

交通需要マネジメントにおける社会的受容性に関する調査研究

名城大学 学生員 木下 拓朗
名城大学 フェロー 松井 寛
名城大学 小平 和宏

1. はじめに

近年、自動車交通の増加に伴い交通渋滞が大きな問題となっている。その抑制施策として交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）の導入が強く求められているが、実際には、個人への見返りを求めずに協力することによって問題を解決するという TDM 施策の性質上、どれだけ人々が受け入れて協力するかという問題がある。こういった個人の利益を求める行為が逆に全体利益を下げ、結果的に個人にとっても不利益になる現象を社会的ジレンマといい、これが TDM 施策の導入に際しても問題となっている。

そこで本研究では、TDM 施策問題を社会的ジレンマ問題の観点から分析し協力傾向を探るため、TDM 施策に関しての意識調査を行い、現時点での TDM 施策への協力度の実態を把握し、意識の分析を行った。

2. 調査概要

本研究では、名城大学の学生を対象として回答選択方式でアンケートを行った。

調査内容は、代表的な TDM 施策を 10 項目挙げ、それぞれについて、仮にある地区を施策の対象とするものとし、各施策について、

- 設問 1：どれだけの人々が協力すると思うか。
- 設問 2：自分自身はどれだけの人々が参加していれば該当施策に協力してもよいと考えるか。

という 2 点を、共に 10%単位で回答する（0～100%）という方式で行った。選択した TDM 施策を項目番号順に表 1 に示す。乗り入れ規制、ロードプライシング、駐車料金施策に関しては課金金額も調査した。また、性別、年齢、免許の有無、普段の運転頻度についても回答を得た。回答者数は 172 人である。

3. 調査結果

3-1. 全体の協力傾向

図 1 に、各項目の設問に対する回答の平均値を表したものを示す。設問 1 に関して、全体の平均値は 27.1%であり、協力者が少ないと考えている人が多いことがわかる。項目ごとでは、7 の都心乗り入れ規制が 15%と最も低く、8 のロードプライシング、3 の相乗り自動車が次

表 1 TDM 施策の項目

1	自動車利用の自粛
2	自動車の共同利用
3	相乗り自動車
4	HOVレーンの導入
5	パーク&ライド
6	バスレーンの導入
7	都心乗り入れ規制
8	ロードプライシング
9	戦略的駐車料金
10	グリーン課税

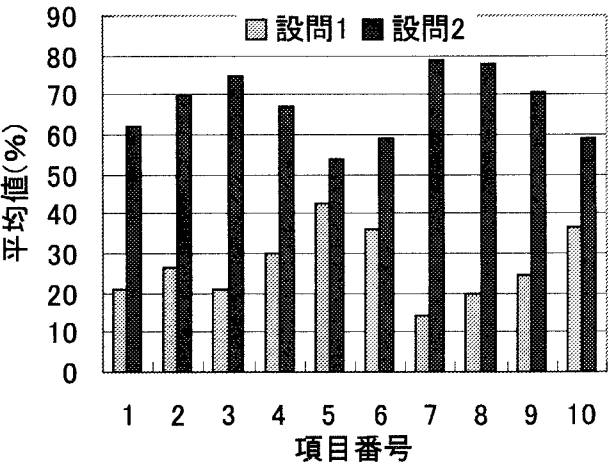


図1 問に対する回答の平均値

いで低い値となった。これらの施策に対しては、住民はほとんど協力しないだろうと考えているという結果が得られた。反対に 5 のパーク&ライドが 42%と最も高く、次いで 6 のバスレーンの導入、10 のグリーン課税の 3 種は他の施策に比べ、協力する人がやや多いのではないかと考えている人が多いことがわかった。

設問 2 に関しては、全体の平均値は 67.3%であり、協力者が大勢いなければ自身は協力しないということを示している。項目ごとでは設問 1 で協力者が特に低いという結果になった都心乗り入れ規制が約 80%、次いでロードプライシング、相乗り自動車が低い数値であり、自身が協力するための条件が厳しいと言える。逆に設問 1 でやや高い数値であったパーク&ライドが 54%、次いでバスレーン導入、グリーン課税が低い数値となり、やはり他の施策と比べるとやや協力しやすいと考えている

ことがわかる。

以上より、設問1と2を比較すると、設問1で低い数値であるほど、設問2では高い数値となり、その場合は協力傾向が低く、逆に設問1で高い数値の場合は設問2では低い数値であり、協力傾向が高いと言える。特にパーク&ライドやバスレーンの導入など公共交通機関の利用に関するものの協力傾向が高く、反対に都心乗り入れ規制やロードプライシングなど、課金を求める施策の協力傾向が低い。また全体の傾向から、「TDM 施策に協力する人の数は少ないだろうが、自分が協力するためには他の大勢の協力者が必要である」という考えを持つ人が多いことがわかった。

