

地方自治体による駐車場税導入に対する公共受容*

Public Acceptability of Parking Tax Strategies by Local Municipalities*

折田宏平**・多田一也**・松本昌二***・佐野可寸志****

By Kohei ORITA**・Kazuya TADA**・Shoji MATSUMOTO***・Kazushi SAN****

1. はじめに

自動車利用の発着点となっているのが駐車場であり、駐車場が自動車利用を発生・集中させる要因の1つとなっている。よって、都市の交通問題の解消や環境保全を考える場合、駐車場に着目した自動車利用の減少を考えていく必要がある。TDMの基本施策である駐車マネジメントのひとつに駐車場税がある、しかし駐車場税の導入は、自動車利用者の合意を得ることが困難となっているのが現状である。そのような状況で導入を実現するためには、駐車場税に対する受容意識にどのようなことが影響するのかを把握し、効果的な心理的方策をとり、受容意識を高めることが必要であると考えます。

本研究では、駐車場税の国内と海外の導入事例を整理し知見を得る。この知見を踏まえて、新潟県長岡市をケーススタディとして、地域に即した駐車場税を構築し、その駐車場税の公共受容がどのような意識構造によって決定されるのかを分析し、公共受容を高めるための要因を探ることを目的とする。

2. 駐車場税の構築と調査

(1) 駐車場税の事例と構築

駐車場税は国内では地方環境税として太宰府市が導入しており、海外ではオーストラリア等で導入している(表-1)。オーストラリアの事例では、税収を公共交通に使用すると明確にし、導入目的に沿った使用方法にしている¹⁾。税収の用途を明確にしなかった太宰府市では、住民の間から批判が出たため、用途を4つの分野に限定し導入した経緯がある。税収の用途を決定することで、導入の目的が明確になり、住民側から理解を得やすい施策になると考える。太宰府市の導入背景が特殊であり、

*キーワード：駐車需要、交通管理、財源・制度論

**長岡技術科学大学大学院(長岡市上富岡町)

***正員, 工博, 長岡技術科学大学環境・建設系(長岡市上富岡町, TEL:0258-47-9615, shoji@nagaokaut.ac.jp)

****正員, 工博, 長岡技術科学大学環境・建設系(長岡市上富岡町, TEL:0258-47-9616, sano@nagaokaut.ac.jp)

海外の事例が約10年間つづいていることから、本研究では、オーストラリア等の海外事例を参考に駐車場税(per-space parking levies)を構築する。

長岡市では、郊外に会社や店舗等の無料駐車場が整備されているため、自動車を利用する通勤者や休日の買物客の多くは無料駐車場を使用している。そのため、公共交通の衰退、人口の郊外化、中心部の衰退のスパイラルが発生している。そこで、これらのスパイラル構造を打開する駐車場税のシナリオを表-2のように構築する。

(2) アンケート調査の概要

構築した駐車場税導入の受容意識に影響を及ぼす要因を、図-1に示すように設定した²⁾³⁾。クルマ利用の増加の原因といった現状認識や、公共交通の不便性から影響

表-1 駐車場税の事例

太宰府市(福岡県)

導入背景	中心部の交通量の増加
導入目的	市民の交通手段変換を促進させる
内容	・オフィスの無料駐車場に課税 ・税収は公共交通に限定して使用

シドニー・パース(オーストラリア)

導入背景	観光名所への市外からの交通量の増加
導入目的	来訪者の交通手段変換を促進させる
内容	・観光名所周辺にある有料駐車場利用者に課税 ・税収は観光・交通・環境・文化保全の4分野に限定して使用

表-2 駐車場税のシナリオ構築

税金をかける駐車場
市街地外にある駐車場のみ税金を課し、中心部は免除とします。 例えば、オフィス、工場など事業所の従業員用駐車場(業務用は除く) 大型店、専門店、飲食店、パチンコ店等の駐車場
納税者
駐車場の所有者(会社等)が納めます。 会社が駐車場利用者から税金を徴収するかどうかは、会社の判断とします。
税額
駐車スペース1台につき 20000円/年(約1700円/月)
税収の使用方法
バス等の公共交通のサービスレベル向上、運賃値下げのための補助金として使用

