

交通料金政策に対する受容意識構造の分析

愛媛大学 学生員 ○川口 淳 愛媛大学 正会員 倉内慎也 いよぎん保証(株) 非会員 浅野千晶
名古屋大学 正会員 佐藤仁美 愛媛大学 正会員 吉井稔雄

1. はじめに

本研究では、低炭素社会の実現に向けた交通政策のうち、即効性があり、かつ IC カードや ETC を用いることによって利用者ニーズや地域固有の交通問題への対応が可能な交通料金政策に着目する。しかし、料金政策は、市民一人一人の生活や経済活動に大きな影響を与えるため、その実施にあたっては合意形成が重要な課題となる。そこで、本研究では、料金政策に対する移動主体の受容性に着目し、政策や個人によって受容性がどのように変化するかを分析した。なお、これらの調査は、現存しない政策を実際に体感できる社会実験を実施し、それに際して行うアンケート調査を用いて分析する。

2. 社会実験及び調査の概要

料金政策の効果や受容性を把握するために、2010 年 11 月 22 日から 1 カ月に渡り、名古屋でモニター 50 名を対象に社会実験を実施した。最初の 1 週間は通常どおりに行動し、次いで、環境負荷の削減や道路交通渋滞の緩和を目的とした 3 政策を 1 週間ずつ体験して頂き、行動によって謝礼が変動する方式を採用した。具体的政策について、まず政策 1 は、「特定時間に自動車で出発すると課金される政策」であり、表 1 のように渋滞の激しい時間帯に出発するほど課金額を高く設定した。次に、政策 1 は距離に依らない定額制という点で必ずしも環境負荷量に比例していないことから、政策 2 では、従量制であるガソリン税を想定し、「自動車の利用時間に応じて終日課金（10 分あたり 100 円）される政策」を採用した。政策 3 については、自動車利用者の課金による負担の軽減および環境負荷の低い公共交通の利用促進を意図し、「政策 2 に公共交通運賃の割引（30%割引）を追加した政策」を採用した。なお、政策 1 は移動手段と移動時間、政策 2 および 3 では移動手段の変更により課金を避けることが可能である。これら 3 政策の体験前後で、後述する受容性に関するアンケート調査を実施し、その際、

設定料金を幾つか変化させた場合についても同様の質問を行った。

表 1 政策 1 の課金額

平日		休日	
出発時間	課金額(円)	出発時間	課金額(円)
6:30-7:00	150円	9:30-11:00	300円
7:00-8:00	300円	16:30-18:30	300円
8:00-8:30	150円		
17:30-19:30	150円		

3. 料金政策体験後の受容意識

図 1 は、体験後の各政策に対する受容意識として、「政策に賛成する」という設問の回答値を単純集計した結果である。全ての政策において半数以上が反対意向を示し、反対傾向が強い。また、自動車を利用すると必ず課金される政策 2 の受容性が最も低いが、自動車に課金した代わりに公共交通運賃を割引く（政策 3）ことで不満がやや緩和されることが伺える。

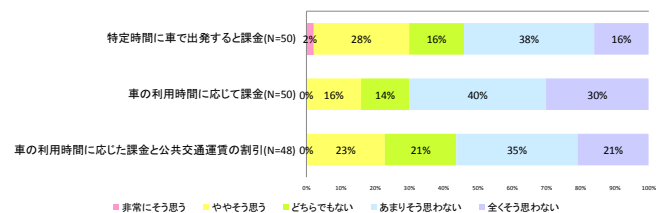


図 1 各料金政策の受容意識

4. 構造方程式モデルによる要因分析

既往研究¹⁾に基づき、3 政策の受容意識に影響を及ぼすと考えられる要因とその因果構造を図 2 のように仮定した。表 2 の測定指標は、各々「1. 全くそう思わない」から「5. 非常にそう思う」の 5 段階評価値で回答を得ている。そして、各構成概念についての個人差や政策による違いを見るために、表 2 の測定指標ならびに個人属性を用い、政策ごとに線型構造方程式モデルを適用した。各政策に対するモデルの推定結果を図 3～図 5 に示す。なお、実線は推定値が正、波線は負、**は 5% 有意、*は 10% 有意であることを表す。

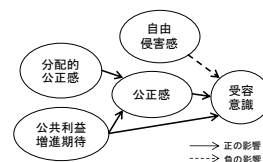


図 2 受容意識構造

表 2 構成概念と測定指標

構成概念	定義	測定指標
受容意識	主として政府・行政等の権威者から提示された施策に対して、一般の公衆が受け入れるか否かという形式の抱く態度	政策に賛成する
公正感	倫理的・道徳的な基準から考えた場合「正しい」施策であるか、という主観的な評価を意味する心理要因	社会的にみて正しい政策だ
自由侵害感	自らの自由がどの程度制限されたのか、という主観的な評価	私の移動の自由が妨げられる 移動以外の面で私の生活に悪影響を及ぼす
分配的公正感	意思決定の結果もたらされる分配の公正感(平等さ、衡平さ)	みんなに平等な政策だ
公共利益増進期待	施策を導入した際、社会的利益がどの程度増進するか、という期待	CO2排出量の削減や渋滞の緩和に効果がある 社会全体に良い効果をもたらす

