

Ⅳ-131 都心部乗り入れ賦課金政策を中心とした自動車交通量抑制策に対する住民の意識

大阪大学工学部 学生員 浜本昇一郎
 大阪大学工学部 正 員 新田保次
 大阪大学工学部 学生員 松村暢彦
 大阪大学工学部 正 員 森 康男

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。さきに筆者ら¹⁾は、このような問題意識から都心部の渋滞緩和および大気汚染緩和への方策として自動車交通量抑制策を取り上げ、その導入に対する意識を事業所の立場から探ったが、本研究では、住民の立場から「都心部乗り入れ賦課金政策」を中心に自動車交通量抑制策に対する意識を探ることにした。

2. 調査の概要

図-1のように、J R環状線を仮定の料金徴収ラインとして、その内部と外部、さらに内部を都心(北区、中央区)、準都心(西区、浪速区、天王寺区、福島区)に分けて、計3地域に分類した上で、それぞれの地域より、2地区、6地区、4地区を選び、1地区あたり50世帯を抽出した。アンケートの配布は20歳以上の住民を対象として1990年12月に実施、その結果有効票992票を得た(有効回収率89.4%)。主なアンケート項目は、表-1に示した。

3. 住民の都市交通問題に対する意識

自動車交通問題のうちで代表的な道路混雑、大気汚染、交通事故、違法駐車それぞれの現状について現状をたずねたところ、図-2に示すように「非常に深刻」と回答した人は、最も少ない大気汚染でも約5割を占め、違法駐車にいたっては8割近い。「やや深刻」を含めるとすべて9割を越え、ほとんどの人が自動車交通問題の現状に対してきびしい見方をしていることがわかった。つづいて、今後の都市交通にどのようなことを望むかをたずねたところ、図-3に示すように「特に重要である」と答えた人は、「違法駐車車両の排除」「歩行者、自転車の安全性の向上」「歩道、自転車道の整備」で50%を越えている。その一方、「自動車交通の利便性の向上」、「自動車交通の快適性の向上」では否定的な意見(「あまり重要でない」「重要でない」)が4分の1も占めた。このことから、今後の都市交通のあり方として、利便性を追求した自動車本位の交通よりも、歩行者や自転車の安全や快適性を重視した交通を望んでいるといえる。

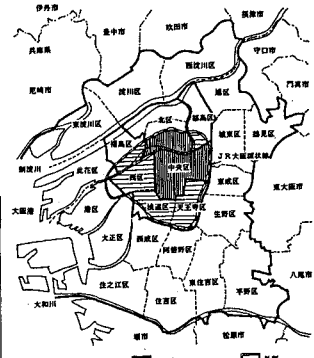


図-1 調査対象場所、仮想料金徴収ライン

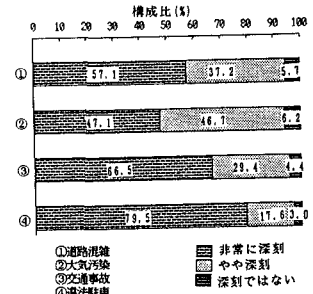


図-2 自動車交通問題に関する深刻度

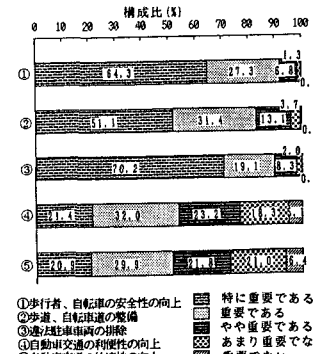


図-3 今後の都市交通に望むこと

4. 交通量抑制策に対する評価

道路混雑の解消や大気汚染の軽減のため大阪市内の自動車交通量を現状より削減することについての賛否をたずねたところ、図-4に示すように、賛成派(「賛成」、「やや賛成」)が77%にも上り、反対派を大幅に上回り、多くの人が交通量の削減について理解を示していることがわかった。つづいて、削減の目的についてたずねたところ、図-5に示すように、「大気汚染の軽減」と「道路混雑の解消」をどちらも同等に大切と答えた人が最も多く半数近くを占めたが、どちらか一方を重視した人では「大気汚染の軽減」の方が「道路混雑の解消」を上回った。

