

# 44. マイカー通勤削減を目的とした通勤手当に対する通勤者の意識と行動に関する研究

A study of attitude and behavior of commuters on a commutation allowance to reduce private cars

松村暢彦\*  
Nobuhiko Matsumura

The purpose of this paper is to show commuter's attitude and behavior to change of a commutation allowance supply system to reduce private cars.

Nagoya City has doubled a commutation allowance of employees who bicycle daily to work and halved it of ones who commute by car at a distance less than 5km since March in 2001. As a result the number of automobile commuters within 5km decreased 50% and the number of bicycle commuters increased 30%. 82.3% of all commuter agreed with it. Not only a cost of commutation but also attitude to environment and agreement of the policy are important factors in modal choice of commuters.

**Keywords** : commutation allowance supply system, Transportation Demand Management, Nagoya city  
通勤手当、交通需要マネジメント、名古屋市

## 1. 序論

### (1) 研究の背景と目的

大都市部では、依然道路混雑や大気汚染等の自動車交通問題は深刻な状況にあり、車両の環境技術開発とともに自動車交通量の抑制をすすめていくことが必要とされている。特に通勤目的の自動車は朝夕の出勤帰宅時間帯の慢性的な道路混雑を引き起こしていることと、業務目的と比べて代替交通機関に転換しやすいため削減対象トリップとされることが多い。これまでも、様々な都市で時差出勤やパークアンドバスライド等の交通需要マネジメント (TDM) 施策が実施されており、公共交通機関の利用促進と自動車の利用抑制、いわゆる「アメとムチ」の交通施策をパッケージすることの重要性が繰り返し指摘されている。しかし、すでに通勤手当により公共交通機関の運賃は支給されていることに加えて<sup>1)</sup>、自動車利用に対する追加的負担の合意が得られにくいことから、自動車利用者をさらに公共交通へ転換させるだけの誘因を付けづらく、「アメとムチ」のパッケージの実現は難しい。

日本独自の制度である通勤手当は、公共交通機関の利用促進のための経済的インセンティブの付与という側面をもち、諸外国と比較して高い公共交通の分担率の実現に貢献してきた。さらにいくつかの企業では、自主的にマイカー通勤を削減するための柔軟な支給基準を採用し始めている。これは、通勤手当という日本独自の制度を活かした、通勤目的の経済的施策という新たなTDM施策の萌芽ととらえることができる。

そこで本研究では、TDM施策として通勤手当制度に

着目すべき理由を整理した後に、以下の点を明らかにすることを目的とする。

- ・マイカー通勤の削減を目的とした通勤手当の支給制度の変更事例から、制度普及にあたっての今後の知見を得る。
- ・従業員の通勤手当の支給基準の改定に対する意識を把握するとともに行動変容の規定因について明らかにする。

### (2) 通勤手当に着目した理由

通勤手当は、従業員の通勤距離あるいは通勤に要する費用などに応じて支給される手当であり、定期乗車券、回数券による現物支給を含む制度と定義される。税法上、職務遂行上の経費という性格から一定額までは非課税扱いとされている。非課税枠は、所得税法施行令第20条の2によると、交通機関利用者は10万円を限度に最も経済的かつ合理的と認められる通常の通勤の経路及び方

表-1 自動車による通勤費の非課税額と手当支給額

通勤距離帯	非課税額(円)	各階級中央値の月ガソリン代(円)*	自動車通勤者への支給額(円) <sup>2)</sup>	
			平均値	中央値
0km以上2km未満	0	508	3160	2800
2km以上10km未満	4100	3049	4806	4100
10km以上15km未満	6500	6098	8209	6500
15km以上25km未満	11300	10164	12309	11300
25km以上35km未満	16100	15246	15672	16000
35km以上	20900	-	17816	17400

