

ロードプライシング導入にあたっての意識に関する研究～鎌倉市を事例として～

*A Study about Public Attitude toward Road Pricing in Kamakura**

和田 裕行**・浅野 光行***

By Hiroyuki WADA**, Mitsuyuki ASANO***

1.背景・目的

近年、大都市では自動車交通量の増大により、道路混雑や大気汚染など、自動車交通が引き起こす様々な問題が深刻化している。これらの問題を解決するために、様々な TDM 施策が考えられているが、わが国ではその中でもロードプライシング（以下 RP）の施策の導入に注目が集まっている。これは道路交通渋滞を解消するために走行車両から道路使用に対して料金を徴収する施策である。

外国ではシンガポールやノルウェーの 3 都市（オスロ・ベルゲン・トロントハイム）で実施されている。ノルウェーの 3 都市では住民の支持は少数であったが、導入後は支持する人が増えており、ノルウェーでの共通の政策となっていることが報告されている。シンガポールでは、賦課金の金額を道路混雑状況に対して柔軟に対応できるように、電子的に自動車の流入を感知し、料金を賦課するシステムを導入している。

現在我が国では、道路整備特別措置法による高速自動車道等の一般有料道路以外の道路での料金の徴収はできないため、RP の導入は困難であるが、国の第 11 次道路整備 5 箇年計画（H5～H9）で RP が TDM の方策として位置付けられており、導入に向けて基礎的な調査・研究が進められている段階である。

そこで本研究では、神奈川県鎌倉市を事例とし、RP の導入において特に様々な影響を受ける事業者の意識を調査することによって、導入に向けての提案を行うことを目的とする。

2.研究の概要

RP 導入時には、観光客の動向や配送車の料金問題などの影響が経営に直接リンクする事業者に対して、RP に対する意識をヒアリング調査にて尋ねた。更に事業者の RP 導入に対しての賛否を外的基準にとり、どの要因が賛否に影響を与えているかを数量化Ⅱ類によって探った。また、鎌倉において平成 11 年 12 月に RP 導入を反対する『明日の鎌倉の交通を考える市民の会』が結成されたが、その反対理由から問題点を抽出した。

以上の調査・分析の結果と反対運動の意見を基に、鎌倉における RP 導入の条件の提案を行った。

3.鎌倉市の現況

中世時代のほとんどそのままを引き継いだ道路網に多くの観光交通が集中し、休日を中心に大変な混雑が生じていると共に、生活道路への自動車の流入などにより歩行空間の阻害や居住環境の低下など、日常生活においても大きな影響を与えている。

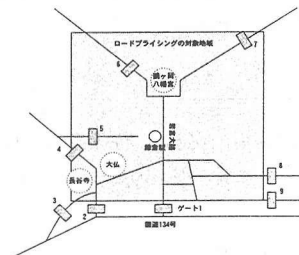


図 1 RP計画案

*キーワード：TDM,地区交通計画

** 学生員、早稲田大学大学院理工学研究科建設工学専攻

*** フェロー会員、工博、早稲田大学理工学部土木工学科教授
(東京都新宿区大久保 3-4-1 51-15-07 TEL03-5286-3408 FAX03-5272-9723)

このため、交通問題を解決するため平成7年7月、鎌倉地域地区交通計画研究会が発足した。研究会ではP&R やRP (図1) など合計 20 の施策を提案している。その他、市民自身が自動車利用を自粛することなどを盛り込んだ「鎌倉地区交通市民宣言(案)」を提案している。

4.商店街ヒアリング調査

(1)概要

鎌倉の商店街における商業者を対象に、主に RP に関するアンケートをヒアリング調査によって行い、その意識を調査した。

(2)調査対象地区



図2 商店街の位置

本研究では、ヒアリング調査対象地区として図2で示した3の商店街(小町・御成・長谷)を選定した。この理由としては地域特性を考慮した商業者の意識の相違を調べるためである。

