

図 - 1 東京都心部企業の通勤と駐車場保有実態

場を保有しており、契約駐車場を確保している企業と合わせると約半数の企業がなんらかの形で駐車場を確保していることがわかった。さらに、約半数の企業は営業用の車両を保有していることが判明した。

しかし、職場駐車課金の対象としている車両は、営業用車よりも通勤に利用されている自家用車を抑制しようとするものであるので、東京の都心部でない地区における適用可能性の検討が必要と考え、調査対象地区の再検討を行った。

4．企業の駐車場保有と自動車通勤実態の調査

(1) 企業へのアンケート調査概要

東京都心部においては企業の約半数が駐車場を保有しているものの、自家用車通勤者が存在する企業は少ないことが判明した。そこで、東京近郊部に着目して調査対象地区の検討を行った。その結果、パーソントリップ調査で地域間トリップ数や自動車利用発生交通量の伸びが大きく、自動車利用の拡大が著しい東京都西部を中心とした地域に着目することとした。本研究では、その中でも首都圏の業務上の中核都市と位置づけられ、都市機能の整備により拠点形成が進められている東京都立川市を対象に分析を行うこととした。表 - 1 に、立川市に存在する企業を対象としたアンケート調査の概要を示す。

表 - 1 立川市に立地する企業へのアンケート調査概要

調査対象	立川市所在の立川商工会議所会員企業(551社)
送付・回収期間	平成19年11月10日(土)～平成19年11月23日(金)
調査方法	郵送調査
調査項目	企業の駐車場保有実態、従業員の通勤実態、業務用自動車の所有実態、通勤手当の実態
サンプル数(回収率)	150社(27.2%)

(2) 立川市における企業の駐車場保有実態

図 - 2 は、アンケート調査より得られた企業の駐車場の保有実態を示したものである。駐車場を保有している企業は全体の86.7%であり、その保有形態の内訳は自社駐車場の保有が50.8%、契約駐車場による保有は26.1%、両方で保有している企業は23.1%であった。

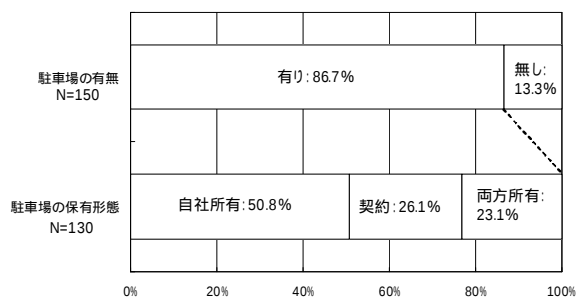


図 - 2 立川市の企業の駐車場保有実態

(3) 企業の自家用車通勤者への対応

図 - 3 は、立川市に存在する企業の従業員の自家用車通勤者への対応をまとめたものである。自家用車通勤を認めている企業は全体の58.0%であり、半数以上の企業が自家用車通勤を認めていることがわかった。

また、自家用車通勤者の駐車場所をみると、自家用車通勤を認めている企業の88.2%が企業の保有する駐車場（自社あるいは契約駐車場）を利用させていた。つまり、自家用車通勤を認める企業は通勤者用駐車スペースを確保している割合が高いことがわかる。

さらに、自家用車通勤を認める企業の94.3%が自家用車通勤者に対し、通勤手当を支給していた。このように、自家用車通勤を認めている企業では、確実に駐車できるスペースが確保されているうえ、通勤手当が支給されているなど、自家用車通勤者に対して自動車が利用しやすい環境にあることがわかった。