\*1ヶ月のガソリン代は以下の式より概算。(ガソリン1リットルの価格は99年小売物価統計調査年報の年平均価格を、燃費は99年自動車輸送統計年報の普通自動車の平均燃費)  
距離[km]×2×21[日/月]×100[円/l]÷8.26[km/l]

\*正会員 大阪大学大学院工学研究科 土木工学専攻 (Osaka University)

法による運賃等の額とし、自動車の場合は通勤距離別に定めている(表-1)。通勤手当の支給額は、この源泉徴収での通勤費の非課税範囲に概ね準じている。公共交通機関利用者の通勤費がほぼ全額支給され、自動車利用者の手当がほぼ1ヶ月間の通勤に必要なガソリン代相当額であることから、通勤手当は私的費用相当分が支給されていると考えられる(表-1)。

道路混雑をはじめとする自動車交通問題の原因の一つは、私的費用と社会的費用の乖離にあり、環境負荷が大きい自動車の利用者に追加的負担を求める根拠となっている。問題はそのような経済的施策の実現方法にある。ロードプライシングは、ガントリーの設置や車載器の普及など初期投資が大きいことに加えて、様々な主体の合意形成に時間を要する。一方、通勤手当の場合は、現在私的費用分だけの支給であるが、外部費用を念頭に置いた支給基準の改定で対応が可能である。さらに、意思決定主体が企業と明確なため、適用される意思決定ルールやプロセスが自ずと決まる利点がある。

企業や個人の環境に対する意識の高まりを考えれば、自発的な取り組みの可能性についても期待できる。それに、ISO14000やエコファンドなど環境に関わる諸制度が整備されつつある現状を考慮すると、企業にとって環境に配慮した活動は、必ずしも利他的精神の発露でなくとも、合理的な経済活動の一環としての選択可能性が高まっていると考えられる。

また、自動車交通問題は、私的便益の追求が社会的便益につながらない社会的ジレンマの問題の仕組みをとることはこれまでしばしば指摘されてきた。ひとつの解決策は、個人の合理的判断の集積が社会的便益となるように、自動車利用に追加的負担を強いることで個人の得られる便益の評価値を変化させることが考えられる。ロードプライシングのように行動機会ごとに意思決定を求める施策は、最初のうちは交通行動を変化させても、次第に負担に対する慣れが生じ、時間の経過とともに旧行動に回帰してしまう可能性がある。このような、社会的便益を十分に認知しつつも非協調的な行動を選択してしまう問題の解決には、自発的に自らの行動を拘束する方略の必要性が指摘されている<sup>3)</sup>。つまり、通勤手当の支給基準が改定された時点で、自動車からの転換が合理的と判断し、通勤交通手段の変更を申請した場合、その後自動車利用が合理的だと思っても、再申請するまでの間、自発的に自動車による通勤の選択肢を奪うことになる。このように、通勤手当の支給基準の改定は、同じ経済的施策のロードプライシングと比べて、1回の交通手段の選択で、将来時点において合理的な行動と考えられるかもしれない通勤時の自動車利用をとらせにくい状況

をも予め自発的に選択させる点が異なる。

### (3) 既往の研究

これまで通勤手当に関しては、都市構造に及ぼす影響と非課税枠が5万円から10万円に引き上げられたときの新幹線通勤の影響について研究されてきた。通勤費の非課税措置や企業負担が、長距離通勤を助長し、都市規模を拡大していることが示されている<sup>4)</sup>。同様の観点から、通勤費の個人負担率が住宅市場と労働市場に及ぼす影響や住宅立地について研究されてきた<sup>5)</sup>。後者では、名古屋都市圏を対象に、通勤手当の基準改正に伴う新幹線通勤の増加、拡大に関して実態が把握されている<sup>6)</sup>。その一方で、オランダでは、マイカー通勤の抑制と自転車利用の促進を目的として、通勤交通手段に自転車を利用することによって所得税の減免措置がとられる制度が採用されている。このようなことから環境負荷の低減政策の観点からの通勤手当の研究が必要とされている。

