

国土交通政策研究所 第187回政策課題勉強会 概要

日時 : 平成28年7月5日(火) 12時30分～14時00分

講師 : 宮城大学 事業構想学部事業計画学科 教授 徳永 幸之氏

テーマ : 発想の転換が必要な運輸業界

～自助努力とそれを促す制度設計について考える～

1. 規制緩和の功罪(資料2～資料16)

- ・1990年代から2000年代初頭、トラック・バス・タクシーといった運輸業界の需給調整が撤廃された。マーケットメカニズムによれば、規制緩和は市場を活性化させているが、全ての市場、業界に当てはまるかは疑問で、混乱を発生させる可能性もある。
- ・特に、地方部のような中小事業者が多い状態では、発注者側との力関係などの影響で、市場の機能がきちんと働くのかといった懸念がある。
- ・同じ運輸業界でも、業種によって、規制緩和した時点での需要が拡大期だったか縮小期だったかという違いが存在する。タクシーや乗合バスは需要の縮小期であり、地方部ではさらに顕著な傾向であった。
- ・仙台市におけるタクシー業界において、規制緩和以前は、車両数は一定で抑えられていたが、輸送回数(需要量)は年々減少していた。規制緩和後は車両数が増加する事となり、規制緩和の効果によって需要の縮小が鈍化したようにも見える。
- ・しかし、タクシー1台当たりの輸送回数は更に減少してしまった。空車キロも規制緩和後は減っているが、無駄な空車走行をせず、客待ちの駐停車が増えたことによる。
- ・全体の需要が縮小する中で、増車という選択をしてしまう理由を、ゲーム理論から考える。例えば、A社は売上を維持するために、タクシー台数を増やし自社車両が乗客を乗せる割合を増やそうとする。これは他の各社も考える戦略であり、全ての会社が増車する。結果、タクシー事業者ごとの車両の割合や売上のシェアは元のままであるが、全体の車両台数は増える。タクシー1台当たりの収入は、全体需要の縮小と各社が増車した影響が合わさって、大きく減少してしまった。
- ・増車は、渋滞といった外部不経済も引き起こした。仙台市では対策として、タクシー需要の高い繁華街等から、少し外れた市役所駐車場等で客待ち・待機させること(ショットガン実験)で解消を図ったが、速度上昇、交通量増加といった結果が得られ、渋滞の原因になっていたことが証明された。
- ・タクシーがバス乗り場にも客待ちのために駐停車し、バス乗客の安全な乗り降りに懸念が発生する状況であった。警察の取締り及び行政処分による抑止力効果は薄かった。路上駐車が無くならず、社会的に大きな負荷が掛かった。
- ・タクシー運転者へのアンケート調査によると、スピードの出し過ぎ等安全をないがしろにしている運転者のほうが、収入が高かった。そして、会社は売上高で個人を評価するので、

安全運転の優良ドライバーよりも優遇される。給料制度も歩合制である。

- 二重駐車、横断歩道等での停車禁止場所での客待ち、というルール違反も多くなる。乗客も、内側の車両が動けないことからルール違反の車両を選択することになり、悪貨が良貨を駆逐する状況になってしまった。
- 問題の解消には減車が必要であるが、各社が協調すれば、公正取引委員会から指導が入ってしまう。ゲーム理論では、率先して減車すると売上が低下するため、自主的に実施する会社は存在せず、結局全体として徐々に減少するのを待つ状況となり、運転者の労働環境や賃金の水準は低いままとなる。
- 地方部におけるタクシー運転者の年齢構成は高齢化している。新規参入者も存在するが、ほとんどが60歳以上であり、年金支給の無い若者の参入意欲は低いと見られる。
- 構造的に需要が縮小した理由を、地方都市の場合で考えると、業務利用より私用での利用が圧倒的に多いことから運賃が高いことが挙げられる。必要に迫られた場合にしか、タクシーが使われなくなっている。そのようなビジネスモデルは問題であり、サービス業として根本的に違う取り組み方で、あらたな需要を開拓していくべきであると考えられる。
- そのような中で、ライドシェアが出てきているが、果たして安全が守られるのか疑問である。乗客による評価制度で安全が担保されると言われているが、乗車している間の限られた項目でしか評価できない仕組みであり、安全に関しては別途評価する制度が必要であろう。

2. 適正化事業の限界（資料17～資料18）

- トラック業界では、トラック協会による適正化事業における巡回指導が安全確保や平等な競争条件を担保する仕組みとなっているが、その巡回指導結果では、半数以上の事業者の問題がある状況である。運輸局と連携する等で改善しようとしているが、是正が進まない。宮城では昨年巡回前に事前通告をしておき、ある程度の改善が見られるが、根本的な解決には至っていない。
- 規制緩和と実施の際に、市場のチェック機能により悪質な事業者は排除されると言われていたが、現状そのようにはなっていない。従前の、事業者が事業を始める前にチェックする仕組みのほうが、効率的に選別が出来たのではないかと考える。
- 安全性の高い事業者を認定するGマーク制度は、荷主に対して訴求効果を持っていない。また、近年Gマーク取得事業者の事故率は低いといったデータも公表されているが、保険料率の優遇等の特典がなければ、事業者側も安全に対してコストをかける意欲が沸かない。

