

PRI Review 第24号(2007年春季)

目 次

調査研究から

- 地方分権社会における広域的な都市整備に関する研究
- 大型小売店の立地における広域的な判断 英国のコールイン事例調査より - 2
- 米国のREIT市場について
- 我が国の今後の不動産証券化市場へのインプリケーションを探る - 12
- 最近のドイツにおける社会資本整備に関する行政手続の動向について 26
- 規制緩和後の交通政策に関する研究(予備的検討:交通政策史) 36

特別寄稿

- 日中間貿易の発展に伴う中国物流企業の日本進出
- その現状と課題 - 44
- EUにおける鉄道改革とその成果 54
- 日本交通学会の動き 62

パースペクティブ

- クラインガルテンと二地域居住 64

- 研究所の活動から 66

地方分権社会における広域的な都市整備に関する研究 - 大型小売店の立地における広域的な判断 英国のコールイン事例調査より -

主任研究官 森田 真弘
研究官 馬場美智子

要 旨

大型小売店の立地規制が日本より先行する英国において、立地規制の広域的観点を把握することを目的として調査を行った。特に、個々の開発案件の許可審査において国が介入し判断することができるコールイン制度に着目し、関連する制度や運用状況について、関係省庁や地方自治体への聞き取り調査等を実施した。また、コールインの事例をいくつか取上げ、大型小売店の立地規制におけるコールイン制度の役割や、広域的な観点、運用における判断基準について考察した。

本稿は、我が国において、地方分権社会における広域的な都市整備に関する検討を行うための情報収集を目的として行った海外事例の調査結果を、中間報告の一部として取り纏めたものである。

1. はじめに

我が国では都市計画においても地方分権が進められ、地方自治体がそれぞれの特性を活かした都市整備を行うことが求められている。その一方で地方自治体間の対立が懸念され、それらを調整するための方策が必要であるが、特に、都市計画法等の改正が施行となる2007年11月以降、大型小売店の立地規制が強化されるとともに、大型小売店の立地に関わる広域調整を行うことが都道府県に求められ、それぞれの取組みが始まっているところである。今後広域調整の運用を進めていく上で、広域的観点からの立地判断を行うための枠組みや、判断に関わる要因を把握することは有用であると考えられる。

英国では（本稿では特にイングランドを示す）大型小売店の立地規制への取組みが日本より先行しており、中心地（Town Centre¹）の活性化の成功事例も多い。開発案件に対して、地方自治体は国の方針や計画に即した判断を下しているが、その判断が正しいとはいえないケースに対しては、国が強制介入し地方自治体に代わって許可又は不許可の決定を行うコールイン（Call in）制度がある。そこで、大型小売店のコールイン案件における国の広域的な観点到に着目し、我が国における大型小売店の立地における広域調整の枠組みと運用を検討する上で有用となる情報を提供することを目的として、調査を実施した。本稿では、英国における大型小売店のコールイン案件の事例調査を通して、大型小売店の立地規制における国の広域的な判断基準を考察する。

2. 調査概要

本調査では、英国の都市計画全般の主管官庁である地方自治省（Department for Communities and Local Government）を訪問し、大型小売店のコールインを中心に、法制度や運用状況について聞き取り調査を行った。また、大型小売店の開発案件に対するコールイン事例を抽出し、地方自治体において調査を行った。さらに、英国内の都市計画専門家から大型小売店の立地における広域的な観点について意見を聴取した。調査訪問先の一覧を表-1に示す。

¹ 立地のタイプは、中心地（Town Centre）、中心地の縁辺部（Edge-of-centre）、中心地の外部（Out-of-center）に分類される。

表 - 1 調査訪問先

国	地方自治省 (Department for Communities and Local Government)
地方自治体	ストックポート・メトロポリタンバラ・カウンシル (Stockport Metropolitan Borough Council) クロイドン (London Borough of Croydon) チャーウェル・ディストリクト・カウンシル (Cherwell District Council)
専門家	Michael Bach (副首相府 (Office of Deputy Prime Minister ²) の元都市計画担当官) Jonathan Baldock (民間コンサルタント)

3. コールイン制度の概要と役割

(1) コールイン制度の概要

地方自治省の所管大臣は、地方自治体が有する都市計画の二つの手段であるディベロップメントプラン (Development plan)³の策定と開発許可権限の両方において、「必要があればコールインできる権限」を都市農村計画法 (Town and Country Planning Act) で定められている。そのうち、開発案件に対する強制介入権限は、同法第 77 条で規定されている。開発案件に対してコールインを実施する根拠は以下の 5 つの事項 (Caborn Criteria⁴) である。

- 重要な事柄において国の政策と対立する可能性がある
- 当該地域を越えて重大な影響を及ぼす可能性がある
- 地方又は国レベルの大きな論争を提起する
- 建築・都市デザイン上重大な事項がある
- 国の安全又は外国政府の関心事項を含む可能性がある

コールインされる開発案件で最も多いのは住宅と商業施設開発で、合わせて約 60% を占める (図 - 1)。そのうち、小売店に対するコールイン件数は、2001 年から 2005 年は 30 件前後で推移したが、2006 年には減少に転じ、2007 年度も減少傾向にあるとのことである⁵ (図 - 2)。

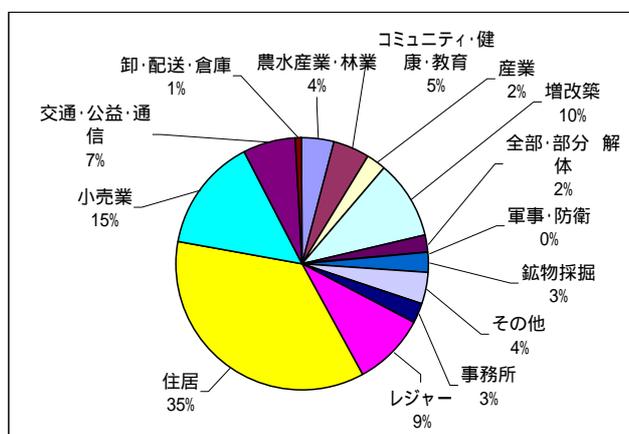


図 - 1 開発種類別コールイン件数 (出所：地方自治省⁶)

² 地方自治省 (DCLG) の前身。2006 年に改組された。

³ 単一の地方自治体又は複数の地方自治体で策定する都市計画。日本の市町村都市計画マスタープランに相当。

⁴ 1999 年 6 月 16 日付国会議事録、当時の所管官庁だった環境・交通・地方省 (Department of Environment, Transport and Region) のカボーン (Caborn) 副大臣が、文書で回答した内容が通達 (Circular 05/00: Planning appeals procedures, Annex 5: Called-in Planning Applications) として発出された。

⁵ 地方自治省への聞き取り調査による。

⁶ 地方自治省のデータベースをもとに集計 (<http://www.databases.communities.gov.uk/planning/>)。

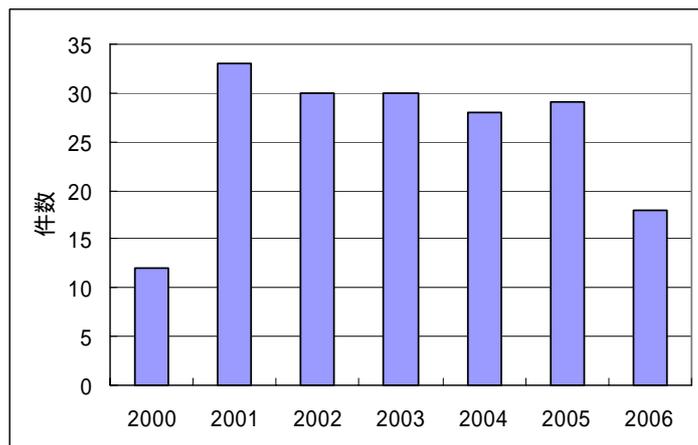


図 - 2 大型小売店のコールイン件数の推移 (出所：地方自治省⁷)

コールインに関する「指示」(Direction)は5つ発出されている。そのうち、大型小売店に関係するのは、ディベロップメントプランに位置づけられていない開発に関する指示と、小売店に関する指示の2つである(表-2)。これらの指示によると、コールインの対象となる小売店は、ディベロップメントプランへの位置づけがない5,000 m²以上の店舗、または、20,000 m²以上の店舗(なお、既に商業集積のある立地においては2,500 m²以上の店舗はコールインの対象となる可能性がある)である。しかし、これらはいくまで目安の基準であり、国は基本的にいかなる開発案件にもコールインできる権限を有する⁸。

表 - 2 大型小売店のコールインに関する都市農村計画法の「指示」

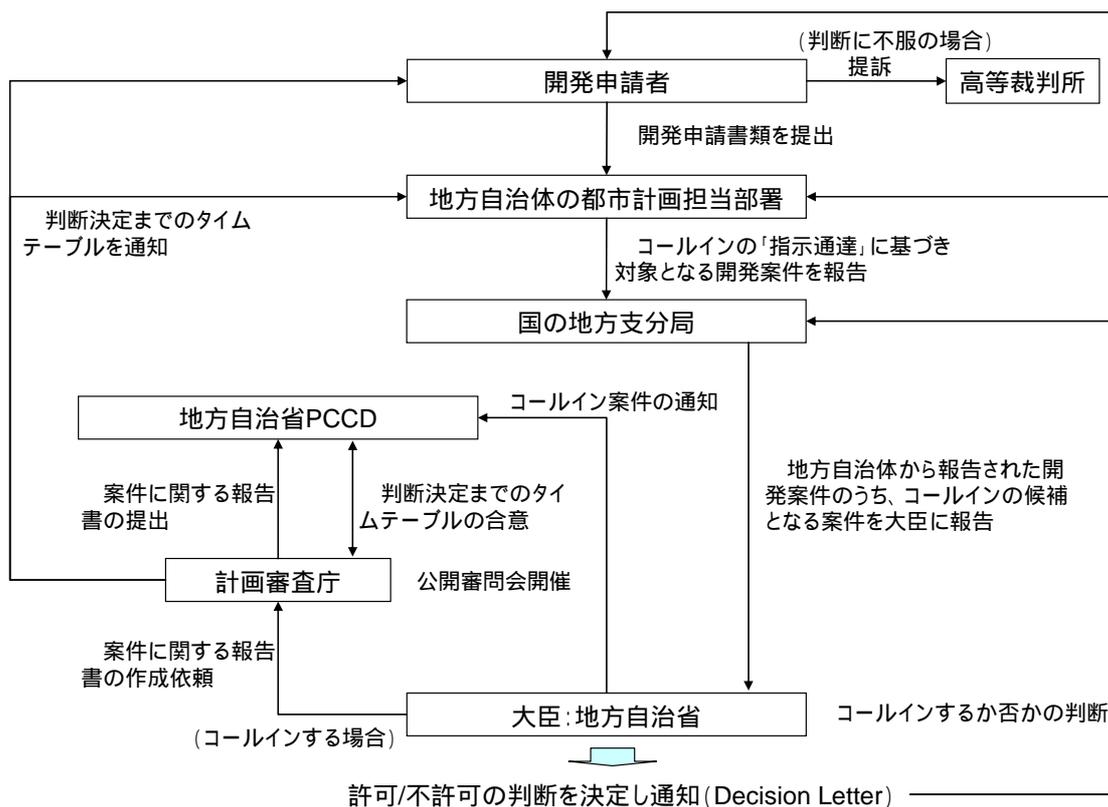
ディベロップメントプランに位置づけられていない開発に関する指示： The Town and Country Planning (Development Plans and Consultation) (Departures) Direction 1999
150戸以上の住宅開発 5000 m ² を超える商業施設、レジャー施設、複合オフィスビル 地方自治体または関連主体所有の土地での開発
小売店に関する指示： Town and country planning (Shopping development) (England and Wales) (No. 2) Direction 1993
20,000 m ² 以上の小売店、または、 2,500 m ² 以上、20,000 m ² 未満の小売店で、申請中又は5年以内に許可された10マイル以内の同種の小売店との累計で、20,000 m ² 以上となるような開発案件が申請された場合、政府の地方事務所 (Government Office) に報告する義務がある。

(2) コールインのプロセス

ここで、コールインの一般的なプロセスについて説明を加える(図-3)。ディベロップメントプランに位置づけられていない5,000 m²以上の小売店、または20,000 m²以上の小売店の開発案件が申請され、地方自治体がそれらの開発を許可したい場合は、国の地方支分局 (Government Office) への報告義務がある。国の地方支分局はそれらの開発申請を精査し、Caborn Criteria に照らし合わせて、大臣の判断を仰ぐ必要があると思われる開発申請について大臣及び地方自治省のコールイン担当部署 (Planning Casework Central Division、以下「PCCD」) に報告する。中央政府に報告された開発申請はコールインするかどうか判断され、コールインする場合は地方自治体、申請者に通知される。コールインの判断が下されると計画審査庁に通知され、任命された審問官が開発案件に関する報告

⁷ 地方自治省のデータベースをもとに集計 (<http://www.databases.communities.gov.uk/planning/>)

⁸ Cullingworth and Nadin (2003)

図 - 3 コールインのプロセス⁹

書を作成する。PCCDの担当官は、審問官報告書にもとづいて開発案件の審議を行い、許可・不許可について大臣に提案書を作成する。大臣は提案書をもとに最終的な判断を決定し、各関係者に通知する。

4. 大型小売店のコールイン案件に対する判断基準

英国では、25 の分野において国の方針を示した計画方針文書 (Planning Policy Statements、以下「PPS」) を作成し、都市計画に活用している。そのうち、大型小売店の開発案件に対する判断を示す際に、国の重要政策の一つである「中心地の活力と成長の促進」の考え方に基づく指針である PPS6 (Planning for Town Centre) が主要な判断基準となる。2005 年に改訂された PPS6 は、1996 年に作成された PPG6 (Planning Policy Guidance: Town Centres and Retail Developments) の内容が整理され、方針がより明確になっている。ここでは、PPS6 に沿って、コールインにおける判断基準を示す。

PPS6 に示された内容の中で、広域的な観点から重要なのは、「中心地間のネットワークと序列¹⁰」と広域地方計画 (Regional Spatial Strategies:RSS) ¹¹) であると考えられる。それぞれについて以下に説明を加える。

PPS6 では、RSS において「中心地間のネットワークと序列」の方針を示し、それと整合性をもってディベロップメントプランの中で具体的に位置づけることを求めている。中

⁹ ODPM 資料「PCCD Brief for Incoming Ministers-Introductory Note」をもとに作成。

¹⁰ 村木 (2007) が詳しい。

¹¹ 2004 年の計画及び強制収用法 (Planning and Compulsory Purchase Act2004) の法改正で、広域地方計画は Regional Planning Guidance (RPG) から Regional Spatial Strategies (RSS) に変更された。徐々に置き換えられつつある。

心地間のネットワークと序列の具体的な検討事項としては、規模の大きな中心地への集中を避ける必要があるか、再開発や活性化が必要な中心地への投資の必要はないか、機能を強化する中心地や新しく選定する中心地があるか、等が挙げられている。また、これらの序列はあくまで計画の中で位置づけられるものであり、個別の開発案件において再検討されるべきものではない。

コールイン開発案件は、RSS とそれに即して策定されたディベロップメントプランにおいて示された商業地区の計画方針と整合しているか、すなわちこれらの計画の中で位置づけがあるかどうかについても評価される。RSS 及びディベロップメントプランの中で、中心地、中心地の縁辺部、中心地の外部を地理的に位置づけ、そこで行うべき開発を規定している。また、中心地以外での開発の必要性があれば、RSS とディベロップメントプランで位置づけておく必要があるため、特に中心地以外で位置づけがない開発に対しては計画と整合しないということになる。

広域的な観点と直接は関係しないが、コールインの判断基準として多く活用されている評価項目として、開発に対するニーズ証明、開発規模の適正性、立地選定におけるシークエンシャル・アプローチ、既存の中心地に許容不可な影響評価、交通アクセス評価、の5つの立地審査に関する評価項目がある。それぞれの項目の詳細は表 - 3 に示す。これらの項目は、中心地以外の新規立地の店舗だけでなく、既存店の増床についても求められ、200 m²以上の増床の場合は、ニーズや規模、既存中心地への影響を評価し、許可申請を行うことが求められる。また、5つの立地評価項目に加えて、政策考慮事項として、再開発による再生、地域の活性化、雇用の創出、社会への対応 (social inclusion) を挙げている。

表 - 3 PPS6 における立地評価項目

開発に対するニーズ証明	中心地の縁辺部 (エッジ ¹²) または中心地の外部での開発や、最新のディベロップメントプランに位置づけられていない開発は、申請している開発内容に対するニーズがあることを示す。 200 m ² 以上の増床についても、ニーズを証明する必要がある。
開発規模の適正評価	ディベロップメントプランで定められた規模に対して、申請された開発の規模が適当であるかを確認する。
立地選定におけるシークエンシャル・アプローチの適用	小売店の計画にあたって、初めに中心地及び縁辺部で検討を加えたが適正な立地が見つけられない場合、その結果として、郊外に立地することが適当であるという結論に至ったことを示す必要がある。 200 m ² 以上の増床についても、シークエンシャル・アプローチを適用する。
既存の中心地への影響評価	中心地の縁辺部または外部に、本来中心地に立地されるべき小売店を計画している場合はすべて、中心地への影響を評価しなければならない。 特に 2,500 m ² (総床面積) 以上の大規模商業・レジャー施設の開発の場合は、地域の空間計画や中心地のヒエラルキーへの影響、商圈範囲内の周辺を中心地への影響等に関する評価が求められる。
交通アクセス評価	自動車に加え、公共交通、徒歩、自転車等の多様な交通手段によるアクセスのよさを評価し、施設の立地による交通渋滞等の周辺交通への影響を評価する。

5. 大型小売店のコールイン事例

ここで、4件 (不許可3件、許可1件) のコールイン事例をとりあげ (表 - 4)、小売店の開発案件に対する国の判断と基準について考察し、広域的な観点からの国の判断を明らかにする。

¹² 中心地の境界から 300m 以内。

表 - 4 事例の開発内容

	ストックポート市	クロイドン区	キドリントン町	ヘムズワース町
店の種類	大型家具店	スーパーストア ¹³ (オフィス等が付帯)	スーパーストア	スーパーストア
店規模	28,000 m ² (小売部分延べ床面積)	4,145 m ² (小売部分の延べ床面積)	1,393 m ² の増床(現在の延べ床面積: 4,756 m ²)	5,367 m ² (延べ床面積)
立地条件	中心地の外部(中心地から 800m)	中心地の外部	中心地の外部(中心地から 1.6km)	中心地の外部
その他	工場跡地 西隣にスーパー	工場跡地 リテイルパーク内	周辺に既存住宅地がある。	スーパーストアの跡地
判断	不許可	不許可	不許可 許可	許可

(1)大規模小売店の事例

大規模な小売店の事例として、ストックポート市(Stockport)においてコールインされた大型家具店を取り上げ、不許可の判断理由を表 - 5 に示す。

本案件は、広域地方計画ガイダンス(RPG¹⁴)で示された商業・レジャー施設等の立地方針との整合性に問題があることが理由として挙げられている。RPGにおける立地方針は具体的な記述とはいえないかもしれないが、客観的にみて、本案件の立地条件が中心地(ポートウッド)内ではないことは明らかであり(図 - 4)、整合性がないという判断は妥当であるといえる。

中心地間の序列に関してみると、ストックポート市のディベロップメントプランでは、中心地を小地方圏(Sub-regional)地区(District)近隣(Local)の3つのレベルに序列化している。ポートウッド(Portwood)は小地方圏レベルの中心地に位置づけられている。本案件は店舗の規模が大きく、想定される商圈が小地方圏レベルより広いことが問題とされている。本案件へのニーズは証明され、ストックポート市内の既存中心地への悪影響はないとされている。しかし、直接的な示唆はないが、行政界を超えた広域的な観点からみると、中心地間の序列に反して商圈が広すぎることは、より上位の中心地(地方圏の中心地)への悪影響の懸念があることを意味すると考えられる。

さらに、本案件はストックポート市の中心地外部の立地以外の適地の有無の検討を、シークエンシャル・アプローチを踏まえて充分行ったことが証明されていないことや、自動車以外での交通アクセスがよくないことなどが問題とされている。

本案件の計画敷地は工場跡地の利用で、その点では地域活性化に貢献すると考えられるが、問題とされた点を補う程の重大性はないと考えられ、すべての点での評価を総合的に考慮して不許可と判断された。

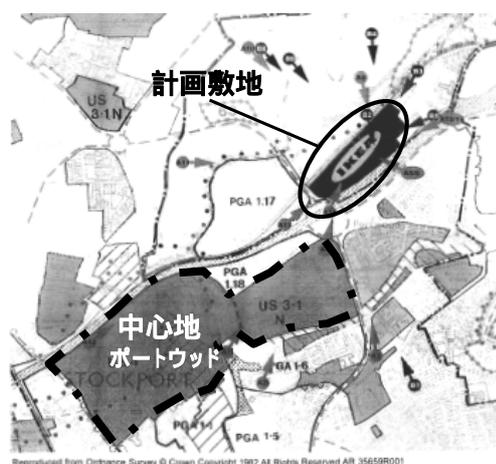


図 - 4 スtockポート市の計画敷地と中心地の位置関係

¹³ 大型小売店は、日用品の買物(Convenience shopping)と買回りの買物(Comparison shopping)の2種類に分類される。日用品を販売する大型小売店は、スーパーマーケット(2,500 m²以下)とスーパーストア(2,500 m²以上)に分類される。

¹⁴ スtockポート・ディベロップメントプランは法改正以前に策定され現在も有効であるRPG for the North West(RPG13)に即して策定されている。

表 - 5 ストックポート市の事例における判断の理由

<p>広域地方計画ガイダンス (RPG) の(「既存中心地を保護・発展させるべきであり、中心部以外の立地に、新規に小地方圏規模の商業・レジャー施設は不必要である」という方針に反する。 ディベロップメントプランに位置づけられていない。 開発規模が大きすぎる。 想定される商圈が当該地域の小地方圏より広い。 店舗規模を縮小・分散すれば、中心地内に適した立地がないとはいえ、シークエンシャル・アプローチによる立地の適正に関する証明が十分でない。 本案件へのニーズは証明されている。 既存中心地 (ポートウッド) への悪影響はない。 本案件の小売店を却下しても、地域の雇用に重大な影響はない。 地域の活性化には貢献する (工場跡地の利用)。 自動車以外の多様な交通アクセスが整っていない。(PPG13¹⁵)</p>

(2) 中規模小売店

次に、ロンドン南部郊外に位置するクロイドン区 (London Borough of Croydon) における中規模の小売店の事例について、不許可の理由を表 - 6 に示し考察する。本案件は、5000 m²未満という決して大規模とはいえない案件であるが、複数の小売店の集積による影響が懸念される案件であることからコールインされた¹⁶。

本案件の計画敷地は中心地から 1km 以上離れたリテイルパーク¹⁷に位置する。このリテイルパークは、1996 年に策定されたディベロップメントプランに位置づけられているが、プラン自体が PPG6 に即していないと判断された。また、立地の検討段階において、シークエンシャル・アプローチに沿って十分に検討されたことが証明されていないことが問題とされた。本案件は既存中心地への悪影響は小さく、工場跡地を利用することで地域の再生に貢献すると評価されている。このように、複数の中小規模の小売店が集積することにより、大規模な小売店が立地するのと同様の悪影響が発生する可能性がある場合に、大規模とはいえない小売店に対してもコールインされるケースがある。本案件は、結果として広域的な観点で悪影響はないと評価されたが、PPS6 に沿って多面的に評価した「根拠 (evidence)」に基づき、不許可と判断された。

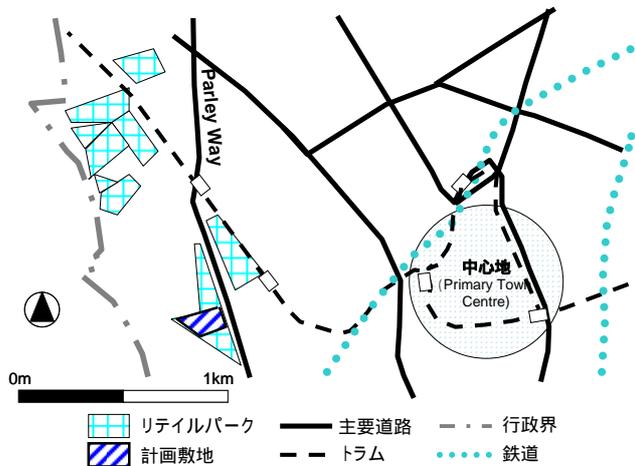


図 - 5 クロイドン区の計画敷地と中心地との関係

表 - 6 クロイドン区の事例における判断の理由

<p>ディベロップメントプランには即しているが PPG6 に反している。(ディベロップメントプラン自体が PPG6 に即していない) シークエンシャル・アプローチで他に適した立地がないことが明確に示されていない。 既存中心地への悪影響は少ない。 地域の再生に貢献する。(工場の跡地利用)</p>
--

¹⁵ PPG13 は交通に関する国の計画方針。

¹⁶ 「小売店に関する指示：Town and country planning (Shopping development) (England and Wales) (No. 2) Direction 1993」に基づくコールイン。

¹⁷ 大型日用品小売店 (食料以外の家庭用品、DIY 関連商品を扱う店舗：Retail Warehouse) が 3 店以上集積する計画された地区。

(3) 中規模小売店の増床

チャーウェル・ディストリクト（Cherwell District）のキドリントン町（Kidlington）の中規模小売店の増床のケースを考察する。200 m²以上の増床については前述のように許可申請とニーズ評価等が必要となる。本案件は町（town）の行政界に位置することから、周辺の町の中心地への悪影響の可能性があると考えた。

しかし本案件は、中心地間の序列に関する問題は認められておらず、既存中心地への悪影響はないとしている。しかし、ディベロップメントプランに位置づけがなく、立地場所が中心地から完全に離れていることなどがPPS6に反するとの理由から（図-6）一旦は不許可と判断された。その後、高等裁判所に提訴され、許可審議のやり直しを経て、最終的に開発許可の判断が下された。その理由としては、店舗の周辺には既に住宅が集積しており、開発に対するニーズが認められることなどがあげられた（表-7）。



図-6 キドリントン町の中心地と計画敷地の位置関係

表-7 キドリントン町の事例における判断の理由

ディベロップメントプランの方針に即していない。 量的ニーズが示されていない。（「量的ニーズはある」との判断に変更） 立地場所が中心地から離れている。（約1.6km） 既存中心地への悪影響は少ない。

(4) 中規模小売店の増床で周辺の中心地に影響が懸念される事例

次に、中心地間の序列に影響を及ぼすと判断されたが、開発が許可されたヘムズワース町（Hemesworth）の事例を考察する。本案件においては、当時のPPG6で示されている地域内の中心地間の序列をみると、序列の中でヘムズワース町の中心地としての役割が過度に大きくなってしまふことが懸念された。しかし、本案件の小売店が中心地の活性化に寄与し、ひいては地域の活性化にもつながると評価され、他の問題を考慮してもなお、許可すべきとの判断に至っている（表-8）。このケースのように、中心地間の序列の維持や立地評価項目において問題があるとされる開発案件に対しても、PPS6で示されたその他の政策考慮事項等々を評価し、それらを総合的に判断した結果、許可されるような案件もある。

表-8 ヘムズワース町の事例における判断の理由

ディベロップメントプランに適合しているが、PPG6には即していない。 規模の面で周辺の中心地（South Elmsall）に悪影響がある。 <u>地域における中心地間の序列に影響を与える懸念がある。</u> 計画敷地に隣接する中心地の活性化は地域にとって重要である。
--

6. 地方自治体の反応

コールインされた開発案件の許可権者である地方自治体は、基本的に案件を支持する側に立っている。したがって、表-9に示すように、コールインされた案件に対して下された国の不許可の判断に対して、地方自治体の意向に沿わず落胆を示す意見もある。しかしながら、広域的な観点からみると、地方自治体の方向性が必ずしも正しいとはいえず、個々の自治体の意向と一致しないケースがある。