## 2. 通勤手当の支給制度の変更事例

自家用車からの通勤交通手段の転換を目的として、通勤手当支給制度の変更により、経済的インセンティブを付与した企業の取り組みについて、関係者のインタビューをもとに紹介する(表-2)。

### (1) (株)フジキンのノーマイカー制度

(株)フジキンでは、1993年に大阪工場の専務の発案によりノーマイカー制度を創設し、全社的に継続している。この制度は、自動車による通勤の自粛期間に応じて報奨金を支給する制度で、3ヶ月の自粛で1500円/月、1年で3000円/月を上限に支給される(ただし自動車が家族名義の場合は半額)。本制度は、通勤者もしくは家族名義の通勤可能な自動車を保有し、自動車による通勤を自粛している勤務者を対象としている。この制度の目的は、従業員の交通事故の防止、大気汚染の軽減による地域貢献とともに環境に配慮した企業のイメージ戦略である。(株)フジキンは、宇宙環境の創造を標榜する各種バルブ、継手等の流体制御機器を製造販売する企業で、環境技術を開発するという業種と経営者の高い環境に対する意識により導入に至ったと考えられる。

2001年6月時点で、本制度の対象者670人のうち、33人が適用している。定量的な評価は行われていないが、従業員の通勤途上での交通事故が減少していると報告されている。しかし、適用者は、大阪支社など大都市部の従業員に限定されており、柏原、筑波など地方部の工場の従業員は公共交通機関が不便なこともあって、本制度を適用していない。また、自動車通勤者に対しても、月5万円を上限に公共交通機関の利用相当額を通勤手当として支給しており、これが適用者の普及を抑えている一因

表-2 通勤手当支給制度の変更事例

企業名	(株)フジキン	名古屋市役所
制度の名称	ノーマイカー制度	特に決められていない
内容	自動車自粛期間に応じた報奨金の支給(満3ヶ月の自粛で1500円/月、満6ヶ月の自粛で2000円/月、満1年の自粛→3000円/月の支給。家族名義の自動車の場合は半額)	短距離自転車通勤者の通勤手当の増額と短距離自動車通勤者の通勤手当の減額(5km未満は自転車4000円/月、自動車1000円/月、5~15kmは自転車8200円/月、自動車は変化なし)
導入の契機	大阪工場専務の発案(経営者の環境に対する意識の高さ、「とりあえずやってみよう!」という社風)	名古屋市役所給与課の発案(低ベアのため、給料表の改定はおこなわず、手当で充当。有効な手当の支給先を考えた結果)
導入開始	1993年	2001年3月
制度の目的	交通事故の防止、大気汚染の軽減による地域貢献、環境に配慮した企業のイメージのアピール	短距離での自転車通勤の奨励とマイカー通勤者の削減による大気汚染の軽減と自動車利用自粛の市民に対するアピール
対象者	通勤者名義もしくは家族名義の通勤可能な自動車を所有し、自動車通勤を自粛している勤務者	5km未満の自動車通勤者と15km未満の自転車通勤者(例外:病院勤務者など定時の勤務が深夜に及ぶ職員、身体障害者、公共交通機関が不便な地域に居住している者(鉄道、バスが2本以下/時間))
確認方法	車検証の定期的な確認	通常の通勤形態の確認と同様
効果	対象者数670人のところ33人が制度を適用。社員の通勤途上での事故が減少	5km未満の自動車通勤者が1453人から747人に減少
他の通勤手当の形態	自動車利用者も月5万円を上限に公共交通機関利用相当額を支給(半年分先払い)。公共交通利用者は月5万円を上限に妥当なルートでの全額支給。	本庁勤務者は自動車通勤を禁止。出先の事務所等で車通勤を希望する者は、サークルを作って近くの民間駐車場を借りる。公共交通利用者は5万円を上限に妥当なルートでの全額支給。
その他	・11万2500円/月の新たな支出が発生 ・柏原、筑波などの地方部の工場では制度採用者はない	・自転車利用のマナーの徹底 ・組合や自動車利用者から目立った批判なし ・P&BR利用者には未適用