(3)各商店街の現況

対象とした商店街の現況を商店街実態調査¹⁾(S60~H7)より、歩行者数と売上の変化の2点から把握する。

(a)歩行者交通量の推移

実態調査における商店街交通量調査により、昭和60年の歩行者交通量を100%とした時の各商店街の経年データを示す。

図3より小町商店街に関してはあまり変化は見られないが、特に長谷商店街では歩行者数の急激な落ち込

みが見られる。

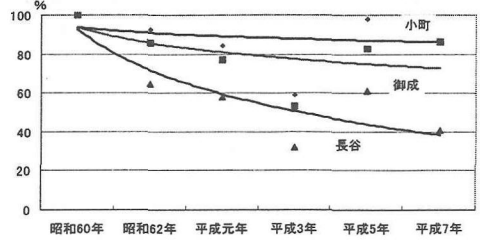


図3 歩行者交通量の推移

(b)売上の推移

平成7年の実態調査項目『各店舗の2年前と比較しての売上変化』の結果をを図4に示す。

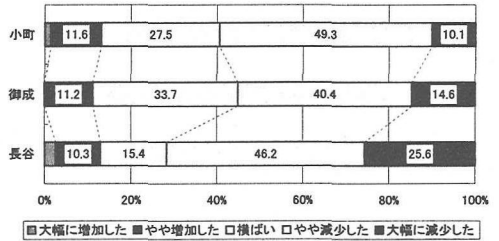


図4 売上の推移

どこの商店街も『やや減少した』の幅が最も大きいですが、特に長谷においては『大幅に減少した』が26%と大きい。以上から鎌倉は全体的に売上は減少傾向にあり、特に長谷商店街ではその傾向が顕著に見られる。

(4)調査結果

調査実施日時：平成11年12月10日(金曜日)

10:00~14:30の時間帯

サンプル数：71(長谷14,小町35,御成15,他7)

(a)居住者または商店の配送車に対しても料金を徴収すべきか

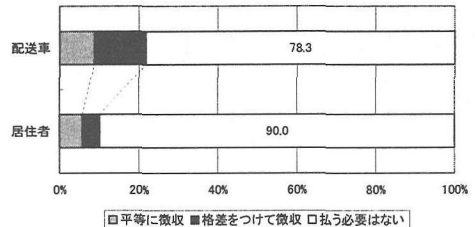


図5 居住者または配送車から料金を徴収すべきか
居住者(90%)、配送車(79%)ともに料金は徴収すべ

きで無いという意見で大部分を占める結果となった。

(b)RP 導入のために必要な条件

導入の際には『徴収料金の使途の明確化』は重要な条件であるとの声が一番多かった。(29%) 他には『実施する曜日時間の限定』(24%)、『高齢者・障害者への優遇措置』(21%)を望む人が多かった。また問題となりそうな『通行料金が適正』にはあまり関心が集まらなかった。(13%)

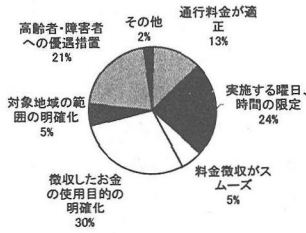


図6 RP 導入のために必要な条件

(c)条件整備時におけるRPの賛否

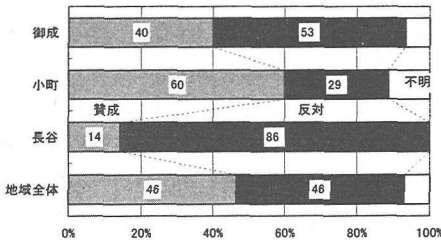


図7 条件整備時におけるRPの賛否

賛成(条件つき賛成含む)が多い地域としては小町商店街が挙げられ(60%)、逆に反対(やや反対含む)が多い地域としては長谷商店街(86%)が見て取れる。

(5)数量化Ⅱ類による賛否の要因の把握

数量化Ⅱ類を用いて、RPの賛否を目的変数に、被験者の年齢、RPの認知度、観光客の割合、地域を説明変数として分析を行った。(有効サンプル数: 67)

その結果、RPの賛否にとって最も大きな要因は、地域となり、次いでRPの認知度、観光客の割合の順となった。各要因のカテゴリースコアを表1に示し、以下にそれぞれの要因の解釈を加える。

(a)地域

長谷地域では大きく反対、逆に小町商店街では賛

成の傾向が顕れた。

(b)RPの認知度

RPの認知度では、RPを理解している人ほど賛成が多く、理解が十分でない人に反対が多くなる傾向となった。

(c)観光客の割合

観光客の割合は、観光客の依存度が大きい店ほど反対が多くなる傾向となった。

表1 カテゴリースコア

項目名	カテゴリ名	サンプル数	カテゴリースコア	レンジ
性別	男	33	-0.0965	0.1901
	女	34	0.0936	
年齢	20~39	12	0.1091	0.2433
	40~49	26	0.0956	
	50~59	22	-0.1298	
	60~	7	-0.1341	
渋滞の意識	非常に深刻	32	0.0526	0.1675
	やや深刻	20	0.0019	
	気にならない	15	-0.1149	
RPの認知度	内容を知っている	13	0.1642	0.3526
	聞いたことはある	10	-0.1885	
	知らない	44	-0.0057	
2年前と比較しての観光客の増減	増えた	12	0.1226	0.1929
	減った	34	0.0002	
	変化なし	21	-0.0704	
客全体に占める観光客の割合	0~2割	22	0.1613	0.3511
	2~4割	16	-0.0151	
	4~6割	12	-0.1898	
	6割~	17	-0.0606	
地域	長谷	14	-0.3358	0.5083
	御成	14	-0.0538	
	小町	33	0.1724	
	その他	6	-0.0392	

