

規制的手法を中核としたTDMに関する調査研究

報 告 書

平成15年2月



財団法人 国際交通安全学会

*International Association of Traffic and Safety Sciences*

## 序文

TDM(Transportation or Travel Demand Management, 交通需要マネジメント)は、道路交通政策において、施設整備やその運用による交通サービスの改善といった供給サイドに対する施策に対して、運転者・利用者・荷主といった交通サービスの需要者に働きかけて移動の必要性和回数、その発生日時、目的地、交通手段、移動経路などの交通行動の変更を促すことにより政策課題に対応しようとする需要サイドに対する施策である。

現在直面している交通渋滞、交通事故、大気汚染、地球温暖化問題などの主要な交通問題は自動車交通に関連するものであること、そして従来から続けられている道路整備と交通運用施策だけでは解決が困難であることから、自動車交通の抑制、整序化に向けた新たな対応策として、TDM施策が重要となっている。

TDM施策は現在の道路交通の在り方に変更を求めるものであり、そのためには一般的な広報、啓発にとどまらず、交通管理者としての警察の立場から、一方では自動車交通に対する規制の強化、他方では代替交通手段に対する優先措置といった多様な交通管理施策を適用する必要がある。しかし規制的内容を伴う施策の適用は、関係する住民、事業者等多くの利害関係者の理解と協力が不可欠である。

本書は、交通管理者たる都道府県公安委員会がTDM施策を計画し、実施する際に活用することを目的として、規制的手法を伴うTDM施策の適用に関して利害関係者を含めた社会的意思決定プロセスについて現在の知見を取りまとめたものである。本書の作成にあたっては、これまで住民の交通行動と規制的なTDM施策についての意識や受容可能性について体系的な調査分析、整理が必ずしも十分行われていなかったことから、新たなアンケート調査を全国の主要都市および特定の課題（沿道問題と観光交通問題）を抱える選定地区について行い、その成果を取り入れた。また、利害関係者の合意形成と市民参加、社会的意思決定プロセス、そして交通行動変容にかかわる社会心理学アプローチや個人マーケティング手法などの関連分野における研究、調査をレビューし、それらの最新の研究成果を取り入れる努力をした。しかし、わが国におけるTDM関連施策の適用は未だ日が浅く、本書の内容にも不十分な点もあると考えられることから、関係者には御寛恕いただきたい。

最後に本書が交通管理の現場で適宜参照され、関連施策の企画から適用まで広く活用されると共に、それらの経験に照らして、内容が修正、加筆され、わが国の都市交通問題の改善に役立っていくことを期待したい。

## 目次

第1章 TDM概論と類型	1
1-1 TDMとは	1
1-2 TDMのタイプと手法	2
1-3 規制的手法を中核とするTDM	6
1-4 TDMの類型と交通管理者の関わり方	9
第2章 社会的意思決定	11
2-1 迷惑なTDM	11
2-2 TDMへの賛成意識を規定する要因	12
2-3 TDMの社会的意思決定に向けた基本的方針	12
第3章 社会的意思決定プロセス	15
3-1 社会的意思決定のプロセスの概略	15
3-2 社会的意思決定のプロセスでの留意点	16
第4章 各種TDM施策の受容可能性	18
4-1 環境問題に対する市民意識と地域比較	19
4-2 各種TDM施策の受容可能性	25
4-3 幹線道路の環境対策	32
4-4 観光都市のTDM	38
5章 検討の場作りと目標設定	42
5-1 協議会等の設置	42
5-2 目標設定	45
5-3 関係機関との調整	48
5-4 一般の人々とのコミュニケーション	54
5-5 直接的な住民参加	57
5-6 間接的な住民参加	61
第6章 調査分析	64
6-1 調査・分析の概要	64
6-2 意識調査	67
6-3 調査としての試行	70
第7章 意思決定	75
第8章 実施	77
8-1 関係機関との調整	77
8-2 本格実施を前提とした試行の事例紹介	77
第9章 モニタリング	81
資料編	83

# 第1章 TDM概論と類型

## 1-1 TDMとは

TDMはTransportation (あるいはTravel) Demand Managementを短縮したもので、日本語では交通需要マネジメントと言われている。具体的には、主に自動車による交通需要の時間的、空間的な集中によって生じるさまざまな問題を緩和するために、交通行動における頻度、時刻、目的地、利用交通手段、経路、乗車効率、積載効率の変更を促すための施策群といえる。移動する人(車あるいは荷主など)の交通行動の変更を促す、選択行動を変更してもらうという点がポイントとなる。

車社会の進展に伴い、さまざまな問題が明らかになってきたのは、必ずしも近年のことではない。道路の混雑の激化による諸問題、交通事故件数の増加、大気汚染など公害問題の悪化などは、かなり昔からの問題といえる。

道路混雑の問題を例に、その対応を考えてみる。道路混雑は、移動需要がある時間帯にある区間(区域)に集中して、そこの道路の処理能力を上回ることで発生する。そこで、解決策としては、処理能力を上げるか、移動需要を減らすかということになる。最も古典的な対応は、道路を増やして処理能力を上げる方法であり、需要追従でのインフラ建設である。1970年代初めの米国では、そうではなく、既存の道路の運用を工夫することで、新規のインフラ建設なしに処理能力を上げる考え方が注目を呼んだ。これがTSM(Transportation System Management: 交通システムマネジメント)である。これに対して、1980年代後半に使われるようになったTDMは、行動の変更を促すことで移動需要を減らす施策である。この意味で、TDMはTSMと区別して理解することが望ましい。しかし、このことはTSMを否定するものではなく、むしろ混雑している道路網では、TSMの発想で、既存の道路の処理能力を高める工夫を怠るべきではない。

交通を需要と供給で理解するならば、TDMを基本とした交通問題へのアプローチの発想と従来の発想の違いは下図のように理解できる。従来は、需要の拡大に対応して、供給量を拡大し、需給バランスを確保してきたのに対し、これからは、環境などに配慮して交通需要を適正化するとともに、財政状況などにより供給量(道路の処理能力など)を適正化し、両者のバランスを確保していくことが望まれる。

従来は需要(活動という意味でA)が増加するとバランスをとるために環境の制約を超えてでも供給(交通という意味でT)を増加させていたが、新しいアプローチでは、需要の増加を環境という制約の中でおさえ、少ない供給量でも対応できるようバランスのとり方を変える(左の図で支点が左に動いている)ようなアプローチ、具体的には需要側と供給側それぞれに量の適正化をめざす施策を用意し、それらを統合的に実施する方向が求められる。

