

IV-275

事業所からみた自動車交通抑制対策の評価に関する考察

神戸商船大学 正員 小谷 通泰
Dodwell Co.Ltd 折田 真実

1. はじめに

本研究は、神戸市内の事業所を対象にアンケート調査を実施し、事業所の自動車利用実態や自動車交通問題への認識を把握するとともに、都心部において自動車交通抑制対策の1つである「走行負担金制度」の導入を想定した場合の評価を分析し、対策導入の可能性や問題点を明らかにすることを目的としている。

2. アンケート調査の方法

アンケート調査の対象事業所として、神戸商工会議所の会員、約12000件のうち「法人の部」に属している約8000件の事業所から抽出率15%で1200件を抽出した。アンケート票は平成4年11月末日に配布し、12月20日を回収期限とした。なお、配布・回収はいずれも郵送によった。期限内に回収できたアンケート票は243票でそのうち有効票は233票、有効回収率は19.9%であった。回収結果から、全事業所の約半数が従業員数20人未満であり、また業種については、卸売業、製造業、サービス業で全体の約70%を占めた。

3. アンケート調査結果の分析結果

3-1 自動車の利用実態と自動車交通問題に対する意識 1事業所あたりの自動車の平均保有台数は6.3台(乗用車2.5台、軽乗用車0.4台、ライトバン1.5台、トラック1.3台、軽トラック0.4台、残りはその他)であった。このうちリース車の比率は約18%、ディーゼル車の比率は約34%であった。さらに持ち帰り車は平均1.8台にも上っている。また自動車交通問題としては、「道路混雑」、「違法駐車」に対しては、それぞれ全体の80%、70%の事業所が「非常に深刻」または「やや深刻」と感じている。しかし、「交通事故」や「大気汚染」については、それらの比率は40%程度にとどまっている。そして、これらの交通問題の原因として、「業務交通とマイカー交通の両方」をあげる事業所は43%と最も多く、「マイカー交通のみ」をあげる事業所は36%であり、マイカー交通に対して厳しい結果が出た。

3-2 「走行負担金制度」導入についての評価

本研究では、図-1に示す神戸市都心部を対象に「走行負担金制度」の導入を想定した。規制対象としたのは全車種で、規制時間帯は終日(休日は除く)とした。そして規制地域に流入するごとに、小型車は1回当たり200円または1ヵ月4000円(何度でも流入可能とする)、大型車(3.5t以上)はこの2倍の料金を徴収するものとした。調査結果を要約すると以下の通りとなる。

①1日あたり1回以上規制区域へ車が進入する事業所が全体の66%を占め、半数を越える事業所にとってその必要性が極めて高いことがわかった。
②「走行負担金制度」導入に対する賛否を示したのが図-2である。「賛成」と「条件付き賛成」はあわせて35%、「反対」と「やや反対」はあわせて36%で、両者の比率は等しくなっている。しかし、純粋に「賛成」と答えた事業所よりも「反対」と答えた事業所の方が多くことから対策導入に対する評価は「反対派傾斜型」といえる。

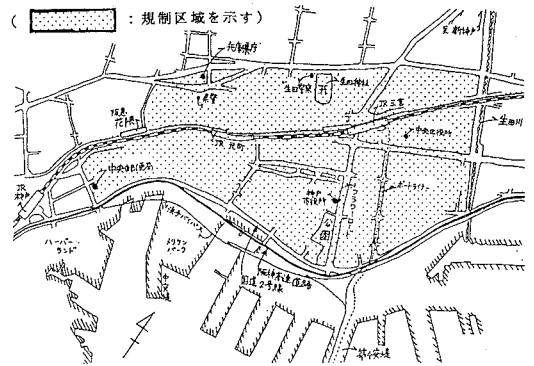


図-1 規制対象地域

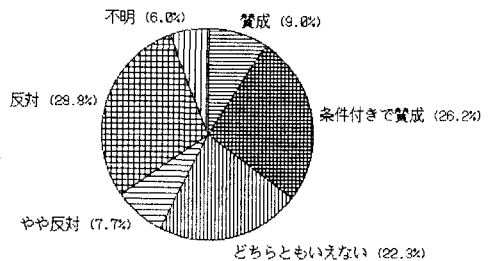


図-2 「走行負担金制度」導入の賛否

③図-3は対策導入の反対理由を示したものである。これによると、「経済的負担の増加」、「移動の自由の制限」がその理由として最も多くあげられており、次いで「企業間での不公平の発生」、「効果が期待できない」、「現状の公共交通機関の不便さ」が多く選択された。全体的に見て「走行負担金制度」の導入により経済的・物理的に制約を受けることが事業所にとって大きな問題点であるといえよう。