判別の中率 82.1% 相関比 0.3086

5.RP 反対運動

平成13年以降実施予定のRPの反対を求める『明日の鎌倉の交通を考える市民の会』が平成11年12月13日に商工業者を中心に結成された。

(1)活動内容

具体的な活動内容としては、鎌倉市民や周辺地域の人に対し署名運動を展開し、17200名の署名(平成12年6月現在)を添えて、鎌倉市議会議長に陳情書を提出している。陳情内容と結果は以下の通りである。

・既存の道路を通行する車両から、名目の如何に関わらず、通行料を徴収しようとする計画(RP)をやめてほしい。

⇒現在、議会に上程するか否かで審議継続中である。

(平成 12 年 6 月 22 日における総務委員会では、ある商店街からの陳情書が賛成 3 反対 3 で上程されず、現在継続審議事項となっている。)

・ RP を実行するために行っている一連の社会実験は、市民が多額の迷惑を受けているのでやめてほしい。
⇒平成 12 年度予算案の社会実験費の計上が見送りとなった。

(2) 反対理由

反対理由としては、主に以下の要因を挙げている。

(a) インフラの整備の必要性

混雑解消のために RP のような机上の空論的手法よりも、現実的には未整備のインフラを充実させる必要がある。鎌倉では短期的なインフラ整備が困難としているが、実際に道路標識、歩道の整備、電柱地中化、JR 踏切の地下化など、この RP の計画が提案され、今に至るまでの 5 年間の間に進めることができたはずである。

(b) 報道による被害

研究会の提言の基調は「鎌倉を観光都市と配慮して」としてあるが、実際に商工業者の一部はパーク＆ライド等の実験、RP の研究を報道されただけでも、観光客の減少などの被害を受けている。

(3) 問題点

反対理由から、鎌倉における RP 導入における問題点を挙げる。

(a) RP のマイナス面の誇張

鎌倉における RP 導入による効果を定量的に示すことができていないため、通行料金や社会実験による観光客の減少など、マイナス面ばかりが取り上げられてしまった。

(b) 周知方法の問題

研究会の考えが十分に地元や観光客に伝わっておらず、国と研究会で動いていた感が否めない。RP においては慎重に進めていくという考えが、逆に影で導入を進めていると受け取られてしまった。

(c) 渋滞の緩和

近年の不況による観光客減少により、計画案策定当初よりも渋滞がやや緩和されたことが挙げられる。

6. 鎌倉における RP 導入に向けて

RP 導入の賛否と店の経営状況とは関係があり、観光客が減少している地域では反対が多くなるという結果が顕れた。よって RP 導入の条件としては、徴収料金の使用目的を明確にする等の条件だけでなく、再び観光客を増加させるために、個々の店の取組みを通して、商店街全体に客を取り戻すことも必要である。

反対運動からの教訓としては、導入地域の住民全員に RP の本質を理解してもらう必要があるということである。また同時に当該地域において、RP 導入後の効果を明確に示すことができなければ、効率良く導入を推進することができないであろう。

最後に、鎌倉のみならず観光地における RP の導入に関しては、観光客や商工業者に対し十分に配慮しなければならないということを付け加えておく。

7. おわりに

本研究では鎌倉市において商業者を対象にヒアリング調査を行ったが、現時点における RP 導入は、条件付き賛成を含めても半数にも満たなく困難であると考えられる。加えて、反対運動が興り、RP 導入中止要請の陳情書が出されていることから同様のことがいえよう。しかし平成 13 年度にも国内初の RP が阪神高速道路において導入される予定などから、少しずつでも RP の意義が理解されていけば、導入に対しての抵抗は軽減していくと思われるが、最終的には当該地域住民との合意形成への取り組みが必要不可欠であろう。

参考文献

- 1) 鎌倉市商工会議所：鎌倉市商店街実態調査報告書、第 9,11,13,15,17 回
- 2) 鎌倉地域地区交通計画研究会：第 9,10 回資料
- 3) 高橋洋二・久保田尚・木田千尋：鎌倉地域へのパーク＆ライド及びロードプライシング導入の事前評価に関する研究、日本都市計画学会学術研究論文集、No.17、p601-606、1998 年
- 4) 坂本邦弘・高橋洋二・久保田尚：鎌倉市古都地域における休日交通問題の現状と意識に関する調査報告、日本都市計画学会学術研究論文集、第 33 回、p199-204、1998 年