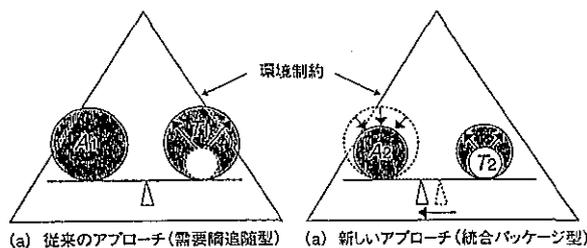


図 1-1-1 都市交通の新しいアプローチ (参考文献2)

<参考文献>

- 1)太田勝敏監修(1996)：「交通需要マネジメントの方策と展開」、地域科学研究会刊
- 2)交通工学研究会(1999)：「渋滞緩和の知恵袋」、丸善刊
- 3)日本交通政策研究会(2002)：「自動車交通研究：環境と政策 2002」

## 1-2 TDMのタイプと手法

### 1) 分類と施策例

前述のように、TDM は、交通行動の変更を促す施策群である。交通行動の何を変更させることを狙うかは多様である。一般に、TDM は、短期的な視野での施策を表しており、土地利用計画の変更のような 10~20 年以上を要する、いわゆる中長期的な施策を含まない(広義の TDM は含むという解釈もある)。特に交通管理者の視点でみた場合、中長期的な施策は、TDM とは区分して理解するほうが望ましい。したがって、交通行動の変更のうち、目的地の変更に資する施策については、以下では含まない。

さて、狙いについては、上記を踏まえて、下記のように整理できる。TDM といえ、時差出勤やパークアンドライドばかりが際立つが、狙いは多様であることがわかる。

表 1-2-1 TDMの狙い

狙い	意味
発生源の調整	1 日数回の配送を 2 回にするなど、(人や車の)移動の頻度を減らしてもらう。
時間帯の変更	移動する時刻を混雑しない時間帯に変更してもらう。
経路の変更	移動する経路を混雑していない道路に変更してもらう。
自動車の効率的利用	自動車の相乗りや荷物の共同輸配送など自動車を効率的に利用してもらう。
手段の変更	自動車で直行する移動方法を別の交通手段(移動方法)に変更してもらう。

この狙いの分類にしたがって、TDM の主要な施策群を表 1-2-2 に整理した。ただし、狙いが複合的な施策がいくつかあるので、上記の 5 分類の他に、複合的な効果を期待する施策群の項目を用意して 6 分類とした。

### 2) すでに普及している施策の応用可能性

表から予想されるように、施策によって、関連する主体は多様であり、その結果、推進の方法も多様である。例えば、時差出勤の実施は、その事業所(官公庁、民間会社)が、自らの業務活用上の影響を踏まえて意思決定すれば実施が可能であり、わが国でも事例はいくつかある。一方で、パークアンドライドの場合には、駐車場の整備運営をする主体、ライドの部分の公共交通サービスを行う事業者、ライドの部分バスで、バスレーン規制を実施してバスの走行に優先権を与える場合には交通管理者、そこに道路改良や道路整備を伴う場合には道路管理者が関わってくる。したがって、これらの主体の間で合意を形成して、社会的に意思決定を行う必要がある。意思決定の結果実施するシステムが、対象とする利用者、例えば、自家用車で中心部のオフィスまで直行している通勤者で、条件が整えば、自動車通勤をやめてもいいと思っている人々にとって、魅力的でなくてはならない。駐車場の料金、バスの運賃、バスの運行時間帯などさまざまな要素について、総合的な視

点で内容を詰めて、システムとしてつくりあげる必要がある。

表 1-2-2 狙いから分類した主要なTDM施策例

狙い	施策例	説明
発生源の調整	圧縮勤務	週当たりの勤務日数を減らすことで移動の頻度を減らす
	在宅勤務・業務	通信手段を活用して遠隔地での業務遂行を奨励し、移動の頻度を減らす。
時間帯の変更	時差出勤等	勤務の始業時刻・終業時刻を分散させ、特定の時間帯の混雑を緩和する。
	情報提供	道路混雑情報の提供により出発時刻を変更させ、特定の時間帯の混雑を緩和する。
経路の変更		道路混雑情報の提供により移動経路を変更させ、特定の経路の混雑を緩和する。
自動車の効率的利用	相乗り(カープール、バンプール)	自動車に相乗りして通勤してもらう。相乗り車両(多人数乗車車両、HOV(High Occupancy Vehicle))の走行や駐車の優先策や、相乗り奨励プログラムを伴う。
	共同輸配送	地区全体、あるいは特定の起終点間での物流を複数事業者で共同で行い、積載効率を高め、トリップ数を減らす。
手段の変更	パークアンドライド	経路途上の駐車場に車を止め、そこから目的地まで公共交通で移動してもらうことで、目的地付近の自動車交通量を減らす。
	公共交通利用促進	公共交通のサービス内容の向上で自家用車利用から転換させる。バスレーンや優先信号制御などを伴う場合もある。
	徒歩・自転車利用促進	道路整備などにより徒歩や自転車の利便性を高め、短距離移動で自動車利用から転換させる。自動車乗り入れ区間あるいは面的に規制する施策を伴う場合もある。
複合的な効果	ロジスティックの効率化	物流拠点整備や荷捌きIT化により貨物車の移動頻度、時間帯の変更や効率的利用を行う。荷捌きスペースに関する規制の工夫を伴う場合もある。
	駐車マネジメント	路外駐車場や路上駐車スペースの運用により、自動車利用の時間帯、頻度の変更や他手段への変更を促す。
	ロードプライシング	混雑する地域、路線、時間帯の道路利用に課金し、頻度、時間帯、経路、手段の変更や効率的利用を促す。
	ナンバープレート規制	混雑する地域、路線、時間帯の道路利用に対して、乗り入れ可能な車両をナンバープレートの値(下1桁の数字や奇数偶数)によって規制し、頻度、時間帯、経路、手段の変更や効率的利用を促す。
	都心部乗り入れ規制	都心部への乗り入れを時間帯で禁止することで、移動の頻度、時間帯、経路、手段の変更や効率的利用を促す。

表 1-2-3 パークアンドライドのメニューの応用可能性の例

より詳細なレベルでの狙い	具体的なメニュー
中心部への自動車通勤者に時間的な優位性で転換してもらう	中心部の混雑部分の手前に駐車場を用意し、中心部では自動車より早い移動をバスの優先や自動車の進入禁止など規制的手法により達成する。
中心地区の観光客に自動車での回遊をやめてもらう	遠方からの来訪者でもわかりやすい位置に駐車場を確保し、その便利さの情報提供を徹底するとともに、グループ行動でも割安な価格設定とバス路線の工夫を行う。場合によっては、バスのかわりに、レンタサイクルを駐車場で実施する（パークアンドサイクルと命名した例がある）。

