

市民意識からみた自動車交通量抑制策の評価特性

大阪大学工学部 正 員 新田保次
 大阪大学大学院 学生員○浜本昇一郎
 大阪大学工学部 長田隆哉

1. はじめに

大都市心における交通混雑は年々激しくなり、渋滞が日常化している。それに対して様々な対策が講じられてきたが十分な効果が見られないのが現状である。そこで本研究では、都市心の渋滞緩和および大気汚染緩和への方策として自動車交通量抑制策を取り上げ、社会的受容可能性(PUBLIC ACCEPTABILITY)の観点から、大阪市内の住民に対してアンケート調査を行い「都市心乗り入れ賦課金政策」を中心に自動車交通量抑制策に対する意識を探ることとした。

2. 調査の概要

調査対象地区は、図-1に示すように、JR環状線を仮想的料金徴収ラインとして、その内部と外部、さらに内部を都心(北区、中央区)、準都心(西区、浪速区、天王寺区、福島区)に分けた計3地域である。それぞれの地域より、2地区、6地区、4地区を選び、1地区あたり60世帯を抽出した。アンケートの配布は20歳以上の住民を対象として1991年12月に実施、その結果有効票757票を得た(有効回収率52.6%)。

3. 住民の交通問題に対する意識

自動車交通問題のうちで代表的な道路混雑、大気汚染の2つについてそれぞれ「感じている深刻さの程度」をたずねたところ、図-2に示すように「非常に深刻」と答えた人が大気汚染で55.8%、道路混雑で69.1%を占めた。「やや深刻」を含めるとともに98%を越えている。また、「将来の大阪市内の交通問題状況」を問うた結果も、図-3に示すように、道路混雑、大気汚染ともに「悪化する」と答えた人が「改善する」と答えた人を大きく上回っている。このことから、住民は交通問題状況に対して、現状、将来ともにきびしい見方をしていることがわかった。

4. 交通量抑制策に対する意識

「将来、道路混雑や大気汚染をなくし、住みよい町にするためには何らかの効果的な対策が必要だと思うか」との設問に対して、「新たな効果的な対策が必要である」と答えた人が94.6%を占め、大多数の人が現在の交通問題に対して効果的な対策の必要性を感じていることが明らかとなった。そこで、道路混雑の緩和、大気汚染の軽減の方策として交通量の削減を提示しその賛否をたずねたところ、賛成派(「賛成」、「やや賛成」)が77.7%にも上り、多くの人が交通量の削減について理解を示していることがわかった。なお、削減の目的については、「大気汚染の軽減」と「道路混雑の解消」をどちらも同等に大切と答えた人が最も多く45.5%を占めたが、どちらか一方を重視した人では「大気汚染の軽減」(32.0%)の方が「道路混雑の解消」(22.1%)を上回った。

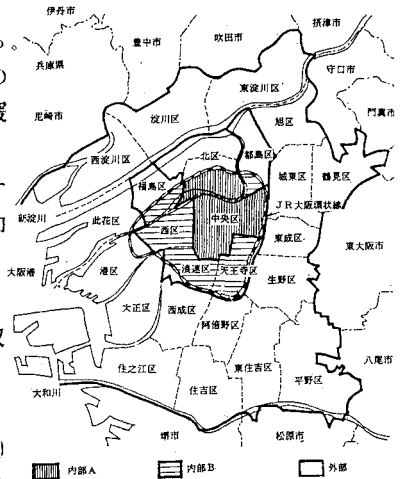


図-1 調査対象場所
 仮想料金徴収ライン
 構成比(%)

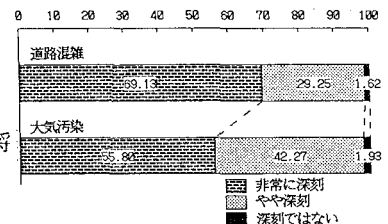


図-2 自動車交通問題に関する深刻度
 構成比 %

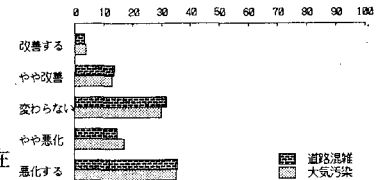


図-3 将来の自動車交通状況

5. 都心部乗り入れ賦課金政策に対する評価

代表的な自動車交通量抑制策の一つとして、都心部に流入する自動車から賦課金を徴収して交通量を抑制する「都心部乗り入れ賦課金政策」（以下「賦課金政策」という）を示し賛否意識をたずねたところ、図-4に示すように、賛成派が48%と半数近くを占め反対派（「反対」「やや反対」）を上回る結果となった。つづいて「賦課金の使途」として最も好ましいものを一つ選んでもらったところ、図-5に示すように、「都心部の駐車場整備」が最も多く24.3%を占めた。また、「公共交通機関の整備」「自動車公害の環境対策」「歩道、自転車道の整備」などの脱自動車社会をめざすような対策や、これまでの道路施設を有効に生かしつつ環境に負担をかけない「道路の渋滞箇所の改良」などが上位を占めている。しかし、新たな交通を誘発し環境に影響を与えかねないような「環状道路等の道路整備」などの対策はあまり望まれていないことがわかった。なお「賦課金として適正と思われる金額」をたずねた結果、平均は272円であった。