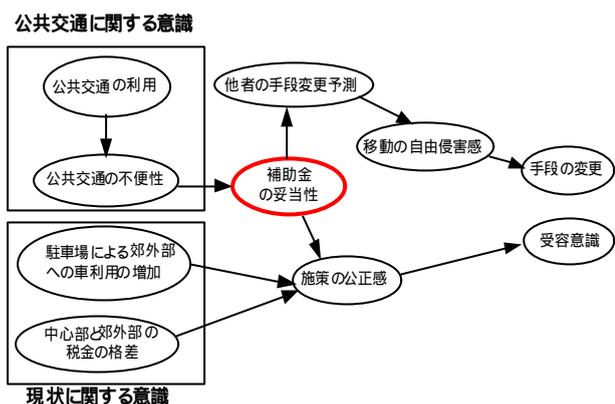


図-1 駐車場税の受容に影響を及ぼす要因（仮説）

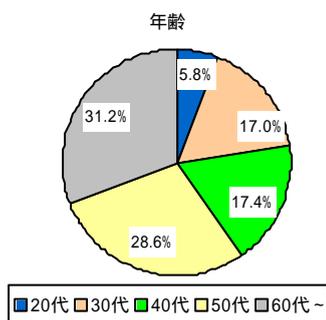


図-2 回答者の年齢

を受けた補助金の妥当性が施策の公正感に影響を与え、施策の公正感が受容意識に影響を与える。また、補助金の妥当性は間接的に手段の変更に影響を与える。これらを仮説として、アンケート調査項目を設計した。

アンケート調査の対象者は、長岡市に在住、または長岡市に通勤・買物に来ている人とした。アンケート調査の概要を表-3に示す。配布数 1,000 票で、回収数 316 票、有効回答数 276 票である。

表-3 アンケート調査の概要

対象	長岡市民
調査項目	個人属性・買物・通勤状況 駐車場等の現状に対する意識 駐車プライシングに対する意識
配布日	2005年12月に配布
配布方法	調査員（研究室学生）が配布地区の家を回り、調査票を配布した。市営駐車場では、駐車場利用者に配布を行った。
回収方法	郵送回収
回収数	1000票を配布し、回収数は316票
回収率	31.6%

3. 意識調査結果の概要

(1) 回答者の属性

アンケート回答者の性別は、男性が 60.3% と半数以上を占め、年齢では 50 歳代と 60 歳代で半数以上を占めている（図-2）。就業の有無では、就業者が 59.8% と半数以

上を占めている。性別・年齢・就業の有無それぞれは、長岡市全体の現状とほぼ同じ傾向である。しかし、就業の有無別に性別、年齢をみると、偏りがみられる。就業者では、40 歳代以下が半数以上をしめており、男性の方が多い。一方、非就業者は、60 歳以上の高齢者が大部分を占め、男女の割合はほぼ等しい。

就業者の通勤交通手段及び買物交通手段をみると、共に自動車利用が 80% を超えている。特に就業者は、年齢に関係なく自動車利用に依存している。非就業者では、20～40 歳代まで自動車しか利用していないが、50 歳代で 50% 以上、60 歳代では 40% 以上が自動車以外を利用しており、非就業者は高年齢層が主体であるため、非就業者全体の 40% 以上が自動車以外を利用している。

(2) 公共交通に対する賛成意向

図-3 は、公共交通などの現状に対する回答者の評価を示したものである。アンケート意識調査では、1（反対）～7（賛成）の 7 段階評価で意向を尋ねており、図では色の濃さで賛成・反対の程度を表している。

バス等公共交通の利用者減少の原因が料金（運賃）であるという質問に対して、賛成者（賛成意向が 5～7 の人）は 35% にすぎない。それに対して、運行本数などのサービスレベルが原因であるという質問では、62% の人が賛成している。このことから、料金（運賃）よりも運行本数などのサービスレベルの悪いために、バス等公共交通を利用していない人が多い。固定資産税は都心部より郊外部の方が低いことを知っていますかという質問に対しては、賛成者が 80% と高く、多くの人が知っている。郊外部への自動車利用が増加した原因が駐車場のサービスレベルにあるかという質問に対して、「都心部が原因」「郊外部が原因」共に賛成者が 85～88% と高いことから、自動車の利用や目的地の決定の際には、駐車場のサービスレベルが相当に影響していると考えている。のバスを利用しようという気持ちがあるかに対する質問では、42% の人があると答えた。しかし、の実際に努力をしているかという質問では、努力していると答えた人は 21% と半減しており、バスを利用しようと気持ちがあるが、実際には利用していない人が 21% いることがわかる。

(3) 駐車場税に対する賛成意向

図-4 は、回答者の駐車場税に対する評価の割合を示している。施策導入後の税負担予想に関する質問では、「従業員が負担」「運転の妨げ」共に賛成者（賛成意向が 5～7 の人）50% 程度いる。そのため、公正な施策であるかという「施策の公正」では賛成 32.6% と低い割合となっている。しかし、「バス補助金」「施策賛

