

PRI Review 第14号 (2004年秋季)

目 次

調査研究論文

外国人観光客に係る統計情報のあり方に関する研究	2
交通分野における企業の社会的責任（CSR）のあり方に関する研究	10
持続可能なボランティア活動に資する寄付金等の調達に関する研究	18
住宅の資産価値に関する研究	26
都市交通における自転車利用のあり方に関する研究	32
事業目的別歳入債券の有効活用に関する研究	38
人口減少社会に対応した都市の再整備のあり方に関する研究	44

パースペクティブ

「NPO」	50
研究所の活動から	52

外国人観光客に係る統計情報のあり方に関する研究

総括主任研究官 河田 守弘

主任研究官 日原 勝也

研究官 蹴揚 秀男

概要

我が国においては、21世紀の進路として観光立国の実現を目指し、訪日外国人観光客を2010年に倍増させることを目標としているが、観光立国の推進に向けて効果的な施策を展開するためには、訪日外国人観光客の動向を詳しく把握することが必要となる。

こうした状況を踏まえ、国土交通政策研究所では、外国人観光客に係る我が国の既存統計及び海外の統計の現状を整理するとともに、日本人観光客を含む包括的な観光統計の整備に資することも展望しつつ、今後我が国で整備すべき統計情報の基本的イメージと統計整備に向けて克服すべき課題・問題点等の検討を行ってきた。本稿では、その研究結果の概要を紹介する。

1. はじめに

国際観光の重要性はここ数年で飛躍的に高まっており、政府においても21世紀の進路として観光立国を目指し、訪日外国人旅行者を2010年までに倍増するという目標を掲げている。観光立国の推進にあたって圧倒的に重要となるのは観光統計の整備であり、最近の官民の各種提言等¹においても観光統計の整備充実が求められている。

観光統計により外国人観光客の動向を詳しく把握することは、ターゲットとすべき国・地域や季節ごとの訪問客数の変動等に対応した観光政策の立案に必要であり、また実績に基づく観光政策の評価・検証を可能とするものである。加えて、観光統計は、単に観光政策にとって有用であるだけでなく、人の動きを把握するという意味で、より広範な地域政策の立案・検証にも必要な統計である。さらに、観光の経済効果等を把握し、観光の重要性等を国民に浸透させるためにも、観光統計は重要な役割を果たすと考えられる。

このように、観光立国の実現に向けて統計整備が重要となっているが、現状では様々な政策の立案や効果の検証のための基礎となる包括的な観光統計がなく、基準が統一されていないため地域間比較もできない等の問題点がある。また、近年、観光に関する統計整備を進める動きが国際的に急速に強まっていることも踏まえ、こうした国際的な動きと連携を取り、統計整備を進めることは、経済大国としての我が国の重要な責務の一つである。

このため、国土交通政策研究所では、「外国人観光客に係る統計情報のあり方に関する研究会」を開催し、外国人観光客に係る我が国の既存統計及び海外の統計の現状を整理するとともに、日本人観光客を含む包括的な観光統計の整備に資することも展望しつつ、今後我が国で整備すべき統計情報の基本的イメージと統計整備に向けて克服すべき課題・問題点等の検討を行ってきた。本稿では、その研究結果の概要を紹介することとしたい。

¹ 例えば政府レベルでは「観光立国行動計画」（平成15年7月 観光立国関係閣僚会議）や「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」（平成14年6月 閣議決定）において観光統計の整備充実が掲げられているほか、民間においても「21世紀のわが国観光のあり方に関する提言—新しい国づくりのために—」（平成12年10月 （社）経済団体連合会）において観光統計の整備充実の重要性が指摘されている。

2. 外国人観光客に関する既存統計

(1) 外国人観光客に関する我が国の既存統計

我が国の外国人観光客に関する主要な統計としては、「出入国管理統計」（法務省）、「訪日外国人旅行者調査」（独立行政法人国際観光振興機構（Japan National Tourist Organization）。以下「JNTO」という。）、「国際航空旅客動態調査」（国土交通省航空局）及び「国際収支統計（旅行収支）」（財務省・日本銀行）を挙げることができる。表1にこれらの統計の調査概要を示す。

表1 訪日外国人観光客に関する統計の概要

	出入国管理統計(法務省) (正規入国外国人について)	訪日外国人旅行者調査 (JNTO、02年度)	国際航空旅客動態調査 (国土交通省航空局、01年度)	国際収支統計～「訪日外国人 旅行者消費額等の動向調査報 告書」(財務省・日本銀行)
①調査対象	外国人出入国者 ^{※1}	出国外国人旅行者	出国旅客及びトランジット旅客	訪日外国人旅行者
調査対象外国人の 範囲	外国人の出入(帰)国者。正規出 入国者以外に協定該当者、特 例上陸人員も集計。	出国外国人旅行者対象。滞在 期間2日以上、6カ月以内。	空港から出国する外国人 ^{※6}	空港から出国する外国人。滞在 期間1年以内の非居住者及び 留学生 ^{※8}
②調査方法	カウント ^{※2} 及びEDカード(自計)	他計(調査員聞き取り) 一部自計 ^{※3}	他計(調査員聞き取り) 一部自計 ^{※7}	他計(調査員聞き取り)
調査周期	毎年	毎年	隔年(03年より毎年へ移行)	検討中 ^{※9}
実施頻度・回数	発生の都度、月間及び年間	年3回(夏季、秋季、冬季)	年2回	年1回
調査時期(または発 送時期)	通年	02年8月、11月、03年2月	01年8月及び11月の各1週 間	02年11月11日～12月10日
調査場所	すべての出入国港	空港(6カ所 ^{※4})の出国待合室	全国の国際線定期便就航空港 (23カ所)	成田空港内
有効標本数	—	7,602票/年	5,380人・2週間合計 ^{※6}	有効回答8,279人
無作為性等	—	—	無作為抽出	—
③調査事項	日本人及び外国人の出入(帰) 国の状況	外国人旅行者の訪問地等の実 態	空港別旅客需要予測の基礎デ ータ	外客消費額(クレジットカード等 を除く)
属性等	性、国籍、年齢	居住国、性、年齢	国籍、性別、年齢、職業、年収	居住地、年齢
旅行目的・滞在期 間等	在留資格、再入国、滞在期間	訪日目的、旅行形態、滞在期間	旅行目的、旅行形態、滞在日 数、旅行日数	旅行目的、滞在日数、来日形 態、同行人数
出入国港・行き先 等	入国港、出国港	訪問地(都市、施設)と泊数 入国港	入国先、出国先、入国空港、出 国空港、国内訪問地(選択肢方 式)、訪問順	—
その他	—	訪日旅行の感想	空港への交通手段、空港選択 理由等	持込円貨、手段別取引額等 (円持込額、CD引出額、両替額 等)
④作成指標(集計事項)	旅行者数	外国人旅行者の構成比	外国人旅行者の構成比	旅行収支(受取) ^{※10}
集計の期間	年次、月次	年次、季別(訪問地のみ)	年次	年次
旅行先区分	なし(出入国港別推計は可)	訪問地別、都道府県別	ブロック別、都市別(選択肢式)	—
旅行目的区分	短期滞在について観光、商用 等5区分	観光、業務等11区分	観光、業務等7区分	観光、業務等9区分
居住国区分等	国籍別、ブロック別集計	主要居住国別、ブロック別集計	居住ブロック別集計	主要居住国別、ブロック別集計
その他集計項目等	—	主要居住国別データ集を特掲 ^{※5}	—	—
⑤公表時期・方法				
公表時期	毎年7月	不定期(02年度結果は04年5 月に出版)	年度末	—
公表方法	「出入国管理統計年報」法務大 臣官房司法法制調査部調査統 計課発行・販売 「法務統計月報」毎月同課発行	報告書を販売	「国際航空旅客動態調査 集計 結果」に取りまとめている	旅行収支の計数は日本銀行 HP、財務省HP等で公表。委嘱 調査報告書は財務省HPで公 表。
⑥備考	※1:JNTO訪日外客数は、正規 入国外国人から日本に永住的 に居住する外国人を除き、特例 上陸者のうち一時上陸者及び 通過観光客を加えて集計。目的 は観光、商用、その他、一時上 陸の4区分 ※2:MRP(Machine Readable Passport:機械読み取り可能パ スポート)による	※3:言葉が通じない場合は、最 も答えやすい調査票(英中韓仏 独西)を選んで自記入 ※4:成田、関西、名古屋、福 通通過観光客を加えて集計。目的 は観光、商用、その他、一時上 陸の4区分 ※5:韓国、台湾、香港、中国、 米国、英国の6カ国	※6:外客標本の他、日本人 16,246人、トランジット旅客 2,213人(若干の日本人を含む) ※7:英語が通じない場合は11 カ国の調査票から選んで自記 入	※8:IMF国際収支マニュアル 第5版に概ね準拠 ※9:単発の調査。調査方法の 見直しも含め検討中 ※10:国別滞在日数別に加重平 均して消費額を算出

調査研究論文

①法務省「出入国管理統計」

出入国管理統計はすべての外国人出国者及び入国者を対象としており、正規出入国者以外に協定該当者、特例上陸人員についても集計している。

なお、JNTO が公表する訪日外客数は、出入国管理統計に基づき、正規入国外国人から日本に永住的に居住する外国人を除き、特例上陸者のうち一時上陸者（寄港地上陸者及び周辺上陸の乗客）並びに通過観光客（観光通過上陸者）を加えて集計している。

②JNTO「訪日外国人旅行者調査～訪問地等について」

訪日外国人旅行者調査は、国際空港等から出国する外国人旅行者（滞在期間 2 日以上、6 カ月以内）を対象に、属性（居住国・地域、性別・年齢層）や訪日目的、訪問地、旅行形態等の項目について実施されている。調査地点については、2002 年調査では新千歳、成田、名古屋、関西、福岡、那覇の国内 6 空港であるが、2004 年調査からは韓国人旅行者の多い博多港が調査地点に追加される予定である。

③国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査」

国際航空旅客動態調査は、国際航空旅客の個人属性、国内流動、国際流動及び空港選択理由を調査し、国際空港整備に資する基礎資料を得るため、すべての国際線定期便就航空港における出国旅客（日本人、外国人）及びトランジット客を対象として実施されている。

④財務省・日本銀行「国際収支統計（旅行収支）」～「訪日外国人旅行者消費額等の動向調査」

訪日外国人旅行者消費額等の動向調査は、従来把握されていなかった外国人が我が国に持ち込む円貨等に関するデータを収集し、これを国際収支統計の基幹項目の一つである旅行収支に反映させるため、2002 年に成田空港から出国する外国人を対象として実施されている。

(2) 都道府県における外国人観光客統計の現状

都道府県の入込統計においても、独自に外国人に関する統計を作成している例がいくつか見受けられるが、統計手法は統一されていない。

47 都道府県のうち外国人観光客に関する統計を独自に作成しているケースは、19 道県となっている（JNTO「訪日外国人旅行者調査」の都道府県訪問率をそのまま掲載している例等は除く）。ただし、石川県（兼六園のみ）や沖縄県（出入国管理統計を独自に加工）の簡便な統計を含めた場合は 21 道県となる。表 2 に都道府県における外国人観光客統計の作成状況を示す。

なお、各都道府県が独自に実施してきた入込統計の手法・基準を統一化するため、（社）日本観光協会が「全国観光統計基準」を作成しており、2003 年には 8 都道府県の入込統計において同基準が採用されている。同基準では、宿泊施設に対する外国人観光客の宿泊数の聞き取り調査から、外国人観光客数を把握することとしている。

都道府県における外国人観光客統計の作成状況をみると、総入込数（宿泊客数＋日帰り客数）を推計しているのは、簡易推計を含めて 12 道県である。宿泊客数では 11 道県、宿泊延泊数では 5 道県、日帰り客数は 3 県となっている（いずれも簡易な推計方法を除く）。

宿泊施設調査を行っている道県のうち、ほぼ全施設調査を行っているものは北海道であり、他の県では、秋田県（184 宿泊施設のみ）、福島県（15 の観光協会のみ）、愛知県（回答宿泊施設のみ）など任意の標本施設を抽出して実施しているケースが多く、施設数を明記していない資料もある。

表2 都道府県における外国人観光客統計の作成状況

○:あり △:部分的

○:あり △:部分的

都道府県	資料名称	統計有無	集計指標			対象範囲・推計期間	集計項目(公表項目)							年計(平成14年)				
			総入込客数	宿泊客数	日帰り客数		暦年・年度	月別	四半期別	市町村別	国別	目的別	宿泊施設種別	修学旅行集計	その他掲載事項等	総入込数(人)	宿泊客数(人)	延泊数(人)
北海道	北海道観光入込客数調査報告書 平成14年度版	○	○	○	○	ホテル、旅館、簡易宿所	年度	○		○	○					279,350	770,868	863,050
岩手県	岩手県観光統計概要 平成14年版	○	○			観光地、観光施設、観光行祭事。観光レク目的	暦年		○	○	○					57,920	—	—
宮城県	観光統計概要 平成14年	○			○	184 宿泊施設	暦年			△	○			仙台市i案内所データ	—	—	107,910	
秋田県	平成14年 秋田県観光統計	○		○			暦年		○		○				—	18,883	—	
福島県	観光客入込状況 平成14年	○		○		15の観光協会のみ、他地域を除く	暦年			△	○				—	53,647	—	
新潟県	平成14年度 新潟県観光動態の概要	○		○		173 宿泊施設を抽出。150施設が回答	年度	○		○	○	○			—	36,020	—	
石川県	統計からみた石川県の観光 平成14年	△	△			「兼六園」外国人観光客数のみ	暦年				△				26,177	—	—	
福井県	福井県観光客数動態推計表 平成14年	○	○				暦年			○	△				56,893	—	—	
山梨県	平成14年 山梨県観光客動態調査報告書	○	△	△	○	宿泊施設調査により延泊数を把握、他は推計値	暦年				○			別途宿泊客アンケート実施	398,792	60,292	80,188	
愛知県	平成14年 愛知県観光レジャー利用者統計	○		○		回答宿泊施設のみ	暦年			○	○				—	691,806	—	
滋賀県	平成14年 滋賀県観光入込客統計調査書	○	○				暦年			○		○			87,828	—	—	
和歌山県	観光客動態調査報告書 平成14年	○		○			暦年			○					—	62,549	—	
島根県	平成14年 島根県観光動態調査結果表	○	○			一部市町村	暦年			△					43,948	—	—	
広島県	平成14年 広島県入込観光客の動向	○	○				暦年			△	○				374,403	—	—	
佐賀県	平成14年 佐賀県観光客動態調査	○		○		168 宿泊施設	暦年	○			○				—	23,213	—	
長崎県	長崎県観光統計 平成14年	○		○	○		暦年			○	○			長崎空港路線別利用者数	—	197,161	245,492	
熊本県	平成14年 熊本県観光統計表	○	○	○	○	観光施設 22 軒、大型宿泊施設のみ	暦年	○		△	○		○		418,082	117,033	—	
大分県	平成14年 観光動態調査	○	○	○	○		暦年			△	○				—	184,413	—	
宮崎県	平成14年 観光動向調査結果	○		○		120 施設のみ	暦年	○			○				—	—	69,688	
鹿児島県	平成14年の観光客の動向	○	○				暦年			△	○				72,722	—	—	
沖縄県	平成14年版 観光要覧	△	△			入国者数(県内港。一時上陸を加算)	暦年						○	国際路線別利用者数	180,041	—	入国者数	
		(○△の数)	21	12	11	5	3			(○△の数)	5	5	15	17	1	1	2	

3. 海外における外国人観光客統計の現状と新たな展開

(1) 海外における外国人観光客統計の現状

世界観光機関（World Tourism Organization。以下「WTO」という。）では、1999年の調査“Methodological Supplement to World Tourism Statistics”において、世界各国の観光統計作成状況の整理を試みている。この調査では、217の国の観光機関へ調査票を送付し、130カ国から回答を得ている（回収率60%）。

130カ国のうち、外国人観光客統計を整備している国は125カ国、96%に上っており、これは海外旅行統計（68%）や国内旅行統計（51%）に比較して高い比率となっている。

海外において外国人観光客統計を編集するために収集しているデータとしては、E Dカード（出入国カード）が最も多く、125カ国中90カ国と72%が活用している。宿泊施設記録については66カ国53%、来訪客調査は70カ国56%が収集している。

調査研究論文

(2) 主要な国際観光客受入国における外国人観光客統計の現状

2002年における国際観光客主要受入数上位10カ国について、その外国人観光客統計の現状を1999年の“Methodological Supplement to World Tourism Statistics”から整理する。10カ国は、上から順に、フランス、スペイン、米国、イタリア、中国、英国、カナダ、メキシコ、オーストリア、ドイツである（表3参照）。

表3 主要受入国における外国人観光客統計の情報ソース[2002年国際観光客受入数上位10カ国]

	1位 フランス	2位 スペイン	3位 アメリカ	4位 イタリア	5位 中国	6位 英国	7位 カナダ	8位 メキシコ	9位 オーストリア	10位 ドイツ
(1)インバウンド・ツーリズムに関して編集されている統計があるか	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
(2)データ収集の方法は										
・EDカード(出入国カード)			○		○		○	○		
・宿泊記録	○			○		○			○	○
・旅行者調査	○	○	○	○		○	○	○		
・その他		○	○				○			
(3)データ収集をする組織があるか	○	○	○		○	○	○	○	○	○
(4)集計や出版を担う組織があるか	Direction du Tourisme	Instituto de Estudios Turísticos	U.S. Department of Commerce, International Trade Admin.,TI	UFFICIO ITALIANO DEI CAMBI -Banca d'Italia- Statistics Department	Ministry of Public Security of P.R.China and China National Tourism Administration	International Passenger Survey Branch, Office for National Statistics	Statistics Canada	Secretaría de Turismo, Dirección General de Política Turística	Austrian Central Statistical Office	Federal Statistical Office

10カ国のうち、外国人観光客統計の作成にEDカードを利用している国は4カ国、宿泊記録を利用している国は5カ国、旅行者調査を実施している国は7カ国となっている（スペインや中国等、その後の質問でEDカード、宿泊記録等について回答しているケースがある）。

EDカードを利用している国はアメリカ、カナダ、メキシコと北米に多いほか、中国も使用していると回答している。ヨーロッパ諸国ではEDカードは外国人観光客統計にあまり利用されていない。

旅行者調査は、上記表3の7カ国のほか、同表では回答していないが別の質問項目で使用していると回答した中国を加えると10カ国中8カ国で実施されており、オーストリアとドイツでは実施されていない。旅行者調査を実施している8カ国とも空港、国境道路、機内など、すべて国境調査として行われており、調査の目的としては、客層の把握（イタリア）、消費額の把握（英国）、国際収支統計の作成（中国）などが挙げられている。

(3) 外国人観光客に係る統計手法の国際統一基準策定への動き

①外国人観光客に係る統計手法の統一への取り組み

WTOでは、2003年より新たなプロジェクトとして、外国人観光客統計の国際統一基準の策定に取り組んでいる。これは、米・カナダ・メキシコ・スペイン・イタリア・スウェーデン・フィンランド・仏の8カ国での現行サーベイ手法を比較しつつ、最小の情報量で、行政目的・統計目的・分析目的といった多くの行政機関の用に供する最良のモデルを構築しようとする試みである。

これら8カ国の外国人観光客統計の検討を経て、WTOでは外国人観光客に係る消費額の推計調査のプロポーザルを作成している（WTO “Measuring Visitor Expenditure”）。

For Inbound Tourism”)。この調査票案は、観光宣伝施策や観光統計を作成する国の観光行政機関のみならず、国際収支を作成する中央銀行や SNA を作成する国の統計機関の利用にも資するものとなっている。

さらに WTO では、次のステップとして、WTO の提案する調査票の妥当性を検証するため（地域差等を考慮するため）、世界 48 カ国を選定して、外国人観光客統計の作成状況についてのアンケート調査を実施している（2004 年度中に最終結果公表予定）。我が国の外国人観光客統計を整備する上でも、国際的整合性に配慮する観点から、WTO の調査結果をある程度参考としていく必要がある。

②EUにおける宿泊統計の進展

宿泊記録等による外国人観光客統計に関しては、EU において統計法による整備が進んでおり、“EU Tourism Statistics Directive”が 1995 年 12 月に策定されている。

また、EU で作成されている“The Design and Implementation of Surveys on Inbound Tourism ,2000 年 5 月刊行”の第 4 章“Inbound Visitors To An Open Area”において、宿泊施設や主要観光施設等でのサーベイ方法が整理されている。

このほか、速報性のあるデータへのニーズの高まりから、スウェーデンでは、2002 年秋よりインターネットを用いた宿泊統計の作成が準備されている。

4. 我が国の外国人観光客に係る統計情報のあり方について

(1) 訪日外国人観光客統計の問題点

我が国における外国人観光客統計の主な問題点として、下記の点を挙げる事ができる。

- ・ 様々な目的で観光客に関わる統計が作成されているものの、包括的な統計がなく、断片的になっている。
- ・ 都道府県のレベルでは、統計が作成されていない地域が多いことや統計の基準が統一されていないために地域間の比較ができない。公表の頻度や集計期間（年度・暦年）も一定ではない。
- ・ 各種旅行者調査（国境調査）における訪日外国人観光客数の定義（範囲）も曖昧である。報酬を伴う旅行を含むかといった点や、対象となる旅行の滞在日数は、調査によって異なる。
- ・ 宿泊施設から情報を得る場合でも民宿が入るかどうかなど地域・統計により差異がある。
- ・ 旅行消費額についての調査が整備されていない（財務省・日本銀行「訪日外国人旅行者消費額等の動向調査」など単年度で終了する調査が多い）。
- ・ 統計法に基づく調査でないことから、サーベイ調査に強制力がない。
- ・ 訪日外国人観光客統計全般に申告者の捕捉率が低い。