また、「TDM といえば時差出勤やパークアンドライド」という図式が、世界中どこでも同じ味で楽しめるファストフードのように捉えられる傾向が、わが国では顕著だが、必ずしもそうではない面がある。例えばパークアンドライドでは、施策の具体的な方法は、表 1-2-3 に例示するように、その詳細な狙いによって多様に変化する。むしろ、対象事例に関連する主体によって手作りで仕上げていく施策として理解するべきであろう。

### 3) わが国で普及が進んでいない施策について

表 1-2-1 に掲げた施策のうち、自動車の相乗りは、わが国ではほとんど導入されていないし、ロードプライシングに至っては、東京都などで議論があるものの導入例は世界的にも少なく、わが国ではない。以下では、この2つの施策について、背景や意義を考察し、それらを通して、TDM 施策への理解を深める。

#### (1) 相乗り

自動車による相乗り通勤は、ライドシェアリング、カープール、バンプールなどと呼ばれる。ある通勤者が、自分の自家用車に他の通勤者を同乗させる場合をカープールという。自ら所有する自家用車ではなく、10~15人程度乗車できるバンタイプの車両を調達して、その車両に他の通勤者を同乗させる場合はバンプールという。車両の大きさの違いよりもむしろ、自分の車両か、他から調達した車両かの違いであることに注意する。これらの名称はアメリカ英語からきているものであり、施策がもっとも普及しているのもアメリカ合衆国である。アメリカで相乗り通勤が普及している背景は、必ずしも人間の気質だけではなく、むしろ、表 1-2-4 に示すような、利用促進のための仕組みの充実にあるといえる。表中の施策のうち、多人数乗車車両 (High Occupancy Vehicle: HOV) 専用レーンは、その技術的及び政策的課題を議論する全米規模の会議があるほど、ポピュラーな施策である。

表 1-2-4 アメリカ合衆国で相乗り通勤が普及している背景

項目	説明
走行上の優遇	単路部での HOV 専用車線、自動車専用道路での HOV 専用ランプ、有料道路料金所での HOV 専用ブース(無料)、駐車場での HOV の駐車位置や駐車料金の優遇措置もある。
事業所の協力	相乗り通勤者のマッチング(組み合わせ)システムの導入。残業時の組み合わせ変更やタクシー利用権供与、事業所内駐車場での HOV 優遇
自治体の協力	自治体がマッチングサービスを実施。犯罪歴や病歴、行動パターンを含めたマッチング
保険会社の協力	カープール、バンプールに対応した自動車保険制度の整備

表 1-2-5 日米のHOVレーンの比較

項目	日本	アメリカ
対象区間	一般市街地幹線の歩道寄り車線。 車線数は片側 2～3 車線	専用道路の中央走行車線など多様 片側 4～7 車線以上の広幅員道路
バスの扱い	一般路線バスと共用するため、走行速度は路線バス程度である。	一般路線バスとの共用例は少なく、走行速度は高い例が多い。

なお、わが国では、金沢、長岡、新潟、仙台市内の一部のバス専用レーンで、朝夕に限り規制外車両として、複数人（2、3あるいは4人）乗車の自動車の走行を認めている事例があるが、アメリカの HOV レーンとわが国のそれらのレーンとは、表 1-2-5 に示すように異なっている。

## (2) ロードプライシング

ロードプライシングは、前述のように複合的な効果を期待できる総合的な需要調整施策であるが、多様な価値観や行動様式をもった人々が活動している都市部では、社会的な意思決定が容易ではなく、議論はいくつかの都市で行われているが、導入に至ったケースは少ない。道路混雑緩和を主目的としている例が多いが、純粋に道路整備建設費の回収を目的としている例もある。

歴史的には、1975年にシンガポールで導入されたエリアライセンススキーム(ALS)が、都心部での道路混雑緩和を狙った面的な規制事例の最初のものである。シンガポールは、その後、規制の内容を幾度か小規模に変更した後、1998年より、電子技術を活用した、電子式ロードプライシング(Electronic Road Pricing: ERP)に移行した。両方式の特徴を表 1-2-6 にまとめた。ここからみてとれるように、都心部の混雑緩和のために課金をするにしても、そのやり方や運用方法は多様であり、技術的な制約と財政的な制約、そして制度的な問題を踏まえた上で、導入を検討する余地がある。ただし、シンガポールは、地形的にも、政治体制の面でも、他の国家とは異なる面が多いので、適用可能性を表面的に比較することは望ましくはない。

なお、本書執筆時点で最も新しい事例として、ロンドンでは、長期間にわたる非常に密度の濃い議論を経て、2003年2月17日に導入されている。

表 1-2-6 シンガポールのALSとERP

項目	ALS(1975～1998)	ERP (1998～)
対象区域	都心部全域	都心部全域と一部幹線道路断面
対象車両	全車両(規制外車両の定義は変化)	全車両
対象時間帯	当初は平日朝夕ピーク、その後時間帯拡大	朝夕ピークと日中。30分刻みで金額変更
課金方式	ライセンスを購入しフロントガラスに添付	全登録車両に車載器を政府が無償提供。車載器と入路の路上器との交信により課金(集金)。金額設定値は交通量、速度等から3ヶ月単位で見直し。
取締方法	警官による目視	入路路上器(ガントリー)に併設された多数のカメラで自動的に摘発

<参考文献>

- 1)太田勝敏監修(1996):「交通需要マネジメントの方策と展開」、地域科学研究会刊
- 2)交通工学研究会(1999):「渋滞緩和の知恵袋」、丸善刊
- 3)日本交通政策研究会(2002):「自動車交通研究:環境と政策 2002」

1-3 規制的手法を中核とするTDM

TDMに含まれる施策には、多様なメニューがあることが前節で理解できる。その中身をみると施策に含まれている手法は、表 1-3-1 に示すように、規制的な色合いの濃いもの(規制的手法)とそうではないもの(非規制的手法)の2種類に区分される。施策によっては、両方の手法を組み合わせて適用している。

表 1-3-1 TDM施策に用いられる手法の区分と例示

区分	意味	例示	
		パークアンドライド	ロードプライシング
非規制的	個人の交通行動の変更を促すために、より魅力的な選択肢を提供あるいは認知してもらうための手法	公共交通(ライド)の運賃の割引や快適性の向上策	転換が期待される公共交通の利便性向上策
規制的	相対的に別の選択肢の魅力を高めるために、ある選択肢の利用に対して規制あるいは抑制をかけるような手法	自家用車で都心乗り入れの規制や都心部駐車料金値上げ	行動変更を促す課金や区域の設定