④図-4は、対策の導入により各事業所が答えた自動車利用の削減割合を示したものである。これによると、小型車の場合には全事業所の40%が、また大型車の場合には全事業所の63%は全く削減しないと答えている。さらに削減すると答えた事業所の削減率は、大型車のほうが小型車よりも全体として小さくなっている。大型車は代替手段がないため、それだけ規制対象地域への進入の必要性が高いと考えられる。

⑤負担金の徴収による事業所の経費(輸送コスト)の増加分は、30%の事業所が「製品価格や輸送費・料金に反映させる」と答えており、「自社で負担する」と答えた事業所も32%見られ、相反する意見がほぼ等しい値をとった。

⑥事業所が望ましいと考えている徴収金の使途としては(複数選択可能)、「主要道路等の道路整備(115件)」や「都心部に駐車場や荷捌き施設の整備(111件)」が最も多くあげられている。この他、「環境対策(63件)」、「交通安全対策(54件)」、「公共交通機関の整備(53件)」などがあげられる。このように、対策の導入によって利用交通機関を転換するよりも、自動車をさらに利用しやすくすることで事業所活動の利便性を向上させることに重点をおいているといえる。

3-3 他の交通抑制対策の評価

図-5は、「走行負担金制度」以外の7つの交通抑制対策について、賛成率および反対率を示したものである。ここで、賛成率とは「賛成」または「やや賛成」、反対率とは「反対」または「やや反対」と答えた事業所の全体に対する比率である。これによると、自動車利用の削減にとって強制力の小さい「キャンペーンやPR活動」の賛成率が43%と最も高く、反対率は14%と最も低い。これに対して他の抑制対策では、いずれも反対率が賛成率を上回り、反対率は40から50%をしめる。これらの中で、比較的高い賛成率が高い対策としては、「許可証の発行」、「保有税値上げ」、「ナンバープレート制」があげられている。逆に賛成率が小さい対策として、「混雑に応じた賦課金の徴収」、「駐車可能台数の削減」、「事業所規模による自動車の削減」などがある。

4. おわりに

今後に残された課題としては、①事業所による自動車の利用行動をモデル化することによって、交通抑制対策を実施したときの効果を定量的に予測できるようにすること、②「事業所」だけでなく、「一般市民」にもアンケート調査を実施し、異なった視点から自動車交通抑制対策導入の可能性を分析することがあげられる。 参考文献) 新田保次: ロードプライシングに対する市民意識と受容可能性、運輸と経済、第53巻、第1号、1993.1

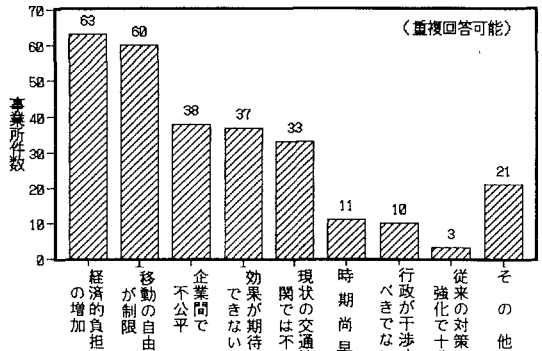


図-3 「走行負担金制度」導入の反対理由

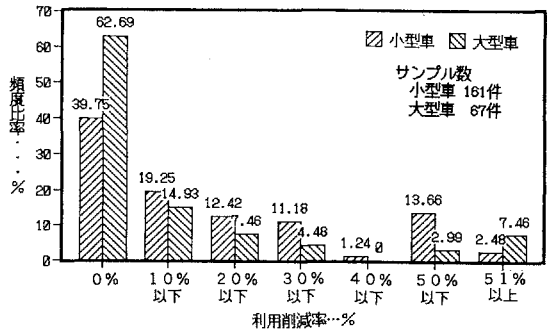


図-4 自動車の利用削減率

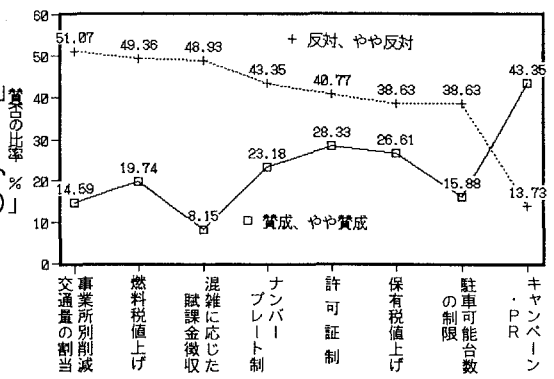


図-5 交通抑制対策に対する賛成率・反対率