となっている。

(2) 名古屋市の通勤手当支給基準の改定

名古屋市役所では、2001年3月より短距離での自転車通勤を奨励するため、自転車利用者の通勤手当を最短距離(5km未満)で月額2000円を4000円に、5km以上10km未満で月額4100円から8200円に、10km以上15km未満で月額6500円を同じく8200円に増額した。その一方で、5km未満の自動車利用者に対しては、月額2000円の半額の1000円に減額した<sup>(2)</sup>。ただし、5km以上の自動車利用者は支給額を据え置いている。対象者は、本庁者勤務者は自動車による通勤は禁止されているため、清掃工場や福祉施設など出先機関が主な対象となる。ただし、病院の夜間勤務など定時の勤務時間帯に公共交通機関のない職員や保育園の送迎や身体障害者などやむを得ず自家用車を利用する職員は、所属機関長の承認の下、対象から外されている。

本制度導入のきっかけは、名古屋市人事委員会の勧告通り、市職員の本給改定を見送ることになったことが背景にある。見送りに伴う官民格差分を手当に振り向けられることになり、行政が大気汚染の軽減のため自動車利用の自粛を率先して実行するために、給与課から通勤手当の支給見直しが発案された。当初、自転車通勤者に対する報奨金のみを導入を検討したが、自動車通勤者の行動変容に結びつくほどの経済的インセンティブになる見込みにならないとの判断から、自動車利用者の減額を同時に導入することが決められた。このように、環境対策

とは無縁の切っ掛けを利用して、日常業務として交通政策、環境政策に携わっていない部署である給与課から発案された意義は大きい。この時期、名古屋市の地球温暖化防止行動計画中間案のとりまとめだったことも関係したものと思われるが、環境対策について日頃から提案できるような部署間の連携が重要であろう。導入に当たっては、自動車通勤者の手当が削減されるにも関わらず、組合などからも目立った反対は出ていない。

本制度の適用により、5km未満の自動車利用者は1453人から747人に約半減した一方で、15km未満の自転車利用者は各距離帯で利用者が増加した(表-3)。特に5km~15kmの月額8200円に増額した層は、60~70%の大幅に増加した。1000円/月の減額は、月に20日出勤するとして、50円/日に相当する。これと同額のロードプライシングを実施した場合、既往の研究からも50円の追加

表-3 基準改定前後の自動車、自転車通勤者数

	以上 未満	改訂前	改訂後	増減率*
		(2000/4/1)	(2001/5/1)	
自動車	0~5km	1,453	747	(-95%)
	5~10km	2,423	2,418	(0%)
	10~15km	1,413	1,355	(-4%)
自転車	0~5km	1,168	1,378	(+15%)
	5~10km	92	238	(+61%)
	10~15km	13	46	(+72%)

\*増減率は、以下の式で定義した。

$$\text{増減率} = \frac{(\text{改訂後の通勤者数}) - (\text{改訂前の通勤者数})}{(\text{改訂後の通勤者数})} \times 100$$

表-4 調査の概要

調査日時	2001年7月25日
調査対象	名古屋市職員
配布方式	名古屋市給与課による無作為配布
回収方式	郵送回収
配布枚数	2000枚
回収枚数	1201枚 (回収率60.0%)
調査項目	通勤手当の支給基準改定に対する意識、環境に対する態度指標、改定前後の通勤交通手段、個人属性

的負担によって利用者の半数が削減するとは考えにくい<sup>10)11)</sup>。これは自転車利用の増額と自動車利用の減額を「アメとムチ」の施策としてパッケージで導入したことで、政策意図が明確になった効果だと考えられる。そして、この通勤交通行動の変容が、ロードプライシングとは異なり、一定期間保証される意味は大きい。

