

神戸商船大学大学院 学生員 松本 誠
 神戸商船大学 正 員 小谷 通泰
 セントラルコンサルタンツ 正 員 秋田 直也

1. はじめに 近年、交通量抑制方策の1つとして、ロードプライシングの導入可能性が検討されているが、その導入にあたってはかには社会的合意を得るかが重要な課題である。筆者らは従来から一般ドライバーや事業所を対象に意識調査が実施してきたが、^{1)~3)}本稿では、これら両調査結果から、ロードプライシングに対する一般ドライバーと事業所の評価意識について比較検討を試みる。

2. 使用データの概要 表-1は、一般ドライバーおよび事業所を対象に実施したアンケート調査の概要を示したものであり、いずれもロードプライシングの一つである「走行負担金制度」を大阪市および神戸市の都心部で導入した場合を想定して、その評価を尋ねたものである。被験者の属性については、一般ドライバー調査では被験者の91.4%が男性であり、40歳代が最も多く、職業は約半数が事務・販売・営業・サービス等であった。また、都心部への来訪目的では、業務目的が全体の67.1%を占め、その中でも営業活動が多くみられた。また事業所調査では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、サービス業が全体の約7割を占めていた。

3. 「走行負担金制度」に対する評価意識 「走行負担金制度」の導入に対する賛否について尋ねた結果が、図-1である。これによると、一般ドライバー調査では、「賛成」、「やや賛成」を合わせた賛成派は35.8%であり、「やや反対」、「反対」を合わせた反対派は40.8%となった。また事業所調査では、賛成派は36.8%、反対派は39.8%となった。このように両調査で、賛成派は反対派よりも数パーセント程度下回っているものの同程度の値を示している。しかしいずれも、賛成派のうち単に「賛成」と答えた回答は、反対派のうち単に「反対」と答えた回答を下回っており、どちらかといえば、反対派に傾斜した結果といえる。

次に、対策への賛否を被説明変数、被験者の属性や交通特性を説明変数として、数量化II類を用いて賛否に対する要因分析を行った。得られた結果はそれぞれ表-2a), b)に示す通りである。まず、一般ドライバーについては説明変数として、車の保有者、規制区域への進入頻度、職業、年収、1日の目的地数の5変数を取り上げた。適中率は66.8%であるが、相関比は0.196と低い値にとどまっている。得られた結果から、対策への賛否について最も寄与する要因は年収であり、次いで規制区域への進入頻度、職業、車の保有者、1日の目的地数の順となった。年収は増加するにつれて賛成に、また進入頻度は増加するにつれ

表-1 調査の概要

	実施時期	調査対象	回収票数	規制区域・内容
一般ドライバー調査	平成5年 11月	大阪市内の公営 駐車場(44所)の 利用者	354票 (1265票 配布)	JR環状線内、流入 車両から200円敷 収、終日・全車種
事業所調査	平成4年 12月	神戸市内に立地 する事業所	254票 (1200票 配布)	中央区内、小型車は 200円・大型車は 2倍、終日・全車種

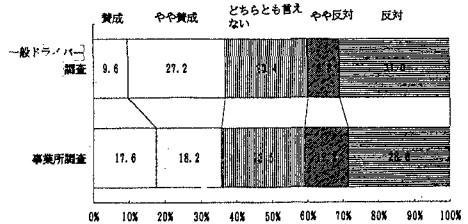


図-1 「走行負担金制度」導入に対する賛否

表-2 「走行負担金制度」導入の賛否に対する要因分析結果
a) 一般ドライバー調査

項目	カテゴリー	-1.2	-0.8	0	0.8	1.2	レンジ
進入頻度	毎日極めて頻繁に	-0.619					1.521
	1日当たり数回程度	0.210					
	1日1回程度	-0.724					
	1週間数回程度	-0.080					
	1ヵ月数回程度	0.797					
目的地数(1日)	ほとんど行かない	0.480					0.544
	1ヵ所	0.105					
	2ヵ所	0.280					
	3ヵ所	-0.264					
	4ヵ所	-0.167					
車の保有者	自分自身で	-0.301					0.653
	勤務先で	0.352					
年収	200万円以下	-1.030					1.589
	200~400万円	-0.142					
	400~600万円	-0.542					
	600~800万円	0.462					
	800万円以上	0.560					
	事務、販売、営業等	-0.535					1.968
職業	自家、自営業	-0.120					
	専門、技術的職業	0.697					
	管理的職業	0.834					
	その他(主婦等)	0.413					