(2) 統計整備の基本的方向

我が国において外国人観光客統計を整備するための基本的方向を整理すると、下記の点が必要となる。

①緊急性

観光統計の整備は観光立国を推進し、実現するための基礎であり、最も重要な対策として早急に統計整備を進める必要がある。

調査研究論文

②国際的整合性

近年、国際観光に関する統計整備を進める動きが国際的に急速に強まっている。こうした国際的な動きと連携を取り、定義等に関する整合性に十分配慮し、国際比較に耐え得る統計を整備する必要がある。

③包括性

外国人観光客のみならず日本人旅行者も含めた統計情報が地域間で比較できるよう包括性・統一性に配慮するとともに、宿泊統計においては、可能な限り広範の施設を調査対象とする必要がある。

④公表の迅速性

月次でデータを集計し、速報ベースでは翌月に公表する等の迅速な対応を推進する必要がある。

⑤継続性

時系列において整合性のある統計情報が不可欠であることから、統計調査の法的位置づけに関する明確化を検討すること等により、データの継続性を確保する必要がある。

⑥安定性・匿名性

報告者の協力を得て信頼できる統計を作成するためには、個別報告者のデータが個人情報として保護され、統計作成以外の目的で利用されないようデータベースの適切な管理体制を構築する必要がある。

(3) 整備することが望ましい統計情報の検討に向けて

上記の問題点及び基本的方向を踏まえて、我が国において今後整備すべき外国人観光客統計について、必要とされる統計情報のイメージ、国・地域・民間の役割分担、対応する調査方法等を整理する。

①国レベルで必要な対応

国に期待される主な役割は、全国的な基準の統一、統計調査の法的位置づけに関する明確化の検討、全国データの集計・公表とデータベースの管理体制の検討に対応することである。

外国人観光客の消費動向や消費による経済波及効果を把握するためには、消費統計が必要となる。また、性・年代、旅行目的、旅行形態、国内交通機関等、旅行動向についての包括的な統計情報が効果的なプロモーション活動を進める上で必要である。

②地域レベルで必要な対応

地域に期待される主な役割は、全国统一の基準に基づくデータの収集、特に地域内の宿泊統計の迅速な集計・公表に対応することである。

都道府県別・市町村別の外国人観光客については、最も基礎的な情報として、到着数、宿泊（延）数を把握することが必要である。これにより、地域間比較が可能となるほか、経済効果推計の基礎数値としても活用できる。また、到着数、宿泊数の月次データを集計・公表することによって、地域ごとに季節性を把握できるほか、効果的なプロモーション展開等が可能となる。

③民間に求められる対応

統計調査の充実そのものが企業の戦略策定等に資することから、観光関連民間企業においても統計作成に積極的に協力することが期待されるとともに、関連諸団体による働きかけを通じた効果的な推進活動が望まれる。

④統計情報の収集方法

国レベルで整備することが望ましい統計情報は、消費額、属性・旅行内容等に係るものであり、主に国境調査（旅行者調査）によって収集される。消費額、滞在期間等の情報としては、出国時の調査が適当である。

地域レベルの統計情報は、まず宿泊統計を整備することによって得られる。消費額や経済効果、満足度、プロモーション効果等について追加的な情報を得る場合には、適宜各地域において旅行者調査や主要な特定施設の入場者数調査等を定期的・持続的に実施する。

⑤統計整備への検討項目

更に、今後統計化を推進していくに当たって、検討が必要とされる事項は以下のとおりである。

- ・ 統計の対象とすべき訪日外国人観光客の定義を明確にする。
- ・ 宿泊統計においては、調査対象となる施設の範囲について、施設種別や規模などを軸に、統計化の難易度等を勘案しつつ決定する必要がある。また、全国の宿泊施設名簿を作成する必要がある。
- ・ 定義等については、WTO の外国人観光客統計に関する国際統一基準化の動きも参考としていく。
- ・ 調査方法については、先進国や EU の事例も参考とする。調査コストの削減や速報性の向上、回答率・回収率の向上のため、インターネット活用等（フランス、スウェーデン等に事例あり）、新しい調査技術の積極的な活用についても検討する。
- ・ 調査予算や技術的制約を踏まえて、調査方法、標本数、公表の頻度等の検討を行う。
- ・ 指定統計あるいは承認統計を含めた統計法上の位置づけを検討する。
- ・ 推進主体・人員、調査予算の確保を推進する。また、関係各機関が可能な範囲で連携を行う。
- ・ 外国人観光客に係る統計情報について、データベースの構築が重要であり、その管理主体を明確にする必要がある。

5. おわりに

本研究の実施に当たっては、「外国人観光客に係る統計情報のあり方に関する研究会」を設置しており、委員として(株)ちばぎん総合研究所取締役社長 額賀信氏、立教大学観光学部教授 松本和幸氏、(社)日本経済団体連合会産業本部長 高橋秀夫氏、(社)日本観光協会調査企画部長 古賀学氏、(社)日本ツーリズム産業団体連合会事業部長 小田中克巳氏、(独)国際観光振興機構事業開発部調査・情報室長 小堀守氏、北海道経済部観光振興課長 伊藤邦宏氏、日本銀行国際局国際収支統計担当総括企画役 萩野覚氏（前任：日本銀行国際局国際収支課調査役 武田英俊氏）からご指導頂いている。

また、資料の収集及び作成に関しては、(財)日本交通公社主任研究員 塩谷英生氏からご協力頂いている。ここに記して感謝の意を表したい。

交通分野における企業の社会的責任(CSR)のあり方 に関する研究

前主任研究官 栗田まさ子、主任研究官 助川 康、研究官 高橋 一則

概要

近年、企業の社会的責任（CSR）への関心が高まっている。企業不祥事や社会責任投資の拡大、ISO（国際標準化機構）における国際標準の検討など企業にとっては無視することのできない状況になりつつある。そのような状況の中、本調査研究では、わが国交通事業者はどのような取組を行えばよいか、わが国及び海外の交通事業者の企業の社会的責任への取組事例調査を行った。

はじめに

近年、企業の社会的責任(Corporate Social Responsibility、以下「CSR」)への関心が高まっているが、昨今の企業不祥事の影響などを受けて、企業の社会的責任が改めて問われようとしている。具体的には、法令遵守や環境対策、消費者への責任等が問われることになるが、社会的責任投資（Social Responsibility Investment、以下「SRI」）の拡大と、ISOにおいてCSRのガイドラインが検討されるなど、わが国の企業も無視できない状況となりつつある。そこで、本研究では、交通事業者はCSRにどのように取り組むべきか、事例調査を行い、探ることとする。なお、事例紹介においては、昨今の地球温暖化問題における交通事業者の役割に鑑み、環境問題への取組を中心に報告する。

1. 企業の社会的責任の定義と概要

(1) 定義にまつわる問題

CSRには、明確かつ統一した定義があるわけではない。しかし、一般には、企業には、企業業績向上などの経済的な責任に加え、法令の遵守や環境保全などの社会的・倫理的な責任が企業にあるとする概念である。

例えば、米ジョージア大学教授の Archie B. Carroll は、企業の社会的責任とは、社会からの義務や期待の度合いによって、経済的責任、法的責任、倫理的責任、慈善事業的責任の4つに分けられると分類している（図1）。

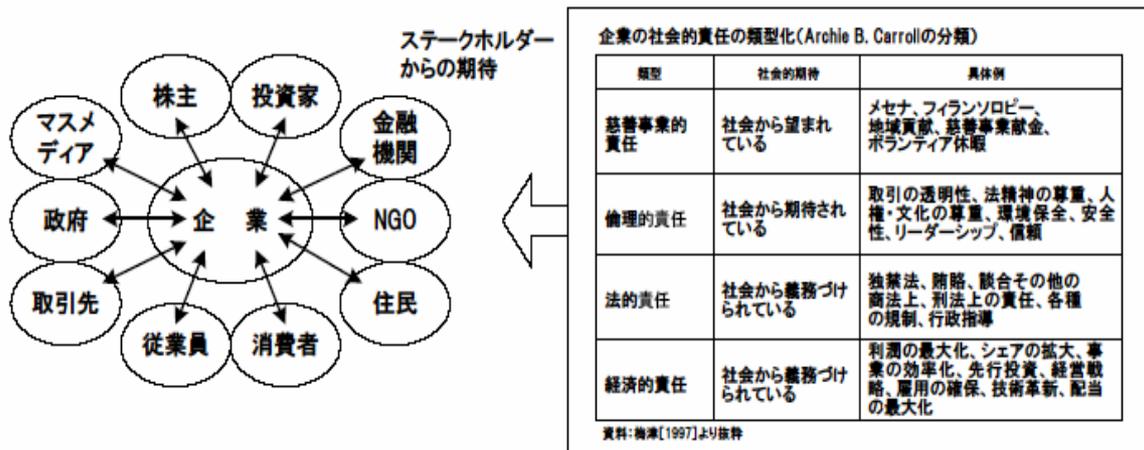


図1 企業の社会的責任の類型化 (出所) 参考文献 3)

これらの各種責任のうち何をもち CSR とするか一概に定義することは困難である。法的責任、経済的責任は当然に企業活動に伴うとしても、営利追求主体である企業にどこまで倫理的責任や慈善事業的責任を負わせるのかは、時代によって国によって答えが異なるであろう。他方、現代の社会における企業活動の影響の大きさに鑑みれば、企業は何の倫理的責任、慈善事業的責任を有しないと言うこともできない。本稿では、CSR を定義することは避け、現実に CSR の内容として何が求められているかを紹介する。

(2) 概要

CSR の内容として、具体的にどのような取組が期待されるのであろうか。前述の通り CSR についての定義がまだ定まっていないため、世界標準的な取組内容はまだ策定されていない（後述するように、現在 ISO にて今後検討予定）。企業が CSR へ対応するには、経済・社会・環境の3分野に即した具体的な行動を取り、その行動をステークホルダーへ発信しなければならない。そこで、企業の具体的な取組を知る手掛かりとして、本稿では、企業が CSR 活動の結果をステークホルダーへ発信するための代表的な報告書作成のガイドラインの一つである GRI¹ (Global Reporting Initiative) のガイドラインを例に概要を紹介する。GRI は、表 1 に示すような公表指標のリストを提示している。これは、企業は経済、環境、社会のそれぞれの側面に責任を有するという「トリプルボトムライン」という概念に基づき、CSR を体系づけるものである。例えば、環境分野においては、製品を作る際に必要な「原材料」や製品「輸送」時の環境負荷などについての情報を開示する。なお、このガイドラインは表 1 に挙げる項目すべてについて企業に公表することを要求するものではない。

2. 企業の社会的責任の流れと現状

近時のはやりとも言える CSR であるが、企業行動の原理・原則が打ち出された歴史は意外と古い。すでに 1976 年に OECD は多国籍企業の行動原則を提唱している。ただ、

表 1 GRI による CSR の体系

	分野	側面
経済	直接的な経済的影響	顧客 供給業者 従業員 出資者 公共部門
環境	環境	原材料 エネルギー 水 生物多様性 放出物、排出物および廃棄物 供給業者 製品とサービス 法の遵守 輸送 その他全般
社会	労働慣行及び公正な労働慣行	雇用 労使関係 安全衛生 教育訓練 多様性と機会
	人権	戦略とマネジメント 差別対策 組合結成の自由と団地交渉 児童労働 強制・義務労働 懲罰慣行 保安慣行 先住民の権利
	社会	地域社会 贈収賄と汚職 政治献金 競争と価格設定
	製品責任	顧客の安全衛生 製品とサービス 広告 プライバシーの尊重

¹ GRI は、持続可能性報告書の向上を目指し、1997 年に米国の CERES (Coalition for Environmentally Responsible Economies) と国連環境計画により合同で設立された団体。本部オランダ。

調査研究論文

1999年の国連のグローバル・コンパクトや1999年のGRIと国連環境計画の持続可能性報告ガイドラインに見られるように、CSRという概念が定着してからそれほど経過はしていない（表2）。さらに、本年6月のISOの技術管理評議会において、CSRについてのガイドラインを今後策定することが決定された。今後、CSRの世界標準的な考え方が普及する可能性がある。

表2 企業の社会的責任に関する主な原理・原則

原理・原則	発行年	発行団体または提唱者	概要
OECD 多国籍企業ガイドライン	1976	OECD	多国籍企業の行動のあり方に関する指針
セリーズ原則	1989	CERES	企業に対する環境倫理基準
持続可能性報告ガイドライン	1999	GRI	CSR 報告書作成のためのガイドライン
国連グローバルコンパクト (アナン事務総長により提唱)	1999	国際連合	人権、労働、環境に関する国際規範。各国の政府や企業が自主的に参加する。

わが国においても企業の社会的責任は新しい概念ではない。古くは江戸時代から明治初期において活躍した近江商人が商売を営む際に「売り手よし、買い手よし、世間よし」の「三方よし」を理念としたことは有名である。ここで世間とは主に社会を指している。また、日本の資本主義の父といわれる渋沢栄一は、事業を営むにあたって、単に利益を追求するのではなく、道徳や国益を踏まえた事業活動が必要であることを「道徳経済合一説」として説いている。

1960-1970年代においては、公害問題やオイルショック時における企業の対応が大きな社会問題となった。近年では、相次ぐ企業不祥事や地球環境問題解決へ向けた企業の対応が厳しく問われ、CSRが注目されるに至っている。

(ア) 欧米各国の動き

欧州では、政府レベルが中心となってCSRを積極的に促進する施策を行っている。2001年7月に欧州委員会が、グリーンペーパー「CSRのための欧州の枠組の促進」において、CSRを「企業が経済的問題だけではなく、法規制の枠組みを超えた形で、環境や社会的問題に自主的に取り組むこと」と定義している。さらにホワイトペーパー「CSRに関する欧州委員会からのコミュニケーション：持続可能な発展への企業の貢献」（2002年7月に発行）においては、企業に消費者や株主などのステークホルダーらを加えて検討した内容を整理し、それ以降の具体的な取組について指針を示している。

欧州各国の活動も活発である。例えば、英国においてはCSR担当大臣が任命され、また年金基金運用会社に対して運用時に投資先企業の社会的活動に対する評価実績の公表が義務づけられている。また、フランスにおいても担当大臣が任命されるとともに、会社法が改正され、上場企業に対して財務、環境、社会活動に関する情報の開示が義務づけられている。

一方、米国においても、ビジネスの成功のためには、これまでの株主偏重の経営ではなく、社会的責任を果たすことが有用であるとされている。例えば、米国の代表的なCSR推進企業団体、BSR（Business for Social Responsibility）では、CSRを「倫理的な価値を賞賛し、市民、コミュニティ、自然環境を尊重しながらビジネスの成功を達成すること」と定義し、活動の普及促進に努めている。ただし、政府によるCSR普及策は見られない。

(イ) わが国の動向

わが国においても CSR に対する関心が高まり、主要経済団体、企業、政府等に対応する動きが増えつつある。

主要経済団体では、相次ぐ企業不祥事を受け、自主的な行動規範を策定している。経済同友会では、2003年3月発行の「企業白書」において、CSR についての調査結果をまとめるとともに、各企業が自主的に活用可能な「CSR とコーポレート・ガバナンスに関する企業評価基準」を公表している。また、日本経済団体連合会では、CSR の推進には企業が自主的かつ積極的に取り組むとして、1991年に策定した「企業行動憲章」を2004年にCSR の観点から見直し、発信している。

政府レベルにおいては、経済産業省において、2004年の4月に「企業の社会的責任(CSR)に関する懇談会」が設置され検討が行われた。また、世界各国の規格化を考慮し、ISO のCSR マネジメント規格化の動きに対応するべく、2002年末にCSR 標準委員会を設置し検討されている。

3. 海外交通事業者の取組事例

以上述べたような世界の潮流のもと、世界の交通事業者はどのように CSR へ対応しているのか海外交通事業者の CSR への取組状況調査を行った。

(1) 調査対象企業の選定

調査対象とする海外交通事業者を、欧米を中心として下記 a~c のいずれかに該当し、かつ Web 上に CSR レポートを公表している事業者を選定した。

- a. 空運：欧米で国際線を運行している企業
- b. 海運：「海事プレス社」ホームページ、塚誠治著『21世紀の海運と造船』株式会社成山堂書店（1998）等を参考に主要企業を選出
- c. 陸運（鉄道及び物流事業者）：UIC（国際鉄道連合）、EURAIL ホームページに各国の代表的鉄道として掲載された企業（国有企業を含む）、及び DowJones Sustainability Index の Industrial Transportation に分類された企業

その結果、22社の交通事業者が調査対象企業となった。その交通事業者を表3～表5に示す。22社の内訳は、空運9社、海運5社、陸運8社であり、圧倒的に欧州の事業者が多かった。これは、EU および各国の積極的な CSR 促進政策の結果と考えられる。

(2) 海外交通事業者取組概要

全体的には、各交通事業者とも事業活動自体が環境に負荷があることを認識して、環境保全活動および社会貢献活動を行っていた。以下に、各業界の特徴的な活動を紹介する。

- ① 空運業界における特徴的な環境保全活動としては、従業員の空港アクセス時のモーダルシフトによる環境負荷低減や騒音低減のための夜間飛行の自主的制限などを行っていた。また、社会貢献活動としては、空港周辺住民、コミュニティに対する語学や職業訓練プログラムの提供などを行っていた。

調査研究論文

② 海運業界における特徴的な環境保全活動としては、海洋環境を守るためのバラスト水対策や石油流出防止策への投資が行われている。また、社会貢献活動としては、途上国への物資輸送支援や技術指導を実施するとともに、港周辺の住民を対象として港湾が地域経済や国に与える影響を教える教育プログラムを提供していた。

③ 陸運業界における特徴的な環境保全活動としては、鉄道事業者のモーダルシフト推進や沿線の雑草駆除の際の化学薬品の使用停止などの取組が行われていた。また、社会貢献活動としては、障害児童に対する無料旅行の提供やスクールバスの僻地運行など本来業務を活かした取組が多かった。

4. わが国交通事業者の先進取組事例

ここでは、わが国の交通事業者がどの程度 CSR へ対応しているか報告書の発行状況をもとに調査を行った結果を示す。

調査対象事業者は、次のようにして選定した。まず、「東証一部上場企業+その他市場の時価総額の上位約 500 社」のうち、業種が「空運」「海運」「陸運」「倉庫」に分類される企業を全てリストアップした。リストアップした企業数は、空運 4 社、海運 11 社、陸運 49 社、倉庫・運輸 17 社の計 81 社であったが、環境報告書または社会環境報告書（環境・社会報告書）を発行している企業に限定したところ、最終的に 16 社（リストアップ企業の約 20%）が調査対象となった（表 6）。なお、表 6 には親会社で対応している企業及び調査時点（本年 6 月）では発行予定の企業も含めているため、21 社が掲載されている。

事業者内訳は、空運 2 社、海運 4 社、陸運 15 社である。倉庫からは報告書を発行している企業がなかった。

事業者内訳は、空運 2 社、海運 4 社、陸運 15 社である。倉庫からは報告書を発行している企業がなかった。

報告書の内訳については、社会・環境報告書（または環境・社会報告書）を発行しているところが 4 社、環境報告書を発行しているところが 12 社あった。この結果のみからは速断はできないが、大手企業を中心にリストアップしたことを考慮すると、わが国の交通事業者の間では、少なくとも CSR 活動を報告書にまとめるという傾向は強くないことが

表 3：調査対象企業の抽出結果（空運）

国・地域	企業名
イギリス	ヴァージニアトランティック航空
	ブリティッシュ・エアウェイズ
	BAA
北欧3国	スカンジナビア航空
フィンランド	フィンランド航空
フランス	エールフランス
ドイツ	ルフトハンザ・ドイツ航空
ベネルクス3国	KLMオランダ航空
スペイン	イベリア・スペイン航空

表 4：調査対象企業の抽出結果（海運）

国・地域	企業名
アメリカ	Royal Caribbean
イギリス	P&O SNC
	P&O Nedlloyd Container Lines
	Associated British Ports(ABP)
北欧	Leif Hoegh（ノルウェー）

表 5：調査対象企業の抽出結果（陸運）

国・地域	企業名
アメリカ	UPS
イギリス	National Express
	First Group
北欧	デンマーク DSB
	フィンランド VR Group
	スウェーデン SJ
ドイツ	DB (Deutsche Bahn AG)
スイス	SBB

窺える。本稿では、CSR への取組事例として、先進的取組を行っている企業 3 社の事例を以下に紹介する。

(1) 全日本空輸株式会社

全日本空輸株式会社では、1999 年から中期行動計画「21 世紀アクションプラン」を策定、2003 年 6 月には新たに「ANA グループエコロジープラン」を策定し環境保全への取組を強化している。

また、環境理念『地球環境への基本的な取り組み』を掲げ、「私たちは限りある資源と地球環境を大切にし、付加価値の高い利用に努め、豊かな社会の実現を目指します。」を基本方針に環境社会貢献活動を推進している。

(ア) 環境保全活動

航空機運航サービスが環境に及ぼす影響を認識し、様々な環境保全活動を展開している。具体的には、2003 年 3 月に、2007 年度に向けた独自の ANA エコロジープラン

(ANA グループの企業活動による環境への負荷を軽減し、自然環境保護への積極的な貢献を目指した行動計画)を作成し、特に地球温暖化の主原因となっている CO₂ (二酸化炭素) の排出軽減に向けた取組に力を入れている。

