

TDM政策に対する社会的受容性に関する調査研究

名城大学 木村 昌洋
名城大学 フェロー 松井 寛

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、対象を岐阜地区、名古屋地区と分類して回答選択方式で 2003 年 10 月～11 月にかけて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、普段の運転頻度等の個人属性についても回答を得た。回答数は岐阜地区 190 サンプル、名古屋地区 170 サンプルである。

3. 調査結果

3-1. 全体の協力傾向

図 1 に、設問 1 に対する回答の平均値を表したものを示す。全体として平均値が過半数以下であり、協力者は少数派と考える人が多いとわかる。岐阜地区で最も平均値が高い施策はグリーン課税で 41.5%、名古屋地区はパ

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

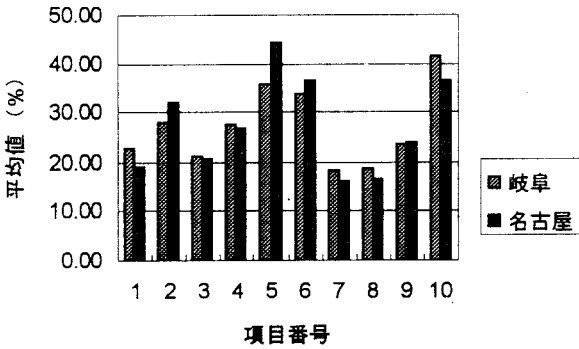


図1 設問1に対する回答の平均値

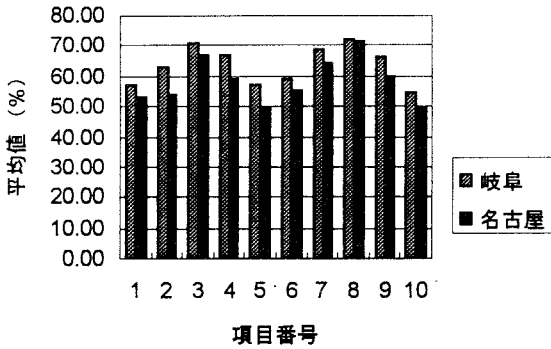


図2 設問2に対する回答の平均値

ーク&ライドの 44.5%であった。両地区とも平均値の高い上位 3 施策は、パーク&ライド、バスレーンの導入、グリーン課税であった。反対に最も平均値が低いのは両地区共に都心乗り入れ規制で岐阜地区 18.5%、名古屋地区 16.3%であった。また、二番目に平均値の低い施策が両地区ともロードプライシングでほぼ都心乗り入れ規制

と同程度の平均値で、理解されにくい施策であると考えている人が多いとわかる。

図2に設問2に対する回答の平均値を表したものを示す。設問の性質上、平均値が低いほど協力度が高いと言える。岐阜地区において最も平均値の低い施策はグリーン課税で54.6%であるが、賛成にはやはり過半数以上の住民の協力者が必要と考えているとわかる。名古屋地区においては平均値の下位のパーク&ライド、グリーン課税の2施策において50%以下と過半数以下の住民の協力者でも賛成するという人が多いとわかった。反対に最も平均値が高いのは両施策ともロードプライシングで岐阜地区72.5%、名古屋地区71.8%であった。二番目に平均値の高い施策も両地区共に相乗り自動車で岐阜地区67.1%、名古屋地区70.6%であった。全体的に名古屋地区の方が岐阜地区に比べ平均値が低く、協力傾向がうかがえる。

設問1と設問2を比較すると、設問1と設問2はほぼ反比例の関係にあることがわかる。またパーク&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。グリーン課税については、条件によって負担が軽くなることが期待できるために協力傾向が高くなったと考えられる。そして全体の傾向から、「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る。

3-2. 運転頻度別協力傾向

図3に、運転頻度別の各項目の設問1に対する回答の平均値を表したものを、図4に、運転頻度別の各項目の設問2に対する回答の平均値を表したものを示す。図3より項目5のパーク&ライドにおいて週1~3日の運転頻度で他より高い平均値が得られた。普段、自動車を通勤手段としない人が分類されるカテゴリと考えられるので、雨天等の非常時、自動車で駅周辺に自動車を駐車する駐車場が確保できるのでは、と考えていると思われる。次に、項目10のグリーン課税で月1~3日が突出している。稀に運転するが、自分はあまり自動車には関心がない人がカテゴリされると考えられるので、周囲の人には関心があるのでは、と考えているのではなかろうか。図3においては、あまり運転しない人の平均値が全体的に高くなっている。やはり自分に関心がないだけで周囲は関心があるのだろう、と考えていると思われる。

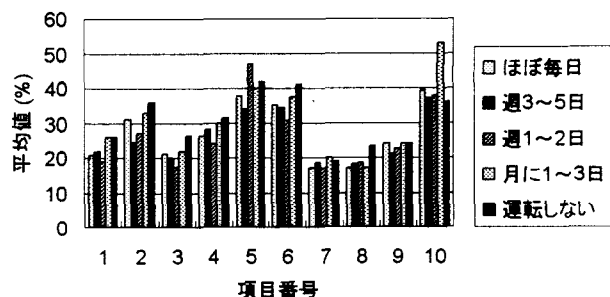


図3 運転頻度別 設問1の平均値

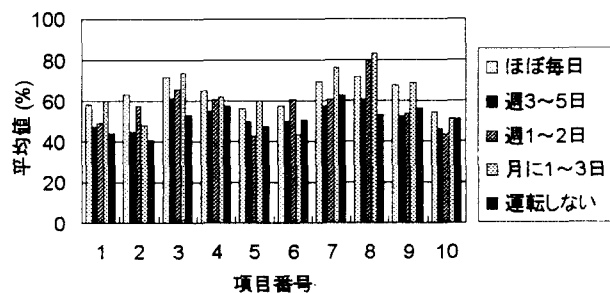


図4 運転頻度別 設問2の平均値

図4では、ほぼ毎日運転する人が項目2の自動車の共同利用、項目10のグリーン課税で高い値となった。自動車の共同利用は通勤中、自動車内で個人空間を持ててことを優先したいという意識が働いているため高いと思われる。グリーン課税は現在所有している自動車が課税の対象になるのではと危惧しているためだと考えられる。また逆に項目5のパーク&ライド、項目6のバスレーンで低くなっている。朝の混雑やバスの乗降の停車に不満があるためにこのような結果が得られたと考えられる。

4. まとめと今後の課題

交通需要マネジメント施策への協力傾向はパーク&ライド、バスレーンの導入、グリーン課税でやや協力傾向が高く、都心乗り入れ規制、ロードプライシング等の課金を求める施策で低いこと、運転頻度により協力傾向にやや差が出ることがわかった。

今後の課題として、年齢別、運転目的別等の協力傾向を分析し、さらに協力者数の限界質量を地域別、運転頻度別、性別、年齢別などの分類別に求めて分析する。

<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
 木下拓朗・松井寛・小平和宏：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，2003