一方で、示された国の判断に即して土地利用の見直しを行ったり、開発方針を修正したりするなど、コールインの判断に沿った対応をとっている地方自治体もある。このことが

ら、コールイン制度が国の計画方針とその運用における基準を示す上で、有効な機能を果たしていると考えられる。

表 - 9 地方自治体の反応

国の判断に対する地方自治体の感想
<ul style="list-style-type: none"> ・大型家具店の立地を支援していたため、非常に残念である。(ストックポート市) ・非常に小規模の開発に対するコールインは双方にコストがかかり、メリットが少ないというケースもあるのではないか。(キドリントン町) ・コールインは国の方針を示すよく出来た制度であり、地方自治体としてはそれに従って開発規制・誘導を進めていく。(クロイドン区)
地方自治体のその後の方針
<ul style="list-style-type: none"> ・大型家具店の予定地だった場所には、カーディーラーなど小売業以外の店を誘致し、中心地の活性化にさらに力を入れていく。(ストックポート市) ・国の方針に従い、住宅開発など別の用途での開発を誘導していく。(クロイドン区)

7. コールイン制度における広域的観点

これまでみてきたように、コールインが実施される場面の一つとして、広域的な影響が懸念されるような開発問題がある。地方自治体が望んでも、広域的な観点から重大な影響があると考えられる開発案件に対しては、国が直接介入し判断することができる。そして、これを実行することによって、国の計画方針を徹底させ、地方自治体の理解を促進しているといえる。

大型小売店の立地は広域的な影響を派生させる問題であるが、これに関して PPS6 において示されている観点は、中心地のネットワークと序列、広域地方空間戦略 (RSS) の位置づけ、の2点である。

このうち、中心地の序列については、既存の中心地の機能を高めるため異なる中心地間の構図や序列上の関係を考慮するとしながらも、最大中心地が過剰な商圈を持つのではなく、中心市街地用途のより公平な配分と、日常のニーズは近隣レベルで用が足りることに配慮すべきとしている。しかしながら、中心地間の序列の変更ということになると、時の経過で変わるものであることは認めながらも、それは開発許可ではなく都市計画の変更手続きで行うべきとするとともに、特に広域地方レベルの事柄に関しては、地方自治体ではなく、まずは RSS で扱うべきであると述べている。

ところが、実際のコールインに当たってこの中心地間の序列に重点がおかれたケースは、必ずしも多くはない。ストックポート市の事例では大型家具店の商圈がこの都市の小地方圏よりも広すぎることを不許可とする理由にあげているが、表 - 4 に見たとおり、多数あげられた理由の一つに過ぎない。

むしろ、広域性という観点からは、RSS やその前身である RPG の果たす役割の方が大きい。ストックポート市の事例では、RPG の記述に反することが、国が不許可と考える理由の第一番目にあげられた。また、5 万㎡を上回る巨大なショッピングセンターが中心市街地の外では近年まったく新設されなくなったのは、1996 年の PPG6 において国が RPG における位置づけを求めたことに起因する。この方針は、PPS にも引き継がれている。

RSS に関してもう一つの重要な視点として、ディベロップメントプラン・広域地方空間戦略との整合がある。ディベロップメントプランへの位置づけがあるかどうかは、コールインされる場合の重要な観点であるが、ディベロップメントプランは RSS 又は RPG に即して策定されることにより、広域的な調整が図られているとの前提から、それらに位置づけられていない開発は広域的な影響を及ぼす可能性がないかを確認される。加えて、コールインでは、ディベロップメントプラン自体の国の計画方針との整合も確認され、判断が下される。

8. おわりに

英国のコールイン事例をみると、広域的な観点からの大型小売店の立地に関する判断は、国の計画方針や広域地方計画に基づいて中心地の活性化を軸に広域的な影響を評価するとともに、地域経済や雇用への効果といった地域の事情も評価している。但し、これらの評価はあくまでも PPS に示した国の方針に即した「根拠 (evidence)」に基づくものである。

一方で、コールインに関連した制度の見直しの動きもある。現在の地方自治省の大臣の下ではコールインの件数を削減する傾向にあるが、これは現政権下での地方分権の一環でもある¹⁸。また、コールインの一連の手続きによる政府、地方自治体、開発者への時間的・経済的負担を減らそうとする意図もある。

さらに、都市計画・土地利用計画制度の硬直性や非効率性を極力排除し、経済効率性をさらに高めることや、市場の競争原理を維持することを目的に、制度改革が検討されている。これは、土地利用や都市計画においても、経済発展の側面をより考慮した政策の推進を提言したバーカーズレビュー¹⁹を受けた土地利用政策の見直しの一環である。例えば、大型小売店のコールイン案件の判断基準となっている PPS 6 における 5 つの立地評価項目のうち、開発に対するニーズ分析を廃止することが決定された。これは、地方自治体や開発者に対する負担を減らすとともに、経済活動の一層の促進を図ろうとするものである。

このように、その時の政権や大臣の方針で多少の変更は加えられてはいるが、コールイン制度は開発の規制・誘導における「警察官」のような役割を果たし²⁰、個々の地方自治体の利害を越えた判断を直接的に下す権利を有している。ここで下される個々の開発案件に対する判断は、国の方針に基づきながら、広域的な観点と他の政策考慮事項とのバランスを考慮して示される一つの指針であるといえる。

最後に、広域調整の観点からコールイン制度を考察する。コールイン制度においては、個人、組織、地方自治体を問わず、誰でも開発案件への介入を国に要請することが可能である。すなわち、開発案件を抱える地方自治体の周辺地方自治体が、問題がある案件だと考えれば、国による広域的な判断を仰ぐ機会を得ることができる仕組みとなっている。これは広義での広域調整といえるかもしれない。しかしながら、本来コールインは広域調整を行うためのものではなく、別途調整の仕組みが必要である。広域調整のメカニズムとしては、RSS とディベロップメントプランが連携する広域計画の枠組みがあるが、2004 年の法改正でそれらの整合性が高められ²¹、広域調整の強化が図られている。別の見方をすれば、コールイン制度は広域計画を補完しながら、大型小売店の規制と望ましい都市開発の誘導に貢献しているといえる。

参考文献

- ・馬場 (2006) 「地方分権社会における広域的観点からの都市整備に関する研究」, PRI レビュー 22 号, pp.26-33
- ・村木 美貴 (2007) 「商業における都市間の広域調整について思うこと」, 土地総合研究 2007 年冬号, pp. 3-9
- ・Cullingworth, B. and Nadin, V. (2003) *Town & Country Planning in the UK*, London: Routledge
- ・Department for Communities and Local Government, <http://www.communities.gov.uk/>, (2007 年 3 月 20 日)
- ・Kate Barker (2006) *Barker's Review of Land Use Planning, Interim Report-Analysis*

¹⁸ 地方自治省の聞き取り調査による。

¹⁹ Barker (2006)。土地利用計画と経済発展に関する答申。

²⁰ 地方自治省の聞き取り調査による。

²¹ 計画及び強制収用法 (2004) での都市計画制度改正によって、カウンティ (County : 県レベル) の計画が廃止され、RSS と基礎自治体レベルの計画の結びつきが強化された。詳細は馬場 (2006) を参照のこと。

米国の REIT 市場について

- 我が国の今後の不動産証券化市場へのインプリケーションを探る -

総括主任研究官 早田 俊広

主任研究官 北村 三千代

研究官 西畑 知明

要旨

我が国の地価は、2001年に導入された J-REIT（不動産投資信託）の成長等不動産証券化市場の規模の拡大等により、三大都市圏を中心に上昇し、全国平均でも上昇に転じた。

米国においては、IT バブルが崩壊した 2000 年以降、他の主要な株式指標に比べ、REIT（US-REIT）が極めて高いパフォーマンスを示している。個人投資家にも不動産投資の機会を与えることを目的として 1960 年に創設された US-REIT は、J-REIT とは異なり REIT 自身による資産運用が認められている点や、特定の物件タイプに特化する REIT が大半を占めている点等が特徴である。また、ポートフォリオに REIT を組み入れることによる分散投資効果が近年では強まっていることもあり、US-REIT 市場への資金流入も加速している。一方で、配当利回りは長期金利を下回る水準にまで低下し、それでもなお資金流入が続くということは、価格上昇期待が強く働いて投資が行われているものと考えられ、また、住宅市場の調整が米国経済全体を減速させるような事態になれば、US-REIT 市場への影響が懸念される。

J-REIT においても、利回りが低下する一方で金利の上昇が見込まれており、J-REIT の魅力が相対的に低下していくことになると考えられるが、価格上昇期待が強く作用すれば J-REIT 市場に資金が流入し続ける可能性がある。短期的・投機的な資金の流入・引き揚げ等による影響を緩和するためには、個人投資家をはじめとする長期保有を目的とした投資家の確保や、保有物件に見合ったプライシングがなされるよう投資家に対する適切な情報提供が必要である。また、J-REIT でも M&A が生じる可能性があるが、J-REIT は不動産市場のトランスペアレンシー（透明性）を高める等の役割を果たしており、J-REIT の買収・非公開化の動きは望ましいものではない。今後の J-REIT のあり方を考える際には、J-REIT として証券取引所に上場し積極的な情報開示を行っていくこと等によるメリットをより明確にしていく必要がある。

1. 我が国の最近の地価動向

去る 3 月 23 日に国土交通省から公表された平成 19 年地価公示によると、景気回復や都心回帰の動きが強まる中、マンション・オフィス需要の増大や不動産証券化市場の規模の拡大¹等を背景に、東京、大阪、名古屋の三大都市圏や札幌市、仙台市、広島市、福岡市等の地方ブロックの中心都市を中心に地価の上昇傾向が見られ、バブル崩壊後下落を続けてきた地価が、全国平均で平成 3 年（1991 年）以来 16 年ぶりに上昇に転じた²。

¹ 住信基礎研究所の調査によると、J-REIT と私募ファンドを合わせた不動産ファンドの投資規模は、2006 年末で約 11.5 兆円と、過去 3 年間で 5 倍に膨らんでいるという。

² 全国平均で、住宅地が前年比 0.1%（平成 18 年地価公示では -2.7%）、商業地が 2.3%（-2.7%）上昇に転じた。三大都市圏でみると住宅地が 2.8%（-1.2%）、商業地が 8.9%（1.0%）上昇する一方、三大都市圏以外の地域（地方

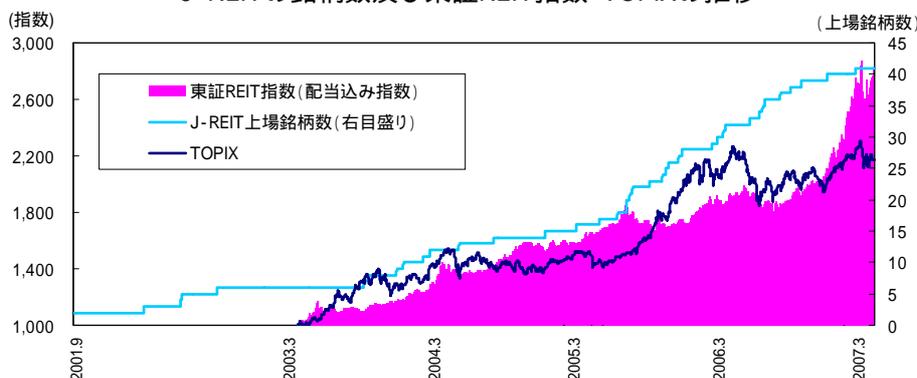
さらに、地価上昇の著しい一部地域においては、通常の利便性・収益性等ではその合理性を説明できないような高値取引も散見され、過熱感も指摘されている。

長期にわたる地価の下落により、我が国の現在の土地・不動産の価格水準は他の先進諸国やアジア諸国と比べて相対的に割安感が出てきているともいわれており、経済のグローバル化や世界的な資金余剰を背景に、我が国の不動産市場に海外から大量の投資資金が流入してきている。実際、J-REIT³の投資口（株式会社における株式に相当）の取引のうち「買い」の約半数は外国人投資家が占めるようになっている⁴。

2001年に創設され当初2銘柄でスタートしたJ-REIT市場は、2007年3月末時点で、銘柄数は41に増え、投資口の時価総額も合計で約6.3兆円に達している。東証に上場しているJ-REITの値動きを示す東証REIT指数⁵は、東証第一部に上場している全株式の値動きを示すTOPIX（東証株価指数）を上回るペースで上昇しており、とりわけ2006年半ば以降極めて高い伸びを示している（図表1）。

図表1

J-REITの銘柄数及び東証REIT指数・TOPIXの推移



(注) 東証REIT指数は、2003年4月以降東証が算出・公表している(2003年3月31日を1,000とする)。それに合わせて、TOPIXについても2003年3月31日を1,000として再計算したものを掲載した。

圏)では住宅地が-2.7%(-4.2%)、商業地が-2.8%(-5.5%)と下落幅は縮小しているものの依然として下落が続いており、全国平均での地価の反転は三大都市圏での上昇が牽引役となっている。

³ J-REITは、米国の不動産投資信託がREIT(リート: Real Estate Investment Trust)という略称で呼ばれることから、その日本版という意味でJ-REIT(ジェイ・リート: Japanese Real Estate Investment Trust、日本版不動産投資信託)と呼ばれる。「不動産投資信託(J-REIT)」とは、投資信託及び投資法人に関する法律(以下「投信法」という。)に基づく投資法人(投資家から集めた資金を不動産等で運用することを目的に設立された社団)が主にオフィスビルや賃貸マンション等の不動産に投資して賃貸収入等の運用益を投資家に分配する仕組みをいうが、投資法人自体を指す場合や当該投資法人の発行する投資口(投資証券)、金融商品名として用いられる場合もある。また、「私募ファンド」の対になる概念として「J-REIT」という場合、特に証券取引所に上場している投資法人を指すことが多い。J-REITの基本的な仕組み等については、PRI Review 第22号(2006年秋季)に掲載の「不動産証券化とその影響」を参照されたい。

⁴ 東証の開示資料によると、2006年のJ-REITの売買状況(金額ベース)は、「売り」全体に占める(我が国の)法人の割合が32%、個人投資家28%、外国人投資家38%であるのに対し、「買い」全体に占める法人の割合が35%、個人投資家15%、外国人投資家50%となっており、個人投資家による「売り越し」、外国人投資家による「買い越し」の傾向が顕著になっている。

⁵ 2003年3月31日を基準(1,000)にして、2003年4月以降東証が算出・公表している。東証に上場しているJ-REIT全銘柄(41銘柄のうち40銘柄が東証に上場しており、うち2銘柄は大証・福証に重複上場)を対象とした時価総額加重平均の指数で、東証が算出・公表しているTOPIX(東証株価指数)に準じた方法により算出される。なお、J-REITの銘柄はTOPIXには含まれていない。

調査研究から

不動産証券化市場、J-REIT 市場の更なる拡大のための市場の条件整備を進めていく上で、諸外国における REIT の動向、なかでも、1960 年に制度が創設され歴史が長く、J-REIT 創設の際も参考にした米国の REIT (以下、J-REIT と対比する意味で「US-REIT」と表記する。)市場の現状について把握しておくことは有意義であると考えられる。

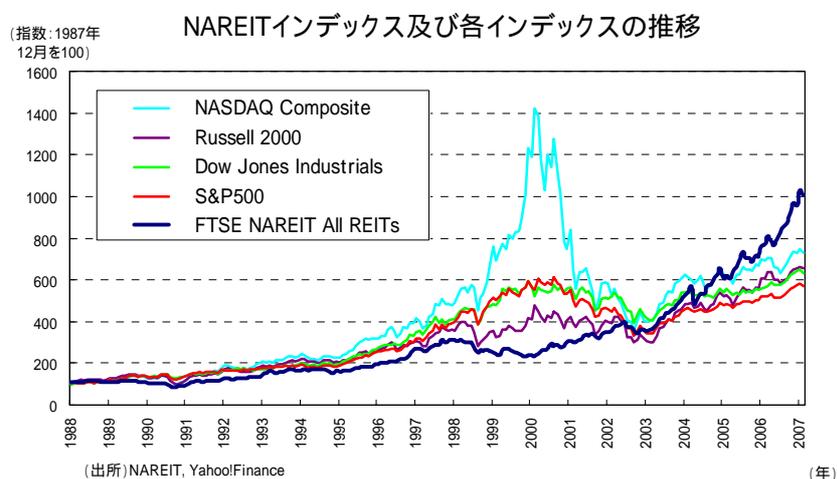
そこで、本稿では、US-REIT について概観し、US-REIT 市場の動向・展望から、今後の我が国の不動産証券化市場に対するインプリケーションについて考察することとする。

2. US-REIT の概要

(1) 高いパフォーマンス

米国の上場 REIT の動向を示す代表的なインデックス(指標)である「FTSE NAREIT インデックス」⁶は、米国で IT バブルが崩壊した 2000 年以降、7 年連続で他の主要な株式インデックス⁷を上回る勢いで上昇しており、US-REIT 市場は活況を呈している(図表 2)。

図表 2



2000年以降のNAREITインデックスの1年間の上昇率(総合収益率)は、それぞれ25.9%、15.5%、5.2%、38.5%、30.4%、8.3%、34.4%となっている。

⁶ NAREIT(ナリート: National Association of Real Estate Investment Trusts、全米不動産投資信託協会)は、米国のREIT及び上場不動産会社からなる業界団体である。NAREITから提供される情報をもとに、英国の金融新聞であるフィナンシャル・タイムズ社とロンドン証券取引所の合併会社として設立され現在は独立してインデックス作成とその関連業務を行っているFTSEグループが、上場REITのパフォーマンスを示す「FTSE NAREITインデックス」を算出・公表している。上場している全てのREITの動向を示す「All REITs Index」、エクイティREIT(後述)だけを対象にした「Equity REITs Index」等様々な種類のインデックスがある。インデックスの上昇率は、配当収入によるインカム収益率と、価格上昇によるキャピタル収益率を合わせた総合収益率を示す。

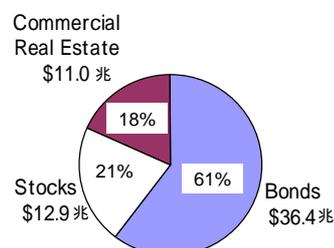
⁷ 主要な株式インデックスの概要は以下のとおり。

- ・「NASDAQ Composite」...世界最大の新興(ベンチャー)企業向け株式市場であるNASDAQに上場している株式全体の動きを示す。NASDAQには、ハイテク企業の最先端を行くマイクロソフトやインテル、Yahoo!などが上場している。
- ・「Russell 2000」...フランク・ラッセル社が時価総額上位3,000社の株式のランク付けを行い、そのうちの低位2,000社で作った株価指数。米国小型株の代表的な指標とされる。
- ・「Dow Jones Industrial Average」(ダウ平均、ダウ・ジョーンズ工業株30種平均)...米国を代表する30の大企業の株式の動きを示す。
- ・「S&P500」...Standard & Poor's社がニューヨーク証券取引所、アメリカン証券取引所、NASDAQに上場している銘柄から代表的な500銘柄を選出し算出・公表している。2007年3月末時点で、上場REITも13の銘柄が組み入れられている。

(2) 米国の不動産投資市場の規模

米国には、賃貸収益など営利を目的とする商業用不動産（収益不動産、投資用不動産ともいう。）が 11.0 兆ドル⁸（1 兆ドル = 120 円で換算すると 1,320 兆円）あり、うち 1 兆ドル（120 兆円）程度が上場 REIT や上場不動産会社（REOC）⁹によって保有されているといわれている。米国株式市場の時価総額は 12.9 兆ドル（1,548 兆円）、政府部門以外で発行されている債券（民間債）の残高は 36.4 兆ドル（4,368 兆円）あるとされ、米国の商業用不動産は、債券、株式に次ぐ第 3 のアセットクラスとして、3 つの資産全体の約 18% を占めていることになる¹⁰（図表 3）。

図表3
米国の3つのアセットクラスの規模



(3) 米国における REIT とは

現在、我が国における REIT (J-REIT) というと、一般に、投信法に基づき設立された投資法人で、その投資口が証券取引所に上場されているものを指す¹¹が、米国の REIT (US-REIT) は、一定の要件を満たす¹²ことにより課税の導管性（法人課税が実質的に免除される税制上の優遇措置）¹³を享受できる法人、信託又は社団をいう。米国には、我が国の投信法のような REIT を規定する特別な法律は存在せず、REIT は連邦税法（内国歳入法：Internal Revenue Code）

⁸ 商業用不動産のうち半分程度が、機関投資家の投資対象として十分な品質と規模を備える投資適格な不動産であると考えられている。

⁹ REIT (Real Estate Investment Trust) は、課税所得の 90% 以上を配当するなど一定の要件を満たすことで税制上優遇されるが、REOC (Real Estate Operating Company) は、税制上の優遇措置は受けられないものの、利益を分配する必要がなく内部留保等が可能であるなど REIT に比べて経営上の自由度が高い。

¹⁰ Richard Imperiale (2006)

¹¹ 不動産に投資するファンドの我が国における区別として、投資法人制度等投信法に基づくスキームを利用し、特に（投信法上は証券取引所への上場は義務付けられていないが）上場しているものを J-REIT と呼び、それ以外の投信法に基づかないスキーム（よって証券取引所の上場基準を満たさないため非上場）による不動産ファンドは「私募（プライベート）ファンド」と呼ぶのが一般的である。

¹² US-REIT の主な適格要件を挙げると以下のとおりである。

組織要件

- ・法人 (corporation)、信託 (trust) 又は社団 (association) であること。
- ・その持分が 100 人以上の者に保有されていること。
- ・5 人以下の投資家が持分の 50% を超えて保有できない（非同族会社要件、5/50 ルール）。
- ・REIT 課税を選択すること。

収入要件

- ・総収入の 75% 以上が不動産関連資産（不動産賃貸収入、不動産担保融資（モーゲージ）による利子、不動産の売却益、他の REIT からの配当等）からであること。

資産要件

- ・各四半期末時点で、総資産の 75% 以上が不動産関連資産、現金（現金同等物）又は国債であること。

配当要件

- ・各課税年度において、課税所得の 90% 以上を配当すること。

なお、J-REIT についても US-REIT と類似した要件が存在するが、投資法人の仕組みについては投信法、課税の導管性要件については租税特別措置法、投資法人が満たすべき実質的要件については証券取引所の上場基準等に規定されているなど、体系が複雑になっている。

¹³ 投資家に分配した配当（支払配当）については損金（会計上の費用）として計上でき、課税所得から控除できるため、REIT に対する課税と投資家の所得（配当）に対する課税という二重課税の問題を回避することができる。

に規定された税制上の要件であるため、上場はREITの要件ではなく、株式会社であっても適格要件を満たせばREITになることができる。

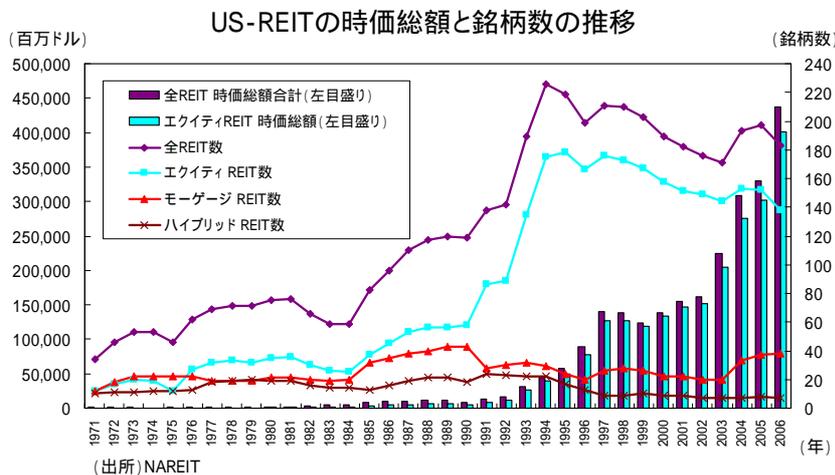
J-REITの投資法人は、資金の受け皿・証券発行のための「器」(ビークル)であるため、不動産の購入・売却等ポートフォリオ全体の運用(アセット・マネジメント)及び個別物件の維持・管理(プロパティ・マネジメント)等の資産運用業務は外部の資産運用会社(投資信託委託業者)に委託することになる(外部運用)が、US-REITは、自らが資産運用業務を行うこと(内部運用)が認められており¹⁴、活動的な主体として我が国でいう不動産会社に近い性格を有しているといえる。

(4)US-REITの分類

US-REITは、米国証券取引委員会(SEC: Securities and Exchange Commission)への登録及び証券取引所への上場の有無により、大きく3つに分類される。SECに登録され、証券取引所に上場している「上場REIT」(Publicly Traded REITs)¹⁵、SECに登録されているものの証券取引所には上場していない「非上場REIT」(Non-Exchange Traded REITs)、SECに登録されておらず証券取引所に非上場の「プライベートREIT」(Private REITs)の3つに分けられ、「上場REIT」の数は2007年1月末現在で178(図表4)あり、「非上場REIT」は約20、「プライベートREIT」は約800存在するといわれている。

以下では、証券取引所の上場規則等によりディスクロージャー(情報開示)の度合いが高く、NAREIT(全米不動産投資信託協会)によって情報が集約・公開されている「上場REIT」を中心に、考察していくこととする。

図表4



(5)上場REITの投資形態による分類

上場REITは、その投資形態により、不動産に投資し不動産の所有・運用によって収益を

¹⁴ 1986年の法改正により内部運用が可能となった。ただし、ホテルやヘルスケア施設等個人サービスを提供するセクターにおいては、未だ内部運用は認められていない。

¹⁵ ほとんどがニューヨーク証券取引所に上場しているが、アメリカン証券取引所又はNASDAQに上場しているREITもある。

げる「エクイティ REIT」¹⁶、不動産事業への直接的な融資又は CMBS や RMBS といったモーゲージ証券¹⁷の購入（間接的な不動産事業に対する融資）によって収益をあげる「モーゲージ REIT」及びその両者に投資する「ハイブリッド REIT」の3つに分類される。

2007年1月末時点の上場 REIT 全 178 銘柄のうち、エクイティ REIT は 134 銘柄（上場全銘柄の約 75%）あり、時価総額では約 92%を占める。他方、モーゲージ REIT は、我が国では現時点で設立が認められていない形態であるが、上場 REIT 全銘柄のうち約 21%（時価総額では 6.5%）ハイブリッド REIT は約 4%（時価総額 1.8%）を占めるに過ぎない。

(6)エクイティ REIT の物件タイプ(セクター)による分類

エクイティ REIT は、投資している不動産の物件タイプの割合に応じてセクター分類がなされ、「産業用施設・オフィス」「商業施設」「住宅」「分散投資型」「ホテル(ロジック・リゾート)」「個人用倉庫」「ヘルスケア施設」「スペシャルティ」の8セクターに分類される。最も規模が大きいセクターは「産業用施設・オフィス」であり、銘柄数はエクイティ REIT 全銘柄のうちの 18%、時価総額では 25%を占め、「商業施設」(銘柄数 17%、時価総額 24%)、「住宅」(銘柄数 13%、時価総額 16%)セクターと続く。これら上位3つのセクターについては、さらにサブセクターに細分化されている¹⁸(図表5)。