ここで、もう少し、規制の意味合いを考えてみよう。規制の対象は、多くの場合、自動車を自由自在に利用している層である。すなわち自動車交通を抑制することを狙ったものといえる。自動車交通需要の抑制については、その手法が狙うところと、その手法の拠り所によって、表 1-3-2 のように分類できることが知られている。なお、表中に括弧書きしたように、手法は、3×3の9つのマスにきれいに割り付けられるものではなく、ゾーンシステムのようにやや複合的になる例もある。

表 1-3-2 自動車交通量抑制手法の分類<sup>1)2)</sup>

タイプ	保有抑制	駐車抑制(目的地)	走行抑制 (利用一般)
物理的	該当例なし	附置駐車スペース 制限 駐車場建設規制	ハンプやシケイン、狭さく ゾーンシステム <sup>(注1)</sup> やトラフィックセル <sup>(注2)</sup> など道路や交差点の物理的形狀を変更する施策 (法規制的にも該当)
法規制的	世帯保有台数制限 車庫規制	駐車許可制 駐車場営業規制	バスレーンや HOV レーンなど車線規制 区域への時間流入規制 ナンバープレート規制
経済的	購入、登録、保有 への課税	駐車料金運用	燃料税 ロードプライシング

注1 ゾーンシステム：都心部を複数のゾーンに区分し、境界線は歩行者専用のモールやトランジットモールとし、ゾーン間の移動は都心部を取り囲む道路にいったん出たようにしたシステム。都心部の中心を通過する自動車交通を排除する手法。スウェーデンのイエテボリなど。

注2 トラフィックセル：ゾーンシステムとほぼ同様の概念。ゾーンをセル（細胞）と捉えている。フランスのブサンソンなど。

表に示した抑制手法は、法律に基づいて実施すべきものが多く、またその実施主体や所轄する行政機関は手法によって異なる。本書では、主として交通管理者がかかわる規制的手法を取り上げていくことになるが、上の表のうち、法規制的な手法を中心としながらも、物理的・経済的な走行抑制策のうち、走行の抑制を法律的にバックアップするものをすべてあわせて、規制的手法として位置付け、検討を行うことが望ましい。

以上をもとに、本書で対象とする TDM 施策に用いられる規制的手法の主要なものを表 1-3-3 に整理した。

表 1-3-3 TDM施策における交通管理者の規制的手法の例示（海外での適用例を含む）

施策	規制的手法	備考
圧縮勤務、在宅勤務・業務、時差出勤	就業規則	就業規則による行動の抑制が考えられる
相乗り(カープール、バンプール)	HOV レーン	走行を交通管理者が規制 駐車場管理者による相乗り車両の優遇が考えられる
共同輸配送		道路管理者等による荷捌き場所の優遇が考えられる
パークアンドライド(バスライド)	バスレーン	
駐車マネジメント	駐車の規制	
ロードプライシング	通行に課金	
ナンバープレート規制	指定車以外通行規制	
都心部乗り入れ規制	区域内通行禁止	物理的閉鎖を含む。

なお、規制的手法は、その運用方法が多様であることは言うまでもない。例えば、バスレーン規制ひとつをとっても、表 1-3-4 に示すように規制の方法は多様であり、規制的手法をこれから導入、改善していく際には、幅広い視点で検討していくことが望ましい。

表 1-3-4 規制の多様性の例示（バスレーンの場合）

項目	多様性の視点（海外での適用例を含む）
規制対象車両	路線バスだけか。通学通園バス、その他白ナンバーバス、空車タクシー、実車タクシーの取扱いをどうするか自転車の走行を認めるか。
規制区間設定	多車線道路においては、歩道側 1 車線、歩道側から 2 車線目（1 車線目は多目的駐停車帯および左折レーンとしバス停は歩道から張り出すテラス型）、歩道側の 2 つの車線、中央の車線等様々な選択肢が想定されるが、いずれの方法をとるか。 既存の一方通行道路について、最も右側の車線をバスの逆走にあてることが可能か（逆行レーン）。 バスレーンの終端を交差点停止線より若干手前に設定し、交差点の処理能力を高めることができるか。 片側 1 車線道路で導入することができないか。
規制時間帯	真にバスの定時性を高めるべき時間帯はいつか。都市によってはピーク 30 分のみとするか、あるいはバスの始発から終バスまでの全時間帯とするか。
遵守方策	バス事業者による指導。交通監視員による摘発。バス車両据付カメラでの摘発。

<参考文献>

- 1) 太田勝敏(1988)：「ロードプライシングによる自動車交通量抑制」、環境研究
- 2) 国際交通安全学会(1995)：「都市における交通管理手法の在り方に関する研究」
- 3) 秋山哲男、中村文彦編(2000)：「バスはよみがえる」

## 1-4 TDMの種類と交通管理者の関わり方

本節では、TDMの各種施策を、交通管理者の関わり方という観点からあらためて類型化し、類型ごとに交通管理者にとっての留意点をまとめる。

下の表は、その観点からTDMを4つに分類したものである。

種類	例	提案時と意思決定時の交通管理者の関わり方
1 交通管理者対策が主	時間流入規制 ナンバープレート規制 (ロードプライシング)	■提案 交通管理者またはその他の主体 ■意思決定 都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)
2 交通管理者対策が従	パークアンドバスライド →バスレーンやPTPSを追加的に提案	■提案 自治体または交通管理者 ■意思決定 「本体対策」の検討状況を見ながら公安委員会
3 パッケージ型	ゾーンシステム トランジットモール (ロードプライシング)	■提案 交通管理者またはその他の主体 ■意思決定 各主体の連携下での意思決定
4 直接的には交通管理者が関与せず	時差出勤	■提案 その他の主体 ■意思決定 その他の主体 ※交通管理者は適宜情報を収集し、モニタリングなどに参加

### 1) 類型1 交通管理者対策が主であるタイプ

例えば、時間流入規制のように、交通管理者対策そのものがTDM施策の主体である場合である。意思決定主体も当然公安委員会となる。一方、提案主体としては、交通管理者のほかに、自治体や住民等様々な主体が考えられる。

交通施策一般に参加型の取り組みやパートナーシップの重要性が認識されるようになった現在、交通規制を含む交通施策の提案の機会がますます広がると考えられることから、交通管理者としてもそれらを適切に取り扱う体制を整えることが大切である。

なお、このタイプに当てはまる可能性のあるTDMとして、わが国では未だ導入例の無いナンバープレート規制やロードプライシングがある。特にロードプライシングについては、制度や方法によっては例えば類型3に分類される可能性もある。