次に、賦課金政策の賛否に影響を与える要因を詳しく把握するために数量化Ⅱ類分析を行った。説明要因として、年齢、職業、車の利用頻度などの個人属性、道路混雑、大気汚染などの交通問題に対する意識など17項目を取り上げた。その結果、表-1に示すように、「暮らし向き」が最も高い要因として抽出され、次いで「運転免許の有無」「建物形式」「職業」となった。ゆとりのある人ほど、免許のない人ほど賛成傾向となっている。

6. パッケージ型賦課金政策に対する評価

賦課金政策に対する賛成派は48%と半数近くを占めたものの、反対派に「どちらともいえない」を加えた非賛成派と比較した場合、賛成派はそれより少なくなる。そこで、賦課金政策の導入を可能にするためにはさらに多くの市民の理解を得る必要があると考え、賦課金の収益を公共交通機関の充実や道路整備などの各種対策に有効に活用し総合的な交通政策と絡めた「パッケージ型賦課金政策」を提示し、その賛否を非賛成派の人にたずねてみた。その結果、図-4に示すように、半数近くの人（48.1%）が賛同を示し、パッケージ化することによって非賛成派の人でも多く人が賛成意見に変わることがわかった。そして、全体の賛同率を見るために、パッケージ化することによって賛成意見に変化した人を賦課金政策の賛成派に加えると、図-6に示すように、7割近くの人（70.8%）が賛同する結果になった。また、「賦課金政策」にも「パッケージ型賦課金政策」にも賛成できない人に対しては「賦課金政策を賛成できない理由」をたずねた。その結果は、図-7に示すように「経済的負担が増える」が最も多く、次いで「移動の自由が制限される」「効果が期待できない」となった。

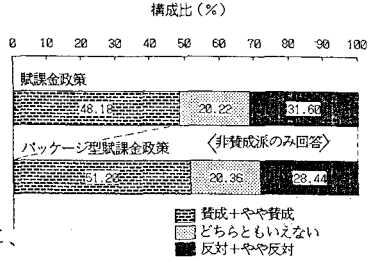


図-4 賦課金政策の賛否及びパッケージ型賦課金政策の賛否

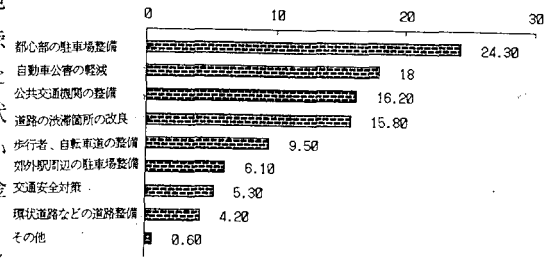


図-5 賦課金による収益の使途
表-1 数量化Ⅱ類分析による賦課金政策賛否の要因分析

要因	カテゴリ	－ 偏差グラフ ＋		偏相関
		反対	賛成	
暮らし向き	ゆとりがある			0.141
	ゆとりが足りない			
運転免許の有無	有			0.137
	無			
建物形式	戸建住宅			0.125
	マンション			
職業	自営業			0.122
	専業主婦			
	会社員			
	学生			
	主婦			
	その他			

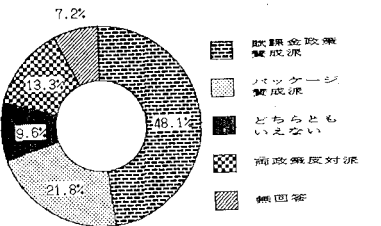


図-6 パッケージ賛成派を含めた全体の賛同率

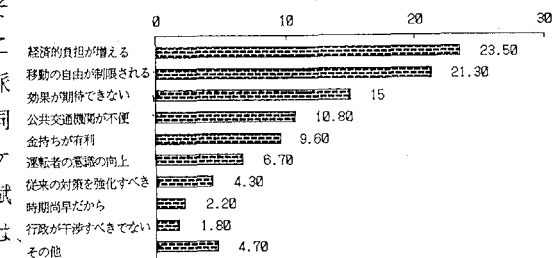


図-7 賦課金政策に賛成できない理由