図表5

US-REITの物件タイプ(セクター)による分類

物件タイプ(セクター)	銘柄数		株式時価総額			過去3年間の総合収益率(%)		
	数	割合(%)	(百万ドル)	(兆円)	割合(%)	2006	2005	2004
Equity REITs	134	75.3%	426,526	51.2	91.7%	35.06	12.16	31.58
Industrial/Office	32	18.0%	116,736	14.0	25.1%	39.39	12.85	25.24
Office	20	11.2%	76,373	9.2	16.4%	45.22	13.11	23.28
Industrial	7	3.9%	27,791	3.3	6.0%	28.92	15.42	34.09
Mixed	5	2.8%	12,573	1.5	2.7%	28.27	7.40	19.59
Retail	31	17.4%	113,296	13.6	24.4%	29.01	11.80	40.23
Shopping Centers	16	9.0%	47,600	5.7	10.2%	34.87	9.27	36.25
Regional Malls	9	5.1%	57,075	6.8	12.3%	23.83	16.54	45.01
Free Standing	6	3.4%	8,621	1.0	1.9%	30.74	-0.49	32.87
Residential	23	12.9%	73,291	8.8	15.8%	38.93	13.69	32.71
Apartments	19	10.7%	71,041	8.5	15.3%	39.95	14.65	34.71
Manufactured Homes	4	2.2%	2,250	0.3	0.5%	15.34	-2.58	6.40
Diversified	10	5.6%	27,228	3.3	5.9%	38.03	9.87	32.42
Lodging/Resorts	16	9.0%	30,889	3.7	6.6%	28.17	9.76	32.70
Self Storage	4	2.2%	22,232	2.7	4.8%	40.95	26.55	29.70
Health Care	11	6.2%	25,862	3.1	5.6%	44.55	1.79	20.96
Specialty	7	3.9%	16,992	2.0	3.7%	23.56	10.44	26.85
Hybrid REITs	7	3.9%	8,396	1.0	1.8%	40.95	-10.83	23.90
Mortgage REITs	37	20.8%	30,334	3.6	6.5%	19.32	-23.19	18.43
Home Financing	24	13.5%	18,839	2.3	4.0%	14.75	-25.95	24.91
Commercial Financing	13	7.3%	11,494	1.4	2.5%	30.31	-16.06	7.45
Industry Totals	178	100.0%	465,255	55.8	100.0%	34.35	8.29	30.41

(出所) NAREIT(2007年1月末時点)

日本円へは1ドル = 120円として換算。

なお、J-REITの全投資法人(41法人)の投資口の時価総額合計は、2007年3月末時点で約6.3兆円。

¹⁶ “equity” (エクイティ) には、所有権、株式、純資産価値といった意味がある。

¹⁷ 不動産を担保にした融資(モーゲージ)を証券化した商品であり、CMBS(Commercial Mortgage Backed Securities: 商業用不動産担保証券)は、オフィスビルや賃貸マンションなど商業用不動産への貸付債権(ノンリコースローン等)を裏付けに発行され、RMBS(Residential Mortgage Backed Securities: 住宅用不動産担保証券)は、住宅ローン債権を裏付けに発行される。

¹⁸ 産業用施設・オフィスセクターは、「オフィス」「産業用施設」「混合型」の3つのサブセクターに、商業施設セクターは、「ショッピングセンター」「ショッピングモール」「フリースタANDING」(幹線道路沿いに立地する独立した(複合化していない)店舗)の3つのサブセクターに、住宅セクターは、「賃貸住宅」「工場生産型住宅」(プレハブ住宅用地の賃貸)の2つのサブセクターに細分化される。

(7) US-REIT と J-REIT の違い

US-REIT の J-REIT とは大きく異なる特徴として、US-REIT は REIT 自身による資産の運用（内部運用）が認められていることのほか、J-REIT の場合は同一の REIT がオフィスビルにも商業施設にも投資するといった分散投資型（総合型）が多いのに対し、US-REIT は、特定の物件タイプ（セクター）だけに投資する特化型が大半を占めている点である。不動産投資には、ローカルな知識やノウハウの蓄積が強く求められるため、競争上優位に立つためには、自社が得意とする分野に専念し経営資源を集中させる必要があるとともに、特化型の方が過去のパフォーマンスが良く市場からの評価も得やすいといわれている。

また、J-REIT の投資先としてオフィスビルや商業施設、賃貸住宅に投資するのが中心となっているが、US-REIT には、規模は大きくないものの、「個人用倉庫」（トランクルーム）や「ヘルスケア施設」、映画館やゴルフ場、刑務所、ガソリンスタンド等特殊な用途に投資する「スペシャルティ」、そしてモーゲージに投資する REIT と、幅広い用途の不動産に投資している REIT が存在する。

さらに、現在の J-REIT による不動産の取得は既存の物件が中心であり、特に三大都市圏の都心部においては私募ファンド等との物件獲得競争が激化し、物件の取得が困難になっているが、米国においても物件の獲得競争は激化していることから、US-REIT の中には、積極的に不動産の開発・再開発等を行ってキャッシュフローの確保を図ったり、単独ではなくジョイント・ベンチャー（合併事業）という形で不動産を取得するという動きも見られる。

3. US-REIT の歴史的変遷

US-REIT は、それまでは富裕層や機関投資家等のみが行いする分野であった不動産投資を、集団投資スキームを整備することにより個人投資家にも不動産投資の機会を与えることを目的に、1960 年の連邦税法（内国歳入法）の改正により創設された不動産投資信託制度である。米国において、REIT は税法上の概念であるため、税法上の要件を満たし REIT 課税の選択をすれば、株式会社であっても REIT としての導管性を享受できる。

当初、US-REIT は、現在の J-REIT と同様に、REIT 自身による不動産の運用・管理は認められておらず、外部の運用者に委託することが義務付けられていた¹⁹。また、当時の不動産投資は、タックス・シェルター（課税を積極的に回避するために課税上の利益を少なくする）のために行われるという側面が強かった²⁰。REIT の形態としては、不動産開発事業に開発資金を提供するモーゲージ REIT の比率が高かったが、これらの REIT の多くはレバレッジ²¹を大きく効かせていたため、オイルショック等による金利上昇により経営は行き詰まり、以降、エクイティ REIT が優勢となる。

¹⁹ 外部運用だと、資産を運用する側に、関係会社から不当に高い価格で物件を購入したり、資産規模を拡大させることにより運用収入を増やすといったインセンティブが働くため、資産の効率的運用を求める投資家との利益相反の問題が付きまとう。

²⁰ 借入金の支払利息の損金算入や恣意的な減価償却による費用の計上、損失が発生した場合には他の資産で生じた利益と通算（相殺）できる等の処理が可能であったことから、不動産投資は租税回避のための手段ともなった。

²¹ 「てこの作用（leverage）」から転じて、借り入れにより少額の自己資金で大きな資金を動かすことをいう。期待されるリターンが大きくなる分、金利上昇等により受けるリスクも大きくなる。

1986年の税制改正により、不動産投資のタックス・シェルターとしての機能が大幅に制限され、不動産投資はより経済的利益を志向した投資として位置付けられることとなる。また、投資判断や運用業務等不動産保有に係る業務について REIT 自ら行えるようになり、REIT の投資家と外部運用者の間に存在した利益相反問題が緩和され、事業会社としての性格を強めることとなった。これらの改正が、REIT が1つのアセットクラスとして認知されるための重要な転機になったといわれている。

米国の不動産市場は、我が国と同様に 1980 年代後半から低迷し、不動産市場への資金流入が滞ることとなった。しかし、1991年に、株式未公開不動産会社であったキムコ・リアルティ²²が財務的窮状からの脱出を図り株式公開を行ったのを皮切りに、資金調達を目的に未公開不動産会社による上場が相次いだ。また、1992年に、含み益を有する不動産を REIT へ抛出する際にキャピタルゲイン課税を繰り延べることを認める「アンブレラ・パートナーシップ (Umbrella Partnership) REIT」(UP-REIT、アップ・リート)と呼ばれる制度が考案されたことにより REIT への不動産の供給が促進され、UP-REIT は REIT 市場の成長に大きく貢献した。

1993年には年金基金による REIT への投資要件が見直され、REIT 市場に年金基金の大量の資金が流入することとなった²³。1999年には、REIT は 100%持分の子会社を設立することが認められ(施行は 2001 年から) 物件の保守・管理業務以外にも、子会社を通じ、テナントに対する様々なサービスを提供することが可能となり、収益機会の拡大につながっている²⁴。

4. 投資対象としての US-REIT

(1) 高い配当利回り

投資対象としての REIT の魅力として、不動産投資は、裏付けとなる不動産からテナントとの賃貸借契約に基づく定期的な賃料収入が得られるため、安定した、ある程度予測可能なキャッシュフローが期待できる上、REIT は一般の株式会社とは異なり、配当性向が高く(課税所得の 90%以上を配当) 二重課税が回避されている(税引前の利益が分配される)ため、相対的に高い配当利回りが期待できる。

(2) 安定した総合収益率

2000 年以降、NAREIT インデックスの上昇率(総合収益率)は、他の主要な株式インデックスを上回っていることは先述した。図表 6 は、それぞれのインデックス²⁵が、2006 年 12 月

²² ショッピングセンターに投資する REIT としては最大(2007 年 1 月末時点での時価総額は 124 億ドル(1 ドル = 120 円で換算すると 1 兆 4,880 億円))で、米国・カナダ・メキシコに 1,000 以上の物件を保有している。

²³ それまでは、年金基金は全体で 1 人の投資家とみなされていたため、REIT の適格要件を満たすためには 5 人以下の投資家が持分の 50%を超えて保有できないという「5/50 ルール」の縛りのために年金基金の REIT への投資は限られたものとなっていたが、年金基金の構成員一人ひとりが個々の投資家とみなされるようになり、年金基金による REIT への投資が容易になった。

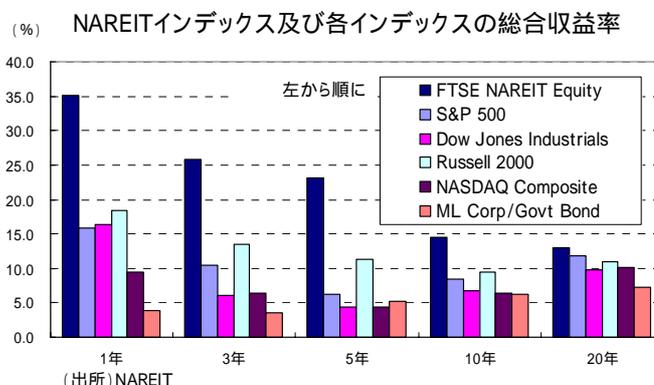
²⁴ REIT の適格要件を満たすためには収入等について一定の要件を満たさなければならず、REIT がテナントに提供できるサービスには制約があるが、制約を受けない REIT 以外の不動産会社に対する競争力を維持できるように制度が緩和された。当該子会社は、通常の法人課税を受けるため Taxable REIT Subsidiaries (TRSs) と呼ばれる。

²⁵ ML Corp/Govt Bond (Merrill Lynch 1-5 Year Corporate/Government Bond Index) は、満期が 1 年以上 5 年未満

調査研究から

末の時点で、1年前、3年前、5年前、10年前、20年前と比べて1年当たり平均してどのくらい上昇したか（1年当たりの総合収益率）を示したものであるが、10年、20年という長期の投資期間でも、US-REITは高いパフォーマンスを示していることがわかる。

図表6



(3) 分散投資効果

REITは、株式や債券等の金融資産とは異なった値動きをする（異なったリスク・リターン構造を持つ）ため、ポートフォリオ（保有資産の組み合わせ）に組み入れれば分散投資効果（ポートフォリオ全体のリスクを下げつつ、リターンを増加させる）が見込めるとされる。図表7は、NAREITインデックスと他のインデックスとの相関をとったものであるが、総じてNAREITインデックスは他のインデックスとの相関が小さくなっている。さらに、過去30年間を通じた相関よりも、過去10年間でみた相関の方がその特徴が顕著に現れており、REITに投資することによる分散投資効果が強まっていることから、分散投資対象としてのREITの認知度が増し、投資資金の流入も加速しているものと考えられる。

図表7

NAREITインデックスと各インデックスの相関関係

	FTSE NAREIT Equity	S&P 500	Dow Jones Industrials	Russell 2000	NASDAQ Composite	ML Corp/Govt Bond
FTSE NAREIT Equity	1.00	0.29	0.30	0.47	0.19	0.05
S&P 500	0.49	1.00	0.93	0.72	0.81	-0.12
Dow Jones Industrials	0.46	0.94	1.00	0.63	0.65	-0.18
Russell 2000	0.61	0.80	0.74	1.00	0.83	-0.14
NASDAQ Composite	0.44	0.83	0.73	0.89	1.00	-0.12
ML Corp/Govt Bond	0.19	0.24	0.19	0.12	0.13	1.00

(出所) NAREIT

(注) 表の右上の数値は、1996年12月から2006年12月までの期間（10年間）の相関係数。
表の左下の数値は、1976年12月から2006年12月までの期間（30年間）の相関係数を表す。

REITが他のインデックスと相関が小さい理由としては、株式市場や債券市場は一国経済全体（マクロ経済）の影響を強く受けやすいのに対し、REITの裏づけとなる実物不動産は、もちろんマクロ経済の影響も受けるが、最も強く影響を受けるのはローカルなマーケット（当該不動産が所在する地域内）での需給関係であることによると考えられる。ローカル・マーケットでの需給は、それぞれの地域における土地利用規制・建築規制等の存在やミクロ的な経済活動によって決定され、経済全体との相関は地域の状況に応じて異なってくる。

の国債及び投資適格の企業が発行する確定利付債を市場価値でウェイト付けした、債券投資の利回りを表す指標である。その他の各インデックスの概要については注7を参照のこと。

US-REIT の価格形成については、一時的・短期的には、株式・債券市場等金融市場の動向が REIT セクターへの資金流入に影響を及ぼすが、US-REIT の価格が下落するたびに、裏付けとなる実物不動産の価格に対してディスカウントされていることが明らかとなってやがては回復するというパターンを繰り返していることから、中・長期的には、不動産のファンダメンタルズに連動するものであると考えられる。

5. 直近の US-REIT 事情

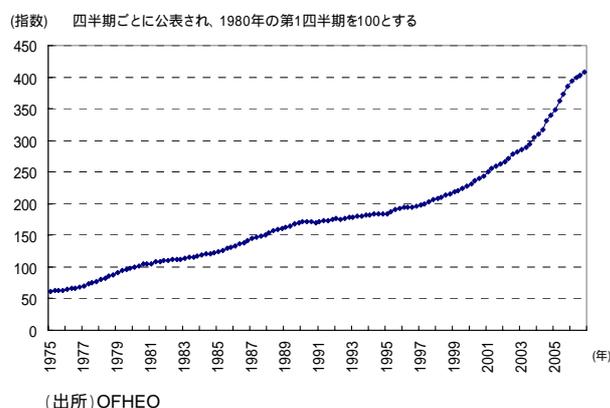
(1) 住宅ブームと US-REIT 市場との関係

米国では、住宅ブームの過熱により住宅価格が高騰しており、住宅市場が今後ソフトランディングできるかどうか懸案となっているが、今般の住宅ブームは、REIT 市場に何らかの影響を及ぼしているのだろうか。

注目すべきは、我が国においては地価は上がり続けるという土地神話は既に崩壊しているが、米国では「右肩上がりの住宅神話」が依然として健在である点である。連邦住宅貸付機関監督局 (OFHEO : Office of Federal Housing Enterprise Oversight) が四半期ごとに公表している住宅価格指数 (HPI : House Price Index) は、一貫して上昇しており²⁶、2006 年第 4 四半期の指数は統計を取り始めた 1975 年第 1 四半期の 6.4 倍となっている (図表 8)。特に 2004 年から 2006 年にかけて每期 10% を超える高い伸びを示し (図表 9) 将来の住宅価格の上昇を見込んで転売目的に住宅を購入するといった投機的な動きも見られたことから、住宅「バブル」が生じているのではないかと懸念された²⁷。

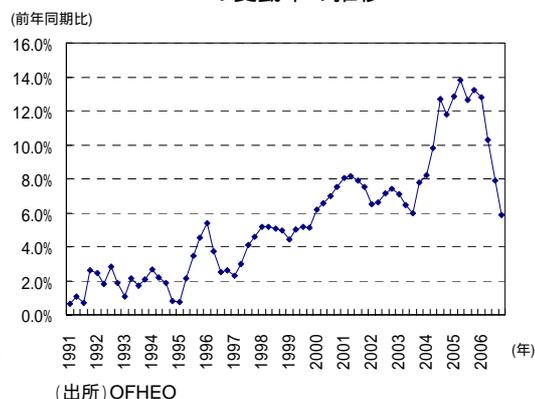
図表 8

米国住宅価格指数 (HPI) の推移



図表 9

HPIの変動率の推移



米国では、移民の増加や出生率の高まりによる人口増加、ベビーブーム世代やその子供たちに当たるエコーブーム (echo boom) 世代等住宅購入世代の増加などによる人口要因と、1990 年代の長期にわたる景気拡大を受けた所得増加による家計の住宅取得能力の向上とが相俟って、住宅需要を堅調に支えてきた。

²⁶ 米国でも、日本と同様に 1980 年代に、不動産ブームとそれに続く不動産不況を経験しているが、地域限定のブームであったため全国的な規模で住宅価格が下落するには至らず、住宅価格の上昇トレンドが持続している。

²⁷ グリーンスパン前 FRB (連邦準備制度理事会) 議長は、一部の地域における住宅価格の持続不可能と考えられる水準までの上昇を、バブル (bubble) ではなく「フロス」(froth : 小さな泡、あぶく) と表現した。

そして、低金利²⁸とともに、多様な住宅ローンの登場²⁹が、家計による住宅ローンへのアクセスを容易にし、結果として住宅投資の活発化、住宅価格上昇をもたらしていると考えられる。さらに、米国では、住宅価格が長期にわたり上昇していることを背景に、住宅を担保にした「ホーム・エクイティ・ローン」が1990年代後半以降急速に拡大している。「ホーム・エクイティ」とは、保有する住宅の資産価値が既存のローン残高を上回る部分（借入金額を差し引いた後の純資産としての住宅価値）であり、それを担保に住宅を保有したまま借り入れることができる。住宅価格の上昇は、ホーム・エクイティ・ローンの借入額の増加を通じて個人消費を拡大させ（住宅価格上昇による資産効果）³⁰、好調な米国経済を支えている。

REITの収益を悪化させる基本的な要因は、賃料の下落や空室率の上昇等不動産のファンダメンタルズが悪化することによるものであるが、住宅市場の調整の影響は住宅建設等住宅関連部門以外には及ばないため、直接的には商業用不動産市場、US-REIT市場に影響を与えないと考えられる。しかし、住宅価格上昇の急速な鈍化又は下落がホーム・エクイティ・ローンを通じた借入を減少させ米国全体の個人消費を抑制したり（逆資産効果）、金利上昇等により住宅ローンの貸し倒れが深刻化し金融機関の収益を悪化させる等により、米国経済全体の減速を招くような事態になれば、US-REIT市場にも大きな影響が出てくるものと考えられる。3月中旬、低所得者層等信用力の低い顧客向けに高金利で貸し出す住宅ローンである「サブプライム・ローン」の大量の焦げ付き問題が表面化し、住宅ローン会社の業績不安や破綻が続発したため、一時米国株式市場及びUS-REIT市場は急落した。

今のところ、サブプライム・ローンのうち深刻な状況にあるものの割合は住宅ローン全体からみれば僅かであるがその影響は限定的との見方が一般的になされており、米国経済は堅調に推移するとみられている。しかし、米国には依然としてインフレ懸念（金利上昇）が根強く存在しており、住宅市場の減速に対する懸念も払拭されず、先行きは不透明な状態にある。

(2) 上場REITのM&A、非公開化の動き

近年、プライベート・エクイティ・ファンド³¹（買収ファンド、企業再生ファンド）や不動

²⁸ 米国の政策金利であるフェデラル・ファンド・レート（FFレート）は、ITバブル崩壊後の2001年から2004年半ばにかけて、6.5%から1.0%まで引き下げられ、それに伴い、モーゲージ（不動産担保融資）レートも歴史的な低水準（6%前後）となった。その後、FFレートは徐々に引き上げられたが、2006年半ば以降は5.25%の水準で据え置かれている（2007年3月末時点）。

²⁹ 1990年代に、低所得者層に対する住宅金融制度（住宅担保融資制度）が整備され、返済方法についての規制が緩和された。当初の10年又は15年間は利息だけを支払う新型の住宅ローンである「インタレスト・オンリー・ローン」（I/Oローン）や当初の返済額が金利コストより小さく、差額が債務に加算されて年々元本が膨らんでいく「ネガティブ・アモチゼーション・ローン」等の「非伝統的住宅ローン」が普及してきているが、従来の住宅ローンに比べて返済リスクは高い。これらのローンを利用することで、家賃のように利子を支払い、元本は住宅の売却代金で返済し値上がり益を次の住宅購入に充てる、ということも可能である。

³⁰ ホーム・エクイティ・ローンは、一般の消費者ローンなどと比べると、金利が低く、一定額までの借入については支払利子が所得控除の対象となるなど、有利な条件で借り入れることができる。ホーム・エクイティ・ローンによる借入額は、2004年には約6,000億ドルとFRBは試算している。米国のGDPを約12兆ドル（1ドル=120円で換算すると約1,440兆円）とすると、その約7割といわれる米国の個人消費は8.4兆ドルとなり、ホーム・エクイティ・ローンによる借入額は個人消費の約7%に相当する。

³¹ 一般に未上場・未公開の株式に投資し、その企業の成長や再生の支援を行うことを通じて企業価値を高め、その後IPO（新規株式公開）や他社への売却を通じて利益をあげる投資ファンドであるが、上場企業の株式に投資するファンドもある。

産会社による US-REIT の M&A (合併・買収) や非公開 (非上場) 化が相次いでいる³²。

今年 2 月、オフィスセクター最大の REIT であったエクイティ・オフィス・プロパティーズ・トラスト³³が、買収ファンド大手のブラックストーン・グループに買収・非公開化された³⁴。

それまでの市場における取引価格水準に対してプレミアムが付けられた価格で REIT の買収が行われるということは、REIT の価格が当該 REIT が保有している不動産の価値と比べて低い価格で過小評価されて取引されているということを示している。市場では受け止められ、保有不動産に対して割安で取引されている銘柄の物色や、更なる買収を呼ぶのではないかという憶測が広がるなど、好調な US-REIT 市場をさらに押し上げている。また、TOB (株式公開買い付け) による買収・株式非公開化により、元の株主の手元には資金が還元されることとなるが、その資金が再び REIT に向けられれば、US-REIT 市場にとって好需給局面が続く。

一方で、REIT が自社の売却に動いているということは、現在の REIT 価格があまりにも割高になっている、天井に来ているからではないか、という見方も一部ではなされている。

また、株式を非公開化に踏み切る REIT が増加している背景として、エンロンやワールドコムによる不正会計問題を受け 2002 年に制定された企業改革法 (SOX 法)³⁵により、株式を上場することの負担が上昇していることや、世界的な資金余剰の中、非公開化によりレバレッジ水準 (有利子負債比率) を大きく引き上げ、より機動的な事業戦略をとることが可能となっていることが考えられる。

(3) イールド・スプレッドがマイナスに

REIT は、その資産特性として、不動産からの賃貸収入等を裏づけに、債券のような安定的な配当 (分配) が期待できることが挙げられるが、価格及び配当額は変動するため債券に比べてリスクが大きい分、通常は、投資家から要求される配当利回りは債券の利率よりも大きくなると考えられる。しかし、2006 年以降、US-REIT の配当利回りは、10 年物米国財務省証券 (国債) の利率を下回っており、REIT の配当利回りとりスクフリー債券 (国債) の利率との差であるイールド・スプレッド (イールド・ギャップ) がマイナスになっている (図表 10)。

債券の利率が REIT の配当利回りを上回る状態では、理論上、安定的配当が期待される投資対象としての REIT の魅力が相対的に失われるため REIT 市場への資金流入に歯止めがかかり、

³² 2005 年の US-REIT の買収案件は 15 件、買収総額約 355 億ドル (うち非公開化されたのは 7 件、総額約 155 億ドル) であった。2006 年は、後述するエクイティ・オフィス・プロパティーズの買収も含めて、24 件、総額 1,200 億ドル以上にのぼるといわれ、M&A の動きは強まっている。

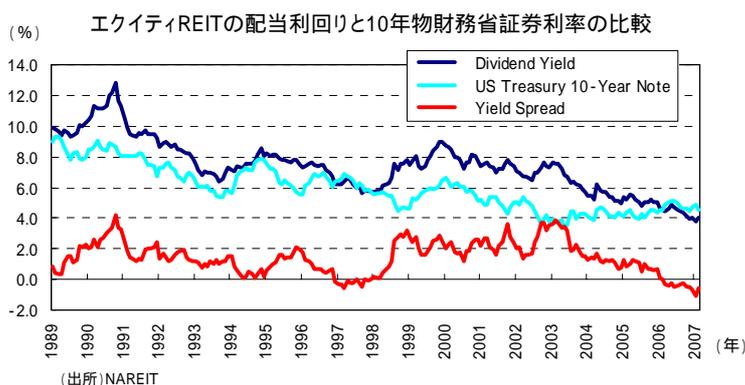
³³ 2007 年 1 月末時点で、時価総額は約 195 億ドル (1 ドル = 120 円で換算すると 2 兆 3,400 億円) 全米に 580 のオフィスビルを保有していた。

³⁴ 今回の買収をめぐるのは、昨年 11 月、ブラックストーンが 1 株当たり 48.50 ドルの買収案を提示した (買収案の提示前は 1 株当たり 40 ドル台前半で取引されていた) が、分散投資型セクター最大の REIT であるボルネード・リアルティ・トラスト (2007 年 1 月末時点の時価総額は約 172 億ドル (2 兆 640 億円) で、オフィスビルの他にタイムズスクエア周辺の商業施設等も保有) も買収を表明し買収合戦が繰り広げられ、最終的に、ブラックストーンは当初の買収条件を 15% 程度上回る 1 株当たり 55.50 ドルを提示、買収総額は債務引き受けを含め 390 億ドル (約 4 兆 7,000 億円) にのぼった。

³⁵ 監査の独立性やディスクロージャーを強化・徹底するとともに、経営者に財務報告内容の妥当性と内部統制の有効性の認証を求めるなどコーポレートガバナンス (企業統治) の改革を目的とする。正式名称は “Public Company Accounting Reform and Investor Protection Act of 2002” (上場企業会計改革及び投資家保護法) であるが、法案を連名で提出した議員の名前を取って、サーベンス・オクスリー (Sarbanes Oxley) 法 (SOX 法) と呼ばれている。

REIT 価格の低下又は配当の増加により配当利回りが改善されれば再び REIT 市場に資金が流入するという市場の自律的な調整が働くことになる。確かに、過去の US-REIT 市場の動きをみると、1996 年末から 1998 年にかけてイールド・スプレッドがマイナスになった時期があり、タイムラグはあったものの NAREIT インデックスは 1998 年から 2000 年にかけて低下している³⁶ (図表 2)。2006 年以降、再びイールド・スプレッドがマイナスとなっているが、現段階では、US-REIT 市場への資金流入はとどまる兆しを見せていない。今後、市場の調整が起こるかどうかは予断を許さないが、いずれにせよ、現在の US-REIT 市場では、REIT から得られる配当期待以上に、価格上昇期待が強く働いて投資が行われているものと考えられる。

図表 10



6. 我が国の今後の不動産証券化市場に対するインプリケーション

我が国では、不動産価格の上昇により、実物不動産市場において、不動産投資の利回り（キャップ・レート）が低下してきており、J-REIT 市場においても、投資口価格の上昇により配当（分配金）利回りが低下し、債券利率（長期金利）との差が縮小してきている。

米国とは制度や市場の成り立ちの違いがあるため単純に我が国でも同じことが起こるとは限らないが、US-REIT 市場の動向から伺えるように、J-REIT の利回りが債券利率を下回るような状態になったとしても、市場による調整が直ちには働かず J-REIT 市場への資金流入が続く可能性がある。そのような状況では、J-REIT の価格上昇期待が強く作用していると考えられるが、資金流入が続けば、自己実現的に価格が上昇し歪んだ価格を形成しかねない。さらに、短期的・投機的な資金の急激な流入・引き揚げにより、市場が攪乱されるおそれがある。

特に、現在の J-REIT 市場では、先述したように我が国の個人投資家離れが進み、外国人投資家による取引が活発になっており、J-REIT の価格が、我が国の不動産のファンダメンタルズ以外の要因、例えば海外情勢や利益確定売りといった外国人投資家固有の事情による影響を受けやすくなっていると考えられる。そのような影響を緩和していくためには、個人投資家をはじめとする長期保有を目的とした投資家の確保や、J-REIT の価格が保有物件に見合ったプライシングがなされるよう、投資家に対して適切な情報提供がなされる必要がある。