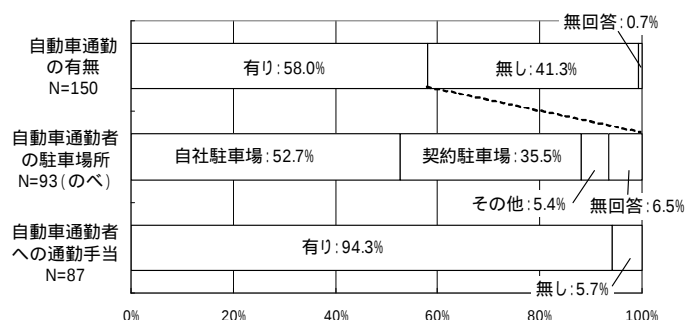


図 - 3 企業の自家用車通勤者への対応

(4) 駐車料金の収受状況

図 - 4 は、各社が保有している駐車場を従業員の通勤のために利用させている企業に対し、駐車場を利用する際の料金収受について聞いたものである。これをみてもわかる通り、自社駐車場および契約駐車場ともにほとんどの企業が駐車場を無料で利用させており、駐車場のコストは企業側が負担していることがわかる。これは、通勤手当と合わせて考えると渋滞などの時間的な制約がなければ、コスト的にみても自家用車通勤者にとってメリットが大きい現状であるといえる。

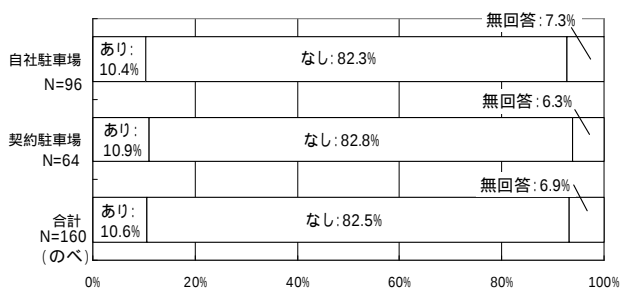


図 - 4 企業規模別にみた駐車料金の収受状況

5. 従業員の自家用車通勤の実態調査

(1) 従業員へのアンケート調査概要

立川市に立地する企業へのアンケート調査により、半数以上の企業が自家用車通勤を認めていることが判明した。そこで、この自家用車通勤を認めていると回答した企業に勤務している従業員に対し、自家用車による通勤実態と駐車場料金に関するアンケート調査を実施した。本調査では最初にアンケート対象者を「自家用車で通勤している人（以下、自家用車通勤者）」、「以前自家用車で通勤していた人（以下、過去自家用車通勤者）」、「自家用車で通勤したことがない人（以下、自家用車通勤未経験者）」の3つに分類し調査を実施した。なお、表 - 2 に調査概要とアンケートの回収結果を示す。

表 - 2 従業員に対するアンケート調査概要

調査対象	立川市内の自動車通勤を認めている企業に勤務する従業員	
送付・回収期間	平成20年11月18日(火)～平成20年11月30日(日)	
調査方法	郵送調査	
調査項目	自家用車通勤者 n = 79人	通勤実態、通勤手当の実態、 通勤手段の変更について
	過去自家用車通勤者 n = 19人	自動車通勤をやめた理由 自動車通勤を再開する条件
	自家用車通勤未経験者 n = 47人	自動車通勤しない理由 自動車通勤を行う条件
サンプル数(回収率)	145人(58.0%)	

(2) 自家用車通勤者の実態

アンケート調査の分析結果より、立川市内の企業に自動車通勤している人の平均通勤時間は、41.7分であり、平均通勤距離は15.1kmであった。また、自家用車で通勤を行っている従業員の79.7%が「毎日」車を使って通勤しており、自家用車の駐車場所は93.7%が会社の用意した駐車場を利用していることがわかった。

図 - 5 は、自動車通勤している従業員に対し、自家用車での通勤理由の回答結果をまとめたものである。最も多かった回答は「公共交通機関と違い時間の制約がない」(41.8%)であり、「公共交通機関よりも快適」(36.7%)など公共交通機関よりも自家用車での通勤のほうが利便性や快適性が高いと考えていることが判明した。