### 2) 類型2 交通管理者対策が従であるタイプ

自治体等による交通管理者対策以外のTDM施策の提案がある中で、効果を高める目的で追加的に交通管理者対策が検討される場合である。パークアンドバスライドの提案があるとき、バスの走行性を高めるためにバスレーンやPTPSが当該路線に導入される場合が典型例である。

意思決定については、交通管理者対策に関わる部分は当然公安委員会事項となるが、「本体」対策の進捗と歩調を合わせ、連携して進めることが必要となる。

### 3) 類型3 パッケージタイプ

交通管理者対策とそれ以外の対策が全てパッケージ化された大規模な提案がある場合である。類型2と類似しているが、連携すべき主体の数や内容がより広範に渡る。例えば次のような事例が考えられる。

- ・トランジットモール

中心市街地の活性化などを目的として、1本ないし隣接する数本の道路において、一般車両の通行を禁止してバスなどの公共交通と歩行者・自転車のみが通行できる道路とするものである。交通規制としては、歩行者用道路とする場合や一般車両の通行規制を行う場合など様々な方法があり、また、一般車両の通行を規制する時間帯も、午後のみの場合や終日行う場合など、様々な場合がある。通常は、路面や歩車道境界の改良などを伴うため、道路管理者との連携が必要なだけでなく、沿道商店街やバス事業者との協調も必要となる。

- ・ゾーンシステム

都心部では歩行者と公共交通を中心としたまちづくりを行い、都心部から通過交通を排除して円滑化を図る一方で、自動車を含む様々な交通手段に対して都心部までのアクセスを確保しようとする対策である。一般的には、都心部の外周を幹線道路で取り囲んで通過交通の用に供するとともに、その道路沿道に駐車場を配置(フリンジパーキング)することにより、郊外からの車利用に対応する。また、都心部内では歩行者モールやトランジットモールを適宜配置して歩行者ネットワークを形成するとともに通過交通の進入を抑制する。

自治体にとって大きな意味を持つプロジェクトとなり、市民の間で賛否が分かれる場合も見られる。交通管理者も、協議会等の場に最初から参加して、全体の議論の動向を見ながら適切にかつ前向きに対応することが望ましい。

### 4) 類型4 直接的には交通管理者が関与しないタイプ

企業や自治体が行う時差出勤など、直接的には交通管理者が関与しないタイプの TDM である。このような場合でも、交通管理者は適宜情報を収集し、モニタリングなどに参加することが望ましい。そして、必要ないし効果的と判断された場合には、類型2と同様に、信号現示の見直しなどの交通管理者対策を実施することも検討する。

## 第2章 社会的意識決定

本章では、TDMの導入に関する社会的な意思決定のプロセスの中で、どのような点に留意すれば、そのプロセスが円滑なものとなるのかについて述べる。本章では、人々がどのような局面で、どのような理由でTDMに反発を感じたり、逆に受容したりするのかについての一般的な心理学的傾向に基づいて論ずる。こうした基本的な議論は、協議会等の設定や協議会等における議論の進め方等、本章以降に論ずる具体的な社会的意識決定プロセスの個別的局面の議論の背後にある、基本的な考え方を示すものである。すなわち、本章は、交通管理者として協議会等に関わる際の基本的な留意点、心構えを論じたものである。

### 2-1 迷惑なTDM

様々な交通問題を解消するための切り札的交通政策として、交通需要マネジメント(TDM)は大きな可能性を秘めている。ところが、万人が“得”をするような政策なら誰もそれに反対しないだろうが、TDMがいかにか公益にかなったものであったとしても、人々から「迷惑な政策」と認識される可能性が十分に考えられる。なぜなら、余分な料金を支払ったり、自動車利用が規制されたりすることに対して、誰もが心理的な抵抗感を抱くからである。そして、より規制的なTDMであればあるほど、人々の抵抗、反発はより強いものとなり、社会に受け入れられる傾向はますます低下することとなる。

ここで、TDM政策が強制的なものであるほど混雑解消や環境改善といった目標を効果的に達成しうることを考えれば、皮肉にも、効果的なTDMであればあるほどその導入が難しいということとなる。

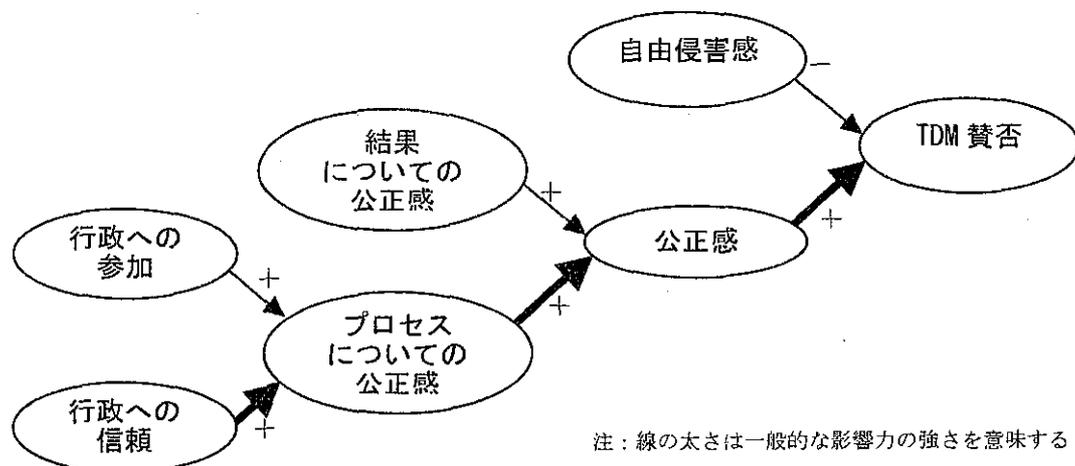


図2-1 TDMの賛成意識の心理要因

## 2-2 TDMへの賛成意識を規定する要因

### 1) 公正と自由

さて、TDMに対する心理的反発、あるいは、逆に定義するならば、TDMに対する賛成意識には、様々な心理的要因が影響することが従来から詳しく分析されている。図2-1に示すように、まず、人々は、一般的にTDMが自分の自由を侵害すると感じれば反対するが、その一方で、TDMが公正な政策、正しい政策であると認識すれば賛成する。ここで従来の研究で明らかにされている重要な点は、自由侵害感の影響よりも公正感の影響の方が強い、という点である。それ故、TDMによって人々が被る不利益（あるいは、迷惑）を最小化することでもTDMの賛否はある程度向上するものの、より重要なのは、なぜTDMが必要とされているか、という正当な理由についての人々の十分な理解を得ること、そして、それによって、TDMが公正な政策であるとの認識が社会的に成立することなのである。