また、いずれ J-REIT 市場においても M&A 等による J-REIT の淘汰が進むであろうとの見方がある。現在の J-REIT の投資口価格を比較すると、着実に上昇している銘柄と、(上場時の)

³⁶ また、1998 年以降、イールド・スプレッドが改善し大きくプラスに転じると、それに呼応する形で、2000 年以降の NAREIT インデックスは高い伸びを示している。

公募価格をなかなか抜け出せずにいる銘柄とに二極化する傾向が指摘されている。今後も不動産価格が上昇し、物件の取得が一層困難な状態になれば、J-REITの投資口価格が当該J-REITの保有する物件に対して過小評価されている場合や、保有する物件のポテンシャルが十分に活かされずJ-REITの価格がディスカウントされている場合に、実物不動産を直接購入するよりも、J-REITを買収しREITの保有する不動産を間接的に取得した方が割安であると判断され、J-REITの買収・非公開化が行われる可能性がある。

確かに、不動産の有効活用という観点からすれば、そのポテンシャルが十分に発揮されていない不動産が新たな所有者の手に移り、より有効に利活用されるようになるということは望ましい。しかし、今後の不動産価格の上昇を見越した買収が投機的に行われ、買収されるJ-REITが保有していた不動産が転売される³⁷際に価格が吊り上げられ高値取引が周囲に波及するといった事態には注意が必要である。

J-REITは、個人投資家にも不動産投資の機会を提供するなど不動産投資の裾野の拡大に寄与するとともに、積極的な情報開示等により不動産市場におけるトランスペアレンシー（透明性）を向上させ、不動産市場への安定的な資金流入を呼び込む上でも大きな役割を果たしている。このようなJ-REITの本来的な意義・役割を考えると、今後もJ-REIT市場を拡大させ我が国の不動産市場におけるJ-REITのプレゼンスを引き上げていくことが重要である。

証券取引所への上場による負担・コストの方が大きいと認識されたり、J-REITがプライベート・エクイティ・ファンド等を買収され非公開化が進む等により、不動産市場が再びプライベート・セクターを中心に動いていくという流れになることは、仮にそれが市場参加者による合理的な行動の結果であったとしても、我が国の不動産市場にとって望ましいものではない。今後の不動産証券化市場、J-REIT市場のあり方を考える際の重要な視点として、J-REITとして証券取引所に上場し積極的な情報開示を行っていくこと等によるメリットをより明確にしていく必要があると思われる。

<参考文献>

- Ralph L. Block (2006) "Investing in REITs Real Estate Investment Trusts Third Edition" Bloomberg Press
- Richard Imperiale (2006) "Getting Started in Real Estate Investment Trusts" John Wiley & Sons, Inc.
- Su Han Chan, John Erickson, Ko Wang (2003) "Real Estate Investment Trusts Structure, Performance, and Investment Opportunities" Oxford University Press
- 社団法人不動産証券化協会（2006）「不動産証券化ハンドブック2006-2007」
- 不動産シンジケーション協議会（2002）「US-REITの基礎と実務～発展の軌跡と会計・税務～」
- 近藤航介（2006）「米国REIT市場」（「不動産鑑定 2006年10月号」住宅新報社）
- ジョン A. マラニー著、（財）民間都市開発推進機構REIT研究会訳（1999）「REIT 不動産投資信託の実務」（社団法人金融財政事情研究会）
- 全米不動産投資信託協会（NAREIT：National Association of Real Estate Investment Trusts）HP
<http://www.nareit.com/>
- 矢野和彦（2005）「米国住宅バブルの帰結をどう読むか」（「みずほ総研論集2005年 号」みずほ総合研究所）
<http://www.mizuho-ri.co.jp/research/economics/pdf/argument/mron0501-3.pdf>
- 株式会社日本総合研究所調査部マクロ経済研究センター（2005.8.12）「米国住宅『バブル』を検証する～その大きさと“破裂”時のインパクト～」（マクロ経済レポートNo.8）
http://www.jri.co.jp/press/2005/jri_050812-2.pdf
- 連邦住宅貸付機関監督局（OFHEO：The Office of Federal Housing Enterprise Oversight）HP
<http://www.ofheo.gov/index.asp>

³⁷ ブラックストーン・グループは、早速、エクイティ・オフィス・プロパティーズ・トラストが保有していたオフィスビルの一部の転売を始めている。

最近のドイツにおける社会資本整備に関する行政手続の動向について

研究調整官 山田 哲也

研究官 吉田 純土

研究官 橋本 亮

要 旨

ドイツでは、東西統一や EU 統合等の流れを受けて、社会資本整備を効率的に進めるための行政手続に関する諸制度の改革が進められている。2006 年には、「インフラ整備計画手続迅速化法¹」が制定され、最重要計画に指定された事業の計画策定手続に要する時間の短縮が図られた。この新法は、昨年開かれた EU 各国の上級裁判所のコロキウムにおいても話題になり、世界各国の関係者の関心を集めている。

そこで、本研究所では、同法の内容について整理し、同法による最重要計画としての指定が最も多かった道路事業を中心に、連邦交通建設都市発展省²とバーデン・ヴュルテンベルク州内務省³に行政手続の促進策等に関するヒアリングを行い、さらに同法の制定による社会資本整備に関する裁判制度の変更点等について連邦行政裁判所⁴にヒアリングを行った。

1. はじめに

社会経済活動のグローバル化が進展する中、限られた公共事業予算のもとで、国際競争力を強化のために必要なインフラを整備するためには、投資効果の大きな事業に投資を重点化するとともに、それらの事業をなるべく早期に完成させ、整備効果を発現させることが求められている。しかしながら、近年の社会資本整備では、国民の価値観の多様化により、自然環境、景観、福祉等様々な角度から事業のあり方が問われるようになり、それぞれの立場を代弁する関係行政機関や地域住民との調整の困難化、複雑化のために、事業実施まで想定外に長期間を要するケースが増加してきている。

このような問題は、東西統一や EU 統合を果たしボーダレス化が進むドイツも同様に抱えている。ドイツにおいても道路や水路、鉄道、空港等のインフラ整備に関する地域住民との調整の長期化や法規制の複雑化により、社会資本整備に関する計画確定手続等に要する時間が長期化していた。一方で、EU 統合による経済活動のボーダレス化が進展する中での国際競争力強化や低迷する景気への対策、雇用の増進、統一後の東西地域格差の是正、ワールドカップ等のビックイベントへの対応等の必要性から、計画手続を迅速化し社会資本の早期整備を求める声が高まっていた。

このような状況の中、これまでも数度にわたり行政手続促進のための立法措置が執られてきた。本稿で取り上げる「インフラ整備計画手続迅速化法」は、2006 年まで効力の

¹ InfraStrPlanVBeschlG

(Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben), 2006.12

² 連邦交通建設都市発展省 道路網計画・インフォメーションシステム課

³ バーデン・ヴュルテンベルグ州 内務省 道路局

⁴ 連邦行政裁判所 第 9 法廷

あった1991年制定の「交通路計画迅速化法⁵」(もとは1995年までの時限立法であったが延長を重ねてきた)に取って代わるものであり、本法の制定により制度の拡張が図られている。また「インフラ整備計画手続迅速化法」は、連邦長距離道路、鉄道、連邦水路等インフラに関する個別法の一部を改正する法律である。

本稿では、「インフラ整備計画手続迅速化法」による最重要計画に最も多く指定された事業分野である連邦長距離道路に焦点をあてる。

2. ドイツの連邦長距離道路の計画策定手続について

新法の内容について解説する前に、ここではドイツの連邦長距離道路について従来の計画策定手続について簡単に触れておく。

アウトバーン等の連邦長距離道路は、図-1に示すように法定手続に従って、需要計画段階、路線選定手続段階、計画確定手続段階の三段階のプロセスを経て計画が策定される。以下、各段階について述べる。

(1) 需要計画段階

第一段階の需要計画は、「長距離道路建設法⁶」で法定されるものであり、連邦議会によって承認されるため、第二段階、第三段階の路線選定手続、計画確定手続を法的に拘束することになる。この需要計画において、アウトバーン等の新設及び拡張、バイパスを含む連邦道の新設及び拡張について、その路線の通過する都市と大まかな地理的位置を確定する。需要計画に位置づけられた道路は、優先的計画と次位的計画の2区分の緊急度に分類される。この分類は、経済性(費用対効果)、国土計画の観点(道路ネットワークや地域発展)、自然環境への影響を考慮して決定される。需要計画の立案にあたっては各州と調整を行うが、ここでは直接市民が参加する機会は設けられていない。

(2) 路線選定手続段階

第二段階の路線選定手続では、「連邦長距離道路法」に基づく路線選定手続を経て、需要計画に位置づけられた道路について、起終点と基本的なルートが確定される。路線選定手続は、概ね次のようなプロセスで行われる。

計画の委任：連邦から州政府へ計画が委任される。

関係機関による技術的検討：道路建設部局、関係市町村、環境に関する公的機関等からなる調査グループを設け、環境影響評価を行う。

比較案の評価：専門家による検討グループが設けられ、国土空間的な分析等を経て検討路線に関する複数の計画案が作成され、比較評価される。

基礎的なルート設計：で比較評価された計画案について、ルート案の設計、技術的な観点からの評価及び大まかなコスト計算等が行われる。

市民参加：当該各市町村において計画案が公示され、1ヶ月間縦覧に供される。市民は公示後2週間以内に自治体に対して計画案についての意見を書面で提出できる。

また、住民集会等を実施し、比較案について議論されることもある。

州政府における討議と計画確定：関係機関が集まり、計画案についての討議が行われる。環境影響評価、動植物生息域調査、交通調査等の全ての調査結果等を踏まえ、

⁵ VerkPIBG(Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz), 1991

⁶ FStrAbG(Fernstraßenbaugesetz)

関係機関の承認を経て管轄の計画部局により計画が州政府内で確定される。

連邦の承認：州政府が確定した路線を連邦が承認し、路線が決定され、公示される。

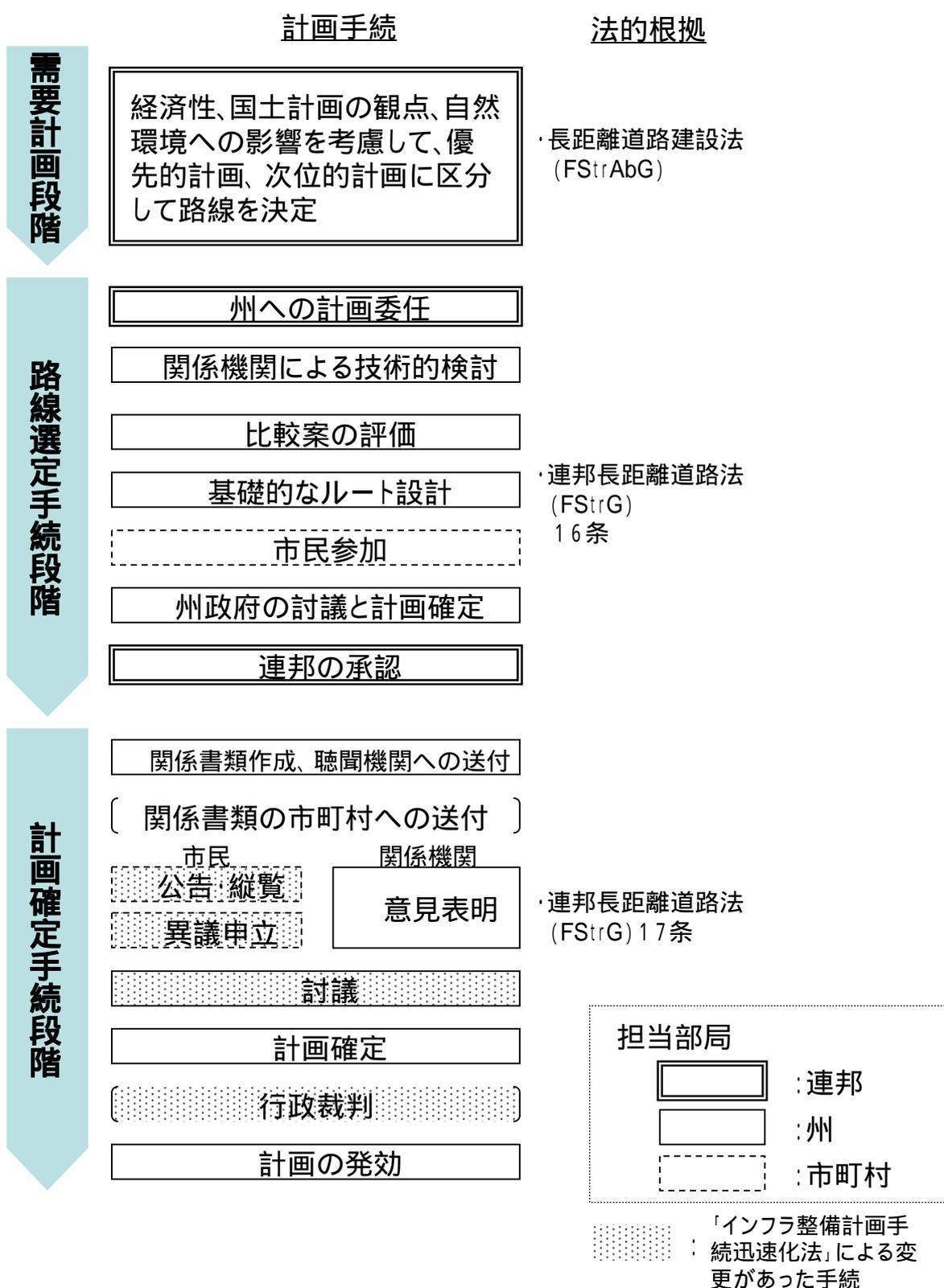


図 - 1 ドイツ連邦長距離道路の計画プロセス

(3) 計画確定手続段階

第三段階の計画確定手続は州の計画確定部局が主催し、聴聞手続と計画確定から成る。聴聞手続は、聴聞機関が実施し、計画の公表を行い、関係機関の意向や市民や民間企業の異議等について討議する。この聴聞手続における異議等を踏まえて、計画確定部局が計画の確定を行う。計画確定手続は、概ね次のようなプロセスで行われる。

関係書類の作成と送付：聴聞手続にかけるために必要な計画確定関係書類（草案）を作成する。道路建設部局は聴聞機関に計画確定関係書類（草案）を送付し、どの関係機関が参加すべきかを通知する。続いて聴聞機関は、市町村に計画確定関係書類（草案）を送付する。

市民への公告・縦覧：聴聞機関の指示にもとづき、当該道路に関係する市町村において、計画確定関係書類が1ヶ月間縦覧に供される。

市民からの異議申立：異議や提案は所定の期間内に文書にて聴聞機関又は市町村に提出することができる。聴聞機関は当該聴聞手続において出された異議や提案、意見等を道路建設部局に送付する。

関係機関の意見表明：市町村は関係機関に建設計画を公表する。聴聞機関は関係機関に意見を表明するよう要請を行う。

討議：聴聞機関は討議会を開催し、提起された異議や意見等について、参加者及び利害関係者と速やかに話し合い、予定されているプロジェクトについてより理解を深め、見解の統一を図る。

計画確定：計画確定部局が計画を確定する。この計画確定に対しては訴訟を起こすことができ、その訴訟は行政裁判所の管轄となる。

計画の発効：計画確定が取消請求できない場合、計画は発効する。

3. これまでの迅速化法

「インフラ整備計画手続迅速化法」制定前における、インフラ整備に関する行政手続を促進するための代表的な法律として、「交通路計画迅速化法」(1991年制定)と「交通計画手続簡略化法⁷⁾」(1993年制定)、「許認可手続簡略化法⁸⁾」(1996年制定)が挙げられる。

「交通路計画迅速化法」は、旧東独地区のインフラ整備と産業振興を目的とし、旧東独地区5州とベルリン州に限定的に適用された1995年までの時限立法であった。同法は、連邦鉄道、連邦遠距離道路、連邦運河、空港等について、これまで三審制であった行政裁判を一審制にし、また、計画手続に先行する路線の決定等の手続の簡素化を定める一方、計画確定手続自体についても、手続の各段階についての標準的な処理期間の法定、時機に遅れた関係行政機関の意見の排除、関係者等の同意がある場合等における「計画許可」の採用による住民参加の省略等の手続を規定している⁹⁾。なお、当時の東独にお

⁷⁾ PlVereinfG(Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege),1993

⁸⁾ GenBeschlG(Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren),1996

⁹⁾ 「交通路計画迅速化法」の制定前における計画確定手続について、期間の制限があるのは書類縦覧(1ヶ月)と異議申立(縦覧後、2週間)のみである。これに加えて、「交通路計画迅速化法」は、事業者による書類提出から聴聞機関による関係機関に対する縦覧の指示まで1ヶ月、その時点から関係機関の意見提出まで3ヶ月、同じ時点からゲマインデにおける縦覧開始まで3週間、異議申立期間満了から口頭審理まで3ヶ月、その終了から聴聞機関による意見提出まで1ヶ月という期限を設定した。(1992,山田)

調査研究から

いては西独のように計画手続を進められるような体制ではなかったため、DEGES¹⁰という組織を設立し、西側の各州等から職員が派遣され計画立案をサポートしていた。

「交通計画手続簡略化法」では、先の「交通路計画迅速化法」における計画確定手続の迅速化に関わる規定のほとんどが全ドイツに適用され、計画手続に係る期間短縮が図られた。また、裁判所による取消命令が制限され、重大な瑕疵がない限り計画の取消は行えないことになり、これにより軽微な手続的瑕疵の治癒が可能となった。

「許認可手続簡略化法」では、「連邦長距離道路法」等の個別法において規定されている迅速化に関わる事項を一般法（「行政手続法」等）に取り込んだ。ここで廃棄物処理施設等も新たな対象に加わった。

4. インフラ整備計画手続迅速化法について

先述のとおりドイツにおいては、1990年代より情勢の変化に対応すべく行政手続に関する新たな法律が制定され、すでにインフラ整備が促進されてきたところであるが、2006年12月には「インフラ整備計画手続迅速化法」が制定され、さらなる制度の充実が図られた。同法は表-1に掲げるインフラ整備に係る個別の法律を改正するための法律であり、西独地域における一部事業に関する行政裁判の一審化、環境保護団体等の行政手続上の位置づけ、計画確定手続の聴聞手続における討議を省略できること、計画の有効期間の延長等について定められている（表-2）。以下では、「連邦長距離道路法」に関連する部分について概説する。

表-1 「インフラ整備計画手続迅速化法」により改正される法律

日本語訳	独語正式名称	略称
一般鉄道法	Allgemeines Eisenbahngesetz	AEG
連邦長距離道路法	Bundesfernstraßengesetz	FStrG
連邦水路法	Bundeswasserstraßengesetz	WaStrG
連邦水路法に関する費用規定	Kostenverordnung zum Bundeswasserstraßengesetz	WaStrG-KostV
航空運輸法	Luftverkehrsgesetz	LuftVG
磁気浮上式鉄道計画法	Gesetz zur Regelung des Planungsverfahrens für Magnetschwebbahnen	MBPIG
エネルギー経済法	Gesetz über die Elektrizitäts- und	EnWG
連邦自然保護法	Gesetz über Naturschutz und	BNatSchG
行政裁判所法	Verwaltungsgerichtsordnung	VwGO
国土計画法	Raumordnungsgesetz	ROG
連邦鉱業法	Bundesberggesetz	BBergG
長距離道路整備法	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraß	FStrAbG
交通路計画促進法	Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin	VerkPBG

¹⁰ Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

表 - 2 「インフラ整備計画手続迅速化法」による制度の主な変更点
(連邦長距離道路、鉄道、連邦水路)

手続	従来	新法適用後	期待される効果
公告・縦覧、異議申立 / 意見表明	環境保護団体は、場合により他の行政機関と同等の扱いで、計画資料送付後3ヶ月以内に意見表明	環境保護団体は、一般市民と同等の扱いとなり、縦覧後2週間以内に異議申立	2～3ヶ月の短縮*
討議	異議申立期間終了後、市民および関係機関との討議を3ヶ月以内に終了	聴聞部局の裁量により、討議を省略することが可能 ・実施する場合は、異議申立期間終了後3ヶ月以内に終了 ・実施しない場合は、異議申立期間終了後6週間以内に聴聞部局が意見表明	2～3週間の短縮*
計画確定訴訟	2審制・州上級行政裁判所 連邦行政裁判所	1審制・連邦行政裁判所のみ・最重要計画に限定(鉄道: 22、連邦長距離道路: 57、連邦水路6)	1年～1年半の短縮*
計画確定の有効期間	5年(延長5年可)	10年(延長5年可)	予算上の制約等により計画が実施できなくなるリスクの低減

* 印: LexisNexis ニュース (<http://www.lexisnexis.de>) より

(1) 行政裁判の一審化

計画によって利益を損なわれると考える市民、自治体は計画確定決議に対して行政裁判所に提訴することができるが、このことは計画の実施を遅延させる要因の一つとなっていた。この問題を解消するために、「インフラ整備計画手続迅速化法」は、最重要計画に指定された連邦長距離道路、連邦鉄道、連邦運河に関する計画確定手続と計画許可手続における全ての訴訟について、これまでは二審制¹¹のもとで初審を州の上級行政裁判所が管轄していたところを、すべてを連邦行政裁判所が管轄し一審化した。これにより、これまで2年間要していた訴訟期間を1年に短縮できると連邦行政裁判所は見込んでいる。

最重要計画の指定は、連邦長距離道路については次の通り行われる。まず経済性、国土計画、環境の観点からプロジェクトの評価を行い、優先的計画と次位的計画の2つに区分する。その優先的計画の中でさらに上位に位置づけられたものが一審制に移行する最重要計画となった。連邦長距離道路に関しては、図 - 2に示すとおり57件のプロジェクトが最重要計画に指定された(ほか鉄道で22件、運河で6件)。なお、指定された連邦長距離道路のうちアウトバーンは全て旧西独地域内のものとなっている。指定の基準となる経済性については、経済効果がコストの5倍以上になっていることが一つの目安となっている。ただし、経済性が高くても環境への影響が大きいものが最重要計画に位置づけられなかった場合や、経済性が高くなくても国土計画上重要なものが最重要計画に位置づけられた場合もある。

¹¹ もとは、三審制であったが、1991年の行政裁判所法の改正により一審の省略、モデル訴訟手続の導入などの対応策がなされていた。(1992,山田)

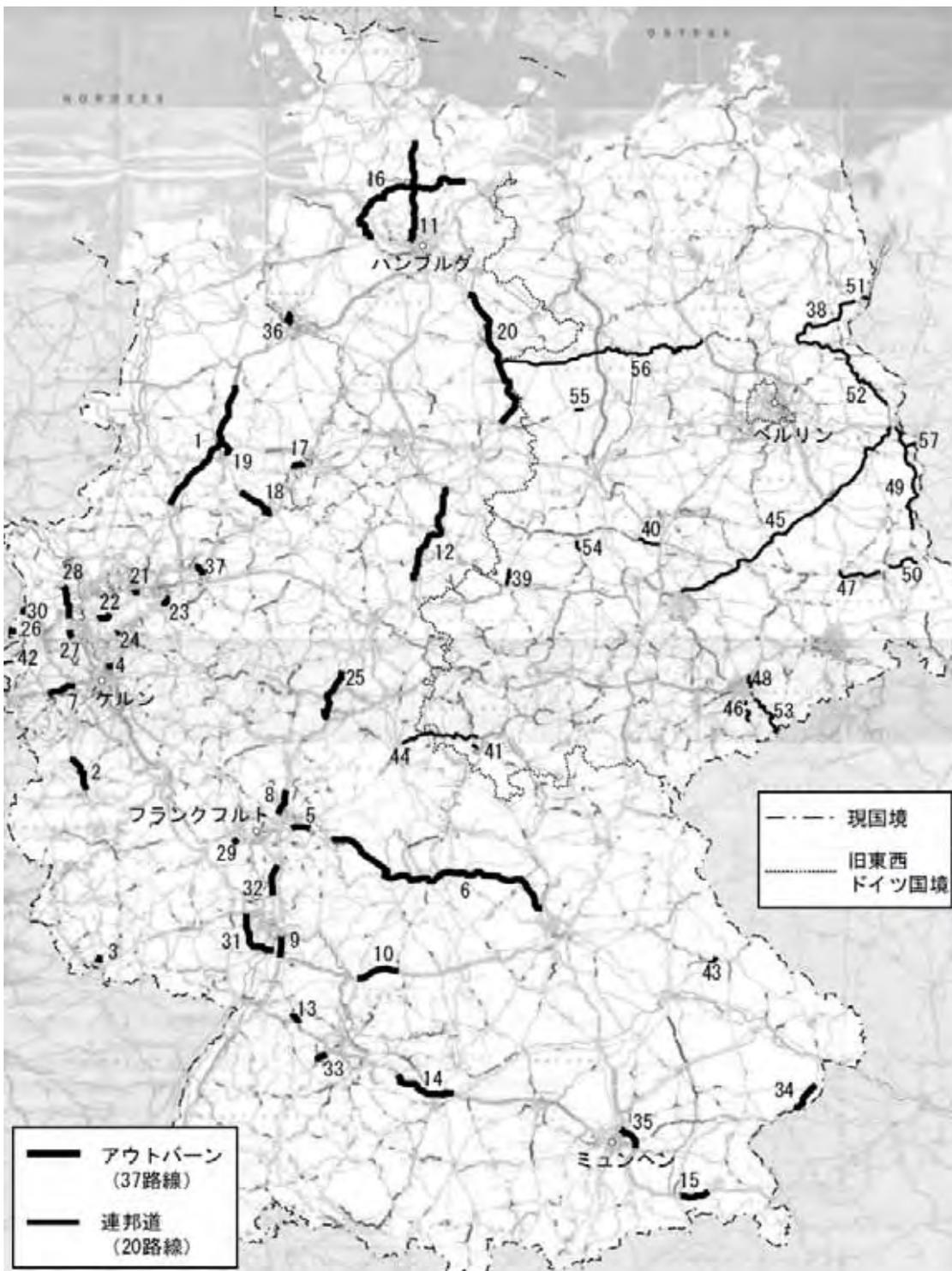


図 - 2 最重要計画に指定された連邦長距離道路

(2) 行政手続に関する環境保護団体等の位置づけの明確化

これまで環境保護団体等については行政手続上の位置づけが確定されていなかったため、それらの団体へは行政庁が聴聞手続に参加する場合の法律が適用されるべきなのか、もしくは個人が聴聞手続に参加する場合の法律が適用されるべきか不明確であった。環境保護団体等は行政庁の類として捉えることも可能だったため、行政庁の聴聞手続参加

に関する法律(「行政手続法」第 73 条第 3a 項)が適用される場合もあり、この場合は、聴聞管轄行政庁が定める 3 ヶ月を超えない範囲で、意見を表明することになっていた。しかし、「インフラ整備計画手続迅速化法」の制定により自然保護並びに環境保護団体には「行政手続法」第 73 条第 4 項が適用されることになった。これにより団体の法的地位は個人と同等と確定され、意見表明の期間は縦覧終了後 2 週間以内と定められた。計画縦覧の通知も個人への通知方法と同様に、その土地で行われている方法による告知によることになり、各団体へ宛てた書面による通知は行われなくなった。

(3) 聴聞手続における討議

従前の計画確定手続の枠組みのなかでは、聴聞機関により正規の聴聞手続が行われ、全ての関係市民、公的利害関係機関、市町村の意見を聴聞することになっており、聴聞機関は異議申し立て後 3 ヶ月以内に討議を終了しなければならなかった。「インフラ整備計画手続迅速化法」によりこの討議を省略できるようになり、討議が行われない場合、聴聞管轄行政庁は異議申し立て期限後 6 週間以内に自身の意見を表明しなければならなくなった。

(4) 計画の有効期間

計画の有効期間については、以前は計画確定後 5 年とされ、さらに 5 年の延長が認められていたが、この期間内に事業が実施されなければ計画は失効することになっていた(この有効期間は、係争中の期間を除いて行政裁判の結審後より起算される。)。ドイツにおいても公共事業に充てる予算が不足しており、計画が実施に移されるまでに期間を要している。「インフラ整備計画手続迅速化法」ではこの点を鑑みて、計画の有効期間を原則 10 年とし、さらに 5 年の延長が認められるようにした。