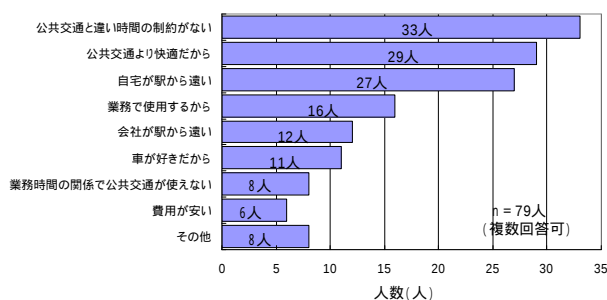


図 - 5 自動車通勤の理由

図 - 6 は、通勤手当の支給内容について示したものである。通勤手当については自家用車で通勤している従業員の84.8%が通勤手当を支給されていた。通勤手当の支給内容は、鉄道定期代として支給されている人が50.7%と最も多く、次に多かった回答がガソリン代を支給されているもので34.3%であった。

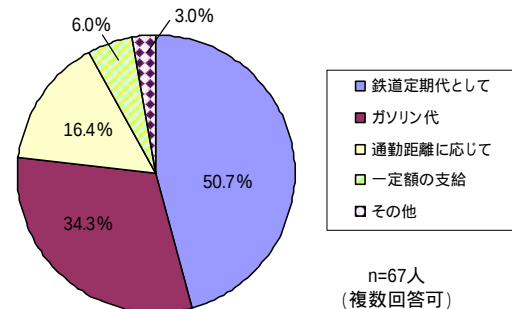


図 - 6 通勤手当の支給内容と人数

(3) 自家用車通勤者以外の実態

表 - 3 は自家用車通勤者以外の従業員に自家用車で通勤しない理由と、今後自家用車で通勤する可能性の有無について聞いた結果である。自家用車通勤をしない理由では、過去に自家用車通勤者であった従業員は「時間に正確である」などの公共交通機関の利点が自家用車通勤からの通勤手段変更の理由になっていることがわかった。これに対して、自家用車通勤の未経験者は「自家用車を持っていない」や「(家族が使うため)自家用車を通勤で使えない」など通勤時に自家用車を利用できないことが理由となっている。また、自家用車での通勤を再開する予定がある人は、過去の自家用車通勤者が15.8%だったのに対して、自家用車通勤未経験者は36.2%だった。つまり自家用車通勤から公共交通機関による通勤へ変更した人は、今後も自家用車で通勤を行う可能性が低いことがわかる。

表 - 3 自家用車通勤者以外のアンケート結果

	過去自家用車通勤者 n=19人	自家用車通勤未経験者 n=47人
自家用車で通勤しない主な理由	公共交通の方が時間に正確 (31.6%)	自家用車を持っていない (23.4%)
	引越して勤務地に近くなった (31.6%)	会社に駐車スペースがない (21.3%)
	業務で使用しなくなった (15.9%)	自家用車を通勤で使えない (19.1%)
今後自家用車通勤をする予定がある	15.8%	36.2%

(4) 職場駐車課金制度導入への対応

本研究では職場駐車課金制度導入時の対応を把握するために、現在自家用車通勤を行っている人を対象に、駐車場の1スペース当たり、「1万円/年」、「3万円/年」、

「5万円/年」の3パターンの課金額を想定して通勤手段の変更について問うた。図-7は、その結果をまとめたものであり、3万円の課金を行うことで半数以上の自家用車通勤者が通勤手段変更する可能性があることが判明し、5万円の課金を行った際には77.2%の人が通勤手段を変更するという結果になった。一方、どんなに課金をしても通勤手段を変更しないという人も22.8%存在した。

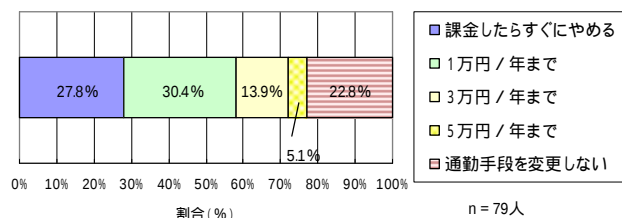


図-7 職場駐車課金導入時の対応

図-8は、駐車場料金の自己負担の有無で分けた職場駐車課金制度導入時の対応についてまとめたものである。自己負担の無い人は課金が導入されたらすぐに通勤手段を変更する傾向が強い。これは駐車場が無料で利用できる状態から有料になるということが、自家用車通勤者に大きな影響を与えることを表している。つまり、自家用車での通勤を選択するかどうかは企業側の支給する通勤手当の内容にも左右されるといえる。駐車場料金の自己負担が有る人は、すでに駐車場料金を負担しながらも自家用車で通勤しているために、自己負担の無い人ほどの通勤手段の変更が期待できないと考えられる。