特に、航空機の燃料消費による CO₂ 排出量の低減に積極的であり、全日空では、その効率的な使用を目指して、図 2 に示すように従来の計画から更に 2%の削減目標追加し、1990 年比 12%減を目指し取り組んでいる。また、事業所使用エネルギーの削減にも取り組んでいる。

(イ) 社会貢献活動

1962 年以来、今年で 41 回目の参加となる羽根募金活動は社長を筆頭に参加をして全国 39 カ所で実施した。また、教育および地域への貢献活動として、養護施設・学校関係者及び一般人を対象に整備工場、空港支店を公開した。2002 年度は、羽田工場において 26,349 人、成田工場において 2,207 人の参加者があった。

(2) 三井商船株式会社

株式会社商船三井では、グループ環境憲章を制定し、「商船三井グループは、世界経済の

表 6 国内交通事業の CSR または環境報告書発行状況

業種	企業名	発行状況	発行年度	レポート名
空運	全日本空輸株式会社	○	1992	環境
	株式会社日本航空システム	○	1992	環境
海運	日本郵船株式会社	○	2002	社会環境
	株式会社商船三井	○	2000	環境・社会
	川崎汽船株式会社	○	2002	環境
	新和風運株式会社	○	2002	環境
陸運	東武鉄道株式会社	○	2003	環境
	名古屋鉄道株式会社	○	2000	環境
	佐川急便株式会社	○	1999	社会環境
	日本通運株式会社	○	2000	環境
	ヤマト運輸株式会社	○	2000	環境
	トナミ運輸株式会社	△	2004	10月発行予定
	福山通運株式会社	△	2004	7月発行予定
	箱根登山鉄道株式会社	△		小田急(親会社)で対応
	東京急行電鉄株式会社	○	2000	環境
	小田急電鉄株式会社	○	2000	環境
	伊豆急行株式会社	△		東急(親会社)対応
	東日本旅客鉄道株式会社	○	1996	社会環境
	西日本旅客鉄道株式会社	○	2001	環境
	東海旅客鉄道株式会社	○	2003	環境
京阪電気鉄道株式会社	△	2004	今秋発行	

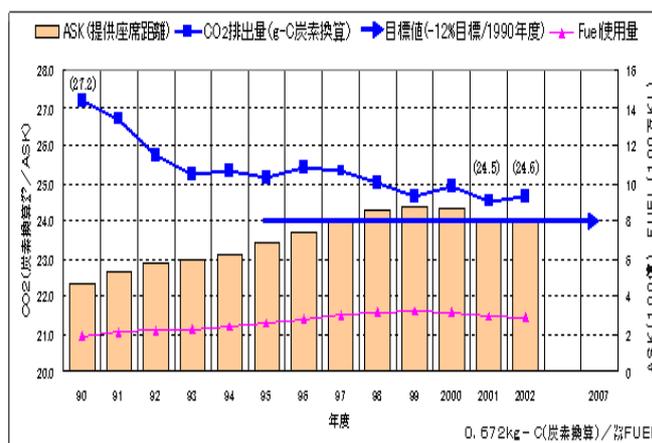


図 2 ANA 提供座席・距離(ASK)あたりの CO₂ 排出量の推移

調査研究論文

インフラを支える総合輸送グループとして、人類全体の問題である海洋・地球環境の保全のために、企業活動全般において環境保全に配慮して行動します。」の理念のもと社会環境活動に取り組んでいる。

(ア) 環境負荷低減活動

大気環境の保全活動については、船舶からの CO₂、NO_x、SO_x 排出量削減のため省エネルギー機器の使用や装置の使用、船体構造の改良や状況に応じた減速航行、最適ルートを選択を行っている。また、海運会社特有の取組として、海洋環境の保全のために、船底への塗料をこれまでの TBT 塗料²から TF 塗料³へ採用しており、2004 年 3 月末現在、商船三井管理船の 85%が移行完了している。また、同じく海洋環境への取組として、バラスト水問題⁴へも船体にフィルターを開発・設置し対応している。

(イ) 社会貢献活動

事業活動のフィールドである海を中心に社会貢献活動を展開している。例えば、海洋環境の保全活動については、各種研究機関と協力をして行う表層水温観測調査やエアロゾル⁵観測調査、神奈川県においては地域住民と協力して行う海岸美化活動などを行っている。また、地域住民とのコミュニケーション活動として、教育現場への教育機材の提供、船内見学会の開催などを行っている。

(3) 佐川急便株式会社

佐川急便株式会社では、「安全 環境 そしてサービス」の理念に基づき、様々な活動を行っている。特に WWF ジャパンのクライメット・セイバーズ・プログラム⁶への参加は物流企業として世界初の試みである。

(ア) 環境保全活動

事業活動が環境問題、特に地球温暖化への影響が大きいことを認識し、様々な環境負荷低減活動を行っている。例えば、天然ガス自動車の導入やそれに伴い必要なガスタンドの自社調達、化石燃料使用を低減するアイドリングストップ活動、モーダルシフトを促進するため JR 貨物とのスーパーレールカーゴの共同開発などに取り組んでいる。また、上述のように、WWF ジャパンのプログラムに物流企業として世界で初めて参加している。

(イ) 社会貢献活動

社会貢献活動としては、「事業活動を通じた豊かな社会づくりに貢献する」との観点から、地域社会活動として小学校等における「さがわきゅうびん交通安全活動」や少年野球や少年サッカー教室開催などを行っている。また、グループの財団を通じ、次世代を担うアジア諸国からの留学生に対する奨学金給付やラオス人民民主共和国へのトラ

² 有機スズ含有塗料。

³ 有機スズを含まない塗料。

⁴ 船舶を安全かつ効率的に運航するためには、揚荷後など海面に浮上するスクリューをある程度水中に沈める必要があるが、船舶では船内タンクに取り組んだバラスト水（海水）を利用して船体姿勢や喫水を調整している。このバラスト水は積地で排水されるが、これが各地固有の海洋生物などを越境移動させて既存の海洋環境に影響を与えるとして 1980 年代後半から国際問題となっている。

⁵ 分散系の一。気体中に液体または固体の微粒子が分散しているもの。分散している物質が液体のときは霧、固体のときは煙であるが、この区別は厳密なものではない。煙霧質。

⁶ WWF(World Wide Fund for Nature:世界自然保護基金)が先進的な環境対策を進めている世界の様々な企業に向けて、より高い目標での温室効果ガス削減を呼び掛けている取組。最大の特徴は、排出削減目標を第三者が検証・認定することにある。

ックの寄贈による物流インフラ整備への貢献などの活動を行っている。

5. 交通事業者におけるCSRへの必要な取組

以上、CSRへ積極的に取り組んでいる交通事業者の事例調査結果から、今後、わが国交通事業者がCSRへ取り組むにあたり、必要な認識は次の通りと考えられる。

- ▶ 交通サービスは、人・物を移動するサービスであるため、安全運行は最大の使命であると認識する。
- ▶ 交通サービスは、本来、環境負荷が大きいものである、との認識に立ち、本業での環境負荷低減に可能な限り取り組む。
- ▶ 社会貢献活動は、本業を活かした活動から行う。
- ▶ 積極的な情報開示を行う。

おわりに

近年、我々は地球環境問題を始めとして、様々な社会経済問題を抱えている。それらの問題解決を図る上では、企業の果たすべき役割も大きいため、企業の社会的責任に対する自主的な取組を促進しつつ、社会の各層が協働していくことが必要であろう。また、交通事業者自身も、消費者の意識の変化や企業活動のグローバル化により、今後ますます厳しくなると考えられるステークホルダーからの評価に答える必要があると考える。さらに、ISOにおける今後のガイドライン標準化の動きやSRIの拡大等の状況も、わが国交通事業者のより積極的なCSRの取組を促進する可能性がある。

謝辞

本調査研究にあたっては、株式会社商船三井 CSR・環境室 田野崎圭一室長、佐川急便株式会社環境推進室 別所恭一室長、全日本空輸株式会社環境・社会貢献部 西村忠司部長、環境監査研究会 後藤敏彦代表幹事、交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部 加藤信次部長、高崎経済大学経済学部 水口剛助教授から貴重なご意見を頂いた。なお、調査研究の実施にあたっては、(株)日本総合研究所 藤原敬明研究員、岡山純子研究員から絶大な貢献を頂いた。ここに記して、感謝の意を表したい。

参考文献

- 1)経済同友会『企業白書』平成15年度版(2003年)
- 2)GRI日本フォーラム『GRIガイドライン2002』(2002年)
- 3)日本政策投資銀行『調査 社会責任投資(SRI)の動向』(2002年)
- 4)各社のCSRまたは環境報告書、ホームページ

持続可能なボランティア活動に資する寄付金等の 調達に関する研究

前総括主任研究官 掛江浩一郎、研究官 高橋一則

概要

本研究は、自然や文化資産などの観光資源を保持するボランティア活動が持続可能な活動となるよう、現在までの資金調達方法に加え、個人からの寄付及び会費の調達を円滑にするような取組、ポイントを探るものである。

調査は、国内外の団体にヒアリング調査を行い、資金調達の現状や寄付金を募るための具体的な方策やポイントを整理・分析した。その結果、個人からの寄付や会費を多く集めるボランティア団体は、様々な取組を通じ、寄付者との継続的な関係を構築することに努めていることがわかった。本稿では、その取組の一部と、注意するポイントを5つ報告する。

はじめに

わが国は豊かな自然や歴史的な文化財を有しており、相次いで世界遺産の登録が行われるなど、後世に残すべきものが多く存在する。それらの保護については、古くから行政が主体となって活動を行ってきたが、近年、自然環境や文化財を守るボランティア活動が盛んになり、よりの確な保全活動が可能となりつつある。

しかしながら、ボランティア活動を組織的に、かつ継続的に行うためには、人材や資金などの経営資源が必要である。なかでも資金面は、持続可能なボランティア活動へ、大きな悩みの一つとなっている。

そこで、本調査研究では、自然環境や文化財等の保護に係るボランティア活動が持続可能となるように、従来からの資金調達方策に加えて、個人から寄付や会費の効果的な資金調達のあり方を探る。

なお本稿では、これ以降、特に断りが無い限りボランティア団体は「NPO¹」と表すこととする。

1. NPOの資金調達の現状と課題

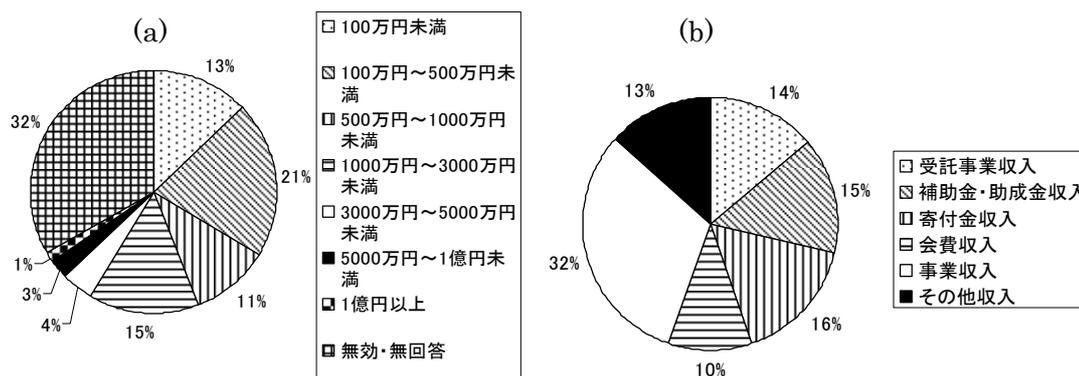
1998年のNPO法の施行以来、6年間でわが国には17,424団体²のNPO法人が誕生し各地各分野において重要な役割を担いつつある。近年では、「新しい公共」の担い手としての役割に加え、行政との協働も期待されている。しかし、NPOは運営面でさまざまな課題を抱えていることも顕在化しつつある。平成12年度の国民生活白書によれば、一般に、わが国のボランティア活動団体の多くが、①資金、②人材、③場所、④情報のそれぞれについて課題を抱えていると指摘されている。

なかでも、もっとも大きな課題の一つは資金面の課題である。2002年度におけるボランティア団体の資金調達現状および収入構成は図1の通りであるが、収入総額は100～500万円未満の団体が最も多く、平均年間の総収入が1000万円を越す団体は全体の24%にすぎない【図1(a)】。

¹ 本研究におけるNPOには、「平成12年度国民生活白書」の定義に従って次の2つを含むものとする。

(1) 特定非営利活動促進法(NPO法)に則して認証された法人、(2) NPO法人格は取得していない市民活動やボランティア団体。

² 内閣府調べ。(平成16年6月30日現在)



出書：独立行政法人経済産業研究所調査(2003)より作成

図 1 日本の NPO の資金調達状況

NPO 等の収入源は、事業収入が 32%を占め、次いで寄付金収入、補助金・助成金収入、受託事業収入、会費収入、その他収入と続く【図 1 (b)】。しかし、寄付金収入には企業からの寄付も含まれると考えられるため、個人からの寄付のみを考えた場合、収入に占める割合は一番小さくなると考えられる。

NPO にとって、それぞれの資金調達方法には、メリット・デメリットが存在する。例えば、受託事業や補助事業は、金額は大きく安定的な団体運営が可能となる反面、過度に依存すると事業を受諾出来ない年度の運営が厳しくなるリスクが生じる。一方、一件当たりの金額の小さい寄付金や会費収入は、組織の事業裁量が多くなるが、事前の資金調達見込みが立ちにくく組織運営計画が困難なことが予想される。

そのため、安定した組織運営のためには、それぞれの資金調達方法を適切な割合で組み合わせリスクを分散させながら運営基盤を形成することが求められ、今後の活動の充実や拡大などを考慮すると、寄付金収入や会費収入など個人からの資金調達を拡大した方が良いと考えられる。なお、これ以降では、寄付金や会費は併せて「寄付」と表すこととする。

2. わが国と米国の寄付の現状

ここで、一般に未成熟と言われる寄付市場について、わが国と寄付先進国といわれる米国の寄付の現状と比較しながら概観する。表 1 は日本と米国における個人からの寄付の現状をまとめたものである。

表 1 日米における個人からの寄付

	日本(2003年)	米国(2000年)
個人からの寄付総額	251 億円 ³	1,607 億ドル(約 17.5 兆円)
1 世帯あたりの寄付	2515 円	174,636 円
所得に対する寄付割合	0.04%	3.2%

(出所)平成15年度家計調査及び参考文献 6)より作成

表 1 から明らかなように、日本と米国を比較すると個人からの寄付の広まりは米国と比べると格段に小さい。米国は年間 17 兆円を超すのに対して、日本では 251 億円に留まっている。1 世帯あたりの寄付額をみると、2003 年には 2,515 円が行われて

³ 2000 年における個人の確定申告時控除額

調査研究論文

おり、米国の金額の約 1.4%とかなり小さくなっている。

しかしながら、何故、日米において、表に示すような寄付額の違いが生じるのであろうか。一般的には、日米における寄付風土の違いや寄付に対する税制の違いなどが言われているが、本調査研究では、NPO に注目して要因を探ることとする。

3. NPO の資金調達事例調査結果

ここでは、わが国と米国の NPO について、①資金調達の現状、②寄付の調達方策、③寄付者の満足度を高める方策、を探ることを目的として行った事例調査結果を示す。なお、本調査研究では、団体の財政規模や伝統などを考慮し、国内 8 団体及び米国 4 団体の合計 12 団体を調査対象としたが、紙面の都合上、本稿では国内外それぞれ 1 事例について報告を行う。

(1) わが国の事例：文化財保護活動を行う団体 A

団体概要

団体 A は、1960 年ごろからの市内の宅地開発ラッシュに対する反対運動を起源とし、文化財保護活動を目的に設立された市民団体である。団体では、市内の名所・旧跡を中心に様々な資産を持つ。スタッフは専従職員が 3 人、アルバイト・パートが 3 人である。

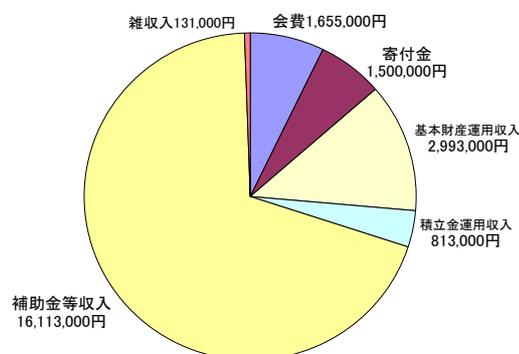


図 1 団体 A の資金調達状況

①資金調達の現状

団体の 2003 年度の収支状況は、収入が 2320 万円、支出は 2983 万円であり、663 万円の赤字である。これは、従来、行政から受けていた補助金が大幅に減額されたためであり、今後は、より自立した運営を求められている。団体 A における 2003 年度の会費及び寄付金は 315 万円であり、約 14%を占める。なお、寄付金 150 万円については全額個人から提供された資金である。

②寄付の調達方法

主な寄付金収集方法は、募金箱の設置である。設置場所は、市役所や行政支所、金融機関など市内の 15 ヶ所であり、もっとも募金が集まるのは国宝館や文学館など、市外の人も含め不特定多数が来訪する場所である。募金箱の寄付金は、半年に 1 度の頻度で回収しており、多いところで 1 回に 2~3 万円、少ないところでも数千円程度の寄付が集まる。また、会が保有しているある茶亭で行う一般公開においても募金箱を設置し寄付を呼びかけている。一般公開は、春と秋に 2 日間、成人式に 1 日、年間計 5 日間行っており、2004 年 1 月の公開日には 665 人が入場し、1 日で約 10 万円の募金が集まるなど重要な寄付金収集機会となっている。

③支援者の満足を得るための工夫

寄付者に対して、何か特別に提供するようなことは、収集方法上寄付者の特定が困難なため、行っていない。

しかし、会員に対しては、3つの特典を用意している。①会報の発送、②歴史史跡見学会の開催、③同会販売グッズの割引、である。会報は、年2回の発行しており、会員へ郵送している。内容は主に活動予定と活動報告である。歴史史跡見学会は、専門家と一緒に史跡を歩くことが出来る会員限定の参加型プログラムである。販売グッズの割引は、オリジナルの絵はがきが1枚120円のところ、会員の場合1枚100円で購入することが出来る。

(2) 米国の事例: アクテラ

団体概要

アクテラ (Acterra) は2000年にベイエリアを拠点に活動する二つの環境活動団体「Bay Area Action (BAA)」と「Peninsula Conservation Center Foundation (PCCF)」とが合併した501(c)(3)⁴の認証を持つNPOである。団体名の「アクテラ」の名称は、行動 (Action) と地球・大地のラテン語 (terra) の合成語で、団体の合併時に新名称が考案された。

アクテラは、身近な地域の環境を保全することをミッションとして、(a)公園や森林などの管理、(b)地域への環境情報の発信、(c)地域の高校生を対象とした環境教育の実施、の3つの事業に取り組んでいる。

①資金調達状況

アクテラの予算規模は2002年度で収入が73万173ドル、支出が56万8705ドルである。

アクテラの収入のうち、寄付や会費など個人から集まる収入は年間17万1960ドルで収入の23.4%に上る。個人から寄せられる収入はアクテラの重要な資金調達源となっている。

表2 団体概要

団体名称	アクテラ (Acterra)
活動分野	身近な自然環境や公園の整備、環境教育
所在地	パロアルト
開始年	2000年
資金調達の実績	年間73万ドルの収入の4分の1が寄付・会費等による収入である

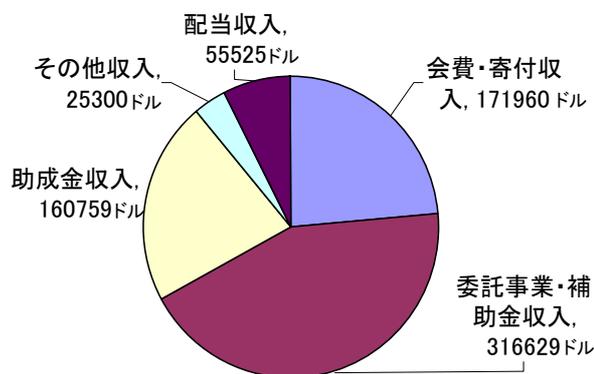


図2 アクテラ資金調達状況

②資金調達の方法

アクテラでは、以下に掲げるような多様なアプローチを用意して、資金調達や会員獲得に努めている。

(a)支援者の状況に合わせた多様な寄付方法を用意する。

○企業に勤める人の寄付を促進する

→マッチングギフト (個人+企業)

マッチングギフトとは企業の従業員がNPOに寄付する際、企業が従業員と同額を寄付するプログラムである。パロアルト周辺にあるハイテク関連の企業を中

⁴ 米国内国歳入法に定める免税団体の分類の一つ。環境保護活動のほか、芸術・文化、教育、社会福祉などの活動を行う団体も同様の分類とされる。

調査研究論文

心に導入が進んでいる。2003年の実績では、マイクロソフトからは100件、計約6,300ドルが寄付された。その他、HP、インテル、ヤフー、グーグル、サンマイクロなどからマッチングギフトによる寄付が寄せられている。

○資産家向けプログラムの策定

→資産計画の策定補助、チャレンジグラント

アクテラでは、資産をある程度持つ人向けのプログラムを策定し、寄付を募ることもある。その一つが、「チャレンジグラント」である。「チャレンジグラント」とは、資産に余裕があり知名度も高い人物が、NPOに課題を課し、その課題を達成できたら約束した金額を寄付するという手法である。

また、遺言の寄付先としてアクテラを加えるようお願いするプログラムも策定している。

(b)パーティーや同窓会など会合での寄付のお願い

→会員向けパーティー、理事会OB、ボランティアOB

アクテラでは、様々な会合を頻繁に開催し、会員同士のふれあいの場を提供し、緊密な関係の構築に努めている。会合は、月1回の会員向け親睦パーティーをはじめ、かつて理事をしていたメンバーの「理事同窓会」や、ボランティアに参加した経験を持つ「ボランティアOB会」も開催している。