ここで、「事業が実施される」という行為は、計画の実現に向けた建設行為が外部からも十分に認識できる行為としている。また、計画実施後に中断していた事業の再開時期は、この有効期間とは無関係であるとしている。

(5) 「インフラ整備計画手続迅速化法」の今後の扱いについて

同法については、2 年後に関係機関が報告書を提出することになっており、その結果を踏まえて改正等の必要性を議論することになっている。

5 「インフラ整備計画手続迅速化法」についての関係者の見解

同法の制定については、行政関係者の間でもその効果について捉え方が異なっており興味深い。また、環境保護団体等からも反対の声が上がっていたが、大きくは目立っていなかったようである。関係者の見解は次のとおりである。

(1) 期間の短縮効果についての見解

新法の制定による計画確定手続までの期間の短縮効果について、連邦交通建設都市発展省は最高で 2 年半ほど短縮されることを見込んでいる。一方で、プロジェクトを企画するバーデン・ヴュルテンベルク州政府は、法的な手続期間が短縮されたことについては認めているが、自治体間の調整等計画策定自体に時間を要するため、実際にどれほどの効果があるか分からないとしている。また、住民との対話についても、これを省略す

れば問題が生じるため住民参加は継続的に行わなければならないとしている。連邦行政裁判所も、手続自体が短縮化されたことは成功であるとしても、事業の長期化の原因は、手続のみにあるのではなく、政治や行政にもあるとしている。さらに、民主主義の観点と問題の早期発見の必要性から市民参加は重要であり、行政手続の早い段階で抵抗や反発を察知し、後にトラブルにならないようにするべきであるとの見解である。ただし、フランクフルト空港の拡大時のように、反対のための反対が行われるような場合、同法により聴聞手続における討議を実施しなくてもよくなり、この点は効果があるものとしている。しかし、実際に討議をなくすのは困難であるとのことである。

(2) 行政裁判の一審化についての見解

連邦行政裁判所は、一審化された行政裁判が深い審理を阻害し、事実のみに着目し問題の背景まで考える余裕がなくなることを懸念している。最重要計画についても本来は、二審制で扱われるべきであり、最重要計画の指定拡大の議論もあるが、連邦裁判所としては、これ以上は望んでいないとのことである。

(3) 計画の有効期間についての見解

これまでは計画の最長有効期間が 10 年であり、有効期間内に計画を実施できるようにするために州政府から連邦政府への予算の要望が強く、計画が少ない州に対しあまり予算を配分できなくなるという問題を生じさせてきた。同法の制定により最長有効期間が 15 年に延長されたことにより、このような圧力が幾分緩和するものと連邦政府は予想している。

(4) 産業界と環境保護団体等の見解

同法案は緑の党とドイツ社会民主党の前政権時代に提出されていたが、キリスト教民主同盟とキリスト教社会同盟、ドイツ社会民主党が連立政権を成立し、より手続を促進する形になった。現政権には、前政権時代の環境保護の手続は行き過ぎていたとの認識があり、先述のとおり事業を早期実現させるような制度内容にまとまった。同法について産業界はおおむね歓迎しているが、環境保護団体等は反対している。とりわけ環境保護団体等は、計画の有効期間が延長されたことについて、時間の経過とともに環境が変化することを考慮していないとの理由から強く反対している。また、環境保護団体等も一般市民と同様に、計画確定手続に則り、1ヶ月間の計画書類縦覧期間終了後から 2 週間以内にしか異議申し立てをすることができなくなり、この点も不満のようである。しかし、同法制定と同時期に EU の環境指令が発出され、そこに関心が集まったため強い抵抗は見られなかった模様である。

(5) 行政学等の専門家の指摘

ハンブルク - ハールブルク大学教授マーティン・ヴィツェル氏は、「循環経済・廃棄物法」に基づく廃棄物処理場建設、「連邦水管理法」に基づく河川の氾濫防止措置の実施や旅客輸送法による路面電車の建設が本法の対象に含まれていない点を例に挙げ、これらのプロジェクトについても広範囲にわたって大きな経済的意味を持つものもあり、手続迅速化の対象となるべきであろうとのことである。さらには、他の法律を改正する法律であり、各法律に対応した同内容の条文が繰り返し記載され、

条項数が増加したため、条文解釈が煩雑になり現場での混乱が生じる可能性を指摘している。¹²

6. まとめ

本調査では、2006年制定のドイツ「インフラ整備計画手続迅速化法」について関係部にヒアリングを行い、制度の内容について概観した。その結果、グローバル化が進展する中で国際競争力強化の観点から必要なインフラは早急に整備するべきであるという認識のもと、既往の促進法の内容を引き続き継承しつつ、さらにその内容を拡張するために、同法が制定されたことが明らかになった。同法による主な促進策は次の通りである。最重要計画に指定された計画について行政裁判が一審化され、裁判手続が短縮化されたこと、環境保護団体の行政手続における位置づけが明確化されたこと、聴聞手続の一部が省略可能になったこと、計画の有効期間が延長されたため予算措置の遅れにより計画が無効になる可能性が低くなったことである。これらの促進策により、インフラ整備の早期実現が期待されるところであるが、民主主義の観点と問題の早期発見の必要性から市民参加の重要性は各部局とも強く認識しているところである。

今回ドイツで制定されたインフラ整備計画手続迅速化法は、真に必要とされながらもなかなか実施に至らない事業を多く抱える我が国の社会資本整備において、その行政手続のあり方に何らかの示唆を与えるものではないかと考える。

謝辞

本調査の準備にあたっては、筑波大学大学院大村謙二郎教授、東京大学大学院城山英明教授にご協力頂いた。また、情報収集、独語条文の翻訳等にあたっては、多田善明氏、財団法人計量計画研究所岩佐賢治氏、荒井祥郎氏から多大な貢献を頂いた。ここに厚く御礼を申し上げたい。

(参考文献)

- ・法曹会(2000)「ドイツにおける行政裁判制度の研究」
- ・合意形成手続に関する研究会(2002)「欧米の道づくりとパブリック・インボルブメント」
- ・山田洋(1992)「計画手続の促進 ドイツ行政手続法の動向」、西南学院大学学術研究所「法学論集」第25巻1号
- ・山田洋(1997)「行政手続促進論の展開 ドイツ行政手続法の改正をめぐって」、東洋大学法学会「東洋法学」第41巻1号

¹² http://www.tu-harburg.de/stadtplanung/html/ab/ab_105/ag_3/downloads/wickel_stellungnahme_neu.pdf

規制緩和後の交通政策に関する研究(予備的検討:交通政策史)

主任研究官 小島 克巳

主任研究官 平野 達也

要旨

我が国経済社会をめぐる環境の変化を踏まえ、事業活動の効率化・活性化や利用者利便の向上を促進していく観点から、この10年来、交通・物流分野において各モードの経済的規制の緩和が進められてきた。

国土交通政策研究所では、我が国における規制緩和後の交通・物流分野の市場・企業単位の状況変化や外国における規制緩和の事例等の調査を行い、規制緩和(民営化等を含む)後の交通・物流分野における市場構造・環境や労働情勢等の変化を分析し、規制緩和後の交通政策の立案に資する包括的な調査・研究を行うこととしている。

本稿では、その予備的検討として、戦後の我が国における交通政策の変遷とその学術的背景を紹介するとともに、本研究の政策的要請と研究課題を整理する。

1. はじめに

欧米に端を発する交通・物流分野の経済的規制の緩和は、我が国にも政策的に大きな影響を与えてきた。我が国の交通・物流分野においても各モードで段階的に規制緩和が実施され、平成12年2月から平成15年4月にかけての制度改正を経て、すべてのモードで需給調整規制緩和が実施されるに至っている(表-1参照)。

規制緩和は、新規参入や事業者間の競争促進による運賃・料金水準の低下・サービス水準の向上といった利用者利便の向上、事業者の効率の改善等一定の成果を上げている。しかしながら、最近では、事業者間の過当競争、生活路線の廃止、労働環境の悪化等、規制緩和の弊害ともいえる事例も指摘されている。このため、規制緩和から一定期間を経た今日、交通・物流市場の経済的規制緩和の影響を包括的に検証することは、今後の交通・物流分野に関する政策の企画立案にあたってきわめて有益であると考えられる。

本稿では、その予備的考察として、我が国における戦後の交通政策の変遷の概略とその背景にある学問的な流れを提示する(「2.」)。あわせて、本研究の政策的な要請とこれから研究を進めていく上での研究課題を整理する(「3.」)。

2. 日本における交通政策の変遷と学術的背景

(1) 交通政策とは

現在、日本においては、人口減少・少子高齢化社会の到来、低成長期の様々な経済活性化策の実施等を経て、公共政策全般が転換期を迎えている。こと交通政策を切り出して経営・経済学的観点から議論することは、交通サービスの特質、すなわち本来の目的を達成するために発生する派生需要であること、自家用車や徒歩など自給が比較的容易であること、速さ、快適性等のサービスの性質が大きな要素であること等¹を考慮する必要がある点で重要である。

ここで今一度、交通政策の目標にさかのぼれば、代表的な例を挙げると、昭和56年の運輸政策審議会答申「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本的方向」はその冒頭にお

¹ 藤井(1992)によれば、交通サービスの消費は時間の消費も伴うこと、交通手段間のコスト構造の差異が競争条件の不平等をもたらすこと、在庫不可能なサービスであり需要の変動が大きいこと、投資についても規模の経済が働くことも挙げている。

表 - 1 最近の交通・物流分野の規制緩和の状況

	貸切バス事業	国内航空運送事業	旅客鉄道事業	国内旅客船事業	港湾運送事業
法律名	道路運送法の一部を改正する法律	航空法の一部を改正する法律	鉄道事業法の一部を改正する法律	海上運送法の一部を改正する法律	港湾運送事業法の一部を改正する法律
参入	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制	路線毎の免許制 →事業毎の許可制	路線毎の免許制 →路線毎の許可制	航路毎の免許制 →航路毎の許可制	主要9港について免許制 →許可制
退出	許可制 →事後届出制	休止の許可 →路線の廃止に係る運航計画の変更届出(原則6ヶ月前)	許可制 →事前届出制(1年前)	許可制 →事前届出制(30日前、指定区間に係るものは6ヶ月前)	主要9港について許可制 →事前届出制(30日前)
運賃・料金	許可制 →事前届出制(変更命令可能)	認可制 →事前届出制(変更命令可能)	認可制 →上限認可制の下での事前届出制(変更命令可能)	認可制 →事前届出制(指定区間に係るものは上限認可制の下での事前届出制)(変更命令可能)	主要9港について認可制 →事前届出制(変更命令可能)
その他		混雑飛行場使用の許可制度の創設	乗継円滑化措置の創設 認可鉄道事業者制度の創設	指定区間における参入の際の許可基準の強化	港湾運送の安定化策(事業者の欠格事由の拡充等)の導入
施行	平成12年2月1日	平成12年2月1日	平成12年3月1日	平成12年10月1日	平成12年11月1日

	乗合バス事業	タクシー事業	貨物鉄道事業	トラック事業	貨物運送取扱事業
法律名	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律	鉄道事業法の一部改正(鉄道事業法等の一部を改正する法律)	貨物自動車運送事業法の一部改正(鉄道事業法等の一部を改正する法律)	貨物運送取扱事業法の一部改正(鉄道事業法等の一部を改正する法律)
参入	路線毎の免許制 →事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制	参入の認可に際しての需給調整要件の廃止	許可制	<運送取扱事業> 登録制→廃止 <第一種利用運送事業> 許可制→登録制 <第二種利用運送事業> 幹線輸送機関を航空及び鉄道に限定 →海運による幹線輸送も対象に追加
退出	許可制 →事前届出制(6ヶ月前)	許可制 →事後届出制	許可制 →事前届出制(6ヶ月前)	届出制	届出制
運賃・料金	認可制 →上限認可制の下での事前届出制(変更命令可能)	認可制 →認可制(認可基準を上限価格の基準に変更)	上限の認可等の事前規制 →廃止	事前届出制・変更命令可能 →廃止	事前届出制 →廃止
その他	運行管理者の資格試験制度の創設(なお、貸切バス事業にも同様の措置を追加)	運行管理者の資格試験制度の創設 緊急調整措置の導入	利用運送事業者等他の運送事業者との貨物の引継の円滑化措置を努力義務付け	営業区域規制の廃止 元請・下請関係の規制の合理化 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の権限強化	利用運送事業者が行う貨物の荷造り等に関する安全確保の義務付け 「貨物利用運送事業法」に題名変更
施行	平成14年2月1日	平成14年2月1日	平成15年4月1日	平成15年4月1日	平成15年4月1日

(国土交通省資料をもとに作成)

いて「交通政策の究極の目標は、人と物の円滑なモビリティを確保して経済の発展と国民生活の向上に資すること」と位置づけている。これを経済学の文脈で言い換えると、経済全体の資源配分を最適にするために交通部門をいかに運営するかであるが、言外に所得分配の公正を可能な限り達成することも公共政策の一つとして期待されていると考えるべきであろう。平成3年の運輸政策審議会総合部会関係答申「21世紀を展望した90年代の交通政策の基本的方向について」において、交通政策の基本的考え方として「交通施設の整備、サービスの提供、それらの費用負担に当たって、効率性と社会的公正の調和を確保すること」と明示的に確認されている。そして、社会の成熟化にともない、価値判断を必要とする後者の比重が高まっていることは言うまでも無い。

次項では、交通政策の目標の下で、また、より効率化が求められた時代において、実際の施策が具体的にどのような目的を持って実施されてきたかを概観することとする。

(2) 交通政策の変遷

交通政策の目的は歴史的に大きく変化してきている。このため、日本の交通分野における実際の施策群を政策目的により分類し、交通政策の変遷を概観する(表-2参照)。

戦後復興期から高度経済成長期を、本稿では「効率と公正(公平)」の時代と整理した。交通産業は、通路インフラだけでなく運搬具のレベルにおいても規模の拡大による費用通

減効果が高いという経験から、典型的な「市場の失敗 (Market Failure)」の例であると考えられていた。さらに、英国鉄道の黎明期においても見られたように、交通分野の自由な競争は競争事業者間での重複した投資を招き、他事業へ転用が困難な多額の設備が埋没してしまい大きな社会的費用を負うという懸念があった。このため、産業内の秩序が重んじられたのもこの時代の特徴である。こうした時代において、費用逓減産業である交通事業者は、参入規制を前提に、設備投資を含め自律自営に必要な費用を償うことのできる価格規制を受けるだけでなく、利用者の公平の観点からネットワークの維持・形成のため企業内の採算・不採算路線間の内部補助を実施していたのである。具体的な施策に目を向ければ、輸送力増強や設備の近代化のほか、業界秩序の確立・確保を政策目的としたものがほとんどであった。

安定成長への移行から円高不況とバブル経済を迎えた時期は、「競争環境の創出」の時代と整理されるだろう。内部補助という企業内での不採算路線維持のシステムは、事業者の経営判断の下で実施されているという意味で、ある種の市場メカニズムの活用ではあったが、他方で高度な地域独占性をもたらしたほか、被規制事業者のコスト構造が（外部者にとって）不明瞭であるという問題があった。独占的事業者の高コスト化の原因を、組織の階層的意識決定における惰性や非合理性に求めた X 非効率理論や、独占により得た利益を独占維持のための活動に充てているためであると説明したレントシーキングといった考え方は、この時代の世相を反映している。このほか、公正報酬率規制の課題として、公正報酬拡大のため交通事業者がレートベース拡張の誘引を持つというアヴァーチ=ジョンソン (AJ) 効果が実証分析に基づいて指摘された。社会経済変動の激化したこの時代は、従来からの規制運営の課題に関する指摘、国鉄経営の破綻等、市場の失敗を補完するために講じられていた政策が所期の成果を達成することが困難になっていた²。そして講じられた対策は、国鉄民営化、航空国内幹線のダブル・トリプルトラック化、物流 2 法の成立など競争促進の時代に突入したのである。

バブル経済の崩壊とその後の低成長期は、「市場メカニズムの活用・応用」の時代と整理できる。バブル崩壊後の未曾有の不況においては、従来からの有効需要喚起のためのマクロ経済対策のほか、サプライサイドのミクロ構造調整政策も要請された。交通事業の特性から一定程度の規制制度の必要性は確認されつつも、経済社会の高度化・複雑化、スピード化による規制者と被規制者間の情報の非対称性や規制コスト増大の問題に対処するため、ヤードスティック方式に代表されるインセンティブ規制や、運賃・料金の事前届出制を中心とした事後チェック型規制が導入された。

(3) 学術的な背景

本節では、各時代の交通政策を理論的に支えてきたアイデアが、どのような学術的背景の上に成り立っていたかを概観する。

市場の失敗が主に議論されていた時代には、政府の規制の根拠である自然独占性の検証など交通産業の費用関数の推定のほか、個別市場の成果のみを見る部分均衡分析が主なツールであったと言える。一般的なミクロ経済学の理論を交通分野に応用し、当時の統計処理や数理的解析の水準において議論がなされていた。

政府の失敗が取り上げられるようになった時代は、既存の理論により現実の説明を試みるというよりも、より実態に即した理論の構築が進められたと言えるかもしれない。主流派経済学ではブラックボックスとして扱う組織に注目した理論や、市場と組織の比較を試

² 政策が意図した成果を達成できず経済活動に非効率が生じることは、市場の失敗に対して「政府の失敗 (Government Failure)」と呼ばれる。

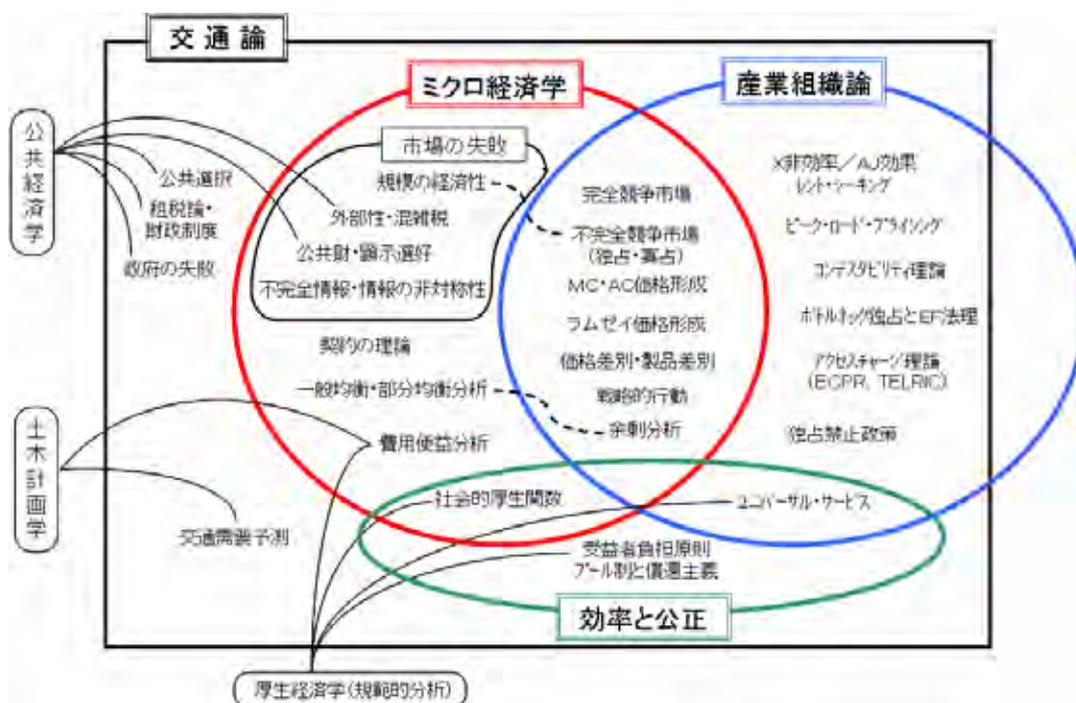
表 - 2 交通政策の変遷と応用ミクロ分析の潮流

交通政策	1960年以前 <戦後復興>	1960s(昭和36年~45年) <高度経済成長>	1970s(昭和46年~55年) <安定成長への移行>	1980s(昭和56年~平成2年) <円高不況とバブル経済>	1990s(平成3年~12年) <バブル崩壊と低成長>	2000s(平成13年~18年) <小泉政権>	今後		
	36 37 38 39 40 41 42 43 44 45	46 47 48 49 50 51 52 53 54 55	56 57 58 59 60 61 62 63 元 2	3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	13 14 15 16 17 18				
交通政策			運政審「総合交通体系」 (複合一貫輸送の環境整備)	運政審「長期展望に基づく総合的な交通政策」 第2次臨調答申(国鉄分割民営化) 地域交通計画の策定(-H5まで(都道府県単位))	需給調整規制原則廃止決定 規制緩和推進計画決定				
鉄道	地方鉄道法(T8) 国鉄施設整備5箇年計画(S32) 地方鉄道軌道整備法(S28) 東海道新幹線着工(S34)	第2次 国鉄新長期計画 第1次輸送力増強3ヵ年計画 地下鉄整備補助 鉄建公団設立	国鉄再建 国鉄再建10ヵ年計画 都市モータール整備促進法 ニュータウン鉄道整備補助 民鉄線建設業務追加	国鉄再建法 (運賃約50%改定、決定方式弾力化) 国鉄運賃法及び国鉄法改正(S51/53) 国鉄再建法 (特定地方交通線バス転換等) 都市鉄道の整備(混雑緩和) 全幹法改正(地公体一部負担) 整備新幹線凍結 凍結解除 特特制度(複々線化、新線建設推進) 整備新幹線財源措置 整備新幹線の整備推進	鉄道事業法 JR会社法 国鉄改革 国鉄改革法(JR分割民営化(S62)) 国鉄監理委員会意見 運輸審答申(3大都市圏の鉄道網整備) 輸送力増強計画(8次)終了 空港アクセス鉄道補助 全幹法改正(新しい建設費負担スキーム) 鉄道関係予算の公共事業関係費化	DS規制廃止(H12旅客、H15貨物) 総括原価の下での上限価格制導入 鉄道事業の活性化			
航空	航空法(S27) 日本航空株式会社法(S28) 空港整備法(S31)	JAL・ANA提携強化 航空企業の再編と経営基盤の強化 第1次空港整備5箇年計画(空港整備特会(S45)) 新東京国際空港公団設立	45/47体制(3社体制)の確立 成田開港	国内航空低迷 (コミュニケーションの活性化) 日航法廃止(完全民営化) 開空会社設立	幅運賃制度導入 タフル・トフル化基準緩和 国内航空DS規制廃止 羽田発着枠増加と配分ルールの確立(ADO、SKY参入) 離島航路支援措置 開空開港 中部国際空港会社設立	航空事業の競争促進 社会資本整備重点計画			
自動車交通	通運事業法(S24) 道路運送法(S26) 自動車ターミナル法(S34)	物流企業の近代化・集約化 中小企業近代化促進法の指定(通運・陸上貨物) 過疎バス補助 タクシー業務適正化法 大都市交通対策(輸送秩序の確保・混雑緩和) 日本自動車ターミナル株式会社法	(宅配便の登場) (引越輸送の登場) 新住宅地バス路線開設運行費補助金 地方バス路線運行維持対策要綱 乗合タクシー導入 廃止代替バス補助 地方交通(過疎)対策	都市バス活性化 (都市新バスシステム補助) 地方交通(過疎)対策 トラック事業DS規制廃止 物流・貨物自動車運送事業法 2法 貨物運送取扱事業法 サービスの多様化・活性化	総合物流施策大綱 競争促進と利用者利便向上 トラック事業運賃・営業区域規制廃止 利用運送参入許可登録 (貨物利用運送事業法) 貨切バスDS規制廃止 増減車庫力/同一運賃原則見直し タクシー運賃距離引認可 DS規制緩和	競争促進と利用者利便向上 トラック事業運賃・営業区域規制廃止 利用運送参入許可登録 (貨物利用運送事業法)			
海上交通	海上運送法(S24) 離島航路整備法(S27) 木船運送法(S27) 小型船海運組合法(S32) 臨時船舶建造調整法(S28) 外航船舶建造利子補給法(S28)	船舶の近代化と離島航路対策 離島航路助成の強化 内航海運業法 内航海運組合法 海運再建整備2法(6グループに集約(S39)) 企業集約と国際競争力の強化	本四連絡橋建設に伴う対策 本四架橋の順次開通 <船腹調整事業> 輸送秩序の確立と船腹過剰の是正 (石油危機と海運不況)	海運審答申(6社体制見直し) 定期船5社体制 解撤法 安定輸送の確保と集約体制の維持	国内旅客船運賃弾力化 国内旅客船・貨物フェリー-DS規制廃止 内航海運協定廃止 暫定措置事業 内航海運の構造改善の推進 国際船舶制度 定期船3社体制	旅客船事業の効率化・活性化 国内旅客船・貨物フェリー-DS規制廃止 参加規制が許可登録			
海外トピック			英国'78民間航空法(BA設立) 米国航空規制緩和法(路線・運賃認可制廃止) シンガポールALS導入	BA民営化 英国'82民間航空法(グループトラッキング推進、運賃届出制等) EU航空パッケージ スカンディナヴィア鉄道改革(上下分離) 英国'80交通法(急行バス免許緩和・運賃届出制) 英国'85交通法(ロンドン以外のバス自由化)	EU航空パッケージ(参入・運賃自由化/カテゴリー開放) BR民営化 英国鉄道上下分離	シンガポールERP導入	ロンドン混雑税導入		
学問的流れ	効率と公正(公平)		競争環境の創出		市場メカニズムの活用・応用		市場の質		
	アイディア 規模の経済性 公共財 平均費用価格形成 外部性 内部補助(ネットワーク維持・形成)	アイディア X非効率 コンテスタビリティ理論	アイディア AJ効果 ユニバーサル・サービス 範囲の経済	アイディア インセンティブ規制 上下分離 ネットワークの経済	アイディア 市場を守るルール 情報の蓄積(技術革新)	ツール 費用関数の推定 余剰分析(部分均衡分析)	ツール 公共選挙論 ゲーム理論	ツール 取引費用アプローチ ゲーム理論	ツール 全要素生産性分析 オークション理論 契約理論

みた取引費用アプローチなど（新制度派経済学）がこれに相当する。他方で、エージェントの戦略的反応を考慮するゲーム理論の経済学への浸透とこれを受けた経済理論の発展もこの時代の特徴である。米国航空市場の規制緩和の理論的支柱となったコンテストビリティ理論は、その一つの極みである。潜在的競争者の存在（参入障壁の撤廃）により唯一の参入企業であっても独占的行動を取ることができないというこの考え方は、1980年代を通じて理論的にも実証的にも批判され、規制緩和の根拠としての勢いを失った。いずれにせよ、市場の成果を考える上で、個別の企業に着目し始めた時代であった。

1990年代以降は、規制のメカニズムに着目しこれを精緻化するという意味での規制改革の流れの中にある。それは、不完全のように見える市場で市場メカニズムが十分働く可能性を探るというよりも、不完全と認めた市場において経済主体が最適な行動を取るようにインセンティブ付けを設計するというものである。このための規制デザインのアイデアは、例えば英国鉄道における運行会社によるフランチャイズ入札がオークション理論に基づいているように、契約理論に支えられている。そして、規制改革の成果（生産性の向上）は、電算機性能の発達の結果、常に定量的な検証に晒されるようになったのである。

図 - 1 交通論において用いられる理論・分析手法等



3. 研究内容、方向性(今後の研究課題)

(1) 政策的な要請

規制緩和後の交通政策として、都市鉄道等利便性増進法（平成 17 年）や新バリアフリー法（平成 18 年）の成立や運輸安全マネジメント評価の導入（平成 18 年）等着々と実施されているところである。今後は、こうした市場の質を高める政策が交通分野において柱となるものと考えられ、経営・経済学的観点から市場の成果を評価するためには今まで以上にミクロなレベルの分析手法を開発することが必要であると考えられる。