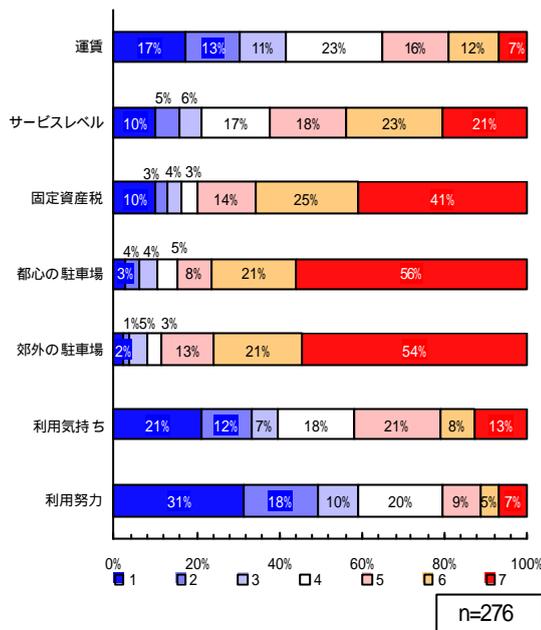


図-3 公共交通に対する賛成意向

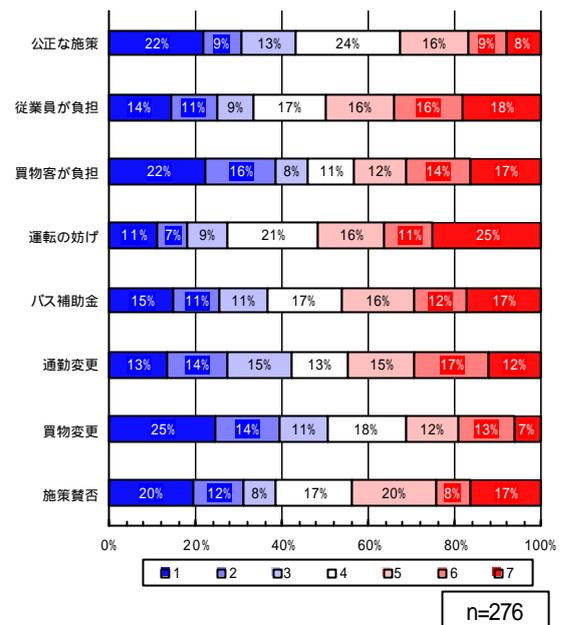


図-4 駐車場税に対する賛成意向

否」では、共に賛成 45%程度と、「施策の公正」より賛成が多い。以上より、個人の税負担が増加するので、駐車場税は公正とは思わないが、税収を公共交通の補助金として使用することは賛成すると解釈できる。施策の導入に対して賛成意向が多かったことから、税収を公共交通の補助金として使用することにより、導入の賛成意向が増加していると考えられる。施策の導入後の手段変更では、通勤手段が 45%程度にたいして、買物手段変更は 30%程度にとどまっている。

(4) 就業者と非就業者の意識の違い

就業者と非就業者では、年齢の構成や利用交通手段の割合が違うことから、駐車場税に対する意識も違ってくる考え、就業者と非就業者にわけ意識調査結果を分析する。

税負担や施策に関する質問では特に差がみられ、施策導入に対する賛成者が、就業者の 39%、非就業者の 51%であり、差が大きい。これより、施策導入に対する支持は、就業者より非就業者から得やすいことがわかる。

4. 駐車場税の受容モデル

(1) 受容モデル分析の概要

就業者と非就業者は、施策に対して大きな意識の差があることや、施策から受ける影響が就業者は企業と店舗の駐車場税両方で影響を受けるが、非就業者は店舗の場合のみから影響を受けるので、就業者と非就業者は別に受容モデルを構築する。

分析にあたって、公共交通等に対する調査項目 ~ 、

駐車場税に関する調査項目 ~ の計 17 について、因子分析を行った。就業者では 6 つの因子が、非就業者では 5 つの因子が抽出された。そこで、就業者は を、非就業者 を施策に対する「賛同意識」とし、これに影響を及ぼす要因とその因果関係について探る。分析手法として、共分散構造分析を用い、施策の受容を除く各要因が互いに影響を及ぼし、それらの要因が「賛同意識」に影響しているというパスを想定し、最も t 値の低いパスから順に削除を繰り返して解析を進め、適合度が最も高くなるモデルを構築する。

(2) 受容モデルの推定結果

図-5 に就業者の、図-6 に非就業者について、駐車場税受容に影響を及ぼす要因とその因果構造を示す。モデルの適合度を示す GFI は、ともに基準とされる 0.9 を上回っている。

就業者のモデルから、「公共交通利用の選好」が高いほど「公共交通の不便性」の認識を高める。そのため、施策の導入後、補助金により公共交通の不便性が解消されると予想し、「他者の行動変更予想」が増加する。公共交通の不便性が解消されると考えるために「他者の行動変更予想」が増加するので、「他者の行動変更予想」が高いということは、税収を補助金として使用することを妥当と考えていることから「施策の公正」の認識を高める。そして、「施策の公正」、「他者の行動変更予想」が高まることで「賛同意識」も高まる。また、「受容意識」を高める阻害要因になっている潜在変数が存在する。それは、施策の導入後に発生する税負担予想に関する潜在変数である。この潜在変数「従業員の負担」が高まると、施策