「理事同窓会」に参加する人々は、資産と社会的地位を持っている人物が多く、支持者になる可能性が高い。また新しい人脈につながる可能性も高い。また、「ボランティアOB会」に参加する人々は、高校時代にアクテラのボランティア活動に参加したメンバーの同窓会であり、高校卒業後大学などを経て、現在、会費や寄付ができるようになった人が多く、アクテラに寄付をして恩返しをしようとする人が少なくないという。

(c)寄付方法の多様化

→eスクリップ（個人向け）

アクテラでは、現金で支援する以外に、クレジットカードやポイントカードと連動した寄付促進のシステムを展開している。それが、「eスクリップ（eScrip）」である。eスクリップとは、カリフォルニア州の企業が提供するサービスで、カード利用者がeスクリップに加入して寄付先を選択した上でカードで商品を購入すると、店ごとに決められた手数料が差し引かれ、手数料から個人が指定したNPOに対して寄付が届けられる仕組みである。アクテラでは2003年5月からeスクリップの利用を開始しており、初年度の約1年間でおおよそ1,000ドルが集まっている。

③支援者の満足を得るための工夫

アクテラでは、継続的な寄付を得るために、寄付者との良好な関係を構築するよう工夫をしている。2週間に1回のニュースレターやパーティー会場での積極的な成果報告や、寄付の継続的な依頼、また、寄付者とともに公園の清掃活動などのボランティア機会創出も行っている。

(3)まとめ

以上、わが国の団体A及び米国アクテラの資金調達事例について概観した。

団体Aはこれまで行政からの補助金が運営資金の主体であったため、今後は自主財

源の確保が課題であり、寄付についてもより集めることが望まれる。しかし、寄付については募金箱を町の施設に設置するにとどまっている。

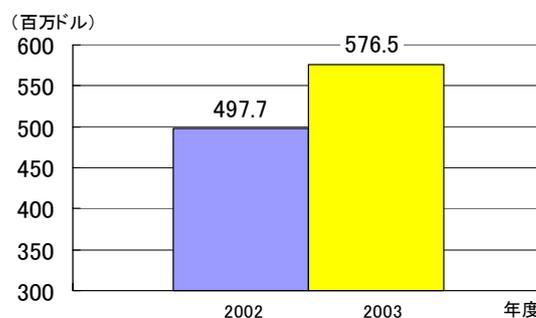
一方、アクテラでは、寄付者と接する機会を積極的に持ち、支援への理解を求める熱心な PR 活動を行い、寄付機会創出及び継続的な関係の構築に努めている。また、米国の多様化する寄付ニーズに対応するために様々な方法を用意しており、寄付する側も変化する経済状況、家庭状況に合わせ無理なく寄付を行うことが可能となっている。さらに、寄付者が望む情報も、ニュースレターやパーティーを利用して積極的に開示している。

その他、本調査研究において得られた、個人からの資金調達に実績を挙げている NPO の工夫された資金調達方策を表 3 にまとめる。

表 3 本調査で得られた NPO の資金調達の工夫（アクテラ以外）

団体名	資金調達の工夫
サンフランシスコ ビューティフル（米国）	<資金調達> ①大規模なパーティーの開催、②他のNPOとの提携、③ボランティアセンターの活用、④サービスグラントの活用、⑤メディアとの連携 <資金供給> ①小団体でも申請しやすい要件の設定、②年4回の締切、③行政の補助金との差別性
東京都「思い出ベンチ」	①ネーミングの工夫、②情報提供のマルチメディア化、③メディアの活用、④寄付に伴う控除をPR、⑤支援者への丁寧な対応、⑥特典
日本自然保護協会 （NACS-J）	①コアとなる活動の実績、②2ヵ月に1回の会報の発信、③複数種類の寄付パンフレット、④オンライン寄付、⑤ウェディング・プラン、⑥イベントを通じた新規会員獲得、⑦法人・著名人の協力、⑧支援者との直接交渉、⑨メディアの活用、電子メールによるこまめな情報提供
トトロのふるさと財団	①トトロの名称の使用、②トトロのキャラクターグッズの販売、③イベントの開催

また、今回の米国での実態調査から、米国の NPO の広告宣伝費が大きいことが確認された。米国の NPO が 1 年間に費やした広告宣伝費の総額は、2002 年の実績では 4 億 9770 万ドル（約 550 億円）だったが、2003 年は 5 億 7650 万ドル（約 630 億円）へと、実に 15%以上の伸びを示している（図 4）。背景には、米国の NPO は支援者を「ドナーベース（寄付者基盤）」または、「カスタマーベース」とよび、寄付者を顧客と見て、関係を構築する傾向が強まっており、NPO といえども寄付者の獲得をめぐるには広告やダイレクトメールなど、企業でいうところの「販売促進」に類する手法を行いながら、寄付や会費の確保に取り組んでいる実態がある。しかも、経済情勢が悪化すると企業や財団の助成金が削減されるため、個人を対象としたキャンペーンを強化することとなり、広報宣伝費が拡



資料：Nielsen Monitor Plus の調査をもとに作成

図 3 米国 NPO の広告宣伝費の推移

調査研究論文

大するものと思われる。

わが国の NPO も、より寄付を募るために、PR 及び依頼をより活発に行い、寄付者との継続的な関係を構築する必要があると考える。

おわりに

当然のことながら、個人からの寄付金や会員獲得のための法則はないと思われるが、本稿で紹介した 2 事例を含む 12 団体の調査結果より、個人からの寄付が多く集めるためには、図 5 に示す 5 つの点に注意して活動した方が良いと考えられる。

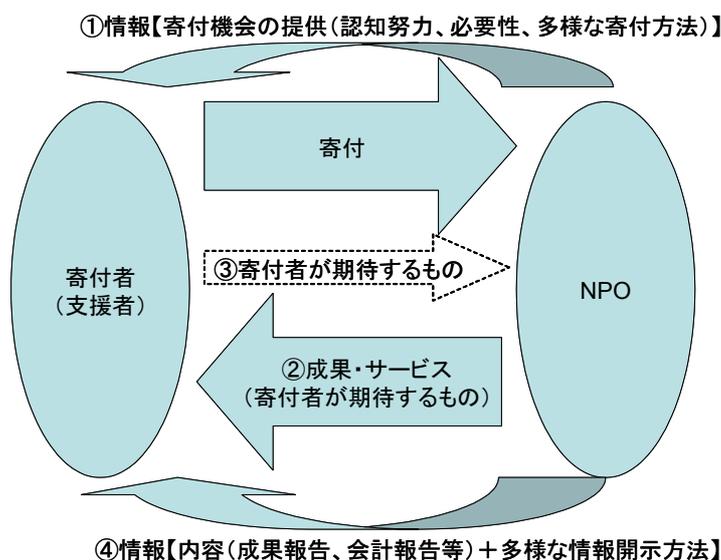


図 5 寄付者と NPO 間の関係構築図

以下、各項目について説明する。

① 広く社会に、団体のミッションや目的を説明し、支援をお願いすること

当然のことかもしれないが、個人からの寄付金や会費を獲得する上では、ボランティア活動の目的や団体の使命、寄付の必要性について積極的に説明し、お願いをすることが必要になる。また、寄付の方法も寄付希望者に分かりやすく説明し、寄付者の経済的社会的状況に応じた寄付方法を提示することが必要と考えられる。

寄付を多く集めている多くの NPO は、パーティーやイベントを活用して、活動の必要性、寄付の必要性について説明し、寄付の依頼を行っている。また、寄付の金額や寄付パターンも多く用意している。

② ミッションの確実な達成を行うこと

当然のことであるが、NPO は、寄付を支援者から NPO への投資と考えて、活動の確実な実施と成果の向上を行う必要がある。例えば、サンフランシスココンピュータィフルでは、確実に活動を実施したことを支援者に知らせるため、積極的にメディアを活用し、情報を発信している。

③ 寄付者や会員のニーズの把握と寄付者満足を意識すること

個人からの支援が活発な団体は、必ず寄付者の意図を意識し、把握するよう努めている。例えば、寄付をお願いしたときの会話を書き留めておき、その事業の進捗状況に応じて、速やかに HP やニュースレターで成果報告を行うようにしている団

体もある。

④ 情報開示を積極的に行うこと

個人からの支援が活発な団体は、情報開示を積極的に行っている。これには、活動報告だけでなく、会計報告なども含んでいる。公開方法は、ニュースレターなどの紙面による情報公開だけでなく、HP や電子メールの活用やマスコミの利用など発信チャンネルも多い。しかし、一番重要なのは次の2点である。一つは、支援者が望む情報を隠さず提供することである。せっかく情報開示しても寄付者が望まない情報であっては無意味である。二つめは、最新情報を提供することである。せっかく、HP を持ち情報開示していたとしても1年前の情報では支援者の期待に応えることは出来ない。定期的に更新し、寄付者へ最新情報を提供することが大切である。

⑤ 支援者との継続的な関係の構築すること(図5全体の活用)

個人からの支援が活発な団体は、支援者との関係を、支援を受けたとき限りにせず、永続的な関係を築く努力を行っている。例えば、パーティーへの参加を促す、寄付金以外の支援も提案する、等である。永続的な関係を築くことにより、支援者の経済状況やライフステージに応じた支援を受けることが可能となっている。また、寄付を多く集めるNPOは、そうする方が新規の寄付者を獲得することよりも、コスト・労力の面で格段に少なくてすむことを認識している。

謝辞

ヒアリング調査実施にあたっては、多くのNPOの皆様にご協力頂いた。本研究のとりまとめにあたっては、千葉商科大学 井関利明教授、シーズ＝市民活動を支える制度をつくる会 轟木洋子様にご貴重なご意見を頂いた。また、研究の実施全体にあたっては、(株)日本総合研究所 嵯峨生馬副主任研究員から多大な貢献を頂いた。ここに記して、感謝の意を表したい。

参考文献

- 1)内閣府『国民生活白書』平成12年度版(2000年)
- 2)内閣府『国民生活白書』平成16年度版(2004年)
- 3)内閣府『市民活動レポート』(2001年)
- 4)総務省『家計調査』平成15年度版(2003年)
- 5)独立行政法人『2003年NPO法人アンケート調査結果報告』(2003年)
- 6)シーズ＝市民活動を支える制度をつくる会『日米の寄付市場とNPO』(2003年)
- 7)フィリップ・コトラー著、井関利明訳『非営利組織のマーケティング戦略』(第一法規出版、1991年)
- 8)フィリップ・コトラー他著、月谷真紀・恩蔵直人訳『コトラーのマーケティング入門』(ピアソンエデュケーション、2000年)
- 9)フィリップ・コトラー他著、和田充夫訳『マーケティング原理(第9版)』(ダイヤモンド社、2003年)
- 10)山内直人『NPO入門』(日本経済新聞社、1999年)
- 11)～13)山岡義則『NPO基礎講座1～3』(ぎょうせい、1997、1998、1999年)

住宅の資産価値に関する研究

主任研究官 長野 幸司
 研究官 渡瀬 友博
 研究官 宇杉 大介

概要

良質な住宅ストック形成を推進するためには、個人へのインセンティブが重要だと思われる。即ち、「良質な住宅を建築し、長期間維持管理する」ことが「住宅（建物）の資産価値向上」につながるということが認識されれば、市場における良質なストック形成への自律的な推進力が生まれるはずである。

本研究では、住宅の資産価値に影響を及ぼす要素を抽出し、その影響度を把握することにより住宅の資産価値向上のための手法を明らかにする。また、資産価値向上が個人や社会に与える効果についてシミュレーションを行う。さらに、住宅の資産価値に影響する要素と住宅関連施策の関係性について調査を行う。

1. 研究の背景と目的

第2次世界大戦により多くの住宅が消失し、終戦直後は420万戸の住宅が不足していたと推計されている¹。従って「一世帯一住宅」の実現が住宅政策の柱²となった。

この結果、昭和43年の時点で住宅総数が総世帯数を上回った（表-1）。平成15年の時点では住宅数が世帯数を665万戸上回っており、住宅不足については解消したと言える。

表-1 住宅の総数と世帯数の推移

	S33	S38	S43	S48	S53	S58	S63	H5	H10	H15
A. 住宅数（万戸）	1,793	2,109	2,559	3,106	3,545	3,861	4,201	4,588	5,025	5,387
B. 世帯数（万世帯）	1,865	2,182	2,532	2,965	3,284	3,520	3,781	4,116	4,436	4,722
C. 住宅数-世帯数(A-B)	-72	-73	27	141	261	341	420	472	589	665

【住宅・土地統計調査 総務省】

住宅建設はバブル時と比較して減少傾向にあるが、近年110~120万戸で推移（図-1）している。平成11年~平成15年の5年間の住宅着工戸数合計は593万戸である。その間住宅総数は362万戸増加（表-1）していることから、滅失数は231万戸と考えられる。これは新設着工数の4割に相当する。一方、中古住宅の流通量は10~16万戸に留まっており（図-1）、住宅のスクラップ&ビルドという我が国独自の文化が表れている。欧米諸国と比較しても、住宅の耐用年数（新築から滅失までの期間）が短い（図-2）ことは明らかであり、環境問題の大きな要因³となっている。

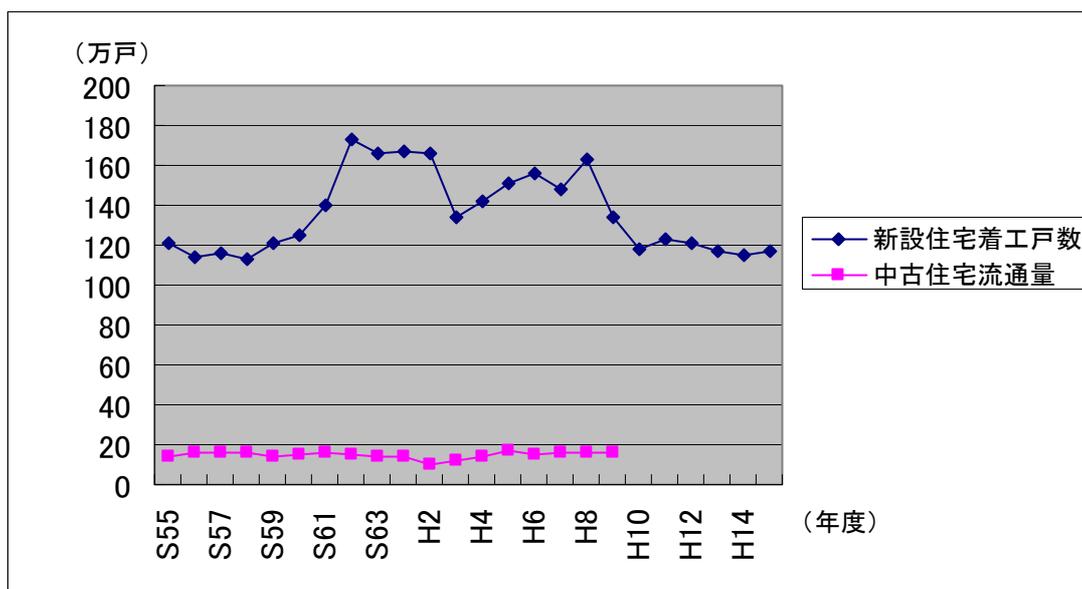
この原因として考えられるのが、土地神話（地価は長期的に必ず上昇する）である。住宅・土地を資産として考えた場合、住宅の価値を考慮しなくても地価上昇によってキャピタルゲインが得られた。その結果、金融機関の担保査定は土地に重点が置かれ、住宅の資産価値を評価する土壌が育たなかった。このため、良質な住宅を建築し、維持管理するためのインセンティブが働かなかったと思われる。

¹ 住宅経済データ集 国土交通省住宅局住宅政策課（2003）

² 第一期住宅建設五箇年計画 閣議決定（1966）

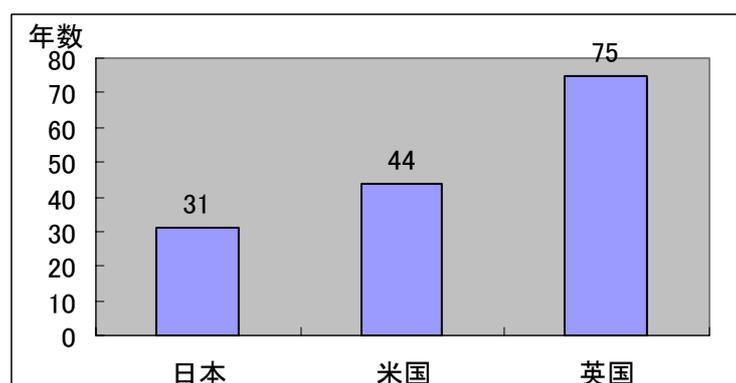
³ 産業廃棄物排出・処理状況調査（平成13年度実績） 環境省（2004）

図－1 新設住宅着工戸数・中古住宅流通量の推移



【住宅着工統計（国土交通省）住宅・土地統計調査⁴（総務省）】

図－2 住宅の平均耐用年数の国際比較



【日本：住宅・土地統計調査（1993年,1998年），米国：American Housing Survey（1987年,1993年），英国：Housing and Construction Statistics（1981年,1991年）】

しかし近年、長期化する地価下落の状況下において、住宅・土地資産に関する考え方が変化してきた兆しを感じられる。適切に管理されたマンションが近隣に比べ高値で取引されたり、大手住宅メーカーによる長期保証付き物件の査定額が上がるなど、住宅に対して資産価値を認める動きが一部で出てきた。

本研究の目的は、住宅の資産価値に着目し、1. 資産価値向上のための手法、2. 資産価値向上という観点からみた住宅関連施策の効果（資産価値向上と良質なストック形成の関連性）、3. 資産価値向上が個人や社会に与える効果を明らかにすることである。

⁴ 平成15年住宅・土地統計調査は速報値。中古住宅流通量は未集計のため前回調査（平成10年）までの集計結果を表示

2. 研究計画

研究内容は以下の（１）～（５）に記述する内容を予定している。

(1)住宅の資産価値に影響を及ぼす要素の抽出

本研究では、中古住宅市場での取引事例や住宅建設業者、リフォーム業者等の取引事例から、住宅の資産価値に影響を及ぼす要素について抽出を行う予定である。具体的には、近年の住宅取引に関するデータから、相場に比べて高(低)額で取引された事例を調査し、その要素を抽出する。また、住宅建設業者等のヒアリングを行うことにより、資産価値向上の先進的取引事例を調査し、その要素を抽出する。

これまでの調査から、住宅の資産価値に影響する可能性がある要素は以下のものが考えられるが、今後の研究で精査していく予定である。

<住宅の資産価値に影響する可能性がある要素>

- ・ 外的要因

街並み、利便性、治安、日照・通風の阻害度、居住区域、接面道路幅、方向、嫌悪施設（火葬場・ごみ焼却場・汚水処理場等）の有無、電気・ガス・上下水道の状況等

- ・ 基本仕様

スタイル（モダン、クラシック、和風等）、外観（外壁、屋根、窓等）、外構（庭、樹木、車庫）、構造（在来木造、2×4、鉄骨等）、タイプ（単世帯、2世帯、賃貸併用、店舗併用等）、広さ、間口、間取り（部屋数、部屋形状、部屋タイプ、部屋間のつながり、吹き抜け等）、収納容量、素材（大理石、杉・・・）、設備等

- ・ 性能

耐震（免震）性、防音性、機密性、防水性、防犯性、バリアフリー対応、シックハウス対策、省エネルギー性等

- ・ その他

保証、維持管理履歴、管理計画、ブランド（建設会社、管理会社）、

外的要因には地価に反映する要素も含むが、住宅の資産価値にも影響を及ぼすと考えられる。また、これまでの調査で確認された資産価値向上事例は以下のものが挙げられる。

<住宅の資産価値が評価されている事例>

I. 新耐震基準

現在の建築基準法の耐震基準は「新耐震設計基準」と呼ばれ、昭和56年に大幅改正された。中古住宅市場においては、新耐震基準に適合しているかどうかで取引価格に影響が出ている。

II. 長期保証・買い取り保証制度

大手住宅メーカーが中心に行っている30年保証、50年保証等の長期保証物件は査定で高評価となっている。また一部住宅メーカーでは自社物件の売却を希望するオーナーに対し、売買仲介を行うサービスを行っている。社内に保有しているメンテナンス記録等に基づいた詳細な査定を行い、通常は市場価格よりも高額な査定結果となる。買い手がつかない場合はメーカーによる買取を保証している。

Ⅲ. 管理の充実

マンションの取引事例では、都区内の某マンションなど、人気が高く近隣と比較して高値で取引されている物件が存在する。築 20 年経って新築時を上回る価格を維持しており、立地や環境の良さも要因として考えられるが、管理面の充実が評価されていると思われる。

(2)要素の影響度分析

上記で抽出した各要素について、影響度を測るためアンケート調査を予定している。住宅の売買経験者（もしくは予定者）、不動産仲介業者、金融機関を対象として、市場での価格評価の際に重視する要素、融資額査定時の担保価値設定における判断要素を調査し、分析を行う。なお、不動産仲介業者の査定価格、金融機関が設定する担保価格は、基本的に以下のいずれかの手法（あるいは併用）により算出している。