(2) 学術的な発展の方向性

規制緩和の成果に関する分析評価では、従来からミクロ経済学や産業組織論の手法を用いた分析が行われ、政府規制の根拠である自然独占性の検証、規制緩和の効果に関する余剰分析、企業の生産性に関する定量的分析などが行われてきた。

近年では、企業に効率性改善のインセンティブを与えるための規制手法などの議論に見られるように、ゲーム理論や契約理論の発展を受けて、規制メカニズムをより効果的に機能させるための制度設計の議論が盛んである。さらに、規制緩和の価格面への影響のみならず、サービスの安定供給やインフラへの投資不足の問題等、企業が提供するサービスに対する品質確保のあり方に関する議論も高まっている。

このように規制緩和に対する関心は近年、規制緩和後の追加・補完的な制度設計の必要性とそのメカニズムの研究という段階にあり、本研究ではこのような最近の議論を踏まえて調査研究を行っていく予定である。

(3) 今後の研究課題

本研究の研究課題は、以下のとおりである。

我が国の交通・物流市場の現状分析

需給調整規制の緩和や民営化の流れのなかで、個別の市場構造や個々の事業者をめぐる市場環境は大きく変化している。また、他のモードとの競争の進展も市場構造に変化を与えている。そのため、一連の規制緩和政策によって我が国の交通・物流市場がどのように変化したのかを把握することが必要である。

一方で、企業間の過当競争、生活路線の廃止、労働環境の変化等の諸問題について、規制緩和の弊害との指摘がなされている。規制緩和政策の成果はともすれば効率性の観点からの評価に偏りがちであるが、分配面からの分析手法をどのように構築していくかも重要である。

分析手法の検討

ア) 市場単位・事業者単位の分析

特定の市場および特定の事業者単位の分析は従来から多く行われている。交通・物流市場の規制緩和に関する分析では、ミクロ経済学による余剰分析や費用関数の推計などの伝統的な分析のほか、近年では、全要素生産性(TFP)やDEA(Data Envelopment Analysis)による産業全体や企業の生産性分析などが多く見られる。

全要素生産性とは企業の生産性の増加のうち労働と資本の要因の除いた残差のことである。これは、投入要素の伸びに帰着できない生産性の向上という意味で、技術革新や市場環境の変化(競争激化)等に要因が求められるという考え方である。規制緩和による産業や企業の生産性への影響を評価するためには、全要素生産性分析は有効な手段の一つである。一方、DEAは、企業(事業体)単位の生産性の比較分析に有効な手法である。複数の評価軸により生産性を相対評価することができることから、交通サービスに則して言えば、低運賃政策を取る事業者から高品質のサービスを提供する事業者まで押しなべて評価することも可能となる。例えば、同じ産業内の民間企業と公営企業の生産性の比較などにも、DEAを用いることが考えられる。

イ) サービスの質の分析

サービスの質の問題は規制緩和の議論の中ではあまり重視されてこなかったが、規制緩和によるサービスの安定供給やインフラへの投資不足の問題など、交通サービスの質的部分に対する規制緩和の影響も看過できない要因である。

ただし、交通サービスの品質として考えられるサービス属性は多岐にわたり、かつ利用者によっても異なるため、規制緩和によるこれらの品質への影響を検証するためには、交通サービスの品質を体系的に整理する必要がある。

サービス品質の分析には利用者からの情報が不可欠であり、そのためにはコンジョイント分析などの多変量解析や仮想市場調査法（Contingent Valuation Method: CVM）等の手法が有効である。コンジョイント分析は交通サービスのさまざまな品質を組み合わせることで利用者に提示し、利用者が好む品質要素や最適な品質の組み合わせを分析する手法である。また CVM 法は、利用者へのアンケートを行い、品質への改善に対する支払意思額や品質悪化に対する補償額（受取意思額）を通して、サービスに対する金銭的な評価を行う手法である。

ウ) 所得分配の観点からの分析

規制緩和の影響として、企業間格差や労働環境の変化が指摘されている。このような問題は、同一産業内の企業間の収益性の格差や労働分配率の変化、経営形態の変化による影響などを財務分析等により定量的に評価することが可能である。我が国の交通分野では企業の経営環境や労働環境の変化に関する研究事例は多いとは言えず、海外の先行研究が参考になると考えられる³。

エ) 他の産業への影響の分析

交通・物流産業のインフラ的性格を踏まえ、同分野の規制緩和が我が国の経済全体に与える影響を把握することも重要な課題のひとつである。そのための手法としては産業連関分析などの応用一般均衡分析が考えられる。産業連関分析はある産業の生産活動が他産業への直接的、間接的に与える波及効果を分析する手法であり、これにより交通市場以外への規制緩和の影響を把握することができる。

海外事例の調査・研究

上記の各項目に関連して、文献調査・有識者のヒアリング・現地調査等の海外事例の調査研究も必要である。特に欧米の交通・物流市場では、我が国よりも先進的でドラスティックな規制緩和政策が実行されている事例も多く、これらの事例の調査研究は本研究にとって有益であると考えられる。

4. おわりに

本稿では、交通政策の変遷と学術的な背景を整理し、政策に対する社会的要請と学術的な進展の関係の説明を試みた。本研究の課題としては、効率性だけでなく分配の公正の観点からも、あらゆる定量的な分析手法の交通分野への適用可能性を精査し、今後の交通政策の立案に資することである。

参考文献

- 井口典夫（1997）『現代交通産業の実証分析』輸送経済新聞社
- 伊藤秀史（2003）「契約の経済理論」有斐閣
- 運輸省編（1981）「80年代の交通政策のあり方を探る」ぎょうせい
- 運輸省編（1991）「90年代の交通政策」ぎょうせい
- 運輸省 50 年史編纂室（1999）「運輸省五十年史」
- 衣笠達夫（2005）『公益事業の生産性分析』中央経済社
- 刀根薫（1993）『経営効率性の測定と改善』日科技連
- 藤井彌太郎・中条潮編（1992）「現代交通政策」東京大学出版会
- 藤井彌太郎監修（2001）「自由化時代の交通政策」東京大学出版会

³ 英国の交通市場に関する分析に関しては、European Industrial Relations Observatory（2000）“Comparative Study on Industrial Relations in the Rail Transport Sector: UK Response”や、J. Arrowsmith（2003）“Post-privatisation industrial relations in the UK rail and electricity industries,” *Industrial Relations Journal*等の文献がある。

日中間貿易の発展に伴う中国物流企業の日本進出 - その現状と課題 -

日通総合研究所経済研究部 研究員

町田 一兵 (丁 一兵)¹

要 旨

経済のグローバル化の進展に伴い、東アジアにおける貿易量が大幅に増加する中、東アジア物流に係る実態及び課題に関しては、荷主企業・物流企業の取り組みが個々の事情に応じて多様に行われていることや、物流を取り巻く環境の変化が著しいことから正確な把握が困難な状況にある。

そうした中、日本を基点とした東アジア物流に係るサービスに関する現状と、現状を規定する背景及び課題を把握することが重要視され、多くの議論が展開されているが、一方で、中国企業の立場からの日本物流の課題についてはあまり問題とされることはない。

そこで、日本へ進出している中国物流企業の二事例を交えつつ、中国からの視点で中国物流企業の日本進出等の現状並びに今後の中国物流企業を取り巻く競争の激化及び競争力強化の見込み等についてまとめたものである。

1980年の改革開放以来、中国政府は積極的な外国資本/技術の導入及び輸出型産業中心の産業育成政策による対外輸出の拡大を図るとともに、沿岸から内陸まで、交通インフラ構築に膨大な資金を投じ、貧弱であった道路・港湾・空港などあらゆる輸送モードの構築・拡大に力を入れた。

2001年中国のWTO加盟後は、中国における外資企業の市場参入規制の緩和及び国民所得の増加により輸出入貨物及び国内貨物が急速に増え、貨物取扱量は年々10%前後の伸びを示すなど好調である。物流市場の形成及び急激な拡大に伴い、中国物流企業は急成長を遂げるとともに、国営大手企業中心の流れから多くの新興大手民間物流企業に主導的な役割がシフトしつつある。

また、日本と中国との関係においては、2001年以降の貿易額が毎年対前年比二桁以上の高成長を遂げ、中国は2004年から日本の最大貿易相手国となるほどまでに成長した。

今後日中間の水平分業化がさらに進み、中国からの輸入貨物の増加に伴い、日系物流企業の中国進出とともに、中国物流企業の日本進出も徐々に増えることが予想される。

このような現状を踏まえ、中国物流企業の日本進出の背景、現状及び今後の課題等について整理する。

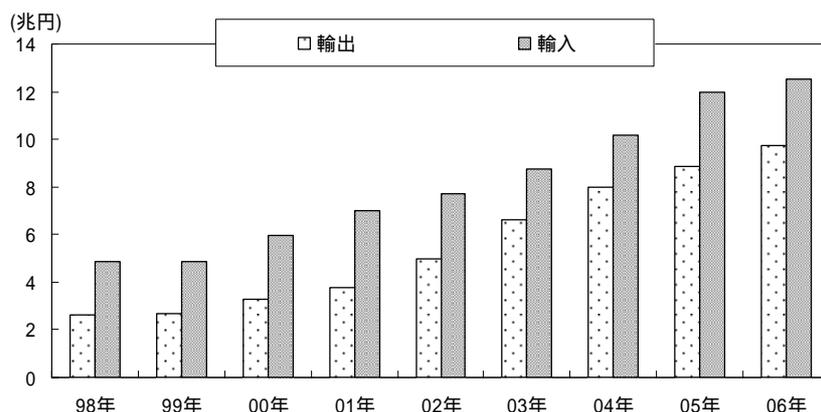
¹ 略歴:1970年中国上海生まれ。1985年～1990年上海市南市発電所勤務の後、来日。1993年に城西国際大学経営情報学部で留学し、2003年に明治大学大学院博士課程修了・博士号修得。2002年(株)日通総合研究所入社後2005年から城西国際大学非常勤講師を兼務、現在に至る。専門分野は流通論、物流論、マーケティング論、国際物流論。

1. 近年の日中間における貿易額及び二国間貨物輸送の趨勢

(1) 輸出入額の推移

1990年代から、日本企業は高い国内人件費の回避や海外市場への進出を理由に、製造業の海外移転の傾向が強まり、中国を中心とするアジア諸国へのシフトを進めた。その勢いは2000年以降さらに強まり、とりわけ2001年中国のWTO加盟後、外国投資を受け入れる法整備が徐々に進められたため、日本からの投資が急速に増え、それに伴い、日中間の貿易額も年々二桁の急増を示している。

図 - 1 日中間輸出入貿易額の推移

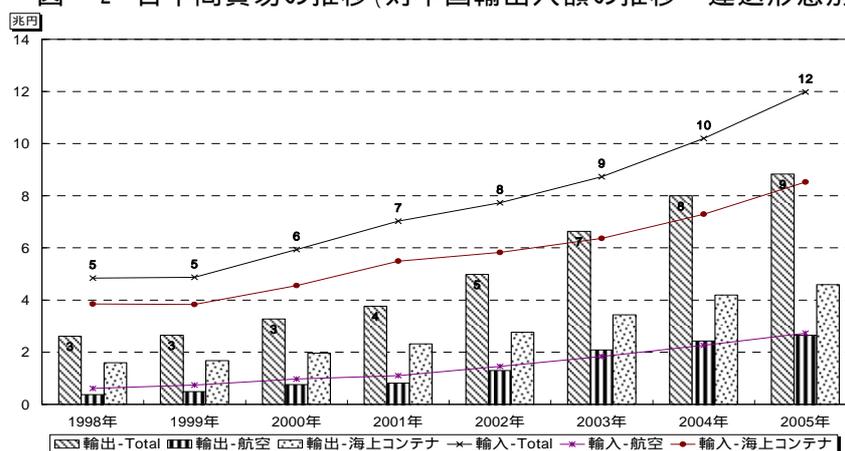


出所：財務省貿易統計

(2) 二国間貨物輸送

輸送モード別の輸出入を金額ベースで見ると、海上コンテナ及び航空輸送ともに対前年比で大きく伸びており、中でも特に海上コンテナの輸入額は全モード別輸出入額の中で最も大きい。

図 - 2 日中間貿易の推移 (対中国輸出入額の推移 - 運送形態別)



出所：財務省貿易統計

このように日中間貿易は急増しており、それに伴い、日系物流企業の中国進出が加速しているが、一方で、急速に拡大する中国国内経済を背景に、中国の物流企業も変化し始めている。以下、その変化の概要を整理してみる。

2. 改革開放²が中国国内物流に与える影響

1949年の中華人民共和国の設立から1980年代初期まで、中国政府はソビエトの計画経済を習い、生産計画を作成し、それを基に国営企業に生産活動を行わせた。また、国防の重要性から重工業を重視する一方、消費財を中心とする生活必需品や農林水産品の生産が疎かになっていた。その結果、消費財分野における生産が供給に追いつかない時代が長く続き、主な生活必需品に関する配給制度が1992年まで実施されるなど、国民経済の課題は主に生産不足への対応であり、物流の問題は重要視されていなかった。物流の形態を見ると、どの企業においても輸送部門を抱えるなど自家用物流が主流であった。

改革開放が実施された1980年代当初、国家や地方政府の重点投資が道路等のインフラ構築に配分されず、中国国内の物流インフラは極めて貧弱であり、しかもネットワーク化されていなかった。1989年までは高速道路もなく、長距離輸送は鉄道に頼るのみであった。

1980年代からは経済特区の導入による経済開放を試みたものの、交通インフラの面で外資企業にとって魅力的な投資場所が極めて限られ、結果的に地理的に香港と近い深セン、珠海、汕頭、アモイ4都市が選定されたのは、物流インフラによる制限が大きな理由であった。

このような状況は1980年代後半から急速に変化した。その変化の中心的役割を果たしたのは外資系製造企業である。安い人件費や税制の優遇を求め、製品の全額輸出を条件に中国東部沿海地域を中心に多数の外資系製造企業が進出し始めた。

それに対し、現地企業が提供する物流サービスのレベルが低く、輸出入手続から輸送、保管、荷役などの個々の物流機能に至るまで、外資系製造企業のニーズを満たせず、その結果、日系物流企業を含む外資系物流企業の中国国内進出が求められた。

当初、外資系物流企業の業務は輸出入手続の代行及び中国国内における短距離保税輸送に限られ、一定の住み分けができていたが、2001年のWTO加盟に伴う中国政府の規制緩和及び国内市場の成熟に伴い、中国国内においての外資系製造企業製品の販売が可能となり、それに合わせ、外資系物流企業の中国国内物流への本格的参入が始まった。

中国物流企業にとって、外資系物流企業の国内市場への参入は大きな脅威でありながら、外資系物流企業が提供する物流サービスと従来国内で提供されている物流サービスとの違いを痛感する機会を与えられた。

特に日系製造企業の製造方式にあわせ、日系物流企業が提供するJIT輸送³やミルクラン方式輸送⁴、また冷凍、冷蔵などのチルド/コールドチェーンでの一貫輸送など、従来中国にない輸送方法や高レベルでの物流サービスを中国国内で実行し、中国物流企業の良い手本となった。実際に日系物流企業の下請企業であった一部の中国物流企業について、「物流サービスレベルに目覚ましい進歩がみられ、すでに日系物流企業とほぼ変わらないほど成長した。」と現地の日系物流企業担当者が話している⁵。

同時に、中国国民所得の増加による国内消費市場の拡大及び国内物流量の急増に伴

² 鄧小平の指導体制の下で行われた対外開放政策のこと。

³ 必要なタイミングに、必要なものを、必要なだけ送る輸送システムのこと。

⁴ 複数のベンダーを一台の車両でルート・時間を決めて立ち寄り、集荷配達を行う方式のこと。

⁵ 中国現地での日系物流企業へのヒアリング結果による。

い、中国物流企業の規模も急速に拡大し、実力を付け始めている。かつては国営物流企業が市場をリードしていたが、民営化及び参入規制の撤廃により、現在は民間企業が主導的な存在になっている。今日まで全国一円をカバーする中国物流企業は国営・民間企業ともに存在しないものの、かなりの広域をカバーする地域大手企業は次々と誕生している。それらの中国物流企業は全国ネットワークを構築しながら、次の成長ステップを探し始め、その一環として、日本を含む海外進出にも目が向けられている。

3. 「走出去」 中国系物流企業の日本進出

中国の経済発展モデルは外資企業の誘致による自国経済の発展であり、今でもその流れは変わらないが、その一方で、急速に膨らむ国際貿易黒字や一部の中国国内企業の急成長に伴い、中国企業が海外へ直接投資する環境が次第に整いつつある。

このようなトレンドを踏まえ、中央政府は中国企業の海外進出（中文：走出去）を提唱するようになり、2001年からスタートした「第10次五ヵ年計画（2001年～2005年）」において、对外投资の奨励などを盛り込んだ「走出去」戦略の推進を明記し、初めて国家戦略の一つとして位置付けた。また、2005年10月に「国民経済及び社会発展における第11次五ヵ年計画（2006年～2011年）」において、「条件を満たす企業の海外進出」をサポートし、国際規定に準じて海外投資を認める⁶など、国内企業の海外投資規制を緩和し、国家レベルで国内企業の海外進出を後押しする姿勢を一層鮮明にした。

中国物流企業の場合、従来国営企業であった China Shipping などの海運企業を中心とする大手物流企業は、そうした国の方針より先に、すでに国営時代から海外進出を果たし、今日では自前の海外拠点を多く持ち、国際ネットワークを構築していた。

図 - 3 チャイナ・ SHIPPING の世界航路一覧



出所：China Shipping Company

⁶「中国共産党中央政府国民経済及び社会発展における第十一回五ヵ年計画の提案」第28条、2005年10月11日中国共産党第十六回中央委員会第五回全体会議にて認可。

そうした一部の企業を除き、総じて中国製造企業に比べて中国物流企業の海外進出ケースは少ないが、近年、一部とはいえ、民間物流企業の海外進出が徐々に始まっており、特に主要な輸出先である日本への進出も見られるようになった。

日本へ進出している中国物流企業は表 - 1の通りであるが、以下では、表 - 1の中国企業のうち戦略的に日本進出を行った事例として、フォワーダー事業と海運事業を行う民間企業 2 社を選出し、中国物流企業の日本進出の現状を紹介する。

表 - 1 日本に進出している主要中国物流企業一覧

企業名	中国側出資比率	出資母体
海豊国際航運日本株	100%	民営
天神海運株	70%	民営
遠成ジャパン株	100%	民営
ウインランド SHIPPING 株	100%	民営
コスコ・コンテナラインズジャパン株	100%	旧国営
コスコトウホウ SHIPPING 株	100%	旧国営
シノトランス・ジャパン株	100%	旧国営
チャイナエクスプレスライン株	50%	旧国営
中海コンテナジャパン株	100%	旧国営
中国国際航空公司(東京支店)	100%	旧国営
中国東方航空公司(東京支店)	100%	旧国営
中国南方航空股分有限公司(日本支社)	100%	旧国営
日中物流サービス株	50%	旧国営

注:「旧国営」とは出資母体がかつて大手国有企業であったことを指す。

出所：外資系企業総覧 2006 年版

(1) 遠成グループの日本進出

遠成集団有限公司は民間物流企業として 1988 年広州市に設立され、2002 年に本社を上海に移し、中国鉄道貨物利用運送業務の民間企業への開放に合わせ、貨車スペースを利用した長距離小口貨物輸送を行う鉄道運送取扱事業をベースに、中国国内での複合一貫輸送、主要都市のドア・ツー・ドア輸送を行うなど、総合物流企業として急成長している。

1998 年の急行貨物列車 1 系統（往復 2 列車）の経営権取得を皮切りに（2004 年 10 月までに 3 系統 6 列車取得）、2002 年 7 月には五定貨物列車⁷の借り上げ運行をスタートし（今日まで 10 本（片道）を運行）、2004 年 5 月には 11 億人民元で北京～広州、北京～上海、北京～ハルビンまで往復 3 系統の特急貨物専用列車の二年間経営権を獲得するなど、業務規模の急速な拡大を見せている。

また、ドア・ツー・ドア輸送のサービス品質を維持するため、中国では通常下請け傭車を使用するが、遠成グループの場合、自社トラック約 2,000 台、従業員 6,000 名、拠点 300 ヶ所、延べ 30 万 m²の倉庫を保有し、大半のドア・ツー・ドア輸送を自社で行っている。

⁷ 五定列車とは貨物列車の 発着駅 ルート 列車番号 発着時刻 運賃を固定することで安定した鉄道貨物輸送を行う運送サービスのこと。

図 - 4 遠成グループの中国国内ネットワーク



出所：遠成ジャパン HP

遠成グループは、鉄道貨物取扱運送の大手企業としての地位を着々と築き上げ、2004年12月にISO9001:2000認証を取得するなど、中国政府における物流企業評価⁸の最高ランクである5A級物流企業の中の1社（合計9社）に認定され、中国の新興民間物流企業の代表格となっている。

貨物取扱量が急増する遠成グループは国内基盤を固めつつ、民間物流企業としていち早く海外、特に日本に着目した。きっかけは遠成グループの黄遠成総裁（会長）が2000年に同行した中国社会科学院経済研究所⁹が主催した日本物流視察ツアーであった。黄総裁は、日本滞在中に港湾、道路、鉄道などのインフラ及び各日系物流企業の施設を視察し、日本と中国における物流サービスの格差を痛感した。帰国後、黄総裁が日本で得た所見を踏まえ、遠成グループは今後の方針として、物流サービスのレベルアップによる他社との差別化を図ることを最重要課題と位置付け、物流サービスの手本となる日本に拠点を設立する構想を打ち出した。その後4年近くの準備期間を経て、遠成ジャパン株式会社が2004年3月に設立されたが、その役割は主に以下のとおりである。

⁸ 国内トラック輸送市場の秩序化を図り、全国規模の大型トラック輸送事業者を育成するため、2005年から「物流企業分類および評価指標」が国家標準化管理委員会及び国家品質監督検査検疫総局により公表・実施され、企業に対するランク付けはA～5Aまでに分けられている。

なお、認定制度の運営は現在、政府からの委託で中国の物流協会にあたる「中国物流及び購買連合会」が担当している。当該認定制度の樹立により、政府が大規模物流事業者の育成及び中・小規模事業者の整理を進めようと考えている。

⁹ 1929年に成立された国立経済研究所であり、経済学理論、応用経済学及び経済歴史を研究する傍ら、産業ごとに定期的な海外視察を主催し、国内の企業家を募り、海外との学术交流を図っている。

特別寄稿

日本における遠成グループの知名度アップ及び中国国内で提供している物流サービスの紹介。

中国に進出する日系企業（製造業、物流業、商社）との物流面での現地パートナーシップ構築の手伝い。

自社幹部の日本における実務研修の担当。

今後、遠成ジャパンは海外における遠成グループのアンテナ的役割を果たし、日本での物流サービスの現状や新しい動きをいち早く中国国内に伝え、自社物流サービスのレベルアップを図る大きな役割が期待されている。

(2) ウィンランド SHIPPING の日本進出

ウィンランド SHIPPING（大連威蘭徳集团有限公司）は 1993 年に資本金 5 千万元で創立、現在海上運送業を始め、複合輸送事業、傭船仲介業、海運代理店業、船舶船員管理業及び付随業務を展開し、年商 6 億 5 千万元（2006 年）、社員数 400 名、中国国内に 7 拠点を持つ中国民間海運企業の中堅船社である。

かつては東南アジアを中心にバルク貨物を積む雑貨船を配船していたが、日中間経済交流の活発化に伴い、在来船の総代理店業務を中心に日本進出を図り、2003 年 11 月には日本法人を設立し、2004 年秋から日中定期航路をスタートした。また、日中間におけるコンテナ船需要の高まりを踏まえコンテナ船の配船に参入し、2004 年 11 月からは定期フルコンテナ船サービスを開始した。さらに、自社船及び他社との共同配船やスペース交換を実施し、今日では日本向けの配船数 15 隻/月、大連/関東、大連/関西、大連/九州、上海/関東/関西/九州、青島/関西、青島/九州などで中国から日本への輸出貨物が圧倒的に高い割合となる日本主要港発着 8 航路の定期便を持ち、全体業務の 2 割～3 割を占めている。

中国系船社の日本への進出については、日中間海上輸送が恒常化された 10 年前から中国系船社が日本で現地法人を設置し始め、今日では、日中間定期航路を持つ中国船社のほとんどが日本現地法人を持つ。これらの日本現地法人は、日中航路のポート・ツー・ポート・サービスの提供に集中しているが、日系物流企業との競合がほとんどなく、むしろ日中間航路は安易に参入できるため、現状では中国船社同士による運賃のダンピングが横行し、中国の同業他社との競争にさらされている。結果的に日本にいながら、中国の同業他社と中国本土での競争の延長線上で競争をしなければならず、各船社の体力が消耗している。

中国の WTO 加盟後、しばらく日中間貨物の増加率は二桁増を続けてきたが、最近は一桁で落ち着き、より安定した成長段階に入りつつあり、これまでどおりの参入競争が続くと仮定すると今後市場における競争が一層厳しくなることが予想される。

ウィンランド SHIPPING はこのような競争に対し、航路密度のアップや CY カット¹⁰の時間をできる限り遅く設定するように工夫している。航路密度については、大連を中心に日中間定期航路を開設しているが、日中間海上貨物の大半が上海経由であるため、次のステップとして現在共同運航をしている上海からの日中間航路の開設、さらに、より南の広東から日中航路の開設を検討している。

また、厳しい競争を勝ち抜くためにより良いサービスを提供し、専門性を生かすこ

¹⁰ CY = コンテナヤード、CY カット = コンテナヤードへの搬入受付を締め切ること

とが最も重要であると考えており、今後の課題として、同業他社との競争を念頭に、新規顧客の開拓と同時に、サービスの品質向上による他社との差別化を図るため、荷主にサービスや情報を提供するためのツールの充実と利便性の向上、荷物のトレーサビリティを向上させる工夫を行っている。特に日中間航路は短いため、天候やバースの混み具合の影響で頻繁に発生する遅延が、船会社の輸送リードタイム全体に影響を及ぼしてしまう。遅延が発生した場合、代替船や中国国内での他の輸送モードへの切替準備、荷主への通知方法など、対応が多岐に渡るが、そのような事態への対応が荷主企業に対して提供するサービスの品質に結びつくため、対応策に多様な選択肢を持つよう工夫をしている。

また、日本現地法人として日本で提供しているのは、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスの提供ではなく、あくまでも CY・to・CY であるが、将来より付加価値を高めるため、日系物流企業との戦略的連携も視野に入れつつ、自社で一貫輸送サービスを請け負い、荷主に一枚の伝票で日中間の輸送をドア・ツー・ドアで行えるような仕組みを提供できる体制の構築を目指している。

4. 中国物流企業から見た日中間物流の課題

中国の国内物流市場が急成長し、世界の「輸出大国」としての地位がますます高まるとともに、第二貿易相手国である日本との間にもかつてないほど貨物が急増し、貿易量は今後とも一段と高まる見通しである。しかし、全般的な中国物流企業の日本への進出には、主に企業規模の小ささ、知名度の低さ及び人材不足、国際ネットワークの不備など高いハードルがある。

(1) 小規模

大半の中国物流企業は、規模が小さく中国国内全体を網羅するネットワークを保有していない場合が多いため、日中間物流といった二国間の物流に進出する規模に至っていない。輸送モードごとにおける中国物流企業の現状は以下の通りである。

- ・ 水上輸送において、大規模船社のほとんどは、かつての国営企業（COSCO、SINOTRANS、CHINA SHIPPING）であり、民間海運会社の大半は零細企業で、知名度が低く、競争力も低い。
- ・ 航空輸送において、貨物専用機が少ない上に、従来国営企業だった3社（中国国際航空、東方航空、南方航空）に集中しており、民間航空会社の新規参入が認められているものの、旅客中心の参入であり、航空貨物への参入はまだ見られない。
- ・ 鉄道輸送において、民間鉄道企業は全国路線には参入していない。参入規制はないが、参入してもダイヤ編成が事実上できないなどの障壁があるため、メリットが少なく、現在のところ鉄道輸送の大手民間企業は存在していない。
- ・ トラック輸送において、国内全ての地域をカバーする物流ネットワークが形成されておらず、全国をカバーするほどの大手陸運企業もまだ存在していない。なお、輸送中貨物の状況追跡や複合輸送など高い付加価値サービスを提供できる陸運企業はまだ少ない。
- ・ 複数の輸送モードを持つ大手物流企業が少ない。
- ・ 民間物流企業の情報システムの構築が遅れており、大半の企業は電話及びファックスで業務対応を行い、貨物のトレースも難しい。

