

神戸商船大学 正 員○小 谷 通 泰
上 新 電 機 富 岡 優 子

1. はじめに 近年、自動車交通量の増加により、都市内では交通渋滞や大気汚染などの自動車交通問題が一層深刻化しており、都心部に流入する自動車交通量を抑制する必要性が叫ばれている。そこで本研究では、神戸市内の事業所を対象としたアンケート調査の結果をもとに、自動車交通抑制対策の一つである「走行負担金制度」の導入を想定し、そのときの事業所意識を分析することを目的としている。

2. 使用データの概要 本調査は、平成4年12月に、神戸市内に立地する事業所1200件を対象に実施したもので、アンケート票の配布・回収は郵送によった。回収されたアンケート票は265票で、そのうち有効票は254票、有効回収率は21.7%であった。「走行負担金制度」では、神戸市の都心部を対象に、終日(休日、土曜日を除く)にわたって、小型車から1回流入する度に200円(1ヶ月あたり4000円)、大型車からはこの2倍の料金を徴収するものとした。

3. 対策導入への賛否と自動車利用の削減率 図-1は、対策への賛否の比率を示したものである。走行負担金制度への賛成派(「賛成」と「やや賛成」を含む)は36.8%、「どちらでもない」は23.4%、反対派(「反対」と「やや反対」を含む)は39.8%となり、賛成派と反対派の比率は比較的等しい値となっている。しかし、「賛成」と「反対」だけの回答を比較すれば、「賛成」は9.6%、「反対」は31.0%で反対派に傾斜した結果となっている。また、自動車の平均的な利用削減率は、小型車16.7%、大型車11.4%となった。さらに賛成派の平均利用削減率は、小型車23.8%、大型車20.2%、反対派は小型車9.4%、大型車6.6%となり、賛成派は反対派より小型車、大型車ともに約14%高い削減率を示している。

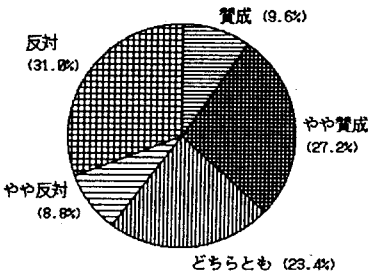


図-1 導入への賛否

表-1 判別分析の結果

要因項目	標準化判別係数 (F 値)
進入頻度	0.823 (24.98)
建設業	-0.446 (3.076)
従業員数	0.333 (1.715)
製造業	-0.259 (1.634)
小売業	-0.218 (0.348)
保有台数	-0.153 (0.151)
所在地	0.144 (6.648)
サービス業	-0.126 (0.155)
卸売業	0.088 (2.061)
グループ別平均	賛成: -0.493 反対: 0.465
全体的中率	70.5%

[変数の投入方法] 賛否→1:賛成、0:反対
業種→1:該当、0:非該当
所在地→1:規制区域内、0:それ以外
進入頻度、従業員数→実数に比例した
カテゴリ区分 / 保有台数→実数値

次に対策への賛否(賛成派・反対派のいずれか)を被説明変数、事業所属性を説明変数として判別分析を行った。表-1はその結果を示したものであり、表中には標準化判別係数、F値、グループ別平均値、および的中率を記している。全体としての的中率は70.5%という高い比率が得られており、またグループ平均値から標準化判別係数が負であれば「賛成要因」へ、正であれば「反対要因」に寄与していることがわかる。得られた結果から対策への賛否の要因について、以下のことが言える。まず規制区域への「進入頻度」が最も大きな要因となっており、「進入頻度」が増加するほど反対意見が多くなる。そしてこれに次ぐ要因としては、業種のうち「建設業」、「製造業」、「小売業」があげられ、これらは賛成要因に寄与している。さらに、これら以外の要因としては、「従業員数」、「所在地」があげられ、従業員数が多く、規制区域内に立地するほど反対意見が多くなる。また、「サービス業」、「卸売業」のウェイトは小さいものの、前者は賛成要因、後者は反対要因となっている。

なお自動車利用の削減率を被説明変数、対策への賛否と事業所属性を説明変数として重回帰分析を行ったところ、両者の間に有意な関連がみられたのは、対策への賛否のみであり、事業所属性との間には顕著な関

Michiyasu Odani, Yuko Tomioka

連は見いだせなかった。

4. 反対理由、負担金の支払方法と

使途および規制内容の変更要望

4-1 対策導入への反対理由 図-2は、対策への反対理由を、反対派と「どちらとも言えない」と回答した事業所別に示したものである。全体として、「経済的負担が増えるから」、「移動の自由が制限されるから」などの意見が多く、特に反対派の事業所で高い割合を示している。「どちらとも言えない」とする事業所では、対策導入の効果を疑問視する比率が高くなっている。