A. マーケットアプローチ（取引事例比較法）

類似の住宅の売買価格を基準とし、対象物件と基準物件の相違点を比較して対象物件の価値を算出する

B. コストアプローチ（減価積算法）

再調達原価（同じものを現在建てた場合にかかる費用）×現価率（築年数に比例して減少する価値の残存率。構造により償却カーブは異なる）

C. インカムアプローチ（収益還元法）

対象物件が将来生み出す収益に着目して価値を算出する

上記より基本となる価格を算出したうえで、個別物件毎の補正が不可欠となる。戸建住宅の価格査定マニュアル⁵では以下の項目を乗ずることで、最終的な査定価格を算出している。

- ・住宅性能率
耐久性、バリアフリー、省エネ等が公庫基準に達しているかどうかで増減
- ・付加価値率
居住面積、間取りの良否、保証書の有無等で増減
- ・補正率
外観、デザイン等で調整

(3)海外における住宅資産価値評価の実態調査

アメリカやイギリス等、住宅の資産価値が評価されている国において、どのような要素が資産価値に影響しているのか、どのような制度が資産価値評価の土壌となっているのかを調査する予定である。

日本の調査結果と比較することにより、現在は資産価値に影響を及ぼしていない要素でも、将来的に影響を及ぼす可能性があるかどうかを検討する。ここでは調査に先立ち、簡単にアメリカの住宅事情について紹介する。

日本では住宅取得費に占める土地の割合が半分以上を占めることが多いが、アメ

⁵ 2003 年度版戸建住宅価格査定マニュアル（財）不動産流通近代化センター（2003）

リカではおおむね全体の四分の一程度⁶である。2003年の新築住宅販売戸数が年109万戸であるのに対し、既存（中古）住宅は610万戸と5倍以上⁷になっている。平均価格でも新築の88%となっており、住宅の資産価値があまり落ちていないことが見て取れる。

住宅の資産価値保全（向上）に成功しているため、住み替え回数も多く、資産価値保全のための維持管理やリフォームを積極的に行うという好循環が発生していると思われる。中古住宅の市場が十分に形成されているため、情報の公開⁸が非常に進んでいる。

- ・ 物件情報

取引価格や課税価格が、各州や郡の固定資産税課税当局や登記所により地域別にほぼ公開されている。売り出し中の物件については、ほぼ全ての物件がインターネットにて検索可能である。

- ・ インスペクション（検査）

住宅取引の際にインスペクター（住宅検査員）に住宅検査を依頼する。強制ではないが、住宅ローンを受ける際に必要となる場合が多く、8割以上の取引で利用されている。インスペクターは設備、構造、防音、断熱、基礎、壁、床、窓、扉などについて重大な欠陥があるかどうか、推奨する修繕内容について専門家としての意見を報告する。

- ・ 維持管理履歴

住宅の改装工事をする場合（たとえばカリフォルニア州では100ドル以上の工事全て）は州に届け出る義務がある。工事履歴は州のデータベースで管理され、登録住宅全てについてインターネット等で情報を得ることができる。

海外調査では、消費者がどの情報を重視しているのか、どの要素が査定額の上昇につながっているのかを調査する予定である。

(4) 住宅の資産価値向上が与える社会・経済的効果の調査

住宅の資産価値が向上することにより、個人や社会にどのような効果が現れるのかについてシミュレーションを行う予定である。例えば、アメリカでは住宅ローンの形態として、ノンリコース（非遡及型）ローンが一般的である。これは融資金返済が困難になった際、当該不動産をあきらめれば残債の返済義務は残らないというものである。住宅の担保価値向上により、ノンリコースローンが普及する可能性は大いに高まると思われる。

また、資産価値向上により住宅の耐用年数が伸びることが想定される。その場合の環境に与える影響などをシミュレーションする予定である。

< その他シミュレーション予定内容 >

- ・ 家計のバランスシートに与える影響
- ・ 家計のファイナンシャルプランへの影響
- ・ 中古住宅市場、リフォーム市場への影響 等

⁶ 戸谷英世 (1991)

⁷ U.S. Housing Market Conditions 2nd Quarter 2004 (2004)

⁸ 島田晴雄 (2003)

(5)住宅関連施策との関係性の調査

住宅の資産価値に影響する各要素と、良質な住宅ストック形成を推進する住宅関連施策との関係性・関連度合いを調査する予定である。資産価値向上という観点から住宅関連施策の効果を明らかにすることで、住宅関連施策の認知度向上・利用率向上に寄与することができると思われる。

＜調査対象の住宅関連施策例＞

- ・住宅性能表示制度
 - ・S I 住宅の普及
 - ・高齢者対応住宅の普及
 - ・省エネルギー住宅の普及
 - ・耐震改修の推進
 - ・マンションの維持管理の適正化
- 等

おわりに

住宅の資産価値については「十数年経てばゼロ」と一般的に言われており、実際に「土地（古屋付き）」として取引される事例も多い。欧米諸国と比較しても特異な現象と言える。新しいもの好きの国民性だからという意見も聞かれるが、元々日本は「古き良き」ものを大事にする国民であり、国民性という言葉で結論付けるのは安易に思われる。むしろ戦後 60 年経ち、日本の住宅がようやく大人になってきた（資産価値を検討するだけの質を備えてきた）と考えた方が自然だと言えよう。

本研究は、住宅の資産価値評価の布石となるべく、「住宅の資産価値に影響を及ぼす要素とその影響度」を定量的に分析しようとするものである。

参考文献

- 環境省（2004）「産業廃棄物排出・処理状況調査（平成 13 年度実績）」
- 国土交通省（2004）「地価公示」
- 国土交通省住宅局（1998）「平成 10 年住宅需要実態調査」
- 国土交通省住宅局（2004）「平成 15 年度住宅市場動向調査」
- 国土交通省住宅局住宅政策課（2003）「2003 年度版住宅経済データ集」
- 国土交通省住宅局住宅政策課（2004）『アメリカにおける住宅購入関連ビジネス』
「HOUSE & LOAN 2004/7 月号」
- 国土交通省総合政策局（2003）「建設リサイクルの推進について」
- （財）不動産流通近代化センター（2003）「2003 年度版戸建住宅価格査定マニュアル」
- 資源循環型住宅技術プロジェクト（2003）「サステイナブル ハウジング」
- 島田晴雄，住宅市場研究会ワーキンググループ（2003）「住宅市場改革」
- 総務省統計局（1998）「平成 10 年住宅・土地統計調査」
- 戸谷英世（1991）「アメリカの家 日本の家」
- U.S. Housing Market Conditions (<http://www.huduser.org/periodicals/ushmc.html>)

都市交通における自転車利用のあり方に関する研究

研究調整官 瀬本 浩史 主任研究官 助川 康
研究官 渡瀬 友博 研究官 千葉 豪
研究官 高森 秀司

概要

自転車利用については、これまでも主に交通安全の観点から、走行空間や自転車駐車場の確保といったハード面の対策を中心とする関連施策が講じられてきたところであるが、自転車利用の促進にはつながっていない。

しかしながら、自転車は近距離移動における有効な手段であり、その効果的な活用方策の検討が望まれているところである。

このため、本研究では、これまであまり議論されてこなかった健康面への影響等に着眼して自転車利用の効果等を分析するとともに、自転車利用を取り巻く現在の課題や先進的な取組み動向等について整理することとする。

本研究は、今後の自転車利用のあり方を検討する上で基礎的な資料となるものであると考えている。

はじめに

温室効果ガスの排出量削減にむけては、1997年12月の京都議定書の採択を受け、「地球温暖化対策推進大綱」の決定や「地球温暖化対策の推進に関する法律」の策定等のもと種々の取り組みが推進されてきており、2004年6月には、「国土交通省環境行動計画」が策定されたところである。

この一環として、国土交通政策研究所では、温室効果ガス削減の観点から、自転車のより効果的な利活用が有効と捉え、今後、自転車利用のあり方について検討を行う際の基礎資料となる研究を進めることとしている。

我が国における自転車利用については、これまでも様々な取り組みがなされてきているが、それらは交通安全に重点をおいた検討が多く、また、放置自転車への対応という眼前の問題もあり、走行空間や自転車駐車スペースの確保といった主としてハード面での対策を中心とする関連施策が講じられてきているところである。

本研究では、自転車利用に関する特性の整理を行った上で、自転車利用により期待される効果として、環境負荷低減に関する評価や健康の増進効果等に関する調査・分析を行う。また自転車利用に係る課題の整理を行い、先進的な取組み事例について、その仕組み、効果、運営状況等を整理することとする。

本稿では、特に自転車利用の現状と、既往調査について整理するとともに、自転車利用に係る課題と研究の方向性について記述する。

1. 自転車利用の実態について

我が国の自転車保有台数¹は約 8 千 5 百万台 (2002) で、中国 (約 4 億 9 千万台 : 2001)、米国 (約 1 億 2 千万台 : 1998) に次ぐ世界第 3 位であり、保有率も世界第 7 位と、自転車は、日常的な移動手段として広く認知されている。

また、自転車は、基本的に CO₂ の排出等の環境への負荷がない交通手段であり、自転車利用の促進による環境負荷低減効果が期待される。

しかしながら、例えば通勤・通学行動における利用交通手段別の就業者・通学者数とその分担率の推移² (図-1・表-1) を見ると、「自家用車のみ」による通勤・通学行動が年々増加しており、環境負荷への影響が懸念される状況にある。

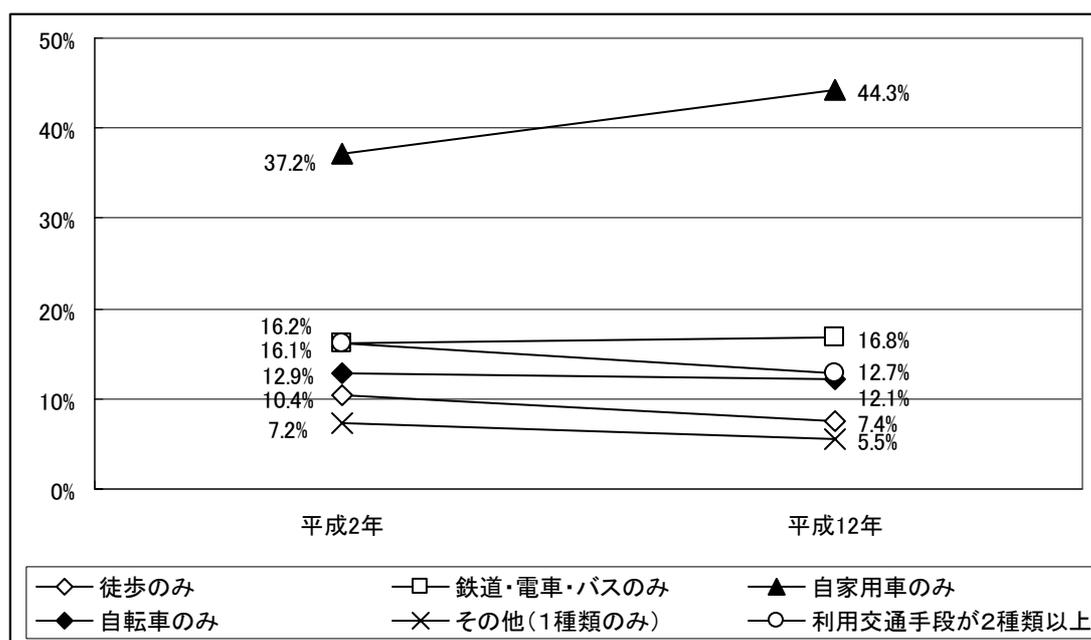


図-1 利用交通手段別分担率の推移 (平成 2 年・12 年) (出典: 国勢調査)

表-1 利用交通手段別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数の推移 (昭和 55 年～平成 12 年)

	昭和 55 年	平成 2 年	平成 12 年
利用交通手段が 1 種類のみ	41,614	49,882	53,470
徒歩	7,326	6,197	4,610
鉄道・電車・バス	10,290	9,618	10,430
自家用車	14,140	22,120	27,512
自転車	8,096	7,654	7,509
オートバイ		2,768	2,152
その他	1,762	1,525	1,256
利用交通手段が 2 種類以上	7,636	9,560	7,907
合計 (不詳含む)	49,259	59,517	62,105

(出典: 国勢調査)

¹ 自転車産業振興協会資料による。http://www.jbpi.or.jp/

² 昭和 55 年・平成 2 年・12 年の国勢調査「利用交通手段別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数」より作成。昭和 55 年調査における 1 種類のみ利用交通手段では、自転車は「オートバイ又は自転車」という分類となっており、自転車利用のみの区別が不可能となっている。

また、我が国の自転車利用を巡る大きな問題点の一つとして、放置自転車への対応があげられる。これについては、条例の制定や自転車駐車場の整備等が進められてきている。例えば、自転車等駐車対策関係条例のうち放置規制条例³数は、全体的に増加傾向（表-2）にあり、H15年6月末時点で526である。

表-2 放置規制条例数の推移(平成15年6月30日現在)

区分	平成10	平成11	平成12	平成13	平成14	平成15
放置規制条例	452	474	490	503	518	526

(出典:内閣府 平成15年駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果より作成)

自転車駐車場については、収容可能台数そのものは十分な容量が確保されるまで整備されている。しかし、利用率が70%程度にとどまっており、空き駐車場となっている現状などが指摘されており、利用率の向上に向けた対策を講じることが重要との指摘・提案もなされている⁴。

以上の対応等により、全国の駅周辺の自転車放置台数⁵は、平成元年以降では平成3年の約83万台をピークとして減少傾向にあり、一定の改善の方向性が示されている。しかしながら、依然として43万台超の放置自転車が残されている（表-3）。なお、放置自転車への対応として、最近では、豊島区が導入を検討している放置自転車等対策税が社会的な話題⁶となっている。

表-3 駅周辺の放置自転車数(平成元年以降)

放置 自転車数	平成元	平成3	平成5	平成7	平成9	平成11	平成13	平成15
	80.4万台	83.0万台	77.4万台	70.3万台	64.4万台	56.3万台	54.1万台	43.7万台

(出典:内閣府 平成15年駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果より作成)

2. 自転車利用に関する地方公共団体と利用者の意識の差

地方公共団体に対するアンケート調査⁷結果（図-2）によれば、自転車施策において利用促進の方向性を採りたいと考える地方公共団体の認識として、自転車利用促進によるメリットは「環境にやさしい」こととする回答が最も多く（82.2%）、次いで「自動車が減り渋滞が少なくなる」こと（33.5%）、3番目に「市民の健康・経済上のメリットがある」こと（24.0%）となっている。

³ 放置自転車等の撤去、移動等に関するもの

⁴ (財)自転車駐車場整備センター（H16.3）自転車駐車場の利用促進のための総合的な施策のあり方に関する調査研究

⁵ 内閣府政策統括官（H16.8）平成15年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」の概要
<http://www.cross-road.gr.jp/top.php>

⁶ http://www.soumu.go.jp/s-news/2004/040913_1.html

⁷ 国土交通省総合政策局による調査（H14）。回答自治体613のうち、自転車施策の方向性として「利用促進」又は「どちらかという利用促進」を採りたいとする自治体（454）の認識。

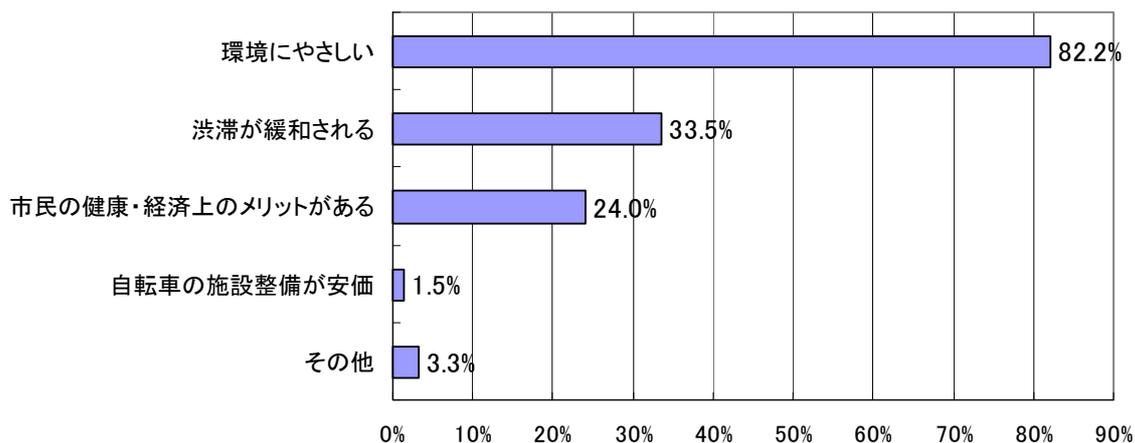


図-2 地方自治体の認識する自転車に対するメリット(出典:国土交通省資料)

一方、住民に対して、自転車を利用する理由について調査した結果⁸(図-3)によれば、「自由度が高い」こと(66.8%)、「短時間で目的地に到着できる」こと(61.0%)が特に多く、次いで「コストがかからない」こと(31.2%)、「健康によい」こと(30.9%)となっている。

地方公共団体が認識する自転車のメリットとして最も多かった「環境に優しい」ことについては10.6%の回答にとどまっており、地方公共団体と市民との自転車利用に関する認識・意識においては大きなギャップがあることが示されている。

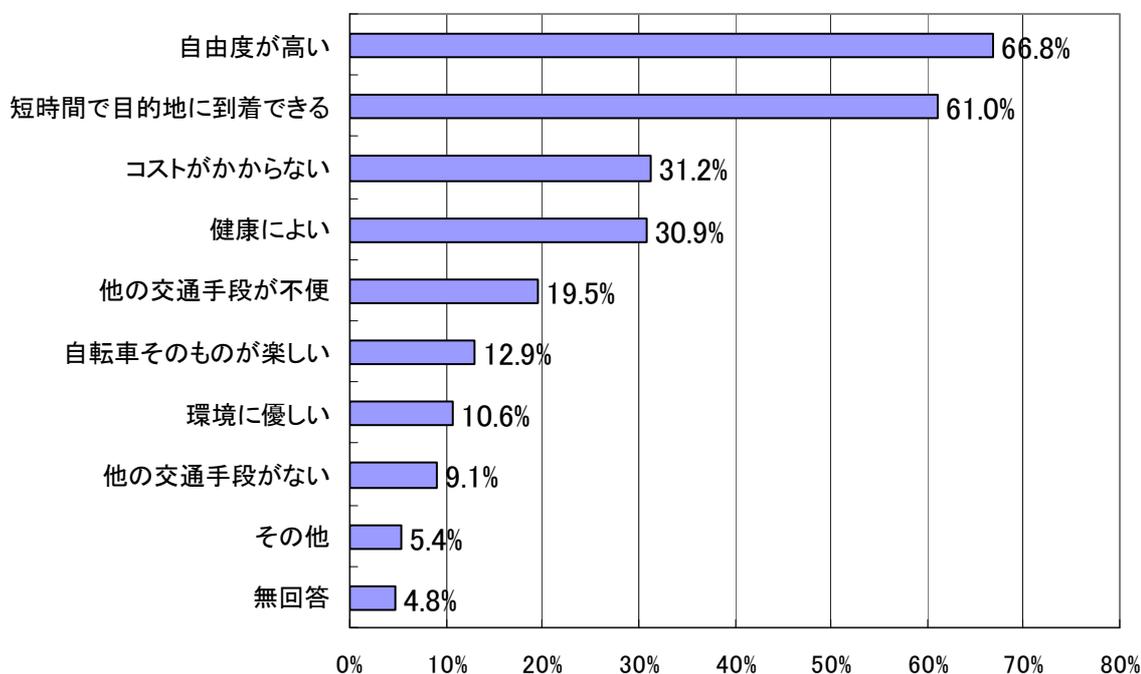


図-3 住民が自転車を利用する理由(出典:総務庁資料)

⁸ 総務庁交通安全対策室 (H11.6) 「自転車の安全かつ適正な利用の促進に関するアンケート調査」
URL <http://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/990705.html>

自転車を利用する市民の意識は、環境負荷の低減というよりはむしろ個人の効用に重点が置かれており、今後、自転車の利用促進に向けた施策を展開していく際にも、環境負荷低減効果だけではなく、自転車利用により期待される個人的なメリットについて言及し、インセンティブを付与していくことが有効であると考えられる。しかしながら、現在の政府及び地方公共団体の自転車利用促進の呼びかけは、多くの場合、地球環境への配慮が主となっている。また、自転車利用による効果について、定量的な表現がほとんどみられない点が、我が国の政策面における特徴であるとの指摘もみられる。¹⁰

3. 海外における自転車利用促進に係る政策の事例について

米国連邦政府は、1990年代のはじめに、ISTEA法（Inter modal Surface Transportation Efficiency Act）を制定し、これに基づき、自動車に偏りすぎた交通の実態に対しバランスのとれた総合的な交通政策を講ずることとし、更に2001年6月には、「自転車安全向上国家戦略（National Strategies For Advancing Bicycle Safety）」が打ち出されている。戦略の特徴としては、道路上は自転車が優先であり、自動車は道路を共用「させてもらう」立場であることとし、発想の転換を求めている点があげられる。

また、ISTEA法の制定を受け作成された「国家自転車歩行者調査（The National Bicycling Walking Study）」では、自転車利用による利益を以下の様に整理している。

- ①多くの場面で人の寿命を伸ばす
- ②健康管理のコストを削減する
- ③汚染の軽減費用を削減する
- ④石油の購入費用を削減する
- ⑤公共団体のメリットとして、自動車依存社会に起因する環境、交通、健康、土地利用及び安全の諸問題を軽減できる

また、カリフォルニア州交通省¹¹は、自転車利用による利益を以下の様に整理している。

- ①快適である
- ②運動になり、ジムに行く必要がない
- ③燃料費等のお金が節約できる
- ④短中距離では、しばしば自動車より早く到達し、時間の節約になる
- ⑤維持が容易である。また駐車場を探す苦労がなくなる
- ⑥環境にやさしく汚染側（Part of Problem）から解決側（Part of Solution）に回れる