### 3. 通勤手当支給基準の改定に関する通勤者の賛否意識

#### (1) 調査の概要

2章で紹介した名古屋市役所の通勤手当の支給基準の改定に対する名古屋市職員の意識を把握するため、アンケート調査を実施した(表-4)。

名古屋市給与課を通じて、アンケート票2000部を2001年7月25日に無作為に配布していただいた。回収は郵送回収にて8月17日を期限として行った。その結果、回収数は1201票で回収率は60.0%であった。

#### (2) 回答者属性

アンケートの回答者は以下の通りとなった(表-5)。性別では、男性が72%、女性が28%、年齢階層では20歳代から50歳代で大きな偏りはみられなかった。調査時点での通勤交通手段は、約半数は鉄道・バスの利用者で後は自動車が17%、自転車と鉄道の組み合わせが16%を占めている。

#### (3) 通勤手当の支給基準の改定に関する賛否意識

まず通勤手当支給基準が改定された点を示したうえで、その認知度をたずねた。改定前に市役所内全部署に回覧で周知したこともあって、73%が知っていると回答しており、大多数の職員が基準改定について認知していた。

基準改定の賛否についてたずねたところ、反対と回答

表-5 アンケート回答者個人属性

性別	度数 (%)	通勤交通手段	度数 (%)
男性	862 (72.3)	自動車	170 (17.3)
女性	330 (27.7)	自動車+鉄道	82 (8.3)
	1192	自転車	108 (11.0)
年齢	度数 (%)	鉄道・バス	452 (45.9)
29歳以下	220 (18.5)	自転車+鉄道	159 (16.2)
30~39歳	330 (27.7)	その他	13 (1.3)
40~49歳	336 (28.2)		984
50歳以上	306 (25.7)		
	1192		



図-1 通勤手当支給制度変更に関する賛否意識

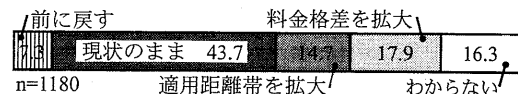


図-2 通勤手当支給制度の今後の方針

した人が4%に対して、「賛成」が57%を占めた(図-1)。「やや賛成」をあわせた賛成派は82%にのぼり、基準改定についておおむね賛同が得られている。さらに、賛成派、反対派に対して最も大きな理由をたずねた。賛成理由では、「市役所が率先して環境改善に貢献すべきだから」と回答した人が85%と最も多かった。ついで、「市役所のイメージアップにつながる」が6%、「自らの支給額が増えた」が2%となった。その他の意見では、「自転車と自動車が手当が同額であったのが不相当」、「職員の自覚を促す」、「自転車は健康的」などがあげられた。反対理由では、「他の方法で環境改善に貢献すべき」、「自動車と同距離の自転車優遇は不公平」が33%、22%を占めているが、その他も44%と多かった。その中では、「自転車の利用環境が未整備のため時期尚早」「どうしても自動車を利用しなければならない人への配慮不足」「自転車ではなく公共交通機関への転換をはかるべき」などの意見が多かった。配慮不足という点では、保育園の送迎、夜勤者の通勤などすでに対応済みの件も見受けられるため、内容のより一層の周知をはかることによって、反対者の減少が期待できる。

今後の通勤手当の支給基準の方針についてたずねたところ、以前の同距離帯の自転車と自動車を同額制度へ戻すのを希望しているのは7%であるのに対して、自転車と自動車で支給額に格差をつけることは76%を占めてい