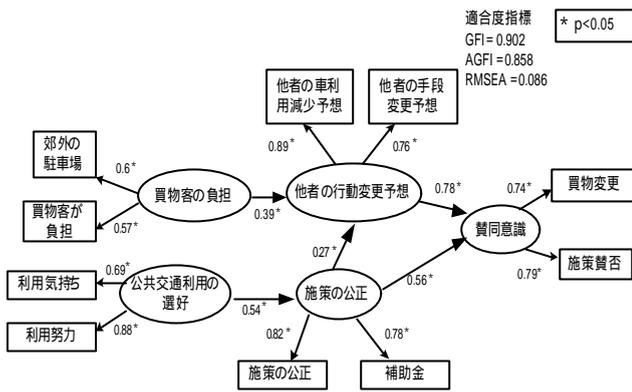


図-5 非就業者の駐車場税の受容モデル

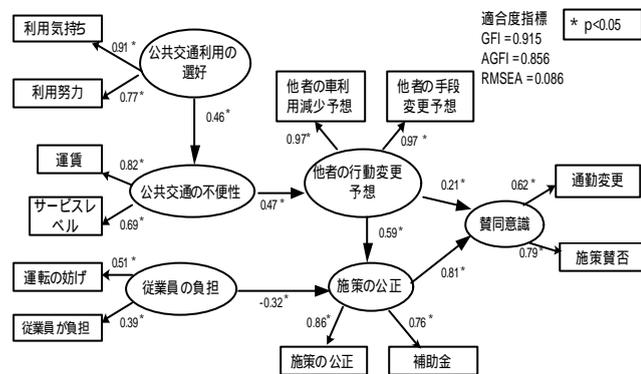


図-6 就業者の駐車場税の受容モデル

を否定し「施策の公正」に負の影響を与え「賛同意識」が下げる。

非就業者のモデルから、無料駐車場があるから郊外部を利用している意識、及び店舗から税金を負担させられると思う意識の潜在変数「買物客の負担」が高いと、「他者の行動変更予想」が増加する。これは、非就業者が普段から公共交通を交通手段として認識しているため、自動車利用の効用が低下したら、補助金により効用が増加する公共交通に抵抗なく変更できるので、他者に対しても同様に考えるからだと思われる。「他者の行動変更予想」が高いということは、自らも駐車場税に対して肯定しているため「賛同意識」に影響を与える。また、「公共交通利用の選好」が高いと、補助金や施策が妥当と考え「施策の公正」に影響を与え、「賛同意識」に影響する。

以上の因果構造から、就業者、非就業者ともに、公共交通に対する意識や現状認識、及び税金の使途（公共交通への補助金）の妥当性によって、駐車場税の受容意識が高まることが示された。また、税金を補助金として使用することにより、施策の賛同意識を向上させるスパイラルが発生することから、税金を補助金として使用する

ことは賛同意識を高めるために有効であることが明らかとなった。

なお、就業者モデルにおいて賛同意識を高める阻害要因となった施策導入後の個人の税負担が、非就業者モデルの場合、賛同意識に対して正の影響を与える。これらの潜在変数に違いが現れた原因としては、就業者と非就業者の公共交通に対する認識の違いがあるためと考える。

5. まとめ

駐車場税の導入に対する意識では、就業者と非就業者では違いがあることが明白になり、非就業者から施策の導入に対する支持をより受けやすいことがわかった。駐車場税の受容意識を規定する要因とその因果構造の分析では、税金の使用目的を公共交通の補助金と明確にすると施策に対する受容意識を高めることを明らかにした。また、就業者と非就業者では、受容意識に対する因果構造に違いがあるのを示した。これらから、施策の導入では、対象交通を買物交通とし先行的に導入するのが良いと考える。

今後の調査としては、税額の違いや、補助金によって公共交通サービスを向上させる程度によって、受容意識に影響すると考えられるので、これらの実証的な定量的な研究が必要である。

参考文献

- 1) Enoch Marcus: Workplace Parking Charges Down Under, Traffic Engineering & Control, 42, 10, 357-360, 2001.
- 2) 藤井聡・トミー・ヤーリング・シシリア・ヤコブソン：ロードプライシングの社会的受容と環境意識：社会的ジレンマにおける心理的方略の可能性、土木計画学研究・論文集、18(4)、773-778、2001。
- 3) 岩貞直人・松本昌二：バス優先施策の受容意識構造とそれが通勤手段選択に及ぼす影響、土木計画学研究・論文集、21(4)、581-588、2004。