

IV-200 都心部の自動車交通量抑制策に対する事業所の意識

大阪大学 正員 新田 次
東日本旅客鉄道 正員 西澤 政晃

1. はじめに

都心部の自動車交通混雑は、さまざまな対策が実施されてきたにもかかわらず、激しさを増す一方である。また、最近ではこの自動車による大気汚染を代表とする環境問題の解決も焦眉の課題となっている。先に筆者¹⁾は、このような問題意識から都市高速道路の混雑緩和の方策として混雑料金政策を取り上げ、その導入に対する意識をドライバー側から探ったが、本研究では、事業所の立場から見た自動車交通量抑制策に対する意識を探ることとした。このとき、抑制策としては料金政策のみならず他の手法についても意識を探り、また、混雑対策からの視点だけではなく環境対策からの視点も加えることにした。

2. 調査の概要

(1) 調査の方法 大阪市内中心部(中央、北、西、浪速、天王寺の5区)に所在する従業員数20人以上の事業所を対象と考え、大阪商工会議所の会員名簿より2000事業所を抽出した(抽出率は33.7%)。調査票の配布回収は郵送とし、1989年12月に調査を実施した。返送分を除いた配布数は1913通で有効回収数は558通であった(回収率29.2%)。アンケート調査項目は、表-1に示した。

(2) 事業所の特徴(図-1) 所在地では中央区が最も多く4割を越え、つづいて北区、西区、天王寺区、浪速区の順となった。業務内容では、仕入・販売がもっとも多く半数近くを占め、つづいてサービス、製造・加工、管理・事務、工事の順となった。従業員数では名簿抽出の段階では20人未満(全体に占める割合49.7%)を除いたにもかかわらず、この層が16.7%現れた。最も多い層は30~49人で22.0%を占めた。

3. 都心部の自動車混雑対策に対する意識

図-2に結果を示した。将来の道路事情については、大阪都心部の将来の混雑状況を推測してもらったが、「非常に悪化」が8割を越え、「やや悪化」を含めると95%にも上り、ほとんどの人が悲観的な見方をしていることがわかった。このような意識を持つ人に、シンガポールやベルゲンなどで実施されている都心部への自動車乗入れ賦課金制度を大阪にも導入して自動車交通量の抑制を図ることに対する意識を訪ねたところ、賛成派(「賛成」「やや賛成」)が48%にも上り、反対派(30%)を大幅に上回り、このような政策に好意的な意見を持つ事業所が多いことがわかった。つづいて、この賦課金の使途について最も好ましいものを一つ選んでもらうと、「環状道路やバイパスの整備」といった道路整備を望むものが、最も多く44%を占め、つづいて「都心部の駐車場整備」となり、事業

表-1 アンケート調査項目

事業所の自動車について	
・車種別車両数(自己保有・リース別)と利用目的	
・主な目的地と阪神高速道路の利用度	
・駐車場の収容台数	
阪神高速道路について	
・利用頻度、利用路線、利用出入口	
・通行料金支払方法、通行料金総額と負担感	
・混雑状況の評価と業務への影響、将来の混雑状況	
・各種混雑対策評価など	
都心部の混雑対策について	
・将来の混雑状況予想	
・車の都心部乗入れ賦課金制度の賛否と賦課金の使途	
・各種混雑対策の評価	
環境面からみた自動車対策について	
・環境対策の観点からの自動車交通規制導入の賛否	
・環境面から見た各種自動車対策の評価	

	中央区	北区	西区	天王寺区	5.4				
所在地 (554)	43.0 %	27.1	17.5					浪速区 4.9	その他 2.2
	サービス 製造・加工 管理・事務								
業務内容 (483)	仕入・販売 47.4 %	14.7	13.7	8.5				工事 6.6	その他 9.1
	0～19人	～29	～49	～99	～199	～299			
従業員数 (551)	16.7 %	17.6	22.0	18.7	11.1	4.4		300～ 9.6	

図-1 事業所の特徴

将来の 道路事情 (556)	非常に改善(0.7) やや改善(1.0) かわらない(3.1)				
	やや悪化 13.8		非常に悪化 81.3		
都心部の 乗入賦課金 (554)	賛成	やや賛成	どちらとも	やや反対	反対
	28.7	19.7	21.3	8.8	21.5
賦課金 の使途 (344)	公共交通機関整備				
	道路整備	43.9	都心部駐車場整備	36.6	12.2
	郊外駐車場整備(4.7)		車両諸税の軽減(2.6)		

図-2 都心部乗入れ賦課金に対する意識

所の車利用に直接メリットをもたらすような自動車関連の政策を当然ながら望んでいることがわかった。しかし一方で「公共交通機関の整備」が第3位で12%を占めたことは注目に値する。