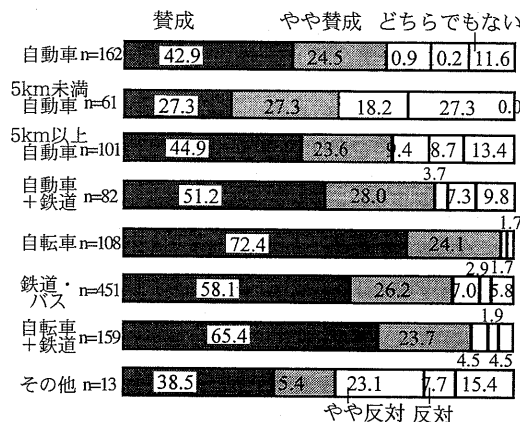


図-3 通勤交通手段別の賛否意識

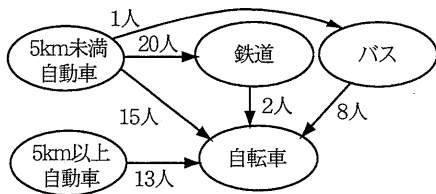


図-4 通勤手当改定に伴う通勤交通手段の変化

る(図-2)。そのうち、適用距離帯や料金格差の拡大のように、より積極的な支給基準の変更を望んでいる人が15%、18%を占めた。

現在の通勤交通手段別の通勤手当の支給基準の改定に対する賛否意識を示す(図-3)。改定に伴って支給額が増えた自転車通勤者層が最も賛成が多く、やや賛成を含めると97%が賛成派である。一方、最も賛成が少ないのは自動車通勤者層、特に半額に減額された5km未満の自動車通勤者層で、賛成は27%にとどまった。しかし、減額されたこの層においても、賛成派が半数を超えて、反対派を上回っている。このことから、短距離マイカー通勤の抑制と自転車利用の促進をパッケージとして明示した通勤手当の支給基準の改定は、賛同が得られやすく、導入可能性の高い施策であると解釈することができる。

(4) 通勤手当支給基準の改定による交通手段の転換

支給基準の改定による通勤交通手段の転換状況を示す(図-4)。改定前の5km未満、5km以上の自動車通勤

者からそれぞれ15人、13人が自転車通勤者に転換した。同時に本来目的としていない鉄道・バスから自転車への転換も10人みられた。特にバスからの転換が8人を占め、自転車の優遇策は、自動車だけではなくバスからの転換を招くため、バスのサービス改善をあわせて実施する必要がある。バス利用者にも自転車利用者と同様の優遇策の適用が考えられるが、現状の5km未満の自動車通勤者の手当半額だけでは原資が十分でない。支給基準改定の5km以上の自動車通勤者への拡大と自動車通勤者への支給額の一層の減額をあわせて議論する必要がある。また、改訂前の5km未満の自動車通勤者のうち、21人は鉄道・バスに転換しているように、自転車による通勤手当の減額は、自転車と同時に鉄道への転換を促進している。自転車は天候の影響を受けやすく、交通事故の危険性もあることから、支給額が増額されたとしても自転車よりも鉄道を選択したと考えられる。もし、自転車通勤者への増額のみを実施していれば、自動車からの転換者が少なくなるばかりかバス利用者の減少を招き、意図せざる結果になると予想される。この結果から、自動車の追加的負担(通勤手当の減額)と自転車の優遇措置(通勤手当の増額)をパッケージで行う必要性を示唆している。