いずれも、環境負荷を低減させる効果だけではなく、健康促進効果や費用縮減効果等、比較的個人が得られる利益・効用を中心に示し、自転車利用を呼びかけている。

⁹ 例えば <http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/data/2-1.html> 等

¹⁰ (財)民間都市開発推進機構都市研究センター（H12.7）「Urban Study 欧米の自転車政策について〈3〉」

¹¹ Cal Trans <http://www.dot.ca.gov/>

それぞれの社会的背景等が異なることから、一概に我が国との比較は困難であるが、自転車利用による個人のメリットを広く伝えていく進め方は、我が国においても参考となるところが大きいと考えられる。

4. 今後の研究予定

これまでに、自転車の有効利用に関する様々な調査研究は行われてきているが、自転車利用による環境負荷低減効果の定量的な評価や、健康増進などの個人の効用・利益に関しては、未だ研究の余地が多く残されていると考えられる。

本研究では、自転車利用促進に向けた検討のための基礎資料として、特に環境面への影響の評価、及び健康の増進効果等に着眼した調査・整理を行う予定である。また、自転車利用にかかる課題の整理を踏まえ、将来の施策展開において参考となりうる国内外の先進的な取り組み事例について、その仕組み、効果、運営状況等について整理を進めたいと考えている。

おわりに

本研究の推進の一環として、本年4月21日、(財)土地総合研究所理事調査部長古倉宗治氏に、当研究所主催の政策課題勉強会にて、貴重な講演を賜った。ここに記して、心から感謝申し上げます。

参考文献

- 国土交通省総合政策局 (H14.3) 「平成 13 年度自転車総合政策の推進に関する調査研究報告書」
- 国土交通省総合政策局・(財)民間都市開発推進機構・(財)自転車駐車場整備センター (H14.3) 「先進的な自転車施策の導入可能性及び自転車駐車場の整備のあり方に関する調査報告書」
- 国土交通省総合政策局 (H15.3) 「自転車総合政策の推進に関する調査研究 (ガイドライン及びアンケート)」
- (財)自転車道路協会 (H10.3) 「欧州自転車政策実態調査報告書」
- (財)自転車道路協会 (H11.5) 「自転車利用を考える～有識者が語る 21 世紀の交通～」
- 自転車活用推進研究会 (H16) 「我が国の自転車政策のあり方に関する調査報告書」
- 総務庁長官官房交通安全対策室 (H7.3) 「放置自転車の処理システム化に関する調査研究報告書」
- 総務庁長官官房交通安全対策室 (H11.3) 「自転車の駐車対策に関する総合計画の策定に向けて 自転車法改正後の放置自転車対策の現状と課題 通勤通学時における最寄駅までの交通手段分担のあり方に関する調査研究最終報告書」
- 総務庁長官官房交通安全対策室 (H12.12) 「自転車の安全かつ適正な利用の促進に関する調査研究報告書」

事業目的別歳入債券の有効活用に関する研究

主任研究官 長野 幸司

研究官 渡瀬 友博

研究官 江岡 幸司

概要

事業目的別歳入債券（以下「レベニューボンド」という。）は、アメリカなどにおいて、空港、港湾、道路、上・下水道、発電所等のインフラ整備をする際に、当該事業で必要となる資金を民間から調達する手段として発行されている債券である。債券の元利償還は事業収益により行われ、事業の成否により元本が欠損する場合もあることから、事業は債券投資を検討している投資家によって収益性の観点から評価される点が特徴といえる。

本研究は、民間資金を活用した新たな社会資本の整備手法として、レベニューボンドの導入可能性を研究するものである。

1. 研究の目的と背景

国及び地方公共団体の財政状況が厳しい中で、国民のニーズに対応した社会資本を効率的に整備するためには、民間資金を活用した新たな整備手法を導入する必要性が一層高まるものと考えられる。我が国における民間資金を活用した社会資本整備手法としては、国債・地方債の発行、PFIなどの手法が既に存在するが、多様な選択肢を準備することが、効率的な社会資本整備に資するものと考えられる。

レベニューボンドは、アメリカなどにおいて、空港、港湾、道路、上・下水道等のインフラ整備をする際に、当該事業で必要となる資金を民間から調達する手段として発行されている債券である。債券の元利償還は事業収益により行われ、事業の成否により元本が欠損する場合もある。そのため、事業は債券投資を検討している投資家によって収益性の観点から評価され、十分な収益性が認められる事業については資金調達が行われ事業が実施されるが、逆に、収益性が見込めない事業に関しては実施されないこととなる。

一方、地方公共団体が一定の事業に対して発行する住民参加型ミニ市場公募地方債（以下「ミニ市場公募債」という。）は、債券の元利が保証されているため、事業の収益性とは無関係に資金が調達され事業が実施される、との問題点が指摘されている。

以上の認識から、本研究では、民間資金を活用した新たな社会資本の整備手法として、レベニューボンドの導入可能性を研究する。

なお、本研究の視点としては、以下の3点を考えているが、当面は視点を絞らず幅広く研究を進めていく予定である。

- ① 民間資金を活用した新たな整備手法としてのレベニューボンド導入の可能性。
- ② 既存の公共施設の維持・管理・運営部門の事業効率化を図るために、レベニューボンドを導入することの可能性。
- ③ 新規事業を選別する手法としてのレベニューボンド導入の可能性。

2. 米国のレベニューボンド制度について

1995年から2003年までの間の、アメリカにおける、州債の発行状況を概観すると、州債発行累計額2兆7,510億ドルのうち、約60%の1兆6,280億ドルがレベニューボンドにより調達されている。

1995年～2003年の州債発行状況

(単位:10億ドル、%)

	累計額	構成比	内、長期債
レベニュー債	1,628	59.2	94.6
一般地方債	1,123	40.8	73
合計	2,751	100.0	85.8
< 使途別 >			
一般向け	848	30.8	67.3
教育	632	23.0	83.8
交通	275	10.0	93.6
公益	226	8.2	94.1
ヘルスケア	224	8.2	99.3
住宅	199	7.2	94.6
電力	107	3.9	92.1
公共施設	104	3.8	96.7
開発	69	2.5	96.9
環境関連	66	2.4	98
合計	2,751	100.0	84.1

(出所)Tomson Financial より野村証券金融研究所作成

(注)長期債は、それぞれの累計額に占める比率

※ 野村証券金融研究所レポート

『米国医療機関のバランスシート経営』より。

上・下水道などの事業主体が含まれる。

投資家にとってレベニューボンドに投資するメリットは、レベニューボンドが免税債とされている点である。クーポンレートが低く設定されても、投資家にとっては、(課税前の一般の債券利回り) × (1 - 限界税率) < (免税債利回り) であれば、魅力的な投資商品と言える。

信用力の評価については、非営利組織の信用力に基づいて、レベニューボンドに長期信用格付が付与されている。そこで、投資家は債務不履行リスクを取るが、レベニューボンドの販売時には、目論見書の他に、「リーガルオピニオン」と呼ばれる、債権債務の安全性についての法律コメントが添付される(監督官庁はSEC²)。さらに、レベニューボンドに対して、保証専門保険会社などが信用補完を行う場合もあり、この場合、保証された債券は最上級のAAA格となる。なお、保証専門保険会社は、自社の格付が常にAAA格とみなされるように、全取引に対して信用格付を取得し自社資本を調整する管理運営を行っている。

¹ 内国歳入法² U.S. Securities and Exchange Commission(米国証券監視委員会)

アメリカで行われているレベニューボンドのスキームは、非営利組織が特定事業を実施するときに、地方自治体などがレベニューボンドを発行し、発行諸費用を差し引いた残りを、当該非営利組織に低金利で長期貸付(償還期間は20～30年)するものである。

レベニューボンドの発行条件は、実質的な発行主体である非営利組織の信用力と市場環境に応じて決まり、特定事業のキャッシュフローにより、元利返済が行われる。

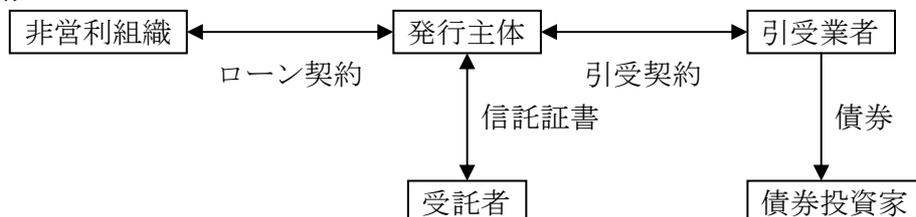
このスキームを利用できる主体は、米国のIRC¹501-Cにおいて、「大学などの教育機関、図書館などの文化施設、スポーツ施設などのレクリエーション施設、慈善事業施設、病院などの医療機関、低所得者層向け集合住宅、その他」と規定されている。なお、「その他」に空港、港湾、道路、

調査研究論文

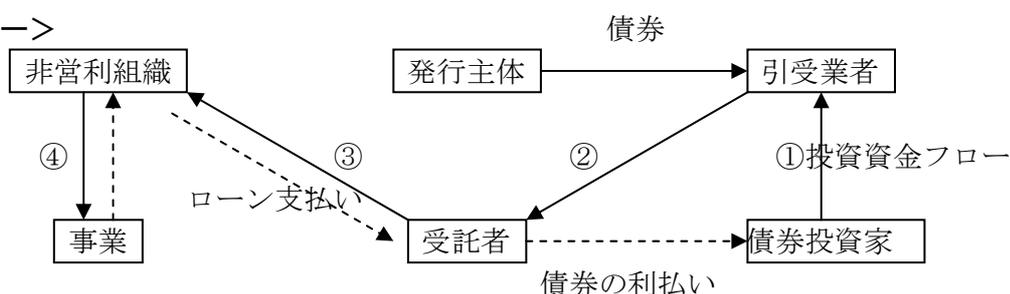
このような制度の整備もあり、損害保険会社、商業銀行に加え、個人投資家もレベニューボンドの保有者となっている。

アメリカのレベニューボンドのスキーム

<契約関係>



<資金フロー>



3. 海外におけるレベニューボンド活用事例

海外におけるレベニューボンド活用事例を紹介する。アメリカでは、空港、港湾、道路、下水など、幅広い社会資本の整備にレベニューボンドが活用されており、1回の発行額が数百億円程度の事例が多いようである。本研究では、今後、海外における個別の事例を抽出して、詳細な調査を行う予定である。

海外におけるレベニューボンド活用事例

	国	名称	目的等	発行額	発行年
空港	米国	マイアミ国際空港	空港拡張	6億\$	2002年
	米国	フィラデルフィア国際空港	格付付与プレスリリース	9.6億\$	2000年
	カナダ	オタワ国際空港	空港拡張	2.7億\$	2002年
	米国	ヒューストン空港	滑走路5本建設等	8億\$	2002年
	カナダ	エドモントン空港	空港ターミナル再開発	2.5億\$	2000年
港湾	米国	シアトル港	港ターミナル拡張	2.2億\$	1997年
道路	米国	テキサス中央ターンパイク	有料道路新設	22億\$	2002年
	米国	カリフォルニア州湾岸地区 有料道路公社	有料橋建設費	4億\$	2001年
下水	米国	アトランタ市上下水道	格付ダウンプレスリリース	不明	不明

※ 各主体のプレスリリースより。

4. 国内における民間からの資金調達による社会資本整備手法

レベニューボンドの比較対象として、ミニ市場公募債、PFIなどの、国内における既存の民間資金を活用した社会資本整備手法の仕組み及び課題を整理する。

① ミニ市場公募債

ミニ市場公募債は、平成 14 年度から地方債計画において創設された制度である。発行実績は、平成 14 年度には 34 団体（7 公募都府県、10 非公募都府県、5 政令指定都市、12 一般市町村・特別区）で 41 銘柄、総額 1635.5 億円が発行され、平成 15 年度には、80 団体（10 公募都府県、21 非公募都府県、9 政令指定都市、40 一般市町村・特別区）で 86 銘柄、総額 2681.989 億円が発行された。平成 16 年度の地方債計画においては、70 団体、3,000 億円程度の発行を見込んでいる。

全地方公共団体が発行可能であり、地域住民の事業への参加意識が高まるとの観点から対象事業や購入対象者を限定している事例が多い（対象事業、購入対象者の限定は義務ではない）。表面利率、発行価格、償還年限、発行ロット、その他具体的な発行スキームは、各団体が引受機関との交渉の上、任意に設定することとされている。

前述のとおり、ミニ市場公募債の問題点としては、債券の元利が保証されているため、事業の収益性とは無関係に資金が調達され事業が実施されることが指摘されている。

② PFI

個別の事業において民間資金を活用している手法として PFI がある。我が国においては 1999 年に「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」が施行されて以来、PFI 事業への具体的な取り組みが年々増加している状況にある。

PFI 事業の件数は、平成 16 年 9 月末現在、実施方針の策定・公表ベースで累計 165 件となっている³。この中で事業目的別歳入債に近似するのは、独立採算型と呼ばれる一般利用者の料金を収入とする形態である。PFI 事業の形態としては他に、公共事業が支払う対価を収入とするサービス購入型、独立採算型とサービス購入型の複合型であるジョイントベンチャー型がある。独立採算型の PFI は、他の形態の PFI に比して少ない⁴。

PFI ではまず SPC（Special Purpose Company、特別目的会社）が設立され、事業は各事業会社（建設、維持管理、運営）が、SPC との契約に基づき、各々の担当分野を受け持つ形式で進められる。SPC が PFI 事業の運営に必要とする資金は、公共主体からの補助金を除けば、出資金（エクイティ）と債務（デット）により調達している。一般に債務（デット）の調達には、間接金融である銀行からの融資（ローン）と、直接金融である債券（ボンド）の発行があるが、これまでの我が国の PFI 事業においては、SPC が資金調達のために債券（ボンド）を発行している事例は見当たらない⁵。一方、イギリス、オーストラリア等外国の PFI 事業においては、債券発行による資金調達が一般的である。

PFI とは事業実施の手法であり、資金調達手法の一つであるレベニューボンドと直接比較されるものではないが、事業のリスクの移転という点においては、収益変動リスクを投資家に移転するレベニューボンドと近似する面があり、また PFI の資金調達としてレベニューボンドを活用することも考えられるであろう。

³ 内閣府 PFI ホームページ (<http://www8.cao.go.jp/pfi/>) より

⁴ 国土交通政策研究第 30 号 P3

⁵ 日本 PFI 協会ホームページ (<http://www.pfikyokai.or.jp/>) から筆者らで確認

5. 今後の研究の予定

① 国内制度及び事例の調査

国内における、ミニ市場公募債及びPFIによる資金調達手法について、スキームを整理した上で、課題を抽出するため事例調査を行う。特に、ミニ市場公募債については、対象事業が限定された債券発行スキームという点において、レベニューボンドとの比較対象となる制度であると考えられるので、重点的に課題を抽出する。

② 海外の制度及び事例の調査

レベニューボンドの発行事例が多数あるアメリカを調査対象国とし、レベニューボンドにより資金調達した事業の、計画、債券発行、建設及び供用・管理の各段階での資金調達及び償還の仕組みを整理する。現段階で検討している調査事項は以下のとおり。

(総論)

- ・ 米国全体での地方債発行額累計（過去10年間）
- ・ 米国全体でのレベニューボンド発行額累計（過去10年間）
- ・ 米国全体での用途別（一般向け、教育、交通、公益、ヘルスケア、住宅、電力、公共施設、開発、環境関連）レベニューボンド発行額累計（過去10年間）
- ・ 米国の投資市場の状況（投資商品、リスクリターン程度、規模等）

(計画)

- ・ 事業計画の熟度と債券発行・募集のタイミング

(債券発行)

- ・ 発行主体が州政府等となるメリット
- ・ レベニューボンドを発行する際の、法的な制約（発行可能事業の制約、購入対象者の範囲、発行額、券面額等）。IRC（内国歳入法）501-C以外の制約
- ・ 購入者の属性（機関投資家、金融機関、個人）及び債券保有シェア
- ・ 募集して目標額に達しなかった場合の措置（特に新規事業の場合）
- ・ 保証専門保険会社の状況

(建設段階における資金調達の仕組み)

- ・ 対象事業から収益がない段階（供用前、建設段階等）での利払い分の資金調達方法

(供用・管理の段階における資金調達及び償還の仕組み)

- ・ 元本割れしたレベニューボンドの事例
- ・ 元本割れ若しくは破綻した場合の責任分担（投資家、保証専門保険会社等）

③ 制度及び対象事業の検討

ミニ市場公募債及びPFIを活用した社会資本整備の仕組みと比べた場合の、レベニューボンドのメリット・デメリット。

金融商品として競合関係になるであろうことが想定されるミニ市場公募債とのすみ分けなど、現行制度との整合等の課題の検討整理。

レベニューボンドを適用する対象事業の要件の検討・整理。

④ 投資家に対するアンケート調査

投資家等の意向を把握するため、投資可能性等についてアンケート実施。

⑤ フィージビリティスタディ

具体的事業を想定して、レベニューボンド発行による事業実施についてのフィージビリティスタディを実施。

おわりに

本研究を推進するに当たり、慶応義塾大学経済学部吉野直行教授、関西学院大学村尾信尚教授に御指導を頂いている。ここに記して、心から感謝申し上げる。

参考文献

野村証券金融研究所レポート「米国医療機関のバランスシート経営」
平成 14 年、15 年度「地方債に関する調査研究会」報告書（総務省）
西野文雄ほか「日本版 PFI～基礎からプロジェクト実現まで～」(山海堂 2001)
西野清彦ほか「社会投資ファンド」(有斐閣 2004)
深浦厚之「債権流動化の理論構造」(日本評論社 2003)
井上直樹ほか「ファイナンス」(中央経済社 2003)

参考 WEB サイト

地方債協会 (<http://www.chihousai.or.jp>)
マイアミ国際空港 (<http://www.miami-airport.com>)
フィラデルフィア国際空港 (<http://www.phl.org>)
オタワ国際空港 (<http://www.otawa-airport.ca>)
ヒューストン空港 (<http://www.houstonairportsystem.org>)
エドモントン空港 (<http://www.edmontonairport.com>)
シアトル港 (<http://www.portofseattle.org>)
カリフォルニア州政府 (<http://www.ca.gov>)
テキサス有料道路公社 (<http://www.texasollways.com>)
アトランタ市 (<http://www.atlantaga.gov>)

人口減少社会に対応した都市の再整備のあり方に関する研究

主任研究官 頼 あゆみ 研究官 丸茂 悠
研究官 高森 秀司 研究官 宇杉 大介

概要

我が国の都市は、これまで、郊外部への拡大・拡散を続けてきた。今後、人口減少社会が進展していく中で、従来通り都市の成長・膨張を容認し続けていると、いずれ都市全体の機能を維持することが困難となり、中心部と郊外部の共倒れを招きかねない。人口減少社会に対応した持続可能な都市となるためには、中心市街地の活性化と同時に、都市の郊外部のコントロール等に重点を置いた政策が必要である。このような認識の下、成長・膨張を容認した経済成長時代型の都市政策・個別の施策を見直すための叩き台を提供することを目的として、現在、持続可能性を重視している EU 諸国の都市政策を参考としつつ、我が国の都市の再整備のあり方について検討を行っている。

1. 研究の目的

2004 年には 3,155 中 2,316 市町村で人口が自然減少しており¹、2006 年をピークに日本の総人口は減少に転じると推計されている²。今後の人口減少時代への突入は、少子高齢社会の本格的な進展を意味し、これに伴う経済規模の縮小、活力の低下、投資余力の減退、さらにはコミュニティの崩壊等が懸念される。その影響は地方中小都市から顕われ、より深刻であると考えられるが、危機感を払拭するような明るい未来を描くための処方箋は未だ明らかとなっていない。しかし、このまま従来型の都市の成長・膨張を前提とした郊外部への拡大・拡散を容認し続けていくと、いずれ都市全体の機能を維持することが困難となり、中心部と郊外部の共倒れを招きかねず、都市全体が荒廃していくことも懸念される。一方、逆転の発想として、この人口減少社会の到来を、これまでの経済活動に重点を置く社会形成から、人間やその生活・居住・生活活動等に重点を移し、質的に充実した社会を確立するための好機と捉えることもできる。実際、EU 諸国においては、1970 年代以降に、成長・膨張を容認する都市のシステムから、持続性を重視した成熟・縮小を促進する都市のシステムに転換したとされている³。例えば、更なる郊外化を抑制し、高齢者や子供に対応した歩いて暮らせる街への再編成を進め、毎日の生活の中で豊かさを感じられるような成熟した都市生活の実現を図っている。

人口減少社会においても都市全体が持続的であるためには、中心市街地の持続的・保存的都市更新と同時に、更なる郊外化のコントロール等に重点を置いた政策が必要であると考えられる。しかし、郊外部の開発コントロールは、ある自治体が単独で取り組むだけでは効果が得難く、近隣の自治体が共同し、広域的に取り組むことにより効果が発揮されることが考えられる。

このような認識の下、本研究では、郊外の開発コントロールに着目し、その具体的な制度と運用のあり方について、EU 諸国の事例、国内の条例等による取組み等を参

¹ 住民基本台帳 2004 年

² 国立社会保障・人口問題研究所 平成 14 年

³ 参考文献 1

考に検討する。今後、人口減少社会に対応し、持続可能な都市を実現するためには、戦後の成長時代型社会を背景として整備されてきた都市関連制度の見直しのための議論が必要となると考えられる。本研究は、このような議論や具体的制度の考案等のための叩き台を提供することを目的としている。