都心部乗入れ賦課金政策以外の混雑対策についての賛否

意識は、図-3に示すように、「都心部における違法駐車取締強化」「公共交通機関の整備・サービスの向上」「郊外鉄道駅周辺の駐車場整備」については賛成派が多く、9割近い値を示した。一方、賛成派が少ないのは、「都心部の駐車場容量制限」による方法で、3割の賛成しか得られなかった。

4. 環境面からみた自動車対策

「現在、環境問題がクローズアップされていますが、環境対策の観点から、何らかの形で自動車交通に対する規制を行うことについてはどう思いますか。」の質問に対しては、図-4に示すように、賛成派が8割近くを占め、環境問題に対する関心の高さを示した。つ

づいて、その汚染対策を示し、賛否意識を尋ねたところ、図-5に示す結果を得た。賛成意見が強いのは、「自動車個々の排ガス規制の強化」「公共交通機関整備・サービス向上による自動車交通量抑制」で8～9割の賛成率を示した。つづいて「自動車使用自粛運動」「都心流入に対する許可制等交通規制」「都心部における駐車制限」が過半数の賛成を示し、「都心流入自動車に対する賦課金などの料金政策」「法的規制、経済的規制による自動車保有制限」がこれに続いた。最も人気のない政策は「自動車燃料税の増税」であった。

5. 都心乗入れ賦課金に対する意識のクロス分析(混雑対策と環境対策の観点から)

図-6に示すように、都心乗入れ賦課金(ロードプライシング)は混雑対策の視点からの方がやや好まれる傾向にある。しかし、今後は対策としては両方の観点が必要であり、少なくともいずれかに賛成した事業所を調べると、全体の55%と過半数となった。

(注1) 新田保次、荒木浩文「都市高速道路のドライバーの混雑料金意識に関する因果分析」土木計画学研究・論文集, No. 6, 1988年11月

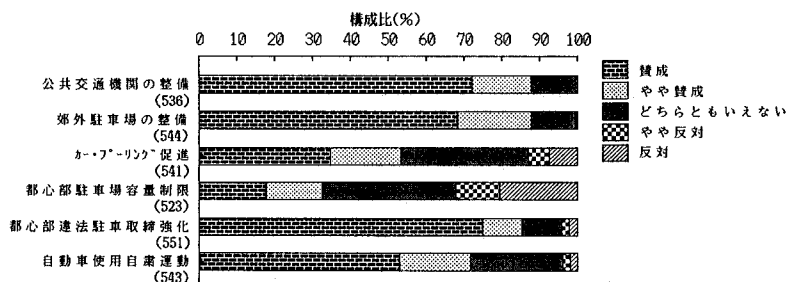


図-3 各種混雑対策の評価

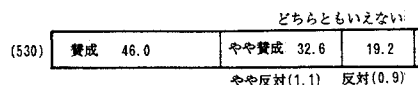


図-4 環境対策としての自動車交通規制に対する賛否

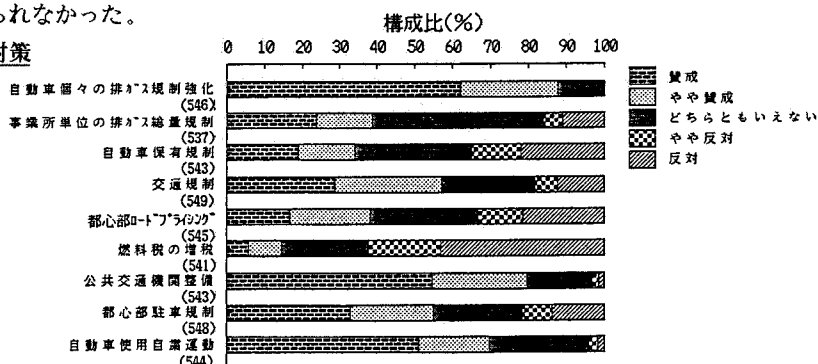


図-5 各種大気汚染対策の評価

表-2 二つの乗入れ賦課金意識のクロス

		環境対策として			total
		都心部	ロードプライシング		
混雑対策として都心部	賛成	173 (82.4)	51 (34.0)	38 (20.7)	262 (48.2)
	どちらとも	23 (66.0)	60 (19.5)	33 (14.5)	116 (100)
	反対	11 (19.8)	51 (17.7)	28 (10.0)	90 (100)
	total	210	162	99	471
ロードプライシング	賛成	14 (6.7)	39 (26.0)	113 (61.4)	166 (30.5)
	どちらとも	8 (8.4)	23 (23.5)	68 (68.1)	99 (100)
	反対	210	150	184	544
	total	100	100	100	100