### 2) 結果についての公正感とプロセスについての公正感

“TDMが公正である”との認識は、TDMが人々に及ぼす影響が公正であるかどうかという判断（すなわち、結果についての公正感）と、TDMを決定した社会的な意思決定のプロセスが公正であるかどうかという判断（プロセスについての公正感）の両者に影響を受ける。結果についての公正さとは、逆にいうならば、特定の地域や階層の人々のみが不利益を過度に受けていないかどうか、といった不公平感の程度に対応する。それ故、TDMを実施する際には、可能な限り、TDMの実施によって特定地域や個人が過度に不利益を被らないように配慮する必要がある。ただし、従来の心理学研究より、こういった結果についての公正感よりも、プロセスについての公正感の方が行政政策への賛否意識に大きな影響を及ぼすことが知られている。すなわち、結果が多少不平等、不公平と認識させるものであったとしても、それを導いた社会的な意思決定プロセスが公正なものであると人々が認識すれば、人々はそのTDMは公正であると認識し、賛成する傾向が高まるのである。

### 3) 行政への参加と信頼

行政的意思決定プロセスが公正である、という認識は、二つのアプローチで達成される。一つは、行政への“参加”であり、もう一つは行政への“信頼”が形成されることである。

行政参加によって手続が公正であると認識されるのは、一つには、行政プロセスの透明性が確保されるからであり、もう一つには、人々が社会的な意思決定の結果に直接影響を及ぼすことができるからである。ただし、行政への参加を求める要請の強さは、行政に対する信頼の水準と反比例する。すなわち、行政への信頼が低下するほど、行政への参加の要請が強くなることが従来の信頼研究より明らかにされている。それ故、行政への信頼感を高めることにより手続的な公正さを保証することも重要なアプローチであるといえる。

## 2-3 TDMの社会的意思決定に向けた基本的方針

さて、以上の議論に基づくと、TDMに対する賛成意識の向上を促進する方法として、表2-1のようなものが考えられる。すなわち、TDMの規制の程度を緩和して自由侵害感を緩和させる方法、規制の程度についての地域間や収入階層間での不公平をできるだけ是

表 2-1 TDMに対する賛成意識の向上を促進する方法

方法		例
自由侵害感の緩和を目指す		規制時間を短くする, 規制する場所を少なくする, プライシングの額を低くする等.
公正感の向上を目指す	結果についての公正感の向上を目指す	TDMの影響範囲を, 地域間, 各種階層間でするだけ公平にし, 人々の不公平感を緩和する
	行政への参加を促進する	情報公開, 住民説明会, 住民や交通システム利用者等を含めた協議会の開催などを通じて, 一般の人々の行政の参加を推進する
	プロセスについての公正感の向上を目指す	行政手続の, <ul style="list-style-type: none"> <li>・一貫性 : 一貫したルールを尊重して意思決定を行う</li> <li>・正確さ : 正確な調査とデータを用いた判断を行う</li> <li>・修正可能性: 過去の判断に誤りがあれば謝罪の上, 修正する</li> <li>・倫理性 : 意思決定プロセスが社会的モラルに合致している</li> <li>・代表制 : 社会の一般的な価値観を反映し, 特定のグループや価値観を偏重しない.</li> </ul> を実際に保障し, その上で, その意思決定プロセスを「自主的」に社会に公開する.
公共心の活性化		交通に関わる社会問題の深刻さ, その解消の必要性, その上でのTDMの必要性などのコミュニケーション(PR・教育)を実施する.

より非本質的  
非効果的な方策

より本質的  
効果的な方策

正する方法、あるいは、行政への参加を促進する方法などが考えられる。ただし、これらよりもさらに効果的な方法として、人々の行政に対する信頼の水準を確保する方法が挙げられる。人々の信頼の水準を確保するためには、まずは、行政手続の「一貫性」「正確さ」「修正可能性」「倫理性」「代表制」(表 2-1 参照)を保障する必要がある。人々の信頼の水準を確保するために必要とされているのは、実際の客観的な手続的な公正さを担保した上で、その手続を人々に公開して透明性を確保し、その上で、人々がその手続が公正であると認識することである。ただし、その公開は、たとえば世論の圧力に押されてといった形の“強制的”なものであつては、信頼向上の効果は望めない。“自主的”に透明性が確保された場合においてのみ、人々の信頼が確保できることは、信頼についての近年の社会心理学実験が教えるところである。

具体的に手続の透明性を確保する具体的方法としては、たとえば、TDM の決定にあたって、協議会等を開催し、実際に各種機関や住民、利用者の代表者を構成メンバーとすること等が考えられる。こうすることで、TDM の決定過程を誰からも見ることが可能となるため、TDM 決定に際しての手続が、公正であると認識される可能性が高まる。

以上、自由侵害感を緩和し、公正感を向上する方法を述べたが、TDM に対する賛否意識の向上を図る方法として、“自由侵害感が賛成意識に及ぼす影響の強度”を低下させ、“公正感が賛成意識に及ぼす影響の強度”の向上を図るアプローチが考えられる。すなわち、人々の公共心の向上を通じて、自由を侵害し、個人的な負担を強いるものの、公共の利益の増進を導く TDM に対する賛意を期待する方法である。こうした方法には、TDM の必要性、ならびに、交通問題とそれに起因する環境問題、あるいは、経済問題といった様々

な問題の深刻さを伝えるコミュニケーション（キャンペーンや PR、あるいは、教育）が有効となる。実際、後の 4-2 でも実証データを示すように、TDM を実施する理由を一言説明するだけで、賛否意識は大きな影響を受けるのである。

もしも TDM によって交通問題が解消され、公共に大きなメリットがもたらされることと十二分に予想されるのであるならば、以上のようないくつかのアプローチを併用することで、人々が、各人の良識と公共心に基づいて TDM の是非とそれを実施する行政の信頼性を吟味し、その上で TDM の実施について賛意を示すであろうことが、そして、それを通じて、TDM の実施が社会的に意思決定されるであろうことが、期待されるのである。

### 第3章 社会的意識決定プロセス

#### 3-1 社会的意識決定のプロセスの概略

TDM 施策では、影響を受ける様々な主体が存在し、また実施に関連する主体も多様な場合が多い。またその影響の中身や程度も多様となる。したがって、施策に関連する各主体の総意として、施策導入に関する意思決定を行う必要がある。この意味での社会的意識決定を行うプロセスは、概略的には、表 3-1-1 のようにまとめられる。以降の章では、この表に従って、具体的な説明を行う。