4-2 負担金の支払方法と使途 図-3は、徴収される負担金の補い方を対策への賛否別に示したものである。賛成派では「自社で負担する」という意見が「製品の価格や輸送費、料金に反映させる」とするよりも比率が高くなっている。これに対して反対派ではこの比率が逆転し、また補い方を決めかねている事業所が多くみられた。さらに、図-4は、事業所が望ましいと考えた徴収金の使途を対策への賛否別に示している。全体としては「主要道路や都心部のバイパス道路等の道路整備」、「都心部での駐車場や荷捌施設の整備」などの、道路やその関連施設の整備に高い割合を示し、事業所活動の利便性に重点がおかれており、反対派ではこの傾向が顕著であった。これに対して賛成派では、反対派より「公共交通機関の整備」にも重きをおいている。

4-3 規制内容の変更要望 図-5は、規制内容の変更要望を対策への賛否別に示している。賛成派では「このままでよい」とする肯定的な意見が反対派を大きく上回っており、反対派では「規制車種を変更する」といった規制緩和を望む意見が賛成派を上回っていた。他の要望については、賛成派、反対派ともほぼ同程度であった。

5. おわりに 本研究では一つの規制形態を想定して事業所意識を調べてきたが、今後は規制形態を様々に変更させた場合に事業所の自動車利用行動にどのような変化が生じるか、分析を進める必要がある。また、一般ドライバーを対象に、同様な調査を実施しているので事業所からみた場合との意識の差について比較検討したい。

参考文献) 小谷：事業所からみた都心部への自動車交通流入抑制対策の評価、日本都市計画学会学術研究論文集、1993

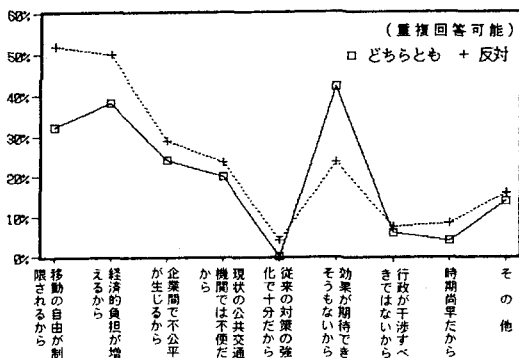


図-2 導入に対する反対理由

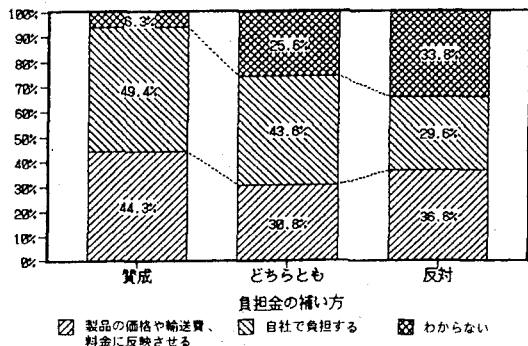


図-3 負担金の補い方

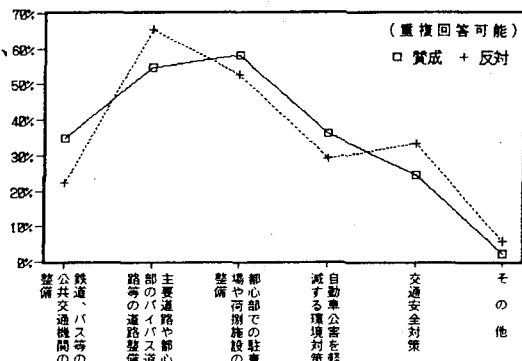


図-4 負担金の使途

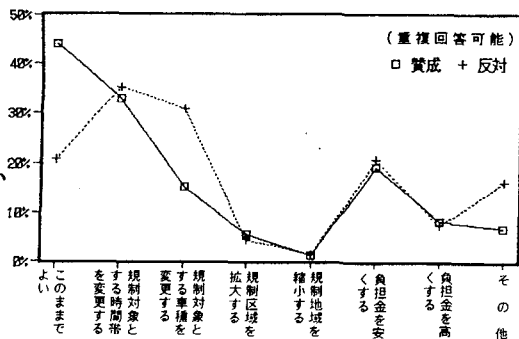


図-5 規制内容に対する変更要望