(5) 行動変容の規定因

通勤手当の支給基準の改定による交通手段の変更に関する規定因を明らかにするために、共分散構造分析を用

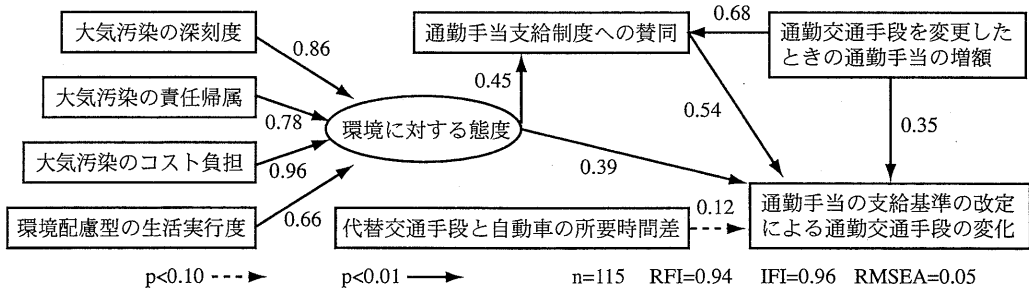


図-5 通勤手当支給基準の改定による意識と行動の因果関係図

表-6 共分散構造分析に用いた変数の説明

変数	説明
大気汚染の深刻度	回答者自身が被っている被害の程度(深刻、やや深刻、あまり深刻でない)
大気汚染の責任帰属	自動車による大気汚染の責任帰属(個人、行政、メーカー)
大気汚染のコスト負担	大気汚染の費用負担や手間の負担(手間がかかっても協力、少しの手間なら協力する、手間がかかるなら協力しない、かからなくても協力しない)
環境配慮型の生活実行度	交通に関する環境配慮行動の実行度(アイドリングストップ、電車・バスの利用、買い物の徒歩・自転車の利用、自動車に無駄な荷物をのせない)
通勤手当支給制度への賛同	制度変更への賛同傾向(賛成、やや賛成、やや反対、反対)
代替交通手段と自動車の所要時間差	自動車の代替交通と自動車の所要時間差
通勤交通手段を変更したときの通勤手当の増額	自動車の代替交通手段を使ったときの通勤手当の支給額の増額
通勤手当の支給基準の改定による通勤交通手段の変化	通勤手当の支給基準を改定したときの交通手段の転換の有無

いて因果関係を特定する。なお、共分散構造分析には(株)SPSS社のAmos4.0Jを用いている。

対象者は、通勤手当の改定に伴って支給額が変わる可能性があった人、つまり15km未満の自動車通勤者に行っている。ただし、この分析からは、鉄道・バスから自転車への転換者は除外している。通勤交通手段の変更には、表一6にあげる変数が関与してくると仮定した。このなかで大気汚染の深刻度から環境配慮型の生活実り度までは潜在変数である環境に対する態度を示す指標と考えられる。これらの変数を用いてパラメーターを推計したところ、図一5に示す因果関係図が得られた。モデルの適合度を示すRFI、IFI、RMSEAはどれも良好な値を示している。また、図中の各バスの数字は標準偏回帰係数を示し、代替交通手段と自動車の所要時間差を除いてはすべてのバスで1%で有意となり、しかも論理的に妥当な結果となっている。

まず環境に対する態度が高いほど、支給制度へ賛成しているほど、交通手段の転換がみられる。このとき、環境に対する態度は通勤手当制度への賛否意識にも正の影響を及ぼしている。また、通勤交通手段を変更すれば通勤手当が増額される人の方が交通手段を変更しやすい。代替交通手段と自動車の所要時間差では、代替交通手段が便利な人ほど通勤交通手段を転換する傾向にあったが、有意水準は10%と他のバスと比べてそれほど強い関係はみられなかった。

経済的施策は料金の多寡によって、行為者が行動を容れさせるか否かを決定することを前提としている。しかし、この因果関係図をみてもわかるように、通勤手当の増減だけによって交通手段を変化させているのではなく、環境に対する態度のような心理的要因とともに、施策に対する合意も同様に影響を及ぼしている。このことから、交通行動をコントロールする際には、これらの要因を含めて施策を実施していく必要がある。つまり、環境負荷の高い自動車から低い自転車に転換を促進する目的を明確に伝えることができるよう「アメとムチ」の施策をパッケージすることは、環境に対する態度を形成するとともに、対象者の賛同も得られやすくなり、それが目的とする交通手段の転換に顕在化すると考えられる。

#### 4. まとめ

本研究では、自家用車による通勤を削減するために、通勤手当の支給制度を変更した企業の事例を紹介するとともに、名古屋市役所の支給基準の改定に対する職員の意識について分析した。その結果、以下のことが明らかになった。