表 3-1-1 TDM施策導入のための社会的意識決定プロセス

段階	細目	備考
	検討に先立つ段階 (第4章)	各種 TDM 施策の受容可能性 地元での本格的検討に先立った施策の知名度や支持度の大方の予想。
	検討の場作りと目標設定 (第5章)	5-1 協議会等の設置 5-2 目標設定 5-3 関係機関との調整 5-4 一般の人々とのコミュニケーション 5-5 直接的な住民参加 5-6 間接的な住民参加 関連する主体を巻き込むかたちで検討の場をつくり、目標を具体的に設定して、社会的な意思決定のための準備を進めていく。住民とのコミュニケーションは多様な方法を活用。
	調査分析 (第6章)	6-1 調査・分析の概要 6-2 意識調査 6-3 調査としての試行 検討に先立つ段階や検討の途上でのアンケート調査では質問の工夫が必要。検討途上では実験実施も有効。調査結果は啓発活動に用いることも可能。
	意思決定 (第7章)	交通管理者の施策への関わり方(1.4)別の意思決定のあり方の検討。 特に、規制が従の施策やパッケージ施策での意思決定に留意が必要
	実施 (第8章)	8-1 関係機関との調整 8-2 本格実施を前提とした試行の事例紹介 特に試行実施を経ての本格実施では、さまざまな配慮が必要
	モニタリング (第9章)	モニタリングの意義の事前確認 モニタリングの方法と効果 形骸的にならないよう、内容と方法に至るまでの事前の仕組みづくりが必要

### 3-2 社会的意思決定のプロセスでの留意点

まず、検討に先立つ段階では、関連する主体に、提案しようとしている施策がどのように受け取られるか、施策の知名度や支持度がどのようにになっているのかを概ね予想しておく必要がある。具体的には、関連主体の属性やその置かれた状況による知名度や支持度の分布をある程度把握することが望ましい。

それぞれの施策では、特に規制的手法を伴う場合には、施策の導入により様々な影響が及ぶ中で、すべての主体にとってすべての面で利便性が高まるということはない。知名度といった場合、名前が知れているという部分と合わせて、その中身、特に導入による影響に関して、偏った認識がされていないことが重要といえる。ある種の行動が制約されるなどの、負の側面とみられる部分を過大に理解される場面は、規制的手法において、時としてみられがちである。

よって、どのように認知されているのか、その認知と支持がどのようにになっているのかを検討に先立つ段階で分析、考察し、そして、できれば、後の住民参加の段階などで、より正確に理解、評価してもらえるような工夫を施す必要がある。

本章に続く第4章では、環境問題に対して住民がどのように意識しているのかを調査結果に基づいて示した後、わが国ではまだ導入されていないTDM施策として、ロードプライシング、ナンバープレート規制、都心部乗り入れ規制について、その受容可能性を、心理要因まで配慮した調査票を設計し、実施した結果に基づいて考察している。さらに、近年、社会的にも注目されている幹線道路の環境問題と観光都市での混雑問題を取り上げて、対策案の知名度と支持度合いをもとにした受容可能性の分析を試みている。これらの調査で適用した方法については、第6章で再整理するが、以上の分析を概観することで、検討に先立つ段階での準備の必要性が確認できる。

検討の場作りでは、検討のきっかけを重視するとともに、既存の枠組みや人的ネットワークの有効活用から組織の立ち上げを行うとともに、関連主体間で共有できる目標を設定する。住民とのコミュニケーション、住民参加においては、都市計画の中のまちづくりに関するさまざまな活動の中で経験を積んでいる、ワークショップにおけるファシリテーター（進行役）の技法などを参考に、議論を適切な方向に誘導していくことが望まれる。

意思決定のプロセスで、必要に応じて、アンケート調査や、実測調査あるいは、実験的な導入を通しての意識調査や観測など、様々な調査を行う必要があるが、限られた時間と予算の中で、的確に調査を遂行することが重要である。調査のための試行も、応用可能性の広い部分であり工夫が期待される。

啓発活動は、調査を受けて、意思決定に至る段階で、状況によっては、対象を絞ったかたちで、効果的な方法で実施されることが望ましい。啓発は決して容易ではなく、簡単な広報通知やビラの配布だけでは十分な効果がみられない場合が多い反面、マスメディアの活用や祭事との連携などによって、様々なかたちで啓発され、施策実施に有効に作用する場合もある。したがって、啓発活動にも工夫と配慮が必要といえよう。

意思決定においては、協議会等が施策の実施を決定するという意味の意思決定が中心ではあるが、それを受けて、規制の導入や新しいサービスの実施の主体の個別の意思決定の場面があり、それらの整合に注意する必要がある。

最後に、モニタリングであるが、わが国の TDM 施策で、今後改善の余地が大きいところのひとつであろう。付け焼刃的な施策の見直しではなく、施策の実施後、どのようなタイミングで、誰を巻き込んで、どのような内容で見直しをするのか、という枠組みをあらかじめ意思決定・実施の段階で決めておくことが重要である。状況の変化などにより施策が効果を発揮しきれなくなってしまうことがあり得ることから、柔軟な見直しにより施策が確実に機能する仕組みを作ることが重要である。

## 第4章 各種TDM施策の受容可能性

TDM の導入が検討されるきっかけは様々であるが、地元での本格的な検討に先立ち、提案施策がどのように受け取られるか、概ねの予想をしておく必要がある。

本章では、TDM に対する住民の一般的な反応を把握するため、次の3種の調査を行った。

ここでは主な調査対象概要を示す。各調査の詳細については、資料編を参考にされたい。

調査では TDM の認識度や受容可能性について、居住地域や日常移動時の利用交通機関の違いなどに応じて把握を行っている。

表 4-1 3種のTDM意識調査

調査種類	調査概要	対象節
全国政令市、中核市規模 6都市 TDM 調査  居住地域別訪問面接方式 1500 サンプル	<ul style="list-style-type: none"> <li>●調査都市概要 都市規模や、交通施設の整備状況などによる市民意識の違いを把握するため、政令都市及び中核都市規模以上の都市のうち、6都市を対象。 対象市内の都心部、都心外縁、郊外の3居住地区分で住民に調査。 ・対象6都市 横浜、広島、名古屋、仙台、岡山、金沢</li> <li>●調査内容 環境意識、交通混雑問題意識の把握及び、都市の面的な混雑対策 TDM としてナンバープレート規制など3種の施策に対する受容可能性など。</li> </ul>	4-1 4-2
道路公害深刻地域 TDM 調査  訪問面接方式 300 サンプル	<ul style="list-style-type: none"> <li>●調査都市概要 大型貨物車の通行が多いため、騒音、排気ガスなどの道路交通公害が深刻とされている地域 沿道および、周辺地域、遠隔地の3地区対象に調査  愛知県名古屋市国道23号周辺地域</li> <li>●調査内容 交通公害問題意識及び各種 TDM 策に対する受容可能性</li> </ul>	4-3
観光型都市 TDM 調査  訪問面接方式 300 サンプル	<ul style="list-style-type: none"> <li>●調査都市概要 都市内に観光地を有するために、日常市民生活の交通と観光来客の交通、商業業務交通の間での調整が必要とされる都市 観光地区を含む都心部および、都心部外の2地区。居住者および商業営業者を対象。  埼玉県川越市都心地域</li> <li>●調査内容 休日の観光交通および生活交通対象とした TDM の受容可能性など。</li> </ul>	4-4