注) 各群の重心 賛成: 0.465 反対: -0.410 相関比 0.196

て反対に寄与している。職業では、事務・販売・営業等や自家・自営業では反対に、専門・技術・管理的職業、その他は賛成に寄与している。さらに、車の保有者については自分自身で保有する場合には反対に、勤務先で保有する場合は賛成に寄与している。1日の目的地数については、目的地数が増加するにしたがって反対に寄与する傾向が示された。

次に、事業所調査では説明変数として、規制区域への進入頻度、従業員数、所在地、保有台数、業種を取り上げた。適中率は73.46%であり、相関比は先の場合と同様0.245と高い値は得られなかった。これより、対策への賛否について最も寄与する要因は、規制区域への進入頻度であり、次いで業種、保有台数、従業員数、所在地の順となった。個々の項目を見てみると、進入頻度は増加するにつれて反対に、また所在地では、規制対象地域である中央区では反対に、その他の地域は賛成に寄与している。従業員数・保有台数では、人数・台数が増えるにしたがって反対が強まる。業種については、建設・製造・小売業では賛成が、卸売・サービスでは反対に寄与している。このように両調査とも、進入頻度、職業や業種が賛否の要因に大きな影響を及ぼしていることがわかる。

4. 自動車利用の削減効果と徴収金の使途

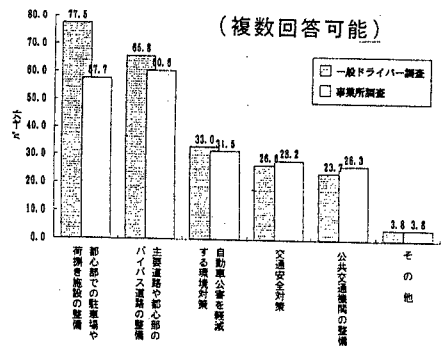
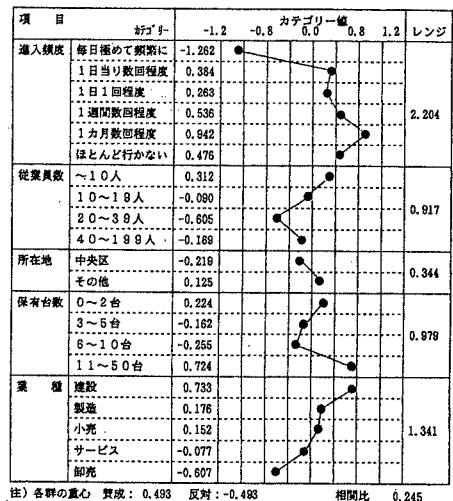
「走行負担金制度」を導入した場合、車で規制区域へ進入する頻度を控えるかどうかについて尋ねた。この結果、一般ドライバー調査では、「走行負担金制度が導入されても車での進入を控えない」と答えた回答者は54.2%と過半数を越えたものの全被験者の自動車利用削減率の平均値は10.9%となった。一方、事業所調査では、同様に車の利用を控えないとする事業所は小型車で41.5%、大型車で65.3%あったが、平均削減率は小型車16.7%、大型車11.4%であった。このように、業務交通の場合には代替交通手段を得ることが必ずしも容易ではないが、特に大型車でその傾向が顕著に現れている。さらに、望ましいと考えられる徴収金の使途を示したのが図-2である。これによると、両調査とも最も多かったのが「都心部での駐車場や荷さばき施設の整備」や「主要道路や都心部のバイパス道路の整備」などで、道路関連施設に対する要望が強かった。徴収金の使途は、対策への受容可能性に大きく影響すると考えられるため、合意形成のステップとしてこうした要望と使途を関連づけることも必要となろう。

5. おわりに

ロードプライシングに対する一般ドライバーと事業所の評価意識については、本研究での一般ドライバーの対象者の多くが業務目的の交通であったため、比較的類似した結果が得られた。しかしながら、ロードプライシングの導入に対しては、いずれの調査でもある一定の賛成者層が存在することが明らかになった。今後は、通勤交通や、観光交通など他の交通目的についても同様の分析を試

みたい。〈参考文献〉 1) 小谷・折田：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、土木学会年次学術講演会講演要覧、1993
2) 小谷通泰：事業所からみた都心部への自動車交通抑制対策の評価、第28回日本都市計画学会学術研究論文集、1993
3) 小谷・秋田・滝沢：ロードプライシング導入に対する一般ドライバーの評価意識に関する一考察、土木学会年次学術講演会講演要覧、1994

b) 事業所調査



注) 図中の比率は、各項目が選ばれた頻度を回答者数で除した割合を示す。

図-2 ロードプライシングによる徴収金の使途