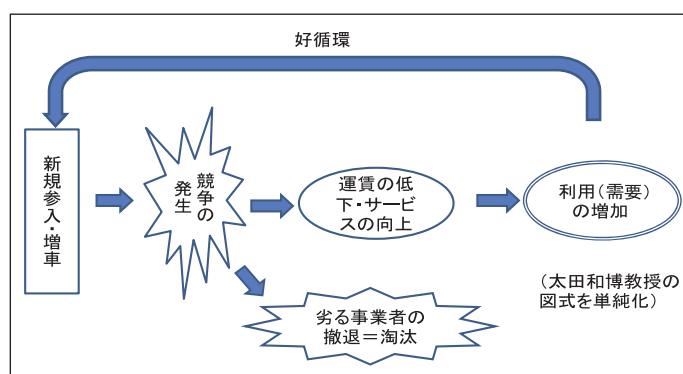


図2-1 タクシーの規制緩和により期待されたこと

言える。簡略的に図式に示せば、図2-1となる。



社会貢献自動販売機

夢の貯金箱

設置無料! お電話1本で設置できます。

「夢の貯金箱」の設置に費用はかかりません。

新規の設置はもちろん、**既存の自動販売機も「夢の貯金箱」に変更いただけます。**

夢の貯金箱 設置メリット



1本につき10円の
社会貢献が気軽に出来ます。



企業の看板にもなる
オリジナルデザインを
無料で作成します。



省エネ機を採用。
電気代とCO2が削減できます。



災害救援型の設置も可能です。
※設置先によっては、
ご希望に沿えない場合があります。



お金の流れ

売上代金から、1本につき10円が「夢の貯金箱」に寄付されます。

売上代金は飲料メーカーが回収し、設置手数料を設置者の皆さまに、「夢の貯金箱」に10円の寄付金を振り込みます。



飲料メーカーが
売上代金を回収します。

設置されているお客様と
「夢の貯金箱」に振り込みます。

寄付金の透明性

「夢の貯金箱」のPRスペース、アニュアルレポートや、
ホームページで活動状況を報告します。

寄付金の使途やプロジェクトの進捗状況のほか、設置された企業・
個人の顕彰、決算報告などの情報公開をしています。

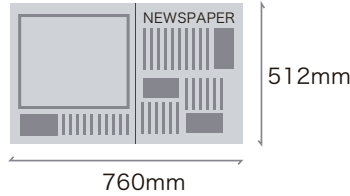


飲んで参加!選んで参加!

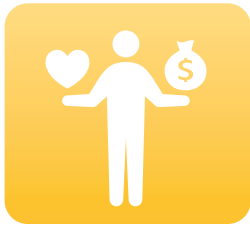
社会課題の解決に、みんなで参加できるプロジェクトです。

賃貸オフィスにも置けます!

およそ20人規模のオフィスであれば設置が可能です。
スペースもわずか70cm×70cmあれば設置できます。
新聞を広げたサイズより少し大きい程度です。



CSR活動に、スタッフ全員が
直接参加できます。



税制優遇(損金算入)を
受けることができます。

ゆめちょパートナーの声

「夢の貯金箱」に共感しました!

弊社は船舶電気のゼネラルコントラクターとして、創業65周年を迎えました。歴史を築き上げてきた社員一人一人が「夢の貯金箱」の素晴らしい取り組みに共感し、33台ある自動販売機をすべて「夢の貯金箱」にかえフル稼働しています。今後も社会貢献に対する熱い想いを届けて参ります。



渦潮電機株式会社様

ココロも
うるおう

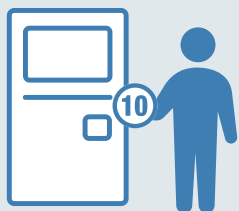
「夢の貯金箱」の設置には、まずお電話ください!



0120-892-139

みんなが喜ぶそのわけは?

飲んで参加



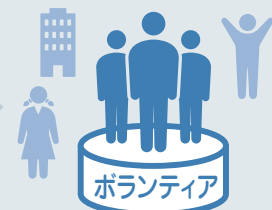
身近な自販機で日常的に寄付ができるから、社会貢献への参加意識が高まるのが特徴です。

選んで参加



寄付金を使って取り組むプロジェクトは、全国のゆめちょパートナーによる「総選挙」で決定します。

リアルに参加



みんなで選んだプロジェクトに、ボランティアやプロボノとして実際の活動に参加することもできます。

※プロボノとは・・・プロフェッショナルスキルをもった社会人ボランティアのことです。

楽しい仕組みで、真面目に社会貢献。これが人気のヒミツです!