3. 取引環境・労働時間改善協議会で見えた課題（資料19～資料22）

- トラック業界では、人件費すなわち拘束時間が運賃に大きく関係するはずである。「手待ちが無い」場合は、運転時間と荷役（積込み積卸し作業）時間が業務の大半を占めるが、

拘束時間に占める割合で見ると、運転時間と比べても荷役時間の比率は大きい。

- ・さらに、荷主に待たされる「手待ち」時間がある。時間指定などの条件で遅刻のペナルティがあると、早めに到着しておき、待機せざるを得ない。運転時間と運転していない時間がほぼ同じ割合にもなる。
- ・運賃は、貨物重量と輸送距離により算出と設定されている。手待ち時間の料金は計算されず、荷役作業もサービスと位置づけられている。
- ・荷役作業や手待ち時間の削減とそれによる効率化の推進に関して、従来の商習慣に慣れた荷主側にメリットは少なく、理解も進んでいない。適正な取引を推進するため各県でプロジェクトを進めているが、参加者が見つからない。強制的に、従来サービスであった部分を一齐に運賃化しないと荷主は動かないのではないか。
- ・事業者側にも、労働時間短縮に向けた工夫の余地はある。高速道路を利用すると、実際の拘束時間は短くなる。しかし走行距離が短いほど短縮効果は少なく、また、時間短縮効果を、1分当たりの人件費と高速道路料金と比べても釣り合わないで、一部を除いて利用は進まない。
- ・高速道路が上手に活用されない一因に時速90km制限のリミッターがある。速度基準を厳しくすると、輸送に時間が掛かり、コストが高くなる。

4. トラック業界の改善に向けて（資料23～資料27）

- ・荷主側にも、事業者の労働時間短縮という視点において工夫の余地やメリットはあり、港湾活用の例が挙げられる。ある企業では、出荷時に東北の工場から、東京の港湾へ運び、海上コンテナに積込むということを行っていて、陸送距離も荷役回数も多く、物流に時間と費用が掛かっていた。これを、地元港湾利用及び工場直接コンテナ積みするよう変えたら、大幅な物流コストダウンとなった。
- ・利益と物流費が一緒くらいの企業がある場合、物流費を2割下げただけで、利益が2割上昇する。荷主側は物流の工夫と効率化によって利益も上昇するし、事業者側も労働時間短縮となる。
- ・事業者側の改善に向けた取組の例を挙げる。ANA Cargoによる沖縄国際物流ハブ構想は、アジア各地への飛行4時間以内を実現し、勤務者は往復運行でその日のうちに出発地へ戻る。
- ・一方トラック業界では昔ながらの感覚が残り、長距離ドライバーは片道9時間運転し、また再度運転するために長い休憩を挟むため、帰宅可能な日が延びる。若者離れの一因ともなる。
- ・大手事業者の改善に向けた取組みとしてスイッチセンター整備が挙げられる。しかし、一旦高速道路を降りるロスタイムが大きくなることから、高速道路インター直近にセンターを置く、パーキングエリアでドライバーだけ交代する等を実現しないと、業界全体に普及しないのではないかと考える。