- ・名古屋市役所で、5km未満の自動車利用者の通勤手当

を月額2000円から1000円に減額したことで、この層の自動車通勤が半減した。

- ・名古屋市役所で支給額が改定されたことに対して、職員の82%が賛成しており、支給額が削減された自動車利用者にも半数以上の賛成がえられている。
- ・支給額の変更により、自転車へ自動車と同時にバスからも通勤交通手段の転換がみられた。このことから、自転車の支給額増額だけではバス利用者からの転換者の割合が増えると予想される。したがって、バス利用の減少の影響を小さくしつつ、自動車通勤者数の削減をはかるには、自動車の支給額減額と自転車の増額をパッケージで行う必要があることが示唆された。
- ・通勤交通手段の転換には、通勤手当の多寡という経済的インセンティブだけではなく、環境に対する態度という心理的要因や施策への合意が関与する。

#### 謝辞

本研究の一部は、科学研究補助金 奨励研究(A)の助成を受けている。また、本研究を進めるにあたり、名古屋市役所総務局木村元則氏、(株)フジキン中橋孝弘氏には多忙中ヒアリングに協力していただいた。分析は当時、大阪大学大学院生 現、住友不動産(株)立花篤氏によるところが大きい。ここに深く感謝の意を表する。

#### 補注

- (1)「人事労務」<sup>1)</sup>によると、公共交通機関利用者に対する通勤手当の支給額は、東京都、大阪市の大都市では約75%の企業が全額支給しており、広島市、仙台市などの地方中核都市でも約50%を越える。さらに、ほぼ全額支給を加えると、いずれの都市群においても98%を越えており、公共交通機関利用者の通勤手当は全国的にみて、ほぼ全額支給されていると考えられる。
- (2)名古屋市役所の変更前の自動車と自転車の通勤手当の支給額が同額であったのは、所得税の非課税額が同額であるのに準じているものと思われる。また、通勤手当の支給額の変更を行った自転車の15km未満、自動車の5km未満の金額は、変更のわかりやすさを重視した結果、自転車は倍額に(ただし10km以上15km未満を2倍にする)と15km以上20km未満の支給額の8900円を超えてしまうため、5km以上10km未満と同額の8200円とした)、自動車は半額にした。

#### 参考文献

- 1) 日本人事労務研究所(1997)「人事労務」, No.12
- 2) 産労総合研究所(2000)「労務事情」, No.960, pp.32-33
- 3) フランク(1995)「オデッセウスの鎖」, サイエンス社
- 4) 八田達夫(1989)「首都圏の地価水準と税制」, 経済センター会報, No.583, pp21-28
- 5) 佐々木公明(1992)「通勤費の支給と都市構造」, 高速道路と自動車, Vol.35No.1, pp28-31
- 6) 若生徹(1989)「空間的住宅市場および労働市場」, 東北学院大学論集経済学, No.112, pp135-162
- 7) 姫野侑(1995)「通勤費の企業負担と住宅立地」, 交通学研究, Vol.1994年, pp109-117
- 8) 梅川知幸・和田かおる・山本 幸司(1993)「新幹線利用による通勤・通学需要の拡大可能性に関する研究」, 第48回土木学会年次学術講演会講演概要集
- 9) 梅川知幸・和田かおる・山本 幸司(1994)「名古屋圏における新幹線通勤・通学の増加可能性に関する研究」, 第49回土木学会年次学術講演会講演概要集
- 10) 松村暢彦・新田保次・高井宗央・森康男(2001)「大都市圏におけるロードプライシングの大気環境改善効果」, 交通科学, Vol.31, No.1, pp.16-25
- 11) 関堅介・太田 勝敏・原田 昇・室町 泰徳(1997)「仙台におけるロードプライシングの導入効果に関する研究」, 第52回土木学会年次学術講演会講演概要集, pp50-51