(2) 知名度の低さ

- ・ 中国物流企業、とりわけ民間物流企業は国内市場のみ手がけているため、日本での業務実績がなく、日中間の輸送に参入する企業が一部出てきたものの、日本国内での知名度は未だ低い。

(3) 人材不足

- ・ 中国物流企業の海外進出は未だ初期段階にあり、海外駐在経験者が少なく、登用できる人材が少ない。

(4) 貧弱な国際ネットワーク

- ・ 大半の中国物流企業の国際ネットワークが未構築のため、荷主のグローバルなニーズに対応できない。

以上のような実態が存在する一方で、これまでの日中間貿易の拡大は、中国の民間物流事業者に大きなチャンスをもたらし、その貿易拡大を背景に民間資本の企業が続々と誕生し、急速に力をつけた。これらの民間物流企業の一部では中国国内市場に立脚しながら、さらなる拡大を目指し、国内のみならず、海外でのイメージアップを図るため、国内と海外における物流サービスレベルの差を縮めることを目的に海外拠点を設置し、自社アピールを含め、海外の物流現状やノウハウを自ら仕入れる窓口として機能させるケースが徐々に始めている（例：先述の遠成グループやウィンランド SHIPPING 等）。

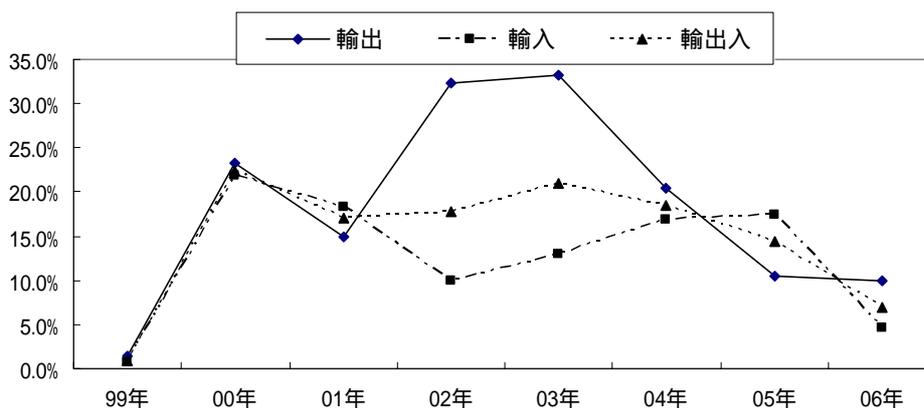
また、中国物流企業の海外進出形態については、中国政府の海外進出規制が緩和されたとはいえ、国内中心に事業を展開してきた中国物流企業には海外進出のためのノウハウ及び人材、資金が限られており、海外複数国への進出ではなく、日本のような中国と貿易が盛んな国を相手とする二国間物流ビジネスに限定した海外進出を選択する傾向が見られる。実際に多くの中国物流企業の日本法人は、日中間物流業務に関する日本での対応に特化した拠点であり、日中間貿易の更なる増加が予想される中、中国物流企業の日本進出は当分の間、増加すると考えられる。

今後、中国物流企業の日本法人をベースに、日系荷主の新規開拓や日中間物流の延長としての日本国内物流業務の展開を検討している企業もあるが、日本における日系製造企業相手の国際物流や日中を含む三カ国物流ビジネスの世界では、知名度が低く、また商習慣の違いや国際認証の未取得、人材不足、国際ネットワークの弱さから苦戦を余儀なくされており、現段階では日本における業務展開はきわめて限定的で、日系物流企業にとって脅威的存在ではない。

すでに 2006 年から、日中間貿易額の対前年度比の伸び率が低下する傾向が見られ、中国国内企業の生産技術の確立及び中国政府から中国国内企業に対し、国内部品調達率の向上を要求されていることなどから、日本からの部品輸出が中国現地調達に変わり、日本から中国への輸出が減少傾向で推移する見込みである¹¹。一方、中国から日本への輸入額対前年度増加比も徐々に低下し、今後日中間物流の増加率は徐々に安定していく傾向にある。以上のような流れがきっかけとなり、中国物流市場の成長率の鈍化を背景として中国物流企業間の競争が激しくなることが見込まれる。

¹¹ 2006 年度当社が実施した中国物流企業へのヒアリング調査から。

図 - 5 日中間貿易額対前年度の増減率の推移



出所：財務省貿易統計

また、2007年10月に施行される「中華人民共和国物件法」により土地利用に関する規制強化が図られ、中国における国内用地使用審査が厳密化し、倉庫等施設の設定に審査が必要となるため、今まで中国企業が行ってきた無計画な拡大路線にブレーキがかけられることとなる。さらに、先述の2005年に導入された物流企業評価認定制度の浸透により、物流企業評価が厳格に行われ、中国物流市場が秩序化されることも一つの要因となり、中国物流企業の淘汰が始まることも予想される。加えて2008年には、道路インフラ建設の骨格を定めた国家幹線道路計画が完成する見込みで、省を超えて移動することが自由になり、競争がより激化することも想定される。

こうした状況の変化は、中国物流企業にさらなる規模拡大・競争力強化を求め、中国物流企業間のM&Aが急増すると同時に、国内の厳しい競争を勝ち抜くための大規模化、物流サービスレベルの向上が確実に図られ、また、中国発の荷主にとって日中間ドア・ツー・ドア一貫輸送のニーズが高まれば、日本国内における中国物流企業の拠点設置の増加や本格的な物流活動が開始されることが予想される。MADE IN CHINAの怒涛の伸展に伴い、中国物流企業が本格的な日本進出を果たす日は遠くない話かもしれない。

EUにおける鉄道改革とその成果

運輸調査局主任研究員 小役丸 幸子

要旨

1990年代以降、EUでは欧州の鉄道政策の基本方針として鉄道市場の開放（オープンアクセス）を進めてきた。それに伴い、EU諸国においても、それぞれに鉄道改革を実施し、相応の成果を挙げているが、その手法や進展状況は、各国の歴史的背景や政治・経済事情に応じて異なる。インターオペラビリティの問題や、依然として強大な力を有する各国の既存鉄道事業者（旧国鉄）の存在など、いくつかの課題は抱えながらも、EUの鉄道市場は着実に開放されつつある。

1. EUの鉄道政策

EUのいわゆる憲法ともいえるローマ条約第2条において、「共同体の使命は、共同市場を設立し、加盟国の経済政策の相違を漸進的に取り除くことにより、共同体全体の経済活動の調和した発展、持続的かつ均衡のとれた拡大、安定化及び生活水準の向上並びに加盟国間の関係の緊密化を図ること」が規定されている。EUでは、これを基本理念として、経済活動に関する加盟国間の国境をなくし、共同体内における人・物・サービス・資本の自由な移動が目指されてきた。

この考え方に基づき、運輸政策の整備が行われることになったが、国により運輸事業の公共性と企業性に関する認識が異なるため、共通運輸政策の設定は遅れた。鉄道についても、複合貨物輸送、大都市間の中距離旅客輸送及び都市旅客輸送の分野において重要と考えられていたにもかかわらず、多額の負債と鉄道に対する助成基準の国ごとのばらつき、さらに、自動車及び航空輸送の拡大による他の交通モードとの競争の激化から、EU諸国の鉄道の競争力は低下の一途を辿っていた。また、国際輸送サービスの分野においては、国家単位の固定化した鉄道の組織及び国家間や鉄道事業者間の相互に相容れない関係がその発展を阻害してきた。

このような状況の中、1992年の単一市場の実現を控え、真の共同体の鉄道システムを創り、それを欧州の将来の輸送構造と一体化していくには、加盟国と共同体が連携し、鉄道を取り巻く状況を変革することが必要となった。

このため、鉄道市場を開放し、競争を導入していくことにより、鉄道を活性化させることを目的として、1991年に「共同体の鉄道の発展に関する閣僚理事会指令（91/440/EEC）」が制定されたのである。主な内容は次の4点であるが、この指令により、EUの鉄道政策の特徴として、上下分離とオープンアクセスが広く知らしめられることとなった。

* 91/440/EECの主な内容

鉄道事業経営の国からの独立（独立採算化）

鉄道事業者に国から独立した地位を保証するとともに、鉄道事業者は自らの責任で、

民間企業の経営原則により経営を行う。

インフラ事業と輸送事業の会計分離（上下分離）

インフラ事業と輸送事業の会計を必ず分離し、いずれの事業に交付された補助金も他の事業への移し替え（内部補助）をしてはならない。

鉄道事業の財政状況の改善

健全な財政運営を可能にするため、国が支配を及ぼす鉄道事業者の債務を削減し、財政状況を改善するための適切な方法を講じる。

鉄道線路の使用（オープンアクセス）

複数の加盟国の鉄道事業者からなる国際グループが行う国際輸送と国際複合貨物輸送業者に、加盟国の鉄道線路を使用し、通過する権利を保証する。インフラ事業の管理者は当該線路を使用する鉄道事業者に差別のない方法で算定した使用料を課す。

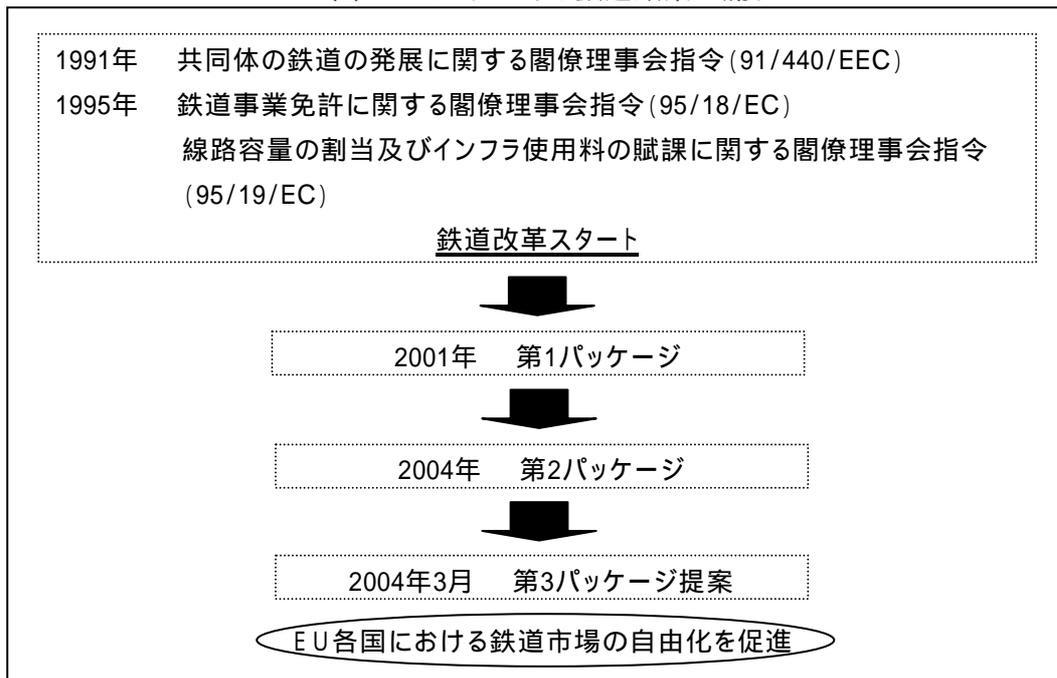
その後、1995年に制定された「鉄道事業免許に関する閣僚理事会指令（95/18/EC）」、「線路容量の割当及びインフラ使用料の賦課に関する閣僚理事会指令（95/19/EC）」では、市場開放による新規参入事業者を対象として、鉄道事業免許の交付やインフラ容量の配分、インフラ使用料の賦課に関する規則が定められた。これにより鉄道市場自由化のための前提条件が整備され、EU各国における鉄道改革が事実上スタートしたのである。

しかし、これらの指令が出されたにもかかわらず、EU加盟各国における旧国鉄事業者の独占状態の解消が実現できていないなどといったことから、一層の市場の自由化を推進するため、インフラへのアクセス権拡大、免許の対象範囲の拡大及び線路容量割当、インフラ使用料等の基準について透明性及び公平性を確保することを定めた95/19/ECの全面改正を内容とした鉄道改革パッケージ（第1パッケージ）が、閣僚理事会及び欧州議会において審議され、2001年に制定された。

続いて2004年に定められた第2パッケージでは、さらなる鉄道市場の活性化を目指し、鉄道の安全性の向上やインターオペラビリティの拡大適用の進展を図ること、また、欧州鉄道庁（European Railway Agency）の創設やCOTIF（The Convention concerning International Carriage by Rail：国際鉄道輸送条約）への加盟などが盛り込まれた。

その後、2010年の欧州高速鉄道網の構築、低コスト運営の航空会社の価格攻勢が現実となってきたことを踏まえて、EU域内での鉄道事業者による国際旅客サービスの市場開放を進める必要が生じた。そのため、2004年3月、欧州委員会は、国際旅客輸送の市場開放や旅客の権利の拡充等の4つの項目からなる第3パッケージを提案しており、2006年7月には修正案が欧州議会に提出されている。

図 - 1 EUにおける鉄道政策の流れ



2. 英・仏・独の鉄道改革

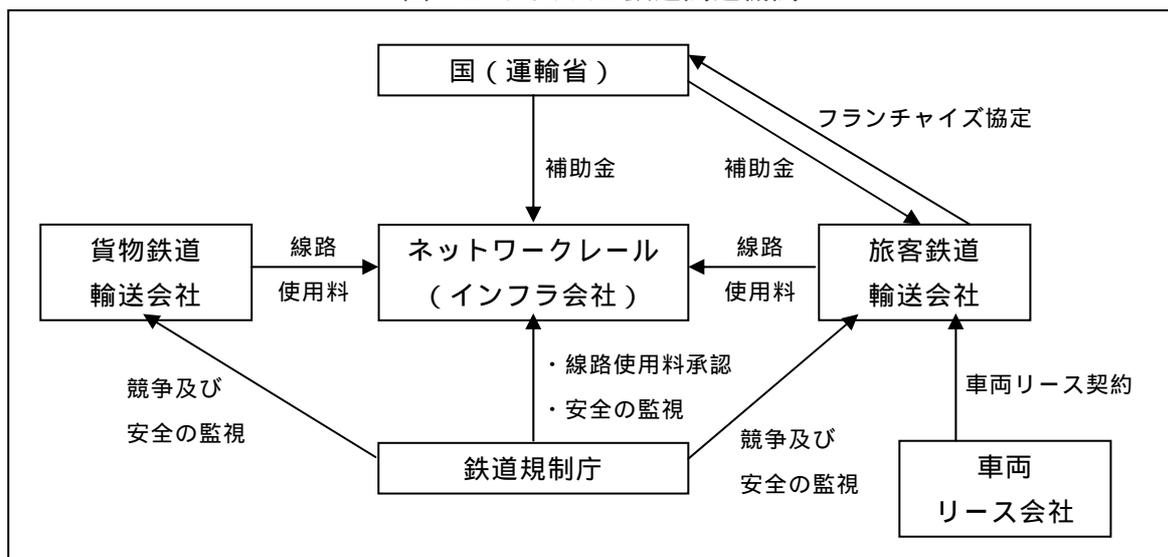
それでは、これらのEUの鉄道政策を踏まえ、EU諸国がどのような鉄道改革を行ったかについて、イギリス、フランス、ドイツの事例を紹介することにする。

まず、イギリスでは、インフラ部門と運行部門の上下分離が行われている。インフラの保有・管理については、1994年にレールトラックという会社が設立され、1996年には株式上場により完全民営化された。だが、2001年にレールトラック社は破綻し、現在はネットワークレール社にインフラ運營業務が引き継がれている。

また、旧国鉄の事業は100を超える事業単位に分割され、順次子会社化された後、1997年末までにほぼすべての会社が民間に売却または譲渡された。このうち、国内旅客輸送部門については、方面・地域別または線区別に25の旅客輸送鉄道会社に分割され、1997年3月までに民間会社にフランチャイズされた。また、BR が所有していた旅客用車両は、3つの車両リース会社に分割譲渡された後、民間に売却された。TOCは原則として自ら車両を保有せず、これらの車両リース会社から車両の提供を受ける。

なお、鉄道の競争及び安全を監視する規制機関として、鉄道規制庁 (Office of Rail Regulation) が、運輸省から独立して設立されている。

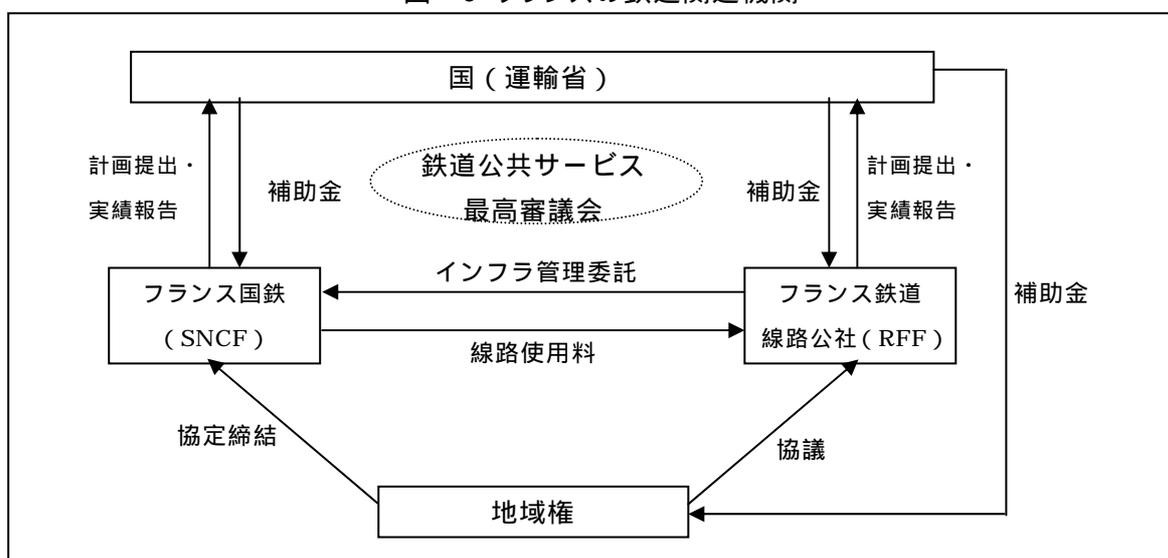
図 - 2 イギリスの鉄道関連機関



次に、フランスにおいては、1997年に、全国鉄道網のインフラを所有し、その整備、発展、一貫性及び有効活用に責任を負い、既存及び将来のインフラ資産のための資金調達を行うフランス鉄道線路公社(RFF)が発足し、これにより、フランス国鉄(SNCF)との間で上下分離が行われた。線路使用料は基本的にSNCFがRFFに支払っているが、旅客・貨物の全国的輸送事業を行うSNCFは、RFFから委託を受けて、運転ダイヤの作成、運転の管理、制御・安全システムの管理、全国鉄道線路網の基礎構造物の監視、保守及び修繕等を行う。

1999年3月には、鉄道部門の均衡のとれた発展及びRFFとSNCFの整合を図り、鉄道サービスの一体性を保証するために、「鉄道公共サービス最高審議会」が設立された。その任務は、政府が定める運輸政策に基づき、国土の改良及び持続的発展のため、鉄道の発展と安定的改革、鉄道サービスの一体性、運輸政策を実現するためRFFとSNCF間の整合性、ならびに両組織の公共サービスの使命を支援することになっている。

図 - 3 フランスの鉄道関連機関

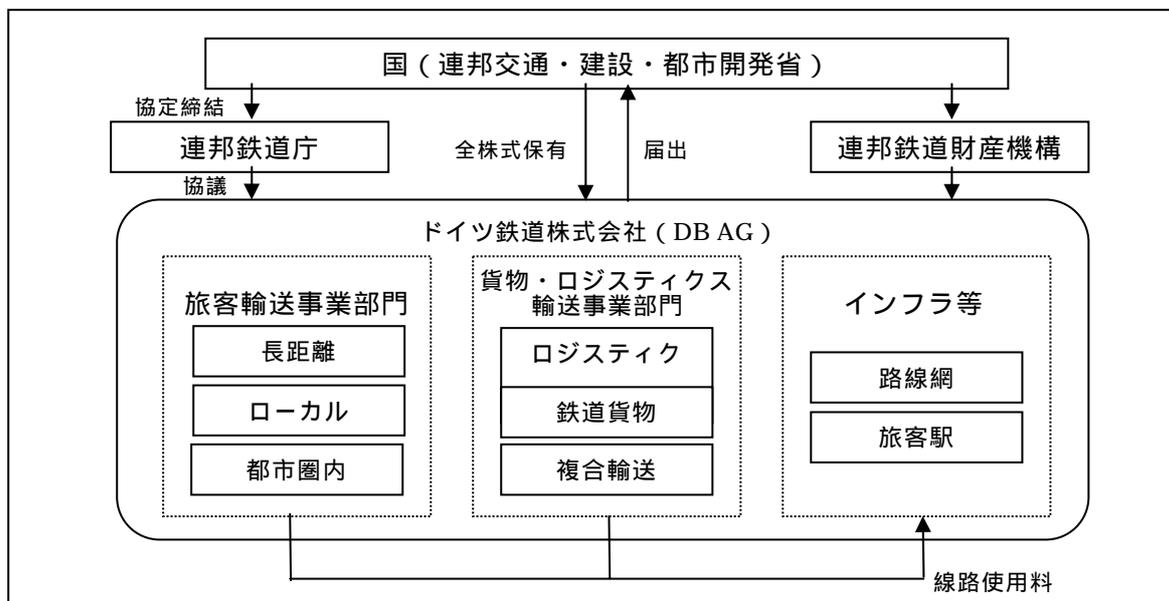


特別寄稿

そして、ドイツについてであるが、1994年1月、旧東西ドイツの国鉄が合併し新たに設立されたドイツ鉄道株式会社（DB AG）、連邦鉄道庁（Eisenbahnbundesamt：EBA）及び連邦鉄道財産機構（Bundeseisenbahnvermögen：BEV）が発足した。1994年1月のDB AG設立時点においては、DB AGは連邦政府がすべての株式を保有する株式会社として「連邦の鉄道」を運営するほか、連邦政府との契約を結び鉄道路線の建設を行った。連邦鉄道庁はDB AG等の鉄道事業に関する行政を、また、連邦政府に直属する機関として設立された連邦鉄道財産機構は、DBとDRの債務を引き継ぎ、その償還等を担当している。

1999年7月にDB AGは5つの事業会社に分割され、DB AGはそれらの持ち株会社となったが、現在は旅客、貨物、インフラの各事業部門別に子会社が属する形となっている。インフラ部門と旅客貨物部門で上下分離が行われているが、同じグループ会社内で運営されていることになる。なお、2007年4月1日現在、ドイツ鉄道株式会社の株はすべて国が保有している。

図 - 4 ドイツの鉄道関連機関



3. 鉄道改革と市場開放の成果

このように、EU内でも鉄道の運営形態は各国の事情に合わせつつ国ごとに少しずつ異なっているが、EUの鉄道政策にしたがいながら、加盟国はそれぞれに鉄道改革を進めている。

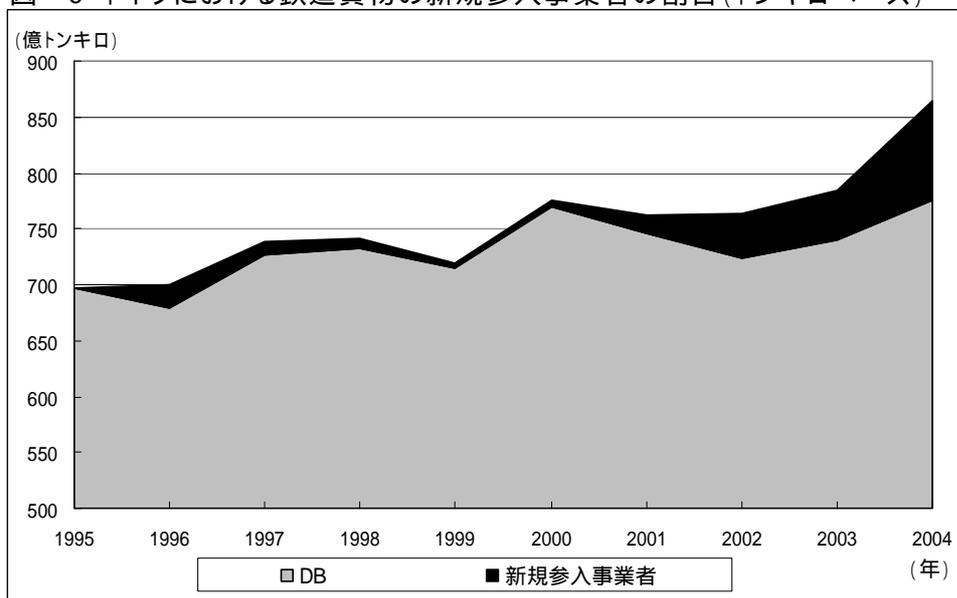
表 - 1 英・仏・独における鉄道事業の経営形態・新規参入の状況

	輸送とインフラの分離(上下分離)	経営形態		市場の状況(貨物)
		インフラ	輸送	
イギリス	分離	民間会社	旅客： フランチャイズ 貨物：民間	新規参入のシェア高い
フランス	分離	公共企業体	公共企業体	新規参入スタート
ドイツ	分離	株式会社(国保有)	株式会社(国保有)	新規参入の件数多く、 シェア高い

EUの鉄道市場の開放とともに、各国における新規参入のシェアは徐々にではあるが拡大傾向を示しており、その点はEU各国の鉄道政策の成果として評価できるものと思われる。

図 - 5は、ドイツにおける鉄道貨物輸送量について、ドイツ鉄道(DB)及び新規参入事業者のシェアを示したものである。新規事業者の鉄道貨物輸送量は年々増えており、2004年時点で新規事業者の占める割合は10%となっている。

図 - 5 ドイツにおける鉄道貨物の新規参入事業者の割合(トンキロベース)

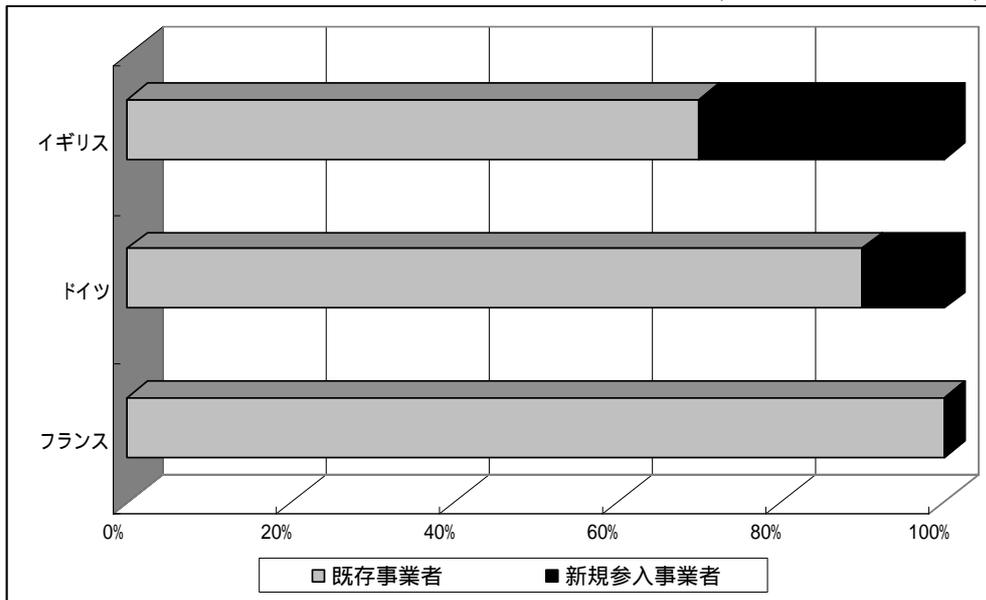


参考) ドイツ鉄道年報各年版

また、鉄道貨物輸送において、収入ベースで見た新規参入事業者の割合を表したのが図 - 6である。表 - 1で示したように、フランスでは新規参入がスタートしたばかりであるため、この図では新規事業者の割合がゼロとなっているが、ドイツでは10%、