- ・貨物重量と輸送距離という運賃設定もあって、キロ原価という考えが運輸業界に定着しており、こういった課題は表出しづらい。

5. 地域公共交通の改善に向けて（資料28～）

- ・仙台市民の生活行動について、この30年の変化を見ると、自動車を運転する移動、自動車を送迎してもらう移動が増加した。さらに高齢者では、公共交通の利用者よりも自動車を送迎してもらう人が多い。地方ではこの差は顕著になり、公共交通が使われていない。
- ・1982年から2002年までで、高齢者の免許保有率が高まっている。女性では、30代40代からの免許取得も増加している。地方都市での郊外団地の造成に合わせた動きであり、車が無いと買い物も不便なためと思われる。今後、免許を持ち、車で移動できる女性の高齢者も増えると推察される。今後20年で公共交通を利用する可能性の高い層も減少すると考えられ、「高齢者」という視点以外からも公共交通政策を考えることが重要である。
- ・免許が無くても常に自動車を送迎してもらえる、という人たちも存在する。彼らが交通弱者なのかは疑問であり、いつでも送迎してもらえる人ともらえない人とは分けて考えるべきである。また、免許を持っていた返納者と免許の非保有者とで、行動の仕方や意識が違うのではないかと思われる。
- ・仙台市鶴ヶ谷地区のアンケート結果を例に挙げる。都市に近い団地なので比較的利便性は高く、車が無くても最低限の生活は可能だが、公共交通に対して不満が大きいのが、免許返納者で送迎可能性が低い層（強交通弱者Ⅱ）である。
- ・従来から免許無しで生活している人は、団地内の中小規模商店での買い物で満足しているが、昔は免許を持ち遠方の大型商店で買い物をしてきた人にとっては、団地内での買い物に不満があると推察できる。さらに、公共交通を使って遠くへ買い物に行かねばならないことにも不満を示している。
- ・公共交通は最低限の移動を保障するためとして、バスにおいてシビルミニマムは1日3便程度と考えられているが、利用者からみると1日3便では行動自由度が低いために、1度出かけたら複数の用事を済ますよう努めるため、頻繁には利用しない。また、朝の行きは利用しても帰りは便の都合が悪いので車で送迎してもらう等行動するので、利用が減少している。
- ・効率化を考え循環路線を取り入れる自治体もある。1周1時間かかり、片周りしか運行していない場合、例えば行きは10分だが帰りは50分かかる事は不便であり、乗客不在のまま運行をしているバスもある。朝夕は通学や通勤、昼間は病院や買物、という、乗客の1日の中での目的地や望ましいサービスの変化にも対応できていない。
- ・運賃設定では、通常の3割引程度の定期券料金は、週休二日制度や回数券・バスカードの割引利用を考えると安くはないため定期券は買われない。乗車の度に都度1回払いでは、なるべく使わない方がお得、という消費者心理が働く。
- ・バス事業者にも、キロ原価の呪縛が有る。仙台市のバス事業者を例にとると、A社～D社の

- 4社間でも、同じ1キロあたりの運行費用を項目ごとに細分化して見ると、燃料費が違う。ある事業者は市内の渋滞箇所を運行しており、さらに郊外に車庫を移転したため回送距離も長くなる。そして、その渋滞や回送距離を移動する時間分、人件費も大きくなる。
- ・現在の生産量における平均費用、として1キロ当たりの原価を見てしまうと、走行距離を減らせばキロ原価を掛けた分の費用が減る、と考えてしまう。実際は、固定費分は変わらず、変動費分しか減らない。
 - ・逆に、サービス（便数）を増やしても、あまり全体費用は変わらないとも考えられる。ある事例では、1日3便から10便に増便しても、コストは3倍にはならなかった。サービスを増やすことに取組みづらくなるのが、キロ原価の考え方である。
 - ・先ほどのアンケートで、バス定期券にいくらまで出せるか聞いた結果、支払い意思額と購入希望率から需要曲線が引けた。2000円が最も予測収入（面積）が大きい。安ければいいというものではなく、1000円での発売で100万円しか集まらない場合と、2000円での発売で230万円の場合では、違う施策が打てると思われる。
 - ・しかし、利用者が多くなると、車両数など輸送能力に不安が残る。では、価格が高くても良いからサービスの高い交通を求める、という人に高いサービスを提供する事も一つの手段と考えられる。低頻度でも低価格の交通を求める人もいるが、高価格でも高頻度の交通を求める人は今後増えると予測される。ワンパターンの公共交通政策では無く、消費者を2つの層に分けて需要にあったサービスを考慮するべきである。
 - ・定期券への支払い意思額は、その地域のバスの便数等利便性にも影響される。また、普段のガソリン代等が高いことに起因すると考えられるが、車利用者の支払い意思額が高いこともアンケートから判明している。
 - ・バス低床化について考察する。低床化すると乗客定員数が減ってしまうため早期に車内混雑が発生し、また混雑時は乗車降車ともに急激に所要時間が大きくなる。
 - ・補助金制度などもあって、2ステップバスをノンステップバスにして、1台当たり定員が減っても、車両を増やす、という発想を事業者はしない。輸送力を縮小する形でバスの低床化が行われ、ますます車内は混雑し、所要時間も延びてしまった。混雑を嫌う人などはバイク等他の交通手段を用いる事となる。
 - ・大型バスは低床化が進んでいるが、地方部で高齢者の多い路線で必要とされる小型バス等は手が打たれていない。小型バスの代表として日野ポンチョがあるが、車内は狭く車両価格も高い。また、ひさしの高さ制限にかかって、病院の目の前に止められないという事例もあった。
 - ・マイクロバスやワゴンの乗合いタクシーについても、乗降口のステップが高く、屋根が低いので、乗り降りに不便がある。外国産の車両だと、高さも十分に確保し、座席レイアウトも車内移動に配慮した設計のものがある。また、東北地方では復興支援のワゴン車をロングシート式に改造して車内移動を便利にする取組もあるが、一般には導入されにくい。
 - ・そのため地方部では車両の使い勝手が今ひとつの状況にある。既存の技術でも工夫次第で

使い勝手を向上させることも可能ではあるが、1自治体では発想も実行もできないかもしれない。各自治体の需要をまとめればそれなりのボリュームになることから、車両メーカーも動くのではないかと思う。