2. 研究の進め方

本研究の実施期間は平成16～17年度の二カ年で、EU諸国や国内の現地調査等により得た情報を整理・分析し、研究会で検討を行うこととしている。

EU諸国における関連制度としては、ドイツの外部地域と内部地域の地域分けに基づく開発基準、フランスのPLU(旧POS)等の都市計画図の区域分けに基づく開発基準等がある。また、近隣自治体が共同する広域的な取組みとしては、フランスの複数自治体で策定する総合計画SCOT(旧SD)があり、ドイツでも、最近、広域的な視点での自治体間の調整を試みる例が現れてきている⁴。そこで、本年度は郊外部の開発コントロールの基礎的制度である地域・区域区分の制度と運用を、17年度は地域・区域区分の制度の効果をあげるために必要な広域調整の制度と運用を中心に、現地調査を行うこととしている。

国内の土地利用や郊外の開発のコントロールへの取組みとしては、静岡県掛川市「掛川市生涯学習まちづくり土地条例」、石川県金沢市「金沢市における土地利用の適正化に関する条例」、熊本県宮原町「宮原町を守り磨き上げるまちづくり条例」、青森県青森市のアウター、ミッド、インナーの3層分けによる開発コントロール等がある。これらについて自治体等にヒアリングを行い、制度制定の背景や運用について情報収集を行う。また、現状把握のため、都市構造が明瞭と言われる佐賀や、郊外開発により近隣に大きな影響が出ていると考えられる地域等にヒアリングを行うこととしている。

以下では、ドイツ・フランス現地調査において着目する制度に関して、先行研究の内容等を整理する。

3. 平成16年度ドイツ現地調査について

郊外開発に関連する地域・区域区分に基づく制度として、内部地域・外部地域制度、内部地域条例及び建設誘導計画を取り上げる。これらの創設背景、改正経緯とその背景、地域・区域区分の判断基準、運用、郊外開発コントロールとしての効果等について、連邦交通建設住宅省や州、自治体に調査を行う予定である。また、近隣自治体等との調整の制度、運用についても、来年度の調査に向けて情報収集を行う予定である。

(1) 内部地域・外部地域制度について

ドイツの開発許可の基準は、Bプラン策定地域、連担市街地(内部地域)、外部地域ごとに定められている。「Bプラン策定地域」はBプランが策定されている地域であり、地区施設整備が保証されていることとBプランに基づいているかどうかで開発が許可される。「連担市街地(内部地域)」は市街地の連担を構成する端の建築物までを範囲とする。ここでは、近隣の特徴と適合し、かつ地区施設整備が確実な場合に許可される。「外部地域」はBプラン策定地域、連担市街地(内部地域)以外である。ここでの

⁴ 2004年10月27日国土交通省政策課題勉強会における姥浦道生氏の発表より

開発は、建設法典に基づき「優遇的开发」、「特恵的开发」、「その他の开发」に分けられ、それぞれの基準が示されているが、開発が許可される範囲は拡大されているとされている⁵。

姥浦（2003）p.113

・「優遇的开发」として第35条1項に列挙されているものであり、公共の利益と対立しないこと、および十分な地区施設の整備が保障されていることを条件として、開発が認められる。ここに含まれるのは、「農・林業に供する施設」、「電気・ガス等の供給施設」、「風力発電施設」、「周辺状況に対する特別の要求のため、周辺に対する有害な影響のため、またはその特別の目的のため、外部地域に立地誘導がなされるべきもの」などである。この最後の類型に含まれるのは、展望台、气象台、屠殺場、狩小屋などである。優遇的开发は、三種類の开发の中で、最も許可される条件が緩い。

・「その他の开发」として同2項に規定されているものであり、その开发または利用が公共の利益を侵害しないこと、および地区施設整備が保障されていることを条件として開発が認められる。ここで「侵害しない」という条件は、優遇的开发において用いられる「対立しない」という条件と比較して厳しい条件である。・・（略）・・公共の利益としては第3項に列挙されており、Fplan との整合性、Lplan（景域計画）、その他の計画との整合性、有害な環境への影響、スプロールの発生、固定化、拡大などが挙げられている。

・「特恵的开发」として同4項に列挙されているものであり、・・（略）・・ 農林業用途の建造物の用途変更、同じ場所での同じ種類の住宅の新築、強度の災害により破壊された建造物の即時の再建などである。1960年の連邦建設法典には、この規定は存在していなかった。しかし、既得権保護規定のみでは適切で望ましい開発を外部地域で許可するには不十分であったため、一般的に外部地域における建造物の荒廃が進行してしまった。そこで1976年法改正以降、このような開発が認められるようになり、徐々にその範囲は拡大していった。

(2) 内部地域条例について

建設法典34条に規定された内部地域条例は、連担市街地の境界の全部又は一部を定める条例であり、外部地域と内部地域の線を明確化するものである。この規定は、1976年の改正により導入され、その後も条例を定める可能性が拡大されているとされている⁶。条例には以下のような三つがある⁷。

① 明確化条例（建設法典34条4項1文1号）

連担市街地の境界を予め明確にするための条例を制定することができる旨が規定されている。・・（略）・・外部地域を新たに連担市街地に編入するために本条例を用いることはできない。

② 開発条例（建設法典34条4項1文2号）

建築地域指定がなされている場合には、当該地区を条例によって連担市街地とみなすことができる旨が規定されている。・・（略）・・本条例は、特にスプロール状に建築物が集積している農村地域における運用が念頭に置かれている。なお、集積している建築物の用途の統一性までは要求されていない。

③ 補充化条例（建設法典34条4項1文3号）

連担市街地に接する外部地域の個々の敷地は、その敷地が隣接している連担市街地区域の用途によって相応しく形成されている場合には、当該敷地を連担市街地に包含することができる旨が規定されている。・・（略）・・連担市街地内の既存の建造物同様の用途や規模の建造物が外部地域の敷地においても建設されることを意味する。この判断の際の基準は、連担市街地内における開発の基準と同じと解釈されている。

(3) 建設誘導計画(Fプラン、Bプラン)について

自治体が策定する準備的な建設誘導プラン(Fプラン)、拘束的な建設誘導プラン(Bプラン)には、用地の種別や建築が予定されている用地の用途区域(一般用途、特別

⁵ 参考文献5 p.113 1.24

⁶ 参考文献4 阿部成治(2004) p.176 1.2

⁷ 参考文献5 p.106-107

用途)等が示される。Fプランには、以下の1~10を定めることができる(建設法典5条2項)⁸。1については、建築利用令1条1項に住居区域、混合区域、産業区域、特別区域の区域が定められている。さらに、Bプランでは、建築利用令1条2項に基づき、菜園住居地区、純住居地区、一般住居地区、特別住居地区、村落地区、混合地区、中心地区、産業地区、工業地区、特別地区が定められる。

郊外開発に関係するものとしては、Fプランの特別区域、Bプランの特別地区が郊外に設定される可能性とその場合の基準、Fプランの農業のための用地や森林、自然等の保護等のための用地を建築が予定されている用地に変更される可能性とその場合の基準等が考えられる。

1. 建築が予定されている用地で、建築的利用の一般用途(用途区域)、建築的利用の特別用途(用途地区)、及び建築的利用の一般密度によって示すこととし、集中的な污水排除が予定されていない用地は明示することとする
2. 自治体の区域に関する公的・私的な分野において財やサービスを提供する施設の整備状況で、とくに学校・教会などの公共的な建築物や施設、及びその他の宗教的、並びに社会的、健康的、文化的な目的のための建物や施設、及びスポーツや遊びの施設
3. 広域交通及び域内の主要な交通ルートの用地
4. 供給施設、廃棄物処理と污水除去、堆積場、及び供給幹線と污水幹線のための用地
5. 公園、クラインガルテン、スポーツ・遊戯・キャンプ・水泳場、墓地などの緑地
6. 連邦公害防止法の意味する環境上の有害な影響からの保護のため、利用が制限されるか、予防のための用地
7. 水面、港、及び水利のために予定されている用地、並びに洪水防止及び流水の規則のために空地として保つ用地
8. 盛土・切土、又は石・土及びその他の地下資源採掘のための用地
9. a)農業のための用地、及び b)森林、
10. 土地、自然と景域の保護、育成及び発展の事業のための用地

4. 平成16年度フランス現地調査について

郊外開発に関連する地域・区域区分に基づく制度として、PLU(旧 POS)、市町村図、一般都市計画規則、SCOT(旧 SD)がある。これらの創設背景、改正経緯とその背景、地域・区域区分の判断基準、運用、郊外開発コントロールとしての効果等について、設備省、自治体の都市計画策定に関わる都市計画事務所、混合組合等に調査を行う予定である。また、SCOTは複数の自治体が共同して策定する総合的計画と言われていることから、広域調整の手法として、来年度の調査に向けて情報収集を行う予定である。

(1) PLU(旧 POS)

フランスの都市計画は、2000年の連帯都市・再生法により、土地占用計画 POS と基本計画 SD が、それぞれ PLU と SCOT に変更された。SCOTは、広域の土地利用の一般的な方針を定めて PLU 等を拘束する。この PLU を策定する際には、自治体全域を対象として用途区域が示される。したがって、郊外についても何らかの区域指定がなされる。POS から PLU への変更点として、NB 区域の廃止がある。これは、NB 区域では無秩序な市街化が許されていたためである⁹。

⁸ 建設法典の訳は、福島大学阿部成治教授の HP によっている(参考文献9)。

⁹ 参考文献7 p.22表2

POS と PLU の地域区分の比較¹⁰

		POS		PLU		変更点
都市区域	U区域	UA	都心部	都市区域	U区域	変更なし
		例えば UB、UC、UD	都市によって区分の仕方が異なる			
自然区域	N区域	NA	POS の変更、ZAC の設定、区画整理の実施により、将来の市街化予定区域	市街化予定区域	AU区域	同規則で移行
		NB	既存の建物はあがるが、それ以外は保護されており、市街化拡大を予定していない区域	廃止		
		NC	優良農地、埋没資源など豊かな自然環境を保全すべき区域	農業区域	A区域	農地を中心にまとめる
		ND	災害や公害の予防、景観や生態系の価値を理由として保全する区域	自然及び森林区域	N区域	若干範囲が広がる

(2)市町村図

連帯・都市再生法では、複雑な PLU を必要としないような農村部の市町村において、建築可能区域と自然区域を確定する簡単な地図である市町村図に、公開意見調査を経て市町村議会と知事が承認した真の都市計画図書と同じ地位を与えている。市町村図は、PLU と同様に、市町村の建築可能区域を定めることができ、後述する「限定的建築可能性」のルールは適用されない¹¹。

(3)限定的建築可能性(一般都市計画規則:都市計画法典 L111-1-2 条)

PLU、POS 又はそれに代わる都市計画文書がない場合には、一般都市計画規則と呼ばれる一般規則が適用され、現に市街化している区域以外では、建築・開発は厳しく抑制されており、次の限定列挙された施設以外の建築・開発は原則許可されない。

1. 既存の建築物の適応措置、修理又は拡張
2. 集团的施設、農業形成、天然資源の利用及び国民的利益を有する事業の実施に必要な建築物及び施設
3. 住居区域の近隣における住居と両立しない建築物等の建設又は既存の建築物等の小規模の拡張
4. 自然空間及び風景の保護、公共の衛生及び安全を侵害せず、公財政支出に大きな増大をもたらさず、山岳区域・沿岸の特別規定や DTA の目標に反しない建築物で市町村が認めるもの(市町村参事会の理由を付した議決が必要)¹²

ただし、いくつかの例外規定が設けられている。例えば、人口が減少している市町村では、建築需要は少なく、予測困難なことが多いため、市町村の利益という点で正当化でき、特に人口の減少を阻止するためであれば、市町村議会の議決を経た上で、現在市街化されている地域以外でも建築は許可できるようになった¹³。

(4)SCOT

SCOT は、近隣自治体が共同して作成する都市計画である¹⁴。SCOT によって、市町

¹⁰ 参考文献 7 資 I-36

¹¹ 参考文献 7 資 II-20

¹² 参考文献 8 p.63

¹³ 都市・住宅・建設総局(2001)「SRU法(連帯・都市再生法)地方公共団体の新たな手段」(参考文献 7 資 II-21)

¹⁴ SCOT に含まれる内容:空間整備の一般方針を定め、特に市街化予定区域と自然区域又は農林業区域との均衡を定める。また、住宅、社会的混合、公共輸送機関、あるいは商業又は経済設備の均衡に関

村は開発をより適切に制御し、開発が環境に及ぼす影響を考慮し、あらゆる種類の公害を防止、軽減できるようになるとされており¹⁵、自治体の主体性を維持しつつ広域的な調整を図るための都市計画の道具と考えられる。また、<SCOT なくして新規市街地の開発なし>という原則¹⁶があり、SCOT がない場合には、PLU により自然及び森林区域、市街化予定区域と定められた区域での都市化の行為は原則として許されない（都市計画法典 L122-1 条 1 項）。これは、新市街地の開発・整備を望む市町村に対して SCOT の策定を誘導する効果を持つ¹⁷と言われている。なお、例外規定として、「限定された市街化の拡張区域」、「15km の例外規則」がある。

原田・大村編（2004）p.112 ll.26-34

(a)第 1 に、県知事が県の景勝地委員会や農業会議所の意見を聞いたのちに同意する場合には、市町村の PLU により、「限定された市街化の拡張区域」を定めることができる（同条 2 項）。(b)第 2 に、上記の都市化の制限規定は、人口 15,000 人以上を有する市街地の境界から 15km 以上離れている市町村には適用されない（同 4 項）。この「15km の例外規則」は、<さしあたり人口稠密な市街地の周辺での新規開発のみを抑制すればよい>という考え方に基づく適用除外であるが、実際の新規開発行為はそれ以遠の地域でなされているという批判もある。なお、(b)の適用除外は、海岸から 15km 以上離れている市町村についても、同様に認められる。

5. 今後に向けて

ドイツ・フランスでは、地域・区域区分制度を基本に開発等の基準があり、その基準に対する緩和措置等が設けられている。本研究では、制度の内容とともに、地域・区域区分に当たって実際の空間をどのように判断しているか、また、現行制度はもとより過去の制度の評価や改正の背景等について調査することにより、今後、日本での適応可能性の判断材料としたいと考えている。

(参考文献)

1. 1989 年 法律時報 61 巻 1 号 「特集 都市開発と都市法の論理」 日本評論社
2. 原田純孝・広渡清吾・吉田克巳・戒能通厚・渡辺俊一編 1993 年 「現代の都市法 ドイツ・フランス・イギリス・アメリカ」 東京大学出版会
3. 原田純孝・大村謙二郎編 2004 年 「現代都市法の新展開—持続可能な都市発展と住民参加—ドイツ・フランス」 東京大学社会科学研究所研究シリーズ No.16 東京大学社会科学研究所
4. 伊藤滋・小林重敬・大西隆 2004 年 「欧米のまちづくり・都市計画制度」 民間都市開発推進機構都市研究センター
5. 姥浦道生 2003 年 「ドイツにおける大規模小売店舗開発の立地コントロールに関する研究」 博士論文
6. 2001 年 「日仏工業技術 47 巻 1 号 『フランスの都市計画』 特集号」 日仏工業技術会
7. 国土交通政策研究 第 20 号 2003 年 「都市整備における行政と住民の合意形成の円滑化に関する研究<中間報告>～都市計画策定における住民参加制度の日独仏比較～」 国土交通省国土交通政策研究所
8. PRCNote 第 25 号 2000 年 「景観・環境形成のための国土利用のあり方に関する研究～欧州(独・英・仏・伊)の国土計画・土地利用規則と風景保全」 建設省建設政策研究センター
9. 阿部成治 「ドイツまちづくり情報」 <http://www2.educ.fukushima-u.ac.jp/~abej/deut/index.htm>

する目標も定める。市町村間にまたがる重要性をもつ自然空間又は都市空間を明確にする。その他、バイパス道路、下水処理場などを定めることができる。（参考文献 7 資 II - 11）

¹⁵ 参考文献 7 資 II - 11

¹⁶ 参考文献 3 p.122 l.19

¹⁷ 参考文献 3 p.122 l.20

NPO

我が国では、個人の価値観や社会のニーズが多様化し、地域を基盤としたコミュニティの機能向上が求められる中、阪神・淡路大震災等を契機に、民間非営利活動に対する関心が高まり、個人として、自ら社会の構築に参加し、自発的に活動していこうとする傾向が見られる。また、政府や市場だけでは様々な社会のニーズへの対処が困難な時代となりつつある中、個人や法人の自由で自発的な活動に根ざす民間非営利部門による公益的活動が果たす役割は極めて重要である。こうしたことから、現在多くの NPO 法人（特定非営利活動法人）が各地で様々な活動を行っているが、NPO 制度が創設されてから 5 年以上が経過した今日、NPO の公益活動のあり方やこれに対する支援等 NPO をとり巻く課題も多いことから、今回 NPO について取り上げることにする。

1. 非営利団体の制度

民間非営利部門のなかで、公益法人はその代表的な主体として歴史的に大きな役割を果たしてきたが、民法法人以外の社会福祉法、私立学校法、宗教法人法などによる非営利公益法人や、消費生活協同組合、農業協同組合などによる非営利非公益法人を除き、主務官庁の許可主義による公益法人制度は、明治 29 年の民法制定以来 100 年にわたり抜本的な見直しは行われてこなかった。

これに対し、法人設立が、認証という許可に比べて簡易な手続で可能であり、また、行政の監督を抑え市民の監視に委ねる特定非営利活動促進法（NPO 法）が、平成 10 年 12 月から施行された。NPO 法人は、ボランティア活動をはじめとする社会貢献活動を行うことを目的としており、その数は急速に増加している。

また、同窓会や学会、同好会、親睦会など、非公益かつ非営利の一般的な法人制度として、中間法人法が平成 14 年 4 月から施行された。

なお、今後は、公益法人については、「公益法人制度の抜本的改革に関する基本方針（平成 15 年 6 月 27 日閣議決定）」に基づき、法人の設立と公益の判断を切り離して登記により簡易に法人を設立できる一般的な非営利法人制度の創設等のため、平成 17 年度末までに所要の措置が講じられることとなっており、本年 3 月にはその中間整理が行われた（現行の NPO 法人、中間法人制度については新たな非営利法人制度との法制上の関係を整理することとされている。）。

2. NPO 法人の概要

NPO 法人は、当該団体が NPO 法別表に掲げられた福祉、まちづくり、学術、環境、IT など 17 分野であって不特定かつ多数のものの利益の増進に寄与することを目的とする活動（特定非営利活動）を行うことを主たる目的とすること、営利を目的としないこと等の要件に適合することについて、法定書類を所轄庁（所轄庁は事務所所在地の都道府県の知事（2 以上の都道府県に事務所を置く場合は内閣総理大臣））に提出し、認証を受けて設立する。法人に対する監督は、改善命令、認証取消等があるが、市民による監督や法人自身の自浄作用による改善、発展が期待されており、法令違反等の疑いがあるなどの場合には、所轄庁から NPO 法人へ、市民への説明要請を実施する運用を行っている。

NPO 法人は税制上の取扱いに関し公益法人や営利法人と異なり、法人税法に規定する物品販売業、請負業等 33 の収益事業に NPO 法人の事業が該当する場合には（それが特定非営利活動に係る事業であっても）、課税される（営利法人と同様。）が、非収益事業に該当する場合には非課税となる（公益法人と同様。）。

また、市民や企業から NPO 法人への寄附を促していくことを目的として、認定 NPO 法人制度が平成 13 年 8 月から適用され、平成 15 年 4 月には内容が拡充された。

認定 NPO 法人とは、NPO 法人のうち、広く一般からの支持（寄附）、活動・組織運営の適正性、法人情報公開等の要件を満たすものとして国税庁長官の認定を受けたものである。認定 NPO 法人への寄附者は、寄附金の所得控除、損金算入限度額の拡大等の優遇措置が、認定 NPO 法人自身については、収益事業で得た利益を非収益事業に使用した分について寄附金とみなし一定額を損金算入できる優遇措置が、講じられている。

3. NPO法人件数・活動状況

平成 16 年 7 月末時点で、全国 NPO 法人数は 17,628、認定 NPO 法人数は 24 である。

地方公共団体が NPO と協働事業を展開する場合、事業委託が多い。都道府県では専門性の高い事業等を、市区町村ではより地域に密着したサービスを委託する傾向がある。どの場合も、事業経費の縮減に対する期待は多くなく、自治体だけではできない多様なサービスの提供や、NPO との協働を通じで地域の人々の生きがいや人と人とのつながりの醸成に期待している。NPO は地方公共団体にパートナーシップを求めるという意見が多く、一方、地方公共団体は NPO への理解等意識面の改革が必要と認識されており、協働の円滑化には両者の意見交換等による相互理解が重要である。NPO を選択する際には、事業報告書や収支計算書、ヒアリングやアンケートを重視している。資金面での基盤が弱い NPO が多いことから、既存の公共施設の活用や寄附促進のための制度づくりが重要である。

企業との関係は、NPO に関する情報不足、企業にとっての必要性認識の低さなどから、現時点では接点は小さいが、NPO の運営の透明性、企業の基本方針・分野との一致等の観点から、支援する相手から協働のパートナーと認識している企業が増加している。

町内会、自治会等の地縁型団体との連携・協働はそれほど良好とはいえないものの、地域安全、まちづくりでの協働を進めたいと考えている NPO は多い。

NPO 同士の連携については、支援組織が果たす役割が大きくなってきているが、NPO が期待するのは資金面の支援が大きい一方、支援組織側の資金面の支援予定はそれほど大きいものではなく、求める支援と提供される支援に開きがある。