編集後記



奈良県宇陀市の奈良カエデの郷「ひらら」には、国内外から集められたカエデ1200種、約3000本が植栽されており、収集量と希少品種の多さは日本一と評されています。一般にカエデは秋の紅葉の期間の植物と思われていますが、ここでは、春から初夏にかけて美しいのが特徴だそうです。カエデが一斉に新芽を吹き出すと緑、赤、黄色などさまざまな色で彩られる風景は観る人々に感動を与えてくれるようです。

勿論、秋の紅葉にかけても素晴らしいと思います。近隣には、宇多水分神社（社殿は国宝）などの名所もあり、一度訪れてみたいと思っています。

さて、今季号の冒頭は、近畿運輸局の天谷局長から局長着任の所感をご執筆いただきました。公務ご多忙のなか、ご協力いただきましたことを厚くお礼申し上げます。

かんこうけんコロキウムでは、加藤汽船株式会社の加藤取締役から、瀬戸の島々の文化や歴史、神戸との繋がりなどお話をいただきました。

また、近畿運輸局交通政策部からの環境表彰受賞者の取り組み、そして、平成26年度懸賞論文審査報告を掲載させていただきました。

特別寄稿として、前近畿運輸局長の土屋様、元近畿運輸局自動車交通部旅客第二課津田主査様の共同研究「タクシーにおける規制緩和の結果とその理由の分析」について、掲載をさせていただきました。お忙しいなか、ご協力いただきました皆様方に厚くお礼申し上げます。

公益財団法人関西交通経済研究センター
常務理事 土井 眞 三

「関交研2015号春季号」No.131 7ページ「タクシー政策の現状等について」の記事内、近畿運輸局自動車交通部 阿部部長様のお名前が間違っておりました。正しくは「阿部竜矢」様でした。深くお詫びして訂正いたします。

本誌は、競艇公益資金による日本財団の助成金の交付を受けて編集発行したものです。

関交研 秋季号

2015年発行

編集発行 公益財団法人 関西交通経済研究センター
編集兼発行人 土井 眞三
〒550-0005 大阪市西区西本町1丁目7番2号(ウェスト・スクエアビル 9F)
TEL 06 (6543) 6291
FAX 06 (6543) 6295
e-mail a.kankou@kankouken.org
URL <http://www.kankouken.org>

賛助会員制度とご入会のご案内

当センターは、関西経済圏における交通経済に関する総合的な調査研究を行い、関西の社会、経済の発展に寄与することを目的としています。

当センターでは、事業活動をご活用いただきますとともに、事業運営につきましてご支援を仰ぐために「賛助会員制度」を設けており、現在、数多くの法人会員及び個人会員皆様方にご協力をいただいておりますが、当センターの事業活動を一層活発に推進するためには、より多くの皆様方に賛助会員となっていただき、財政基盤の更なる強化を図っていく必要があります。

皆様方におかれましては、当センターの事業目的並びに「賛助会員制度」をご理解いただき、ぜひともご入会、ご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

賛助会員には次のような便宜がございます。

- 1 当センター主催の講演会、セミナー等への優先ご出席の取扱い
- 2 当センターに対する交通経済及び観光に関する調査研究の委託
- 3 当センター作成の資料、定期刊行物及びその他の報告書類の配付
- 4 当センター備え付け資料の閲覧及び借り出し
- 5 交通経済及び観光に関するコンサルタント業務の利用
- 6 調査研究に対する意見の開陳

なお、「法人賛助会員ご入会の際、基本財産に対する拠出金を納入しなければならない。」ことになっていましたが、平成 27 年 4 月 1 日より拠出金制度を廃止し、ご入会時のご負担を軽減させていただきました。

「賛助会員規程」(抜粋)

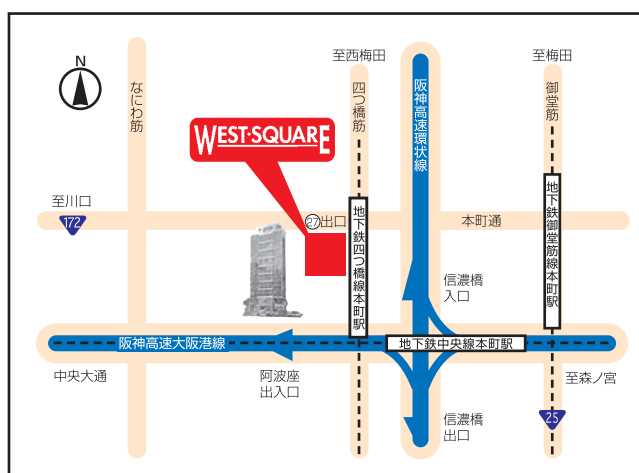
(賛助会費)

第 9 条 賛助会費は、年間 1 口 1 万円とする。
ただし、新規入会の際の口数は次のとおりとする。

- (1) 法人賛助会員 5 口以上 (2) 個人賛助会員 1 口以上

(会費等の返還)

第 11 条 賛助会員が退会し又は除名された場合は、
すでに納入した賛助会費及び拠出金は返還しないものとする。



〒550-0005
 大阪市西区西本町1丁目7番2号 ウェスト・スクエアビル9階
 TEL06(6543)6291 FAX06(6543)6295
 e-mail a.kankou@kankouken.org
 U R L <http://www.kankouken.org>