イギリスでは30%となっている。

図 - 6 鉄道貨物輸送における新規参入事業者の割合 (収入ベース:2003年)



参考) Jan Scherp “Railway (de-) Regulation in EU Member States and the Future of European Rail” 2006.4 をもとに作成

このように欧州において鉄道の市場開放が進みつつあるが、EUが目指している状態を実現するには、まださらなる努力が必要であるといえよう。市場開放を阻害する要因として、たとえば次のようなものが挙げられる。

- ・インターオペラビリティ（インフラや信号などの共通化）の問題
- ・投資、資金調達、ネットワーク、人材・技術力等において既存事業者に残る有利な条件
- ・インフラ配分の公平性に対する懸念
 - 既存事業者と新規参入事業者が対等に競争するための公正・中立な独立組織が機能することが必要

これらの課題について改善を図りながら、EU諸国における鉄道改革はさらに推進されていくことになる。今後の動向として、オープンアクセスの焦点は貨物から旅客に広げられ、高速鉄道のさらなる整備が行われる中、前述したように、新規参入事業者のシェアはこれからますます拡大するであろう。また、事業エリアを拡大し、総合物流事業へと発展したドイツの鉄道貨物に見られるように、当初の目的であった鉄道の競争力の向上につながることも期待される。

最後に、鉄道市場の将来像のひとつの形として、寡占化が考えられる。その一例として、イギリスの旅客鉄道が挙げられる。イギリス旅客鉄道にフランチャイズ制が導入されているのは前述したとおりであるが、低レベルなサービスのフランチャイジーが淘汰され、事業者間の統合が行われていることもあり、民営化当初と現在とを比べ

ると、旅客会社の数もフランチャイジーの数も減少傾向にある。このように、現在は新規参入が目覚しく進んでいる状況であるが、今後は厳しい競争を通じて、より良質な事業者が選別されることになるのではないかと。これからの欧州の鉄道市場がどのように発展し、活性化していくかが大変注目される場所である。

日本交通学会の動き

日本交通学会事務局

1. はじめに

日本交通学会の前身である東亜交通学会は、1941年に鉄道省と通信省の共同出資による財団法人として創設され、日本経済学関係の学会の中で最も早く設立された学会の一つとしてスタートした。終戦後、戦時中から胚胎していた運輸交通問題に関する専門の調査研究機関設定の機運が高まり、1946年に財団法人運輸調査局を設立することとなった。これに伴い、東亜交通学会は、財団法人格を財団法人運輸調査局に譲り、一般経済系学会同様の任意団体となり、名称を「日本交通学会」と改め、学会事務局も同局に置き新発足した。

当学会は、今年、日本交通学会と改名してから満60年を迎える。この半世紀以上にわたる当学会の研究活動と今後の展望について概説する。

2. 目 的

当学会は、「交通の学術的研究を促進し、交通に関する知識を普及し、交通の健全な発展に資する」(日本交通学会会則)ことを目的として、鉄道、道路、航空、海運などの交通政策の課題について交通経済学を中心として研究する学会である。

3. 組織体制

当学会は、正会員、学生会員、特別会員及び名誉会員から構成されている。会員は、交通経済学に関心のある研究者、交通工学の専門家・研究機関をはじめ、官庁や事業者から構成されている。会員数は、正会員474名、学生会員10名、特別会員37団体、名誉会員13名、計534名(2006.8.1時点)となっている。

当学会組織の企画・運営等に関する審議機関として、理事会、評議員会を設けている。各事業の実施機関として、研究報告会の企画立案、機関誌『交通学研究』の編集などを行う年報編集委員会、交通に関する優秀な学術的業績を顕彰する学会賞選考委員会、及び学会員の国際交流に資するために、学会員の国際会議派遣、在外研究者の招聘などを企画する国際交流委員会を設置している。

4. 活動実績

当学会の活動実績について、学会機関誌『交通学研究』の研究テーマの変遷、部会の研究活動、国内外機関との連携の3つのカテゴリーで説明する。

(1) 『交通学研究』

この半世紀に『交通学研究』が取り上げてきた統一論題は、3つに大別できる。第1番目は、「総合交通政策」である。国鉄問題や規制緩和、イコール・フットイングや環境・エネルギー対策など交通分野に跨る課題が取り上げられている。第2番目は、「都市及び地域交通」である。規制緩和が都市交通及び地域交通に及ぼす影響、地域の活性化を促す交通に関する課題が取り上げられている。第3番目は、「交通と技術の発展」である。技術革新や情報通信技術の発展、社会資本整備、経済成長と近代化と交通の関わりに関する課題などが取り上げられている。論文内容も現実の交通動向やそれに関連する政策の解析・批判という性格の報告や交通に関わる経済理論的な研究が数多く見られ、学会設立の趣旨である「総合的・実証的研究をめざす」に値するものとなっている。

(2) 部会の活動

学会の重要な活動の一環として、部会活動がある。1954年から関東、関西両部会を設け、会員、関係官庁や事業者からの報告とそれに基づく討論を行うほか、若手会員の試論的報告の場

を奨励するなど、毎月1回を目標に研究報告会を開催している。今後は、交通に関連する多様な領域 - モード別、トピックス別など - での報告やフォーラムなどを企画するなど、会員が自由に選択して報告できる機会を増やすことが課題である。

(3) 国内外機関との連携

国内では、日本学術会議及び日本経済学会連合に交通部門で協力しているほか、海運経済学会、港湾経済学会などの学会とも密接に連携して相互の研究を深めている。一方、国外では、1970年に旧西ドイツの交通学会と国際学术交流をめざして交流の契約を締結し、1974年にハンプルクで国際会議を開催、1977年に東京で日独交通政策シンポジウムを開催した。1991年には韓国交通学会との連携を取り決め、隔年で交流会を開催しているほか、中国の交通学会とも交流を深めている。なかでも、1991年に学会50周年を記念して、欧米の著名な交通経済研究者を招待して開催した国際シンポジウムが当学会の国際交流上の最大のイベントである。2001年には、統一論題「規制改革と交通政策」をテーマとして国際シンポジウムを開催した。

5. 今後の展開

わが国の交通分野は、人口減少・少子高齢化社会の到来、団塊世代の大量退職、規制緩和の進展、地球環境問題など多くの課題に取り組む必要がある。このような社会・経済環境の変化を踏まえ以下では、当学会の今後の取り組みについて考察する。第1は、日本交通学会創設精神への回帰である。当学会は交通に関する総合的な学会と受け取られがちであるが、英文名「The Japan Society of Transportation Economics」にもあるとおり、交通経済学を中心とした学会であり、半世紀を過ぎた今日、再び当学会の創設精神に立ち戻り、研究論文の学術的水準を維持しつつ、交通に関する学術研究に資していくことが求められる。第2は、社会への貢献である。当学会の学術的研究成果を踏まえ、国、都市及び地域の交通政策への提言を行い、国民生活の発展に貢献していくことが重要である。そのために、官・産・学が連なる研究組織として自由闊達な活動が求められる。第3は、国際交流の展開である。高度に交通機関が発達した日本において交通問題を研究している当学会は、交通経済学研究において世界のリーダー的役割をより一層果たしていくことが重要である。そのために、学会員の国際会議への派遣、在外研究者の招聘の促進や国際的なシンポジウムの企画をはじめ、英文による学会ホームページを通じた研究論文などの情報発信の充実が求められる。昨今、日本をはじめ世界各国で民営化・規制緩和などの改革により交通市場の競争化が激化するなか、大局的には、効率的な交通サービスを実現するための交通政策や新時代における市場整備のあり方が、当学会が今後取り組むべき課題であろう。

おわりに、この度、当学会の活動の紹介をする機会を与えていただいた国土交通省国土交通政策研究所に感謝申し上げます。

(参考文献)

日本交通学会(2001)「日本交通学会60年の歩み」

後記

2007年研究報告会(大会)は、同年10月6日(土)~7日(日)の両日、中央大学多摩キャンパスにおいて開催する予定である。大会への論文投稿は学会会員に限られる。本誌の読者の皆様の中で、当学会で発表を希望される方は、是非この機会に学会への入会をお願いしたい。また、2006年研究年報『交通学研究』を昨年末刊行した。創刊50号を記念して、先達の先生方からの寄稿文をはじめ、50号分の総目次を掲載している。

当学会 Web サイト (<http://gakkai.itej.or.jp/>) を一度ご覧いただきたい。

ブーネパクテイ

クラインガルテンと二地域居住

最近メディア等から「クラインガルテン」という用語を聞くようになりました。クラインガルテンはドイツ語で、直訳すると小さな庭という意味です。この場合はさしずめ「滞在型市民農園」といったところでしょうか。

この記事を書くにあたりインターネット等で調査してみたところ、その概要は次の通りでした。

農業や田舎暮らしに興味のある都市の方々が、農業を体験しながらその土地の暮らしを楽しむための施設で、民間で営んでいるところもありますが市町村役場などが窓口となって受け入れているところが多いようです。

ラウベとよばれる宿泊可能な小屋と一区画の農園がセットになっており、おおむね1年契約で数十万円、希望すれば3年～5年は継続することができるようです。利用者は月に数回はクラインガルテンを訪れて農園が荒れないよう管理をすることが必要です。

受け入れ側でいろいろなイベントを企画している場合もあり、利用者同士のコミュニケーションや地元の方とのふれあいの場が用意される場合もあります。また、地元農家から農業のアドバイスも受けられる所も多く、一部では農機具を貸してもらえる制度もあるようです。

地方自治体がこのクラインガルテンを推進・運営するのは、荒れた遊休農地の有効活用という理由からですが、地域活性化に資するということもその大きな目的のようです。自治体等へ支払われた利用料の一部が地代や委託費として農家の方に支払われ、土地の使用と農作業のアドバイスが受けられるという仕組みです。また、クラインガルテンでその地域を気に入ってもらえれば、利用者の移住(永住)に繋がられるという思惑もあるようです。ちなみに、クラインガルテンの場合には、基本的にずっと住むわけではないので、住民票の移転等は不要のようです(住みついてしまう場合は別?)。

さて、現在策定作業中の国土形成計画において、数多くの施策とともに「二地域居住」の促進を図ることが議論されています。とりわけ「都市地域の居住者の願望が高く、現在退職期を迎えている団塊の世代を中心に大きな動きになることが期待される」と中間報告にも記述されており、その一つの形態としてクラインガルテンも注目されています。

パースペクティブ

関連する内閣府の調査データを見ると、やはり年齢が上がるに従って二地域居住の願望がある方が多いようです。確かに20代～40代の方に二地域居住を進めたとしても、仕事が忙しく週末は家でゆっくりしたい、子供の学校や週末も行事があるなどの理由で、余程好きな人でないと実現は難しいかもしれません。このことはもう一つの調査項目に裏付けされています。同調査では「二地域居住を実現するために必要なこと」についても聞いていますが、その結果は「時間的余裕があること」が66.8%とダントツに高くなっており、定年を迎えようとしている方々が近い将来のプランとして検討していると推測されます。

今回は、施策紹介というより、読者の皆様にクラインガルテン・二地域居住をお勧めするつもりで執筆させて頂きました。「人生2毛作」「暮らしの複線化」に向け、農業や田舎暮らしに興味のある方は一度検討してみてもはいかがでしょうか。

図 - 1 定住、二地域居住の願望の有無(年代別)

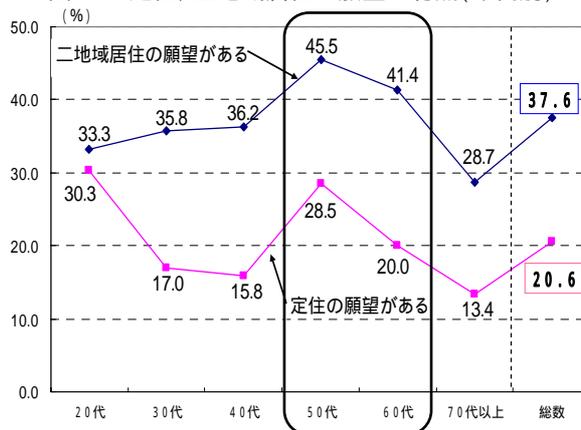
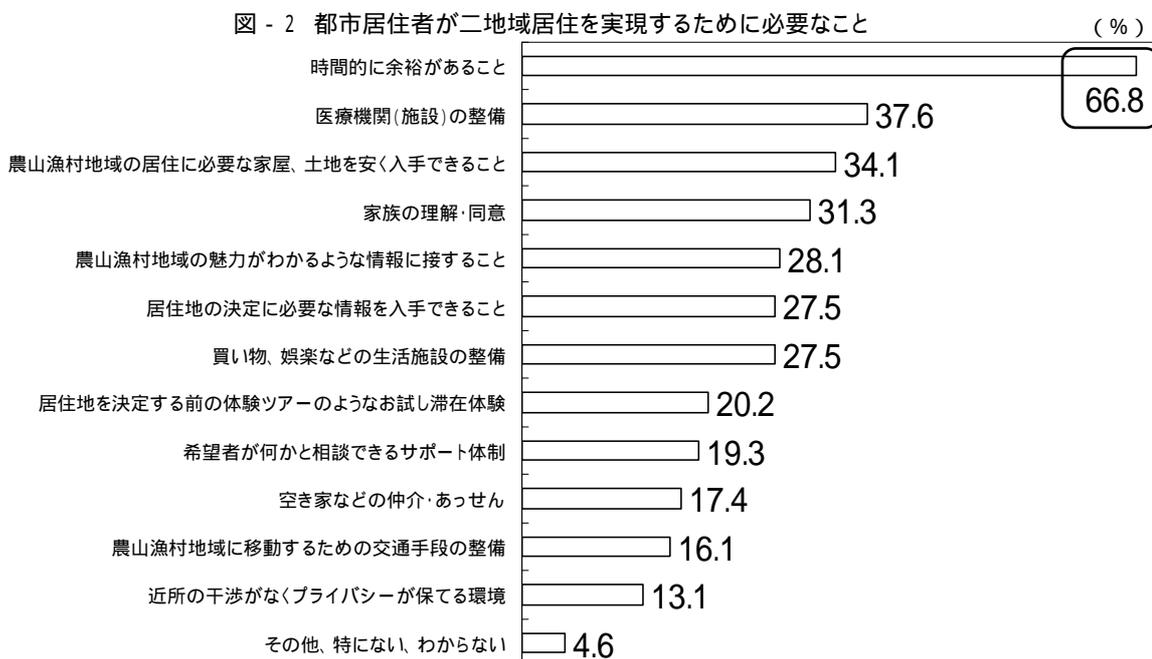


図 - 2 都市居住者が二地域居住を実現するために必要なこと



(参考文献) 国土審議会計画部会「計画部会中間とりまとめ」(平成18年11月) p19, p57

内閣府「都市と農山漁村の共生・対流に関する世論調査」(平成18年2月18日公表)

図 - 1は内閣府調査より国土交通省国土計画局が作成したグラフを引用、図 - 2は同調査より作成。

(研究調整官 山田哲也)

研究所の活動から

平成 19 年 1 月から平成 19 年 4 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。

研究会の開催

(1) 少子高齢・人口減少下における社会資本整備に関する研究会(第 2 回、第 3 回)

- 1) 目的 少子高齢・人口減少が進行していく中で、全国の各都市において、人口の構造変化が進むものと見込まれており、どのような方向に向かい、収束していくのかは、各都市における今後の土地利用規制や市街地整備のあり方を左右する大きな問題である。
- しかし、現時点では、このような予測を行う手法は確立されておらず、都市の人口の構造変化に影響を及ぼす要因を明らかにすることが必要である。
- そこで、本研究会では、特に中心市街地からの人口流出を招いたとされている郊外大規模商業施設に着目して人口移動との相関関係について分析・考察を行う。

2) メンバー(順不同)

倉橋 透 獨協大学経済学部教授
樋口 秀 長岡技術科学大学助教授

3) 開催状況

第 2 回 日時：平成 19 年 1 月 18 日(木) 10:00~12:00
議事：「対象 7 都市の定量分析結果についての検討」、「ヒアリング調査結果を踏まえた定性分析結果についての検討」、「今後の研究の進め方についての検討」
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

第 3 回 日時：平成 19 年 3 月 15 日(木) 14:00~16:00
議事：「対象 7 都市の定量分析結果についての検討」、「ヒアリング調査結果を踏まえた定性分析結果についての検討」、「今後の研究の進め方についての検討」
場所：中央合同庁舎第 2 号館低層棟 国土交通省第 1 会議室

- 4) 担 当 主任研究官 森田 真弘、研究官 馬場 美智子、研究官 橋本 亮

(2) 高齢者の街なか居住への適応に配慮した都市・住宅整備に関する研究会(第 1 回)

- 1) 目的 本研究会は、高齢者の街なか(在宅から在宅)への転居後の適応に配慮した都市施設や住宅等の配置・構造、街なかへの転居に対する支援等のあり方を明らかにするため、研究全体の進め方について検討を行うとともに、地方都市の街なかの高齢者に対して実施予定のアンケート調査の具体的な調査内容・方法の検討、ならびに、調査結果の分析及び評価等を行う。

2) メンバー(順不同)

安藤 孝敏 横浜国立大学教育人間科学部 助教授
小泉 秀樹 東京大学工学部都市工学科 助教授
齋藤 民 東京大学大学院医学系研究科 助手
橋 弘志 実践女子大学生活環境学科 助教授

- 3)開催状況 日時：平成 19 年 2 月 28 日（水） 13:30～17:00
 議事：(1) 研究概要の説明
 (2) 既往の類似研究の紹介
 (3) アンケート調査の内容・方法の検討
 場所：飯野ビル 9 階 レストランキャッスル（A 室）

4)担 当 主任研究官 日下部 隆昭、研究官 森山 弘一、研究官 松本 将身

(3)モビリティ・マネジメント推進に関する研究会(第3回)

- 1)経 緯 国土交通政策研究所では、運輸分野における環境対策の研究として、17 年度からモビリティ・マネジメントの促進方策に関する研究に取り組んでおり、これまで、新日本製鐵(株)の協力を得て、トラベル・フィードバック・プログラムの実験を行うとともに、OECD/ECMT 共同交通研究センターと共同でモビリティ・マネジメントに関する研究を進めてきたところである。
 今般、「モビリティ・マネジメント推進に関する研究会」を 3 回にわたり開催し、これまでの研究成果を踏まえ、職場を対象としたモビリティ・マネジメントの促進方策についての最終報告書を取りまとめた。

2)メンバー（順不同）

藤井 聡 東京工業大学大学院理工学研究科教授
 谷口 守 岡山大学大学院環境学研究科教授
 須田 昌弥 青山学院大学経済学部助教授
 岩間 芳仁 社団法人日本経済団体連合会産業第三本部副本部長
 坪田 秀治 日本商工会議所理事・産業政策部長
 波多野 肇 社団法人日本民営鉄道協会常務理事
 野平 昭憲 社団法人日本バス協会常務理事
 北村 秀哉 東京電力株式会社環境部社会システムグループマネージャー
 岡崎 照夫 新日本製鐵株式會社環境部部長
 中山 康二 埼玉県総合政策部参事兼交通政策課長
 村尾 俊道 京都府企画環境部交通対策課課長補佐
 八柳 寿修 札幌市市民まちづくり局都心まちづくり推進室担当課長
 環境省地球環境局地球温暖化対策課
 環境省水・大気環境局自動車環境対策課
 総合政策局環境・海洋課
 総合政策局交通計画課
 鉄道局総務課鉄道企画室
 国土交通政策研究所

- 3)開催状況 日時：平成 19 年 3 月 23 日（金） 15:00～17:00
 議事：「最終報告書案について」ほか
 場所：中央合同庁舎第 2 号館低層棟共用会議室 5

4)担 当 総括主任研究官 吉田 晶子、主任研究官 齊藤 敬一郎、研究官 檜垣 史彦

研究所の活動から

(4) 地方分権社会における都市整備に関する研究会(第2回)

- 1) 目的 地方分権社会においては自治体間競争が活発化され、その結果、都市整備における自治体同士の利害や自治体の利害と地域全体・国全体の利害が対立するケースが想定される。本研究会では、このような問題の状況を把握するとともに、広域的な観点から都市整備に関わる自治体間の問題を解決するための、自治体・政府間の調整方法を検討することを目的とする。
- 2) メンバー(順不同)
中出 文平 長岡技術科学大学環境・建設系教授
姥浦 道生 大阪市立大学大学院工学研究科助手
松川 寿也 長岡技術科学大学大学院工学研究科助手
- 3) 開催状況 日時：平成 19 年 3 月 28 日(水) 13:30～16:30
議事：(1) 国内調査の報告
(2) 海外調査の報告
(3) 今後のスケジュール
場所：中央合同庁舎第 2 号館低層等国土交通省第 1 会議室
- 4) 担当 主任研究官 森田 真弘、研究官 馬場 美智子、研究官 橋本 亮

講演会、政策課題勉強会の開催

1. 講演会

「少子高齢化・人口減少時代の地域における公共交通のあり方について」

・日時：平成19年3月13日（火） 14時～17時

・場所：中央合同庁舎2号館地下2階 講堂

(1) プログラム

基調講演【敬称略】

「人口成熟問題の本質と公共交通」

藻谷 浩介（日本政策投資銀行地域企画部参事役）

プレゼンテーションとパネルディスカッション【敬称略】

紙谷 健治（札幌市市民まちづくり局総合交通計画部部長）

坂本 光司（静岡文化芸術大学教授）

中尾 正俊（広島電鉄株式会社常務取締役）

藻谷 浩介（日本政策投資銀行地域企画部参事役）

大島 啓太郎（国土交通政策研究所副所長）



(2) 概要

基調講演においては、日本政策投資銀行藻谷参事役より、東京、大阪、名古屋等の都市圏における高齢者数の増加や生産年齢人口の減少等の人口の変化に関する問題と鉄道網を守り活かす方法等について講演いただいた。

また、後半のパネルディスカッションにおいては、冒頭、各パネリストより、高齢者の交通行動特性や消費傾向に関するプレゼンテーション、地方自治体や交通事業者における問題意識と取り組み事例の紹介が行われた後、今後の人口変化を踏まえた高齢者の行動の変化についての見通しや、今後の公共交通機関のあり方について、各パネリストからコメントが寄せられた。パネリストからのコメントの概要は以下の通り。

今後の人口変化を踏まえた高齢者の行動の変化について

- ・高齢者だからといって外出率が落ちるわけではないのではないか。
- ・公共交通の便利さを維持していけば、自然と車が使えなくなった層が戻ってくる。そのときに備え、その受け皿を用意しておかなければならない。
- ・高齢者はタクシーにも期待している。しかし、タクシー会社の多くは赤字であり、経営者の経営の意識、やり方に関する考え方を変えなければならない。経営者の一番大切なことは、社員満足度を高めること。
- ・鉄道軌道、バス、タクシーの役割分担をきちんと行い、それぞれが連携した公共交通システムを構築していく必要がある。それには行政の支援が不可欠。
- ・行政、事業者は利用者を見ていないのではないか。公共交通か否かは関係なく、要するに歩けないから乗るのであり、利用者側から見て心地よいことになっているかどうかということを考えるべきである。

今後の公共交通機関のあり方について

- ・中心街の活性化をいかに保っていくか、公共交通とどう組み合わせるか、交通手段とまちづくりを別の組織が考えていてはよくない。
- ・鉄道、バス等の公共交通とタクシーとの連携が必要である。タクシー会社も利用者の評価が高ければ赤字にはならないはず。
- ・人口が減っていく中で公共交通事業の経営を安定させるための方法論として、利用者

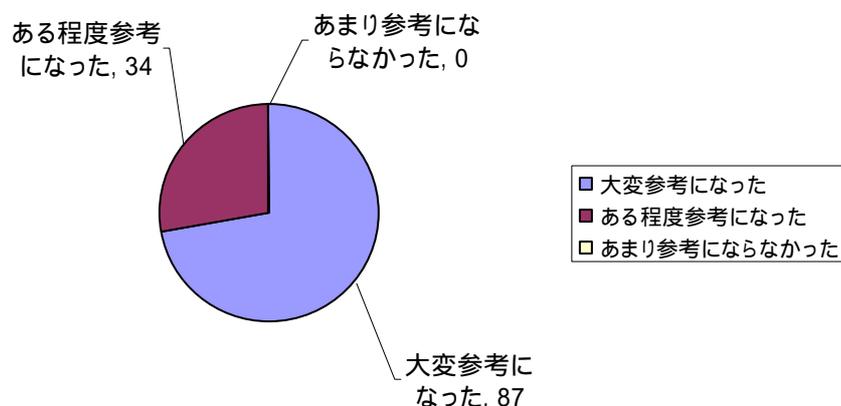
研究所の活動から

を「歩かせない・濡らさない・待たさない」、この3原則を満足させるようなソフト・ハードを作っていくべきである。

- ・日本の可住地人口を見てみると、世界で一番人口密度の高いオランダの3倍ほどあり、日本は、公共交通が世界で最後まで残るかもしれない国である。
- ・高齢者になるとなかなか自家用車に乗りにくい状態になると考えられ、少子高齢化・人口減少時代における地域の公共交通のあり方については、地域社会にとっても、事業者にも大変重要な問題。

(3) アンケート集計結果

講演会には、国土交通省職員をはじめ、関係省庁、自治体、大学、民間企業等から約200名が参加し、好評のうち終了した。アンケート結果は以下の通りである。



講演会の資料等の掲載先

<http://www.mlit.go.jp/pri/kouenkai/index.html>

2. 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106回 「欧州新交通政策：Co-modality（モードの共存と連携）」
発表者：一橋大学大学院商学研究科教授
根本 敏則
日 時：平成19年2月8日（木）12：30～14：00
場 所：中央合同庁舎2号館低層棟共用3会議室

- 3) 担 当 研究官 檜垣 史彦、森山 弘一、島 広明

3. 国土交通政策ワークショップ

1) 目的 国土交通政策研究所においては、我が国の国土交通政策における政策課題に係る知見及び諸外国における国土交通政策の動向等について、有識者、関係者を招き講演いただくとともに、政策当局者、学識経験者、実務者等の間において意見交換を行い、政策研究及び政策立案に資することを目的として、「国土交通政策ワークショップ」を開催している。

2) 開催状況

第1回 「国際交通分野の地球温暖化問題について」

発表者：東京大学 公共政策大学院特任教授 山口 勝弘氏

日 時：平成19年1月16日（火）18:00～19:30

場 所：中央合同庁舎2号館低層棟共用第1会議室

第2回 「買収関連規定の改正が我が国交通事業等に及ぼす影響について」

発表者：森・濱田松本法律事務所 弁護士 三浦 亮太氏

日 時：平成19年3月14日（水）18:00～19:30

場 所：中央合同庁舎2号館低層棟国土交通省第1会議室

印刷物の発行等

国土交通政策研究第75号

「交通の健康学的影響に関する研究

- 自動車利用運動の健康学的影響に関する調査 - 」

2007年2月

（概要）

交通機関による移動は、混雑、渋滞等により種々のストレスをもたらすが、これまで交通機関利用時のストレスに関する調査研究事例は少なく、健康学的見地から交通システムの改善がいかなる結果を有するのか、知見に乏しいのが現状である。

本報告書は、普段の通勤において自家用車を利用している者を被験者とし、自家用車利用による通勤時のストレス関連指標を測定するとともに、同一被験者群による代替交通手段利用（バス等）とのストレスと比較したケーススタディの結果をまとめたものである。

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/>

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す。
本研究資料が皆様の業務の参考となれば幸いです。