

バンコクにおける交通政策に対する意識調査*
Attitude Survey on transportation policy in Bangkok*

齋藤 彰宏** 福田 敦*** 中村 隆二****

By Akihiro SAITO, Atsushi FUKUDA and Ryuji NAKAMURA

1. はじめに

近年、バンコクにおいてはモータリゼーションの進展に伴う交通需要の増加に対し、既存の街路網では対応できなくなっており、経済発展の大きな障害となりつつある。これに対し、高速道路の新設、軌道系交通機関の導入などの計画や自動車乗り入れ規制地区、車検制度の導入、ガソリン税の引き上げ等様々な交通政策が提言されているが、バンコクにとってはじめての対策が多く、これらの諸政策に対する住民の意識は不明であり、計画するに当たり把握しておく必要がある。

そこで本研究では、新しい交通政策・計画の導入に対するバンコクの人々の意識・要求等を把握することを目的とし、実際にタイの首都バンコクでアンケート調査を行った結果について報告する。

2. 調査概要

今回の調査では以下に示す5点を中心として、アンケートを構成した。

- a) 公共交通利用者と自動車利用者において、交通機関のサービス向上による旅行時間の短縮に対する支払意志はあるか。あればどの程度か。
- b) バンコク内における自動車利用に対し税金を設けると、自動車利用はどう変わるか。

*キーワード：発展途上国、意識調査

**学生員 日本大学大学院 理工学研究科
(千葉県船橋市習志野台7-24-1、TEL 0474-69-5355、
FAX 0474-69-5355)

***正員 工博 日本大学講師 理工学部交通土木工学科
(千葉県船橋市習志野台7-24-1、TEL 0474-69-5355、
FAX 0474-69-5355)

****正員 (株) アルメック
(東京都目黒区青葉台1-19-14、TEL 03-5489-3211、
FAX 03-5489-3210)

c) 低排気ガスガソリンを販売した場合、利用する意志があるか。あれば支払意志はどの程度か。

d) ノーカーデー政策を実施したら協力する意志があるか。

e) 居住地を選ぶ重要な要因は何か、また居住地周辺にどのようなインフラの改善を求めるか。

また、バンコクでは軌道系交通機関の導入が大きく論議されていることから、本研究では鉄道利用に関する意識を十分に把握するため、少数である鉄道利用者から多くのサンプルを得るよう努めた。そのため、鉄道利用が比較的多いと想定されるホワラボン駅（バンコク中央駅）を中心にその周辺に位置する2官庁・8民間企業の就業者を対象として、1993年11月1日からの3日間にわたりアンケート調査を実施した。

アンケート用紙は、鉄道・バス利用者200人、自動車利用者100人に対して配布し、鉄道・バス利用者で90.5%（181サンプル）、自動車利用者は86%（86サンプル）が回収でき、その中で有効と思われる238サンプルを今回の分析の基礎データとして活用した。

3. 調査結果

図-1は公共交通利用者の旅行時間短縮に対する支払意志額と自動車利用者における新たな高速道路建設、軌道系交通機関・エアコン付き通勤バスを導入した場合のそれぞれの時間短縮に対する支払意志額の調査結果を示したものである。

公共交通利用者は、旅行時間短縮による支払意志額が全体的に低く、旅行時間30分の時間短縮による支払意志額は平均で44バーツと一般の運賃と同様の値となった。これに対し、自動車利用者の高速道路

新設による30分の時間短縮に対する支払意志額は12.9パーツと公共交通利用者の場合と比較して約3倍と高く、各利用者の時間価値に大きく差が開いた結果となった。

また、自動車利用者においては「新しく都市内鉄道が導入され通勤状況が改善されたら利用する意志がある」と68%の人が答えており、自動車利用から軌道系交通機関への転換可能層が多いことが分かる。この場合の支払意志額は高速道路利用の場合とほぼ同様であり、エアコン付き通勤バスの導入について質問した結果より若干高い値となった。

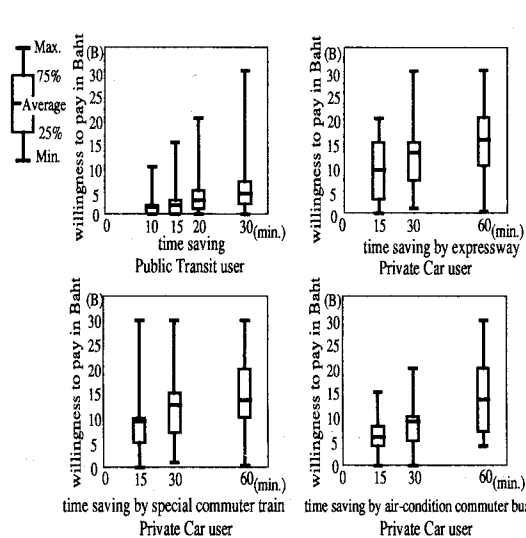
環境改善を目的とする政策についての質問のうち、まず、「低排気ガスガソリンの購入意志」については、現在のガソリンの購入価格が1リットルあたり8～10パーツに対し、割高の12パーツでも48.8%の人が購入意志があると答えた。また、「ノーカーデ政策」に対しては、全体の57.3%が協力する意志があると答えており、環境改善のための政策に協力する姿勢は見られる。

これに対し、図－2に示すように、「バンコク市内の自動車利用に対し10パーツの税金がかかっても利用する」と回答した人が全体の76.5%もいるため、環境問題に関心はあっても、自動車の利用そのものをとりやめる考えは少ないと判断される。

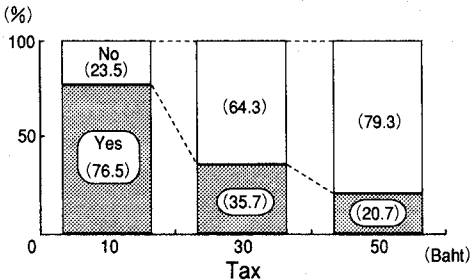
居住地を選ぶ要因については表－1から自動車・公共交通利用者とも、「自然と緑」を最も多く挙げており、公共交通利用者では「大通り・鉄道へのアクセス道」も多く求めている。また、表－2は利用者が現在の居住地周辺に必要な施設を順に2つ挙げた結果だが、自動車・公共交通利用者とも「交通機関」が最も多い。他方で、下水道・ゴミ処理施設等の衛生面に関する施設の要望も多く、生活環境の向上への要求も高い。

5. おわりに

本稿では諸対策による住民の意識を把握するためアンケート調査を行ったが、諸問題を抱えたバンコクで住民側の意見を反映する政策を検討するには、さらなる調査・分析が必要である。今後の課題として軌道系交通機関導入の検討、交通機関へのアクセスや生活環境等の実態を明らかにする必要がある。



図－1 旅行時間短縮による支払意志額



図－2 自動車利用にかかる税金に対する利用者の意志

表－1 居住地を選ぶ重要な要因

	自動車利用者	公共交通利用者
大通りへのアクセス道	12	53
鉄道へのアクセス道	3	24
教育施設	9	14
商業施設	18	57
自然と緑	47	77
その他	17	20

表－2 居住地周辺に必要な公共施設の要望

	自動車利用者		公共交通利用者	
	1番目	2番目	1番目	2番目
上水道施設	7	5	14	5
下水道施設	14	16	30	15
ゴミ処理施設	27	18	21	30
電力施設	8	6	3	5
電話施設	8	10	17	11
医療施設	4	6	3	9
交通機関	41	19	48	37
教育施設	4	9	0	11
郵便局	1	4	3	4
ショッピングセンター	2	9	1	8
その他	3	4	3	2