4. NPOと国土交通施策

国土交通行政においては、地域づくりは、行政と住民、企業、NPO 等が協働関係(パートナーシップ)に立って進めるものであるとの認識のもと、生き活きとした地域づくりに関する施策の全般について、住民や民間の積極的な参画と意見の反映を促進していく必要がある。桜の里親制度による桜堤の整備や里親同士の交流促進等の取組みなど、これまで住民等との連携による河川・道路の清掃、除草、植樹管理等の推進や、住民や民間による都市計画提案制度の創設などに取り組んできたが、今後はさらに、NPO 法人による都市再生に必要な公共公益施設の管理、観光まちづくり、みなとまちづくりや地域交通のあり方の検討における NPO との協働作業の拡大、福祉輸送における NPO の活動領域の拡大等を行っていく。

例えば、平成 15 年度には、福岡市博多区等で「NPO 等との協働による道活用」の社会実験を実施している。そこでは NPO は事務局となって地元や行政、企業などとの連絡・調整の役割を担当している。

<主な参考文献>

- ・公益法人制度の抜本的改革に関する基本方針（平成 15 年 6 月 27 日閣議決定）
- ・国民生活白書（平成 16 年度版）

など

（奥原崇）

研究所の活動から

平成 16 年 8 月から平成 16 年 10 月までの間に、国土交通政策研究所では、以下のよう
な活動を行っております。詳細については、それぞれの担当者または当研究所総務課
にお問い合わせいただくか、当研究所ホームページをご覧ください。

I 「ITS 世界会議愛知・名古屋 2004」への参加

(1) 概要

本研究所では、主に次世代マルチモーダル ITS 研究会を通して取り組んでいる各研
究について、本年度名古屋市を中心に開催される ITS 世界会議及びその関連イベント
の場で研究内容を広く PR した。各実施内容は以下 3 点である。

(2) ITS 世界会議での実施内容

① ITS 世界会議セッションでの研究内容発表

- ・ セッション名 : スペシャルセッション 3
- ・ 日時 : 10 月 19 日 (火) 9 : 00 ~ 10 : 30
- ・ 会場 : ポートメッセ名古屋
- ・ 発表者 : 総括主任研究官 河田守弘
- ・ テーマ : 公共交通行政の IT に関する取り組み
- ・ 概要 : 国内外における公共交通への IT 活用の応用事例と
して、中小鉄道事業者向けの交通系 IC カードシステム
の導入に係る研究、及び東アジア地域において共
通に使用できる IC カードの研究開発について、研究
状況を紹介した。

モデレーターである横浜国立大学の中村教授によるセッション全体概要の紹介後、
河田総括主任研究官による講演が行われた。また続いて、自動車交通局の斧田企画官、
(株) ナビットの福井代表、そして韓国の Sang Keon Lee 氏からの講演も行われた。



スペシャルセッションの様様

②「インターネット ITS 基盤を活用したタクシー業務高度化実証実験」の PR

本実証実験は、タクシー車両に搭載した車両情報端末のネットワークを活用することによって、タクシーの配車依頼をする際に、最も近くにいるタクシーの乗務員を自動的に呼び出し、直接会話ができるものであり、これによって、顧客の利便性の向上を検証するため、「名古屋 ITS タクシー実証実験」として、平成 16 年 5 月 28 日より名古屋地域において実施している。

この新しいタクシーサービスの仕組みを名古屋市民に広く PR すると共に、内外の ITS 関係者に認知してもらい他地域への展開を期待すべく ITS 世界会議のテクニカルツアーにおいてデモンストレーションを実施することとした。

	PR する場所	期間	場所
1	テクニカルツアー(TT6)	10/20(水) 16:15~16:30 16:35~16:50	オアシス 21 (名古屋市)

デモンストレーションでは、実証実験の概要説明や、配車依頼方法の説明後に、実際に携帯電話の Web 機能を使って、英会話のできるドライバーと直接会話を行い配車の依頼を行った。国内外の ITS の専門家からは、本実証実験の実用化に向けた課題等多くの質問があり、ITS を応用したタクシーサービスに対する期待の高さを感じることができた。

なお、デモンストレーション会場であるオアシス 21 で開催された「ITS フェスティバル」でもブースを設け、市民に対して PR を実施した他、ITS 世界会議のメイン会場であるポートメッセ名古屋内の展示場「ITS ワールド」においてもパネル展示を行った。



オアシス 21 における専用ブース



テクニカルツアーでの説明模様

③「中小鉄道事業者向け IC カードシステム」の PR

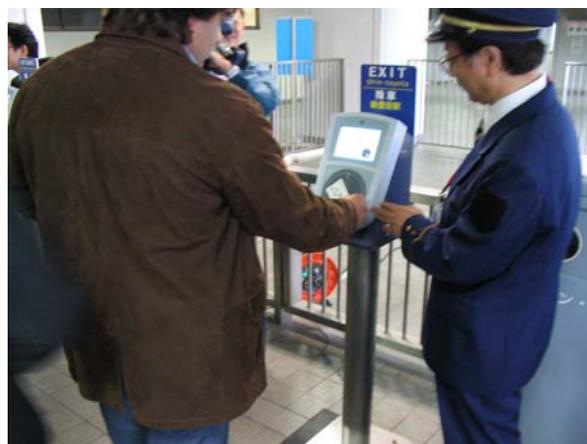
本研究は交通系 IC カードの普及を図る中で、無人駅や車内改札が前提となる場合の多い中小鉄道事業者でも導入し易い IC カードシステムとして、持ち運びが可能なハンディー IC カードリーダーライターと設置が容易な簡易型改札機を用いて、運用面の課題等を調査するものである。また、地域と連携し、1 枚の IC カードで鉄道のほか、バスや駐車場等と共通利用するシームレスな移動の将来像を ITS 世界会議のテクニカルツアーで紹介して様々な人々に認知してもらい、事業者の導入意欲を促進するものである。

	PR する場所	期間	場所
1	テクニカルツアー(TT2)	10/19(火)～10/21 (木) 10:00～12:00	愛知環状鉄道 新豊田駅

テクニカルツアーのデモンストレーションでは、本研究の PR の一環として、概要説明後、参加専門家に簡易型改札機やハンディー IC カードリーダーライターを利用したの運賃支払いを体験して頂いた。参加専門家からの質問も活発で、高い関心を示していた。地域と連携して IC カードの普及を図る可能性を示すため、豊田市と連携し、鉄道、バス、駐車場、エコカー等を 1 枚のカードで共通に利用できる「交通系・地域共通 IC カード」として地域での利便性の高い導入例として紹介した。



参加専門家への説明模様



外国人参加者の運賃支払い体験

3) 担 当 総括主任研究官 河田守弘、研究調整官 水谷誠
主任研究官 日原勝也 研究官 千葉豪、望月隆志

II 研究会の開催

(1) 政策効果の分析システムに関する研究会ワーキンググループ（第14回・15回）

1)目的 中央省庁改革の一環として各種施策について政策評価を行って行く必要があるが、政策評価の中心はその経済的便益の分析にある。経済的便益の分析は公共事業の分野では既に発展してきているが、今後それ以外の分野にも応用・発展させて行く必要がある。

このような認識のもと、国際海上物流市場における規制緩和、施設整備等がもたらす政策効果の分析を多角的に行うため、学識経験者等によるワーキンググループを設置し、より効率的且つ先進的な研究の推進を目的とする。

2)メンバー（敬称略） PRI Review 第9号（2003年夏季）を参照

3)開催状況

第1回 WG	}	PRI Review 第9号（2003年夏季）を参照
第2回 WG		
第3回 WG		
第4回 WG		
第5回 WG		
第6回 WG		
第7回 WG		
第8回 WG		
第9回 WG		
第10回 WG		
第11回 WG		

第12回 WG PRI Review 第12号（2004年春季）を参照

第13回 WG PRI Review 第13号（2004年夏季）を参照

第14回 WG 日時：平成16年8月6日（金）15:30～17:30

議事：「15年度研究のモデル改良、16年度研究の進捗」等

場所：中央合同庁舎2号館低層棟 国土交通省共用会議室4

第15回 WG 日時：平成16年10月25日（月）15:30～17:30

議事：「16年度研究で構築するモデルの検討」等（予定）

場所：中央合同庁舎2号館低層棟 国土交通省共用会議室4

4)担当 総括主任研究官 河田 守弘、研究調整官 水谷 誠、研究官 太田 隆史

(2) 外国人観光客に係る統計情報のあり方に関する研究会

1)目的 我が国においては、21世紀の進路として観光立国の実現を目指し、訪日外国人観光客を2010年に倍増させることを目標としているが、観光立国に向けて効果的な施策を展開するためには、訪日外国人観光客の動向を詳しく把握することが必要となる。

本研究会は、こうした状況を踏まえ、外国人観光客に係る統計情報のあり方に関して、日本の外国人観光客に係る既存統計及び海外におけるインバウンド統計の現状の整理とともに、今後我が国で整備すべき統計情報の基本的イメージと克服すべき課題・問題点の検討を行うことを目的とする。

2)メンバー（敬称略） PRI Review 第13号（2004年夏季）を参照

3)開催状況

第1回研究会 PRI Review 第13号（2004年夏季）を参照

第2回研究会 日時：平成16年10月29日（金）14:00～16:00

議事：報告書（案）について 等

場所：中央合同庁舎2号館1階 低層棟共用会議室1

4)担当 総括主任研究官 河田 守弘、主任研究官 日原 勝也、研究官 蹴揚 秀男

(3) 都市の活力を生み出す主体を支える都市環境に関する研究会

- 1) 目的 都市は 21 世紀のわが国の活力の源泉であり、社会経済情勢の変化に対応して、その魅力と国際競争力を高めることが重要である。そこで、都市に活力を生み出す産業とその担い手となる人材に着目し、これらを惹きつけ、その円滑な活動に影響を与えるような都市の条件を明らかにすることを目的として、「都市の活力を生み出す主体を支える都市環境に関する研究 (H15~16)」を行っている。平成 15 年度には、東京都内の企業に対するアンケート調査と並行して、ソウル、上海、台北で活動する企業に対して、各国の学識経験者の協力を得て、調査を行った。平成 16 年度は、同じ 4 都市において、人材を対象に都市の魅力进行调查する予定である。今回、各国の学識経験者と共に研究会を開催し、各都市の状況、平成 15 年度調査の結果について御報告をいただき、平成 16 年度調査の進め方を含めた意見交換を行った。
- 2) 学識経験者 (敬称略)
蔡 秉善 全北大學校工科大学 建築・都市工学部教授 (韓国)
潘 海啸 同済大学 城市规划系教授 (中国)
徐 淵靜 国立交通大学 交通運輸研究所教授 (台湾)
- 3) 開催状況 日 時： 平成 16 年 8 月 27 日 (金) 10:30~18:15
場 所： (財) 日本システム開発研究所
- 4) 担 当 主任研究官 頼 あゆみ、瀬川 祥子、研究官 山形 創一、丸茂 悠

(4) 経済成長と交通環境負荷に関する研究会 (第 7 回)

- 1) 目的 環境問題への意識が世界的に高まり、持続可能な発展が世界経済にとって重要な課題となる中、OECD (経済協力開発機構) は、Decoupling environment from economic growth (経済成長と環境負荷の分離) 方策に関する研究プロジェクトを発足させた。本研究は同プロジェクトの一環として、交通基盤整備、土地利用、環境税等の交通・都市・環境施策が経済主体別の便益、経済成長及び CO₂ 排出等の環境負荷に及ぼす影響について、分析・評価が可能な経済モデルを構築し、環境負荷の少ない都市・国土構造のあり方に関するシミュレーション分析を行うことを目的とする。
- 2) メンバー (敬称略) PRI Review 第 6 号 (2002 年秋季) を参照
- 3) 開催状況
- | | |
|----------|--|
| 第 1 回研究会 | PRI Review 第 6 号 (2002 年秋季) を参照 |
| 第 2 回研究会 | PRI Review 第 8 号 (2003 年春季) を参照 |
| 第 3 回研究会 | PRI Review 第 8 号 (2003 年春季) を参照 |
| 第 4 回研究会 | PRI Review 第 11 号 (2004 年冬季) を参照 |
| 第 5 回研究会 | PRI Review 第 12 号 (2004 年春季) を参照 |
| 第 6 回研究会 | PRI Review 第 13 号 (2004 年夏季) を参照 |
| 第 7 回研究会 | 日 時：平成 16 年 10 月 6 日 (水) 14:00~16:00
議 事：「応用都市経済モデルの改良、局所的な交通対策」等
場 所：中央合同庁舎第 2 号館低層棟 国土交通省共用会議室 1 |
- 4) 担 当 総括主任研究官 河田 守弘、主任研究官 助川 康、研究官 太田 隆史

(5) 次世代マルチモーダル ITS 研究会

- 1) 目的 IC カードを発展させ、携帯電話と IC カードの融合により、交通分野における各種決済にも利用できる携帯端末の研究開発に関するプロジェクト、交通情報と気象情報を組み合わせたマルチモーダルな気象情報統合型交通予報システムの研究開発に関するプロジェクト等の各種プロジェクトを円滑に推進するためには、産学官の連携が不可欠である。
そのため、学識経験者の方々を委員として委嘱した研究会を設置し、先進的かつ実践的な知見を幅広く反映させ、積極的に研究開発成果の高度化を図ることが目的である。
- 2) メンバー (敬称略) PRI Review 第 7 号 (2003 年冬季) を参照
- 3) 開催状況
- | | |
|----------|---|
| 第 1 回研究会 | PRI Review 第 7 号 (2003 年冬季) を参照 |
| 第 2 回研究会 | PRI Review 第 9 号 (2003 年夏季) を参照 |
| 第 3 回研究会 | PRI Review 第 11 号 (2003 年冬季) を参照 |
| 第 4 回研究会 | PRI Review 第 13 号 (2003 年夏季) を参照 |
| 第 5 回研究会 | 日 時 : 平成 16 年 9 月 3 日 (金) 10 : 00 ~ 12 : 00
議 事 : 「インターネット ITS タクシー高度化実験について
(途中経過報告)」等
場 所 : 中央合同庁舎第 2 号館低層棟共用会議室 1 |
- 4) 担 当 総括主任研究官 河田守弘、研究調整官 水谷誠、主任研究官 日原勝也
研究官 千葉豪、望月隆志

(6) 人口減少社会に対応した都市の再整備のあり方に関する研究会

- 1) 目的 我が国の都市は、これまで、郊外部への拡大・拡散を続けてきた。今後、人口減少社会が進展していく中で、従来型の都市の成長・膨張を容認し続けていると、いずれ都市全体の機能を維持することが困難となり、中心部と郊外部の共倒れを招きかねない。人口減少社会に対応した持続可能な都市となるためには、中心市街地の活性化と同時に、都市の郊外部のコントロール等に重点を置いた政策が必要である。このような認識の下、持続可能性を重視している EU 諸国の都市政策を参考としつつ、我が国の都市の再整備のあり方について検討を行うため、学識経験者等による研究会を発足させた。
- 2) メンバー (敬称略)
- | |
|------------------------------|
| 三島 伸雄 (佐賀大学工学部助教授) |
| 姥浦 道生 (豊橋技術科学大学エコロジー工学系研究員) |
| 河原田 千鶴子 (千葉大学大学院自然科学研究科博士後期) |
| 川島 和彦 |
- 3) 開催状況
- | | |
|----------|--|
| 第 1 回研究会 | 日 時 : 平成 16 年 9 月 14 日 (火) 10 : 00 ~ 12 : 00
議 事 : 研究の進め方について、海外調査事項について、国内調査事
について等
場 所 : 中央合同庁舎 2 号館 1 階 低層棟共用会議室 1 |
|----------|--|
- 4) 担 当 主任研究官 頼 あゆみ、研究官 丸茂 悠、高森 秀司、宇杉 大介

(7) 東アジア共通 IC カード研究会

1) 目的 国土交通政策研究所では、情報管理部とともに、扇大臣の「改革への具体的取組み」の一つとして、我が国を始め、東アジア地域において世界に先駆けて交通分野への導入が進んでいる非接触 IC カード技術を活用して、同地域において共通に利用できる IC カードを導入する構想を推進しているところであるが、具体的には、我が国における SUICA カード等、シンガポールにおける ez-link カード、香港における OCTOPUS カードの普及を踏まえ、これらで共通に利用できる交通系 IC カードの導入方策を検討するため、国内関係者による「東アジア共通 IC カード研究会」を発足させ、開催している。

2) メンバー (敬称略) PRI Review 第 7 号 (2003 年冬季) を参照

3) 開催状況

第 1 回研究会	}	PRI Review 第 7 号 (2003 年冬季) を参照
第 2 回研究会		
第 3 回研究会		
第 4 回研究会		
第 5 回研究会	}	PRI Review 第 8 号 (2003 年春季) を参照
第 6 回研究会		
第 7 回研究会		
第 8 回研究会	}	PRI Review 第 9 号 (2003 年夏季) を参照
第 1 回東アジア共通 IC カード専門家会合		
第 9 回研究会	}	PRI Review 第 10 号 (2003 年秋季) を参照
第 2 回東アジア共通 IC カード専門家会合		
第 10 回研究会		
第 11 回研究会		
第 12 回研究会	}	PRI Review 第 11 号 (2004 年冬季) を参照
第 13 回研究会		
第 3 回東アジア共通 IC カード専門家会合		
第 14 回研究会	}	PRI Review 第 12 号 (2004 年春季) を参照
日 時 : 平成 16 年 9 月 29 日 (水) 14 : 00 ~ 16 : 00		
議 事 : 「本研究会の今後の活動方針について」 等		
場 所 : 中央合同庁舎第 2 号館低層棟共用会議室 1		

4) 担 当 総括主任研究官 河田守弘、主任研究官 助川康、研究官 望月隆志

III 政策課題勉強会の開催

(1) 政策課題勉強会

1) 目的 当研究所では国土交通政策立案者の知見拡大に資するため、国土交通省職員等を対象に、本研究所職員 (又は外部有識者) が幅広いテーマについて発表後、参加者との間で質疑応答を行うことにより今後の国土交通行政のあり方を考えるとともに、国土交通政策の展開を行うための基礎的な知見の涵養に寄与することを主な目的とした勉強会を開催している。

2) 開催状況

第 1 回 ~ 第 4 回	PRI Review 第 4 号 (2002 年春季) を参照
第 5 回 ~ 第 8 回	PRI Review 第 5 号 (2002 年夏季) を参照
第 9 回 ~ 第 14 回	PRI Review 第 6 号 (2002 年秋季) を参照
第 15 回 ~ 第 18 回	PRI Review 第 7 号 (2003 年冬季) を参照
第 19 回 ~ 第 24 回	PRI Review 第 8 号 (2003 年春季) を参照
第 25 回 ~ 第 30 回	PRI Review 第 9 号 (2003 年夏季) を参照
第 31 回 ~ 第 34 回	PRI Review 第 10 号 (2003 年秋季) を参照

- 第 35 回～第 41 回 PRI Review 第 11 号 (2004 年冬季) を参照
 第 42 回～第 45 回 PRI Review 第 12 号 (2004 年春季) を参照
 第 46 回～第 51 回 PRI Review 第 13 号 (2004 年夏季) を参照
- 第 52 回 「水素エネルギー社会への課題」
 発表者：水素エネルギー協会 理事 岡野一清
 日 時：平成16年 8月 25日 (水) 12：30～14：00
 場 所：中央合同庁舎第 3 号館 11 階共用会議室
- 第 53 回 「韓国の新行政首都計画」
 発表者：全北大學校 工科大学 建築・都市工学部
 都市計画研究室 教授 蔡秉善
 建設交通府諮問委員
 環境府諮問委員
 首都機能移転評価委員
- 「上海における都市計画」
 発表者：同済大学 城市規劃系 教授 潘海嘯
 上海市建設委員会技術委員会委員
 上海市城市経済学会理事
 日 時：平成 16 年 8 月 26 日 (水) 16：00～17：45
 場 所：中央合同庁舎第 3 号館 11 階共用会議室
- 第 54 回 「公共交通機関に乗車可能な地域通貨の発行
 —持続可能な地域交通と環境への挑戦—」
 発表者：NPO法人新聞環境システム研究所
 理事 加来睦広
 日 時：平成 16 年 9 月 1 日 (水) 12：30～14：00
 場 所：中央合同庁舎第 3 号館 11 階共用会議室
- 第 55 回 「公共事業の合意形成に関わるファシリテーションの実例」
 発表者：株式会社建設技術研究所社会システム部
 地域マネジメント室 室長 松本健一
 日 時：平成 16 年 9 月 22 日 (水) 12：30～14：00
 場 所：中央合同庁舎第 3 号館 11 階共用会議室
- 第 56 回 「フランスの都市交通政策—路面電車復活の背景にあるもの—」
 発表者：(株) アトリエUDI都市設計研究所 望月真一
 日 時：平成 16 年 10 月 13 日 (水) 12：30～14：00
 場 所：中央合同庁舎第 3 号館 11 階共用会議室
- 第 57 回 「ドイツは地方分権国か？：商業施設開発調整を事例とした都市計画分野における国と地方との役割分担」
 発表者：豊橋技術科学大学エコロジー系COE研究員 姥浦道生
 日 時：平成 16 年 10 月 27 日 (水) 12：30～14：00
 場 所：中央合同庁舎第 3 号館 11 階共用会議室

3)担 当 研究官 高橋 一則、江岡 幸司

※ 当研究所ホームページは、以下の URL でご覧いただけます。

URL : <http://www.mlit.go.jp/pri/index/index.htm>

本研究資料のうち、署名の入った記事または論文等は、
執筆者個人の見解としてとりまとめたものであります。
本研究資料が皆様の業務の参考となれば幸いです。