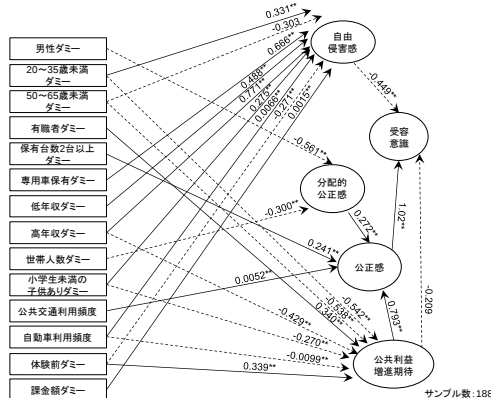


図 3 政策 1 の構造方程式モデルの推定結果 (抜粋)

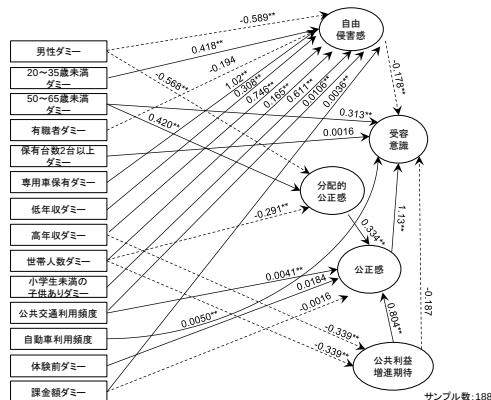


図 4 政策 2 の構造方程式モデルの推定結果 (抜粋)

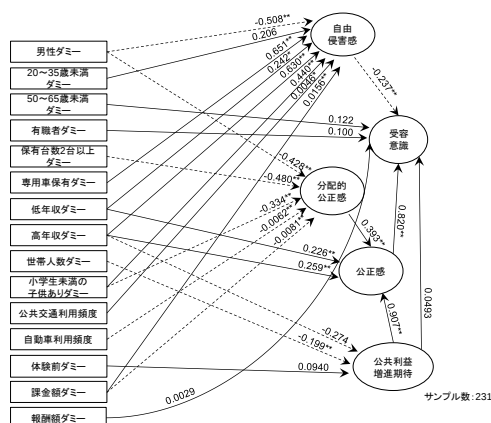


図 5 政策 3 の構造方程式モデルの推定結果 (抜粋)

(1) 3 政策の受容性

全ての政策において、公共利益増進期待から受容意識への直接効果を除く構成概念間の構造パラメータが 5%有意を満たし、受容意識構造が既往研究と同様であることが確認された。また、「自分専用車を持っている」、「小学生未満の子供がいる」個人は全ての政策において自由侵害感を大いに感じていることがわかる。これは、子供がいる場合、代替手段となる公共

交通が利用しにくいいため、それが反発感を高め、結果として受容意識が低くなるものと推察される。

(2) 政策間比較

まず、政策 1 に表れていない個人属性として、政策 2 では、「世帯人数が多い」個人は有意に自由侵害感が高くなっている。これは、そのような世帯は自動車を使わざるを得ない郊外居住が多いため、終日必ず課金されることが影響し、自由侵害感が相対的に高いものと推測できる。次に、政策 3 は、政策 2 に公共交通運賃の割引を追加したため、分配的公正感が高まると考えられたが、「2 台以上車を持っている」、「小学生未満の子供がいる」、「自動車利用頻度が高い」個人は逆にそれが低くなるという結果が得られた。これは、自動車が必要である人は、政策 3 を利己的なフレームで評価する傾向にあり、公共交通運賃の割引は不公平感を増幅するためであると考えられる。

(3) 体験前後の変化

体験前ダミーは、社会実験の体験前後での意識の差を把握するために用いた説明変数である。図 3～図 5 より、全ての政策において、体験後のほうが構成概念の値が受容性を低下する方向にシフトするという結果が得られた。つまり、体験後は個人の自由がより侵害され、公正ではなく、公共の利益も思ったより増えないと感じることを意味している。これは、今回のように、自動車に対する課金水準が比較的高い場合、利己的なフレームに評価が急激に偏る危険性を示唆しているものと推測される。

5. おわりに

社会実験で実施した 3 政策の受容性は総じて低いことから、政策の実施に当たっては、モビリティ・マネジメントにより政策の意義を丁寧に説明する等の配慮が必要であろう。また、代替手段がない人や、子供がいる個人ほど反対傾向が強いことから、政策を画一的に適用するのではなく、家族構成や居住地域に応じた料金政策が重要であると思われる。

謝辞

本研究は、環境省「平成 22 年度環境研究総合推進費」(革新型研究開発領域、課題番号: RF-1012) の支援により実施された。ここに記して感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 宮川愛由, 藤井聡: 規制的交通施策の受容意識構造に関する理論実証研究: 信頼の決定的役割とその醸成, 土木計画学研究講演集, No30, CD-ROM, 2004