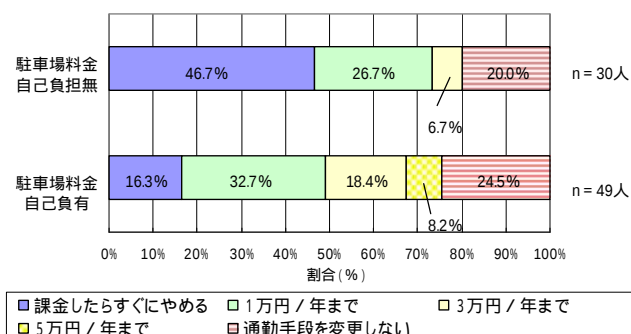


図-8 駐車場料金負担有無別の対応

6. アンケート調査からみた職場駐車課金の適用可能性

今回、わが国における職場駐車課金の適用可能性を検討するために、東京都における自家用車通勤の実態を企業側と従業員側の両面から分析を行った。その結果、東京都心部よりも近郊部の方が自家用車通勤の割合も多く、企業側も自家用車通勤者が自動車を利用しやすい環境を整えていることがわかった。英国においてもロンドンの

ような大都市の中心部においては混雑税のような道路利用者課金が可能ではあるが、ノッティンガムのような地方都市では職場駐車課金のような課金形態が適しているとされている。

また、立川市に存在する企業側へのアンケート調査の結果からは、立川市では自家用車通勤を認める企業は多数存在し、この通勤者に対してほぼすべての企業が通勤手当を支給していることが判明した。さらに、企業側が自家用車で通勤している人に対し、駐車場所の確保や駐車料金を企業側が負担しており、自家用車による通勤が行いやすい環境が整っていることがわかった。

一方、従業員側へのアンケート調査結果からは、自家用車通勤者は、利便性や快適性から自家用車を利用しているが、職場駐車課金の課金額を5万円/年程度に設定すると、75.6%の人が通勤手段を変更する可能性があることがわかった。さらに、駐車場料金の自己負担が有る人より、自己負担が無い人の方が職場駐車課金制度の導入によって通勤手段を変更する可能性が高いことが判明した。

このように駐車スペースに課金を行うことにより、自家用車通勤者は、通勤の交通手段を変更する可能性はあるが、駐車スペースの提供や通勤手当を行っている企業側に対する働きかけが重要になってくると考える。ノッティンガムにおいても、企業が通勤者用に保有している駐車場の削減を行うことへのインセンティブを設けることを検討しており、わが国においても企業側が自家用車通勤者の交通手段変更を促すための補助制度等の仕組みや通勤手当の見直しが求められてくると考える。

7. おわりに

本研究では、わが国における職場駐車課金の適用可能性を検討するためにアンケート調査を実施した。その結果、少なからず自家用車通勤者の交通手段の変更を促す可能性があることが判明した。今後は、わが国においても職場駐車課金の導入可能性の議論が行われることが望まれるが、その際には、企業から提供されている駐車スペースや通勤手当の現状をよく踏まえたうえで、課金対象の考え方や課金額の設定などの検討する必要がある。

最後に、本研究で使用したアンケートデータの収集と整理は、松下義弘氏（現：パナソニックロジスティクス）と吉田理恵氏（現：日立物流）によるところが大きい。ここに記して感謝の意を表する次第である。

参考文献

- 1) Nottingham City Council and Nottingham County Council: Local Transportation Plan for Greater Nottingham 2006/7-2010/11, Provision Plan, Nottingham, 2005.