3-2. パーク&ライドと都心乗り入れ規制の協力者数

図2と図3に、3-1から最も協力傾向に差があると考えられる、項目5のパーク&ライドと項目7の都心乗り入れ規制についての、設問1および2の累積グラフを示す。中心の点線は45度の直線で、直線と曲線が交わる点は人数の均衡点を表し、協力者数がそこで安定することを示す。図2より、90%の人がパーク&ライドでは約70%が協力するだろうと考えているが、都心乗り入れ規制では90%の人が30%以下しか協力しないと考えており、誰も協力しないと考えている人も40%近くであることがわかる。

また図3では、パーク&ライドはいくつかの均衡点を持っているが、左端は約35%であり、最初の協力者数が何人であっても少なくとも35%の人は施策に協力するであろうことを示している。対して都心乗り入れ規制については、曲線の大部分が直線の下側にあり、例えば自分が協力してもよい人数が50%の人の場合、そのときの累積人数は約17%であり、協力することはない。よって協力者数は左側に移動することになり、最終的には均衡点の5%で安定し、協力者数は全体の5%しかなく、ほとんどの人が非協力的であるといえる。

4. まとめと今後の課題

今回は、人々のTDM 施策への協力傾向を分析したが、全体的にほとんどの施策に対して非協力的で、パーク&ライド、バスレーン導入やグリーン課税が他に比べやや協力傾向が高い程度であることが判明した。逆に都心乗り入れ規制など課金を求める施策の協力傾向が他より低いこともわかった。

今回の調査ではTDM 施策に「絶対に協力しない」という人は少ないものの、「他の大勢が協力しない限り協力しない」という人が圧倒的に多いため、結局は少数し

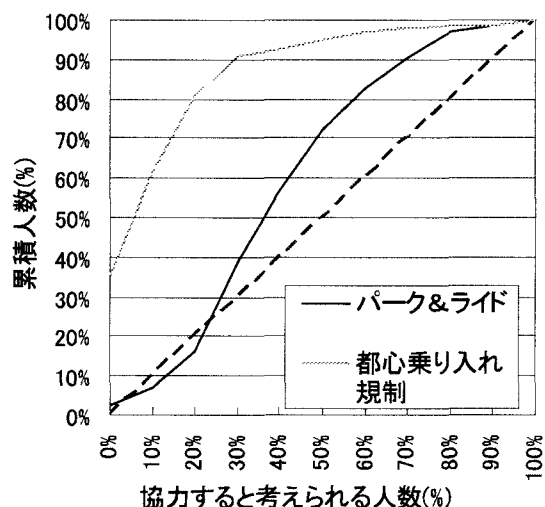


図2 パーク&ライドと都心乗り入れ規制の設問1の累積分布

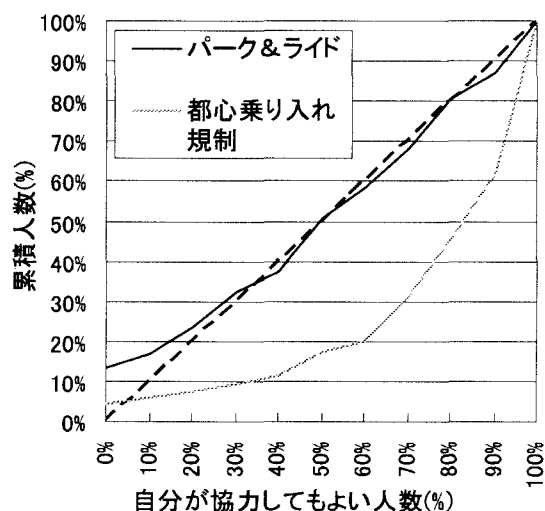


図3 パーク&ライドと都心乗り入れ規制の設問2の累積分布

か協力する人がいなくなってしまうということが現状であるといえる。また、週に2・3日以上頻繁に自動車を利用している人とそれ以下のあまり自動車を使用していない人に分類して分析を行ったが、二者の間にはそれほど目立った差は見られなかった。

今後の課題として、今回の調査は学生を対象としたため、サンプル数が少ない上に性別、年齢や免許の有無等データに偏りがある。そのため更なる調査を行い、より一般的にするとともにこれらの分類別に見た協力傾向なども分析を行っていきたい。

<参考文献>

広瀬幸雄：環境と消費の社会心理学，名古屋大学出版会，2001