5. ナンバープレート法、都心部乗り入れ賦課金の評価

代表的な自動車交通量抑制策として、ナンバープレートの末尾の番号によって都心部(JR環状線の内側)に流入する車の排除を行う「ナンバープレート法」と、都心部(JR環状線の内側)に入る自動車から賦課金を徴収して交通量を抑制する「都心部乗り入れ賦課金」を示し、それぞれ賛否意識をたずねた。その結果、図-6に示すように「都心部乗り入れ賦課金」(賛成派48%、反対派22%)は賛成派が反対派を大きく上回ったのに対し、「ナンバープレート法」(賛成派31%、反対派32%)はほぼ同じにとどまった。また、この二つの政策のどちらを好むかを選択してもらった図-7の結果も、「都心部乗り入れ賦課金」の方がより好まれることを示している。つづいて、賦課金の使途についてもっとも好ましいものを一つ選んでもらうと、図-8に示すように、「都心部の駐車場整備」が最も多く3割近くを占めた。また、「公共交通機関の整備」「自動車公害の環境対策」「歩道、自転車道の整備」などの脱自動車社会をめざすような対策が上位を占めたのに対して、「環状道路等の道路整備」「車関連諸税の軽減」など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対策はあまり望まれていないことがわかった。

6. 都心部乗り入れ賦課金の要因分析

都心部乗り入れ賦課金の賛否に対する要因分析として、年齢、職業、車の利用頻度などの個人属性、道路混雑、違法駐車などの交通問題に対する意識など計17項目を説明変数としてとりあげ、数量化Ⅱ類分析を行った。その結果、表-2に示すように、年齢、職業、暮らし向きが主要な要因として抽出された。年齢が高いほど、暮らしにゆとりがある人ほど賛成意見の傾向があることがわかった。また、職業では、「事務、販売、営業」、「現業(運転手、工員)」では、他に比べて反対派が多いようである。一方、利用頻度や道路混雑・大気汚染の深刻度は上記要因に比べて、影響は少ないようである。

要因	カテゴリ	賛成率(%)	偏差グラフ	偏相関係数
年齢	18歳以下	24.0		0.162
	19歳以上	76.0		
職業	事務・販売・営業	22.0		0.136
	その他	78.0		
暮らし向き	一人暮らし	21.0		0.118
	家族暮らし	79.0		
利用頻度	頻りに利用	20.0		0.060
	あまり利用しない	80.0		
道路混雑	深刻	20.0		0.080
	不深刻	80.0		
大気汚染	深刻	21.0		0.011
	不深刻	79.0		

表-2 数量化Ⅱ類分析による
都心部乗り入れ賦課金の要因分析

(注1) 新田保次、西澤政晃、「都心部の自動車交通量抑制策に対する事業所の意識」、土木学会第45回年次学術講演会、平成2年9月

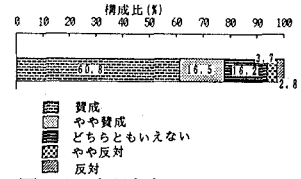


図-4 大阪市内
自動車交通量削減の賛否

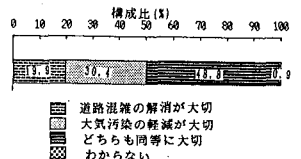


図-5 自動車交通量削減の目的

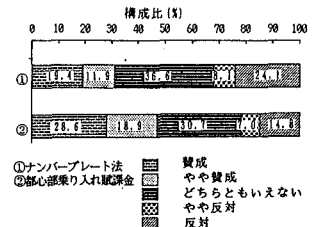


図-6 料金政策による
自動車交通量抑制策の賛否

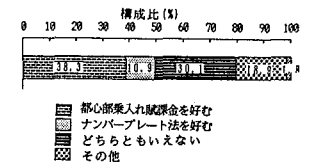


図-7 都心部乗り入れ賦課金と
ナンバープレート法の二者択一

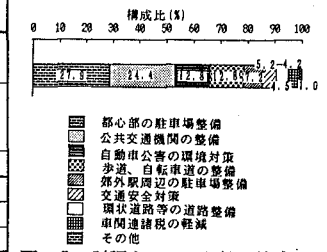


図-8 賦課金による収益の使途