#### 4-1 環境問題に対する市民意識と地域比較

対象となった6都市において、現況の道路混雑と住民の環境意識がどのような関係にあるかをここでは示す。

6都市は、人口概ね50万人以上の都市の中から、都市規模と、公共交通の利用依存度がそれぞれ異なるものを選定した。なお公共交通利用依存度は、各都市でのパーソントリップ調査の結果を基に、同人口規模都市間で比較し、公共交通利用が多い都市と自動車利用が多い都市の2区分に分けている。

表 4-1-1 対象6都市と抽出の分類視点

主たる交通手段 都市人口規模	公共交通 やや優位	自動車利用優位
政令指定都市 200万人以上	神奈川県 横浜市 (地下鉄、民鉄、JR)	愛知県 名古屋市 (地下鉄、JR)
政令指定都市 100万人規模	広島県 広島市 (路面電車)	宮城県 仙台市 (地下鉄)
地方中核都市 50万程度	岡山県 岡山市 (路面電車)	石川県 金沢市 (特急バス)

注) 都市名下段の(括弧内)は、都心内で基幹的な路線網を形成する公共交通

環境問題としては、“排気ガスによる大気汚染(排気ガス)”、“自動車の混雑や通行に伴う騒音問題(騒音)”、“渋滞を回避して住宅街などを通過する車両により生活環境が脅かされる問題(生活環境問題)”を対象に、住民の方々などがどの程度問題視しているかを把握している。

また比較の際には、道路交通センサス調査における混雑時平均旅行速度を用い、交通管理者が日常的な業務で注意すべき事柄を整理する。

##### 1) 現況の混雑状況

まず対象となった6都市での混雑時平均速度の状況は次のようになっている。

多くの都市で、都市間幹線も含む4車線以上の道路、また地域や地区幹線の役割を担っていると想定される3車線以下の道路ともに、25km/h以下となっており、最混雑時の混雑が深刻な状態にある事がわかる。特に横浜を除く5都市の4車線以上の道路は、概ね20km/h以下であり非常に混雑が深刻な状況と言える。一方、仙台のみは、3車線以下の道路の平均速度が30km/hを超えており、地区幹線レベルの道路混雑はそれほど深刻で無いと考えられる。

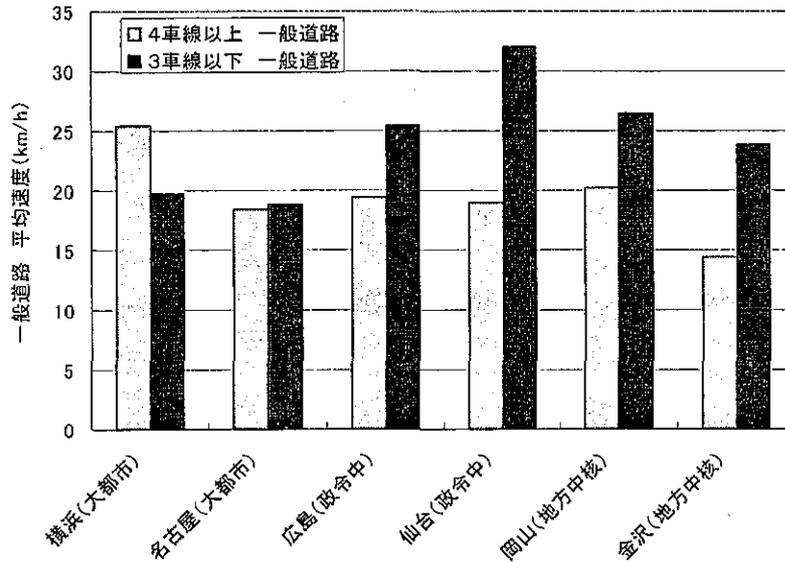


図 4-1-1 混雑時の一般道路平均旅行速度 (車線数別)

注) 一般道路の平均旅行速度 (車線別)

道路車線数別平均速度は、「平成 11 年度 道路交通センサス一般交通量調査」に基づく。車線別の混雑時平均旅行速度は、計測対象区間の路線別の計測速度に、路線長を乗する (重み付け) する加重平均によるものである。

## 2) 環境および安全に対する問題意識

### (1) 全体傾向

一般論としての環境問題全般に対する市民の意識は概ね 80%の人が配慮すべきと回答しており、都市間での回答者率の差は、6市合計での平均に対し5~7%程度である。金沢のみ、全般的に環境への配慮必要との回答が低い傾向となっている。

金沢以外の都市では、都市間で潜在的な環境に対する配慮意識の差や回答者構成に差は大きくないと考えられる。

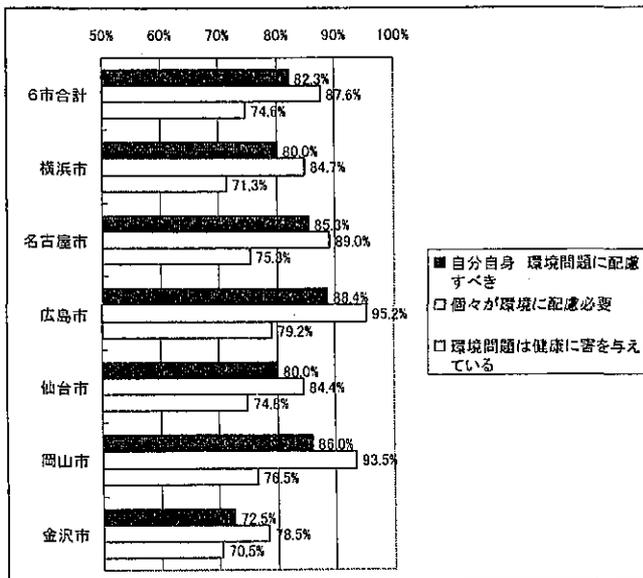


図 4-1-2 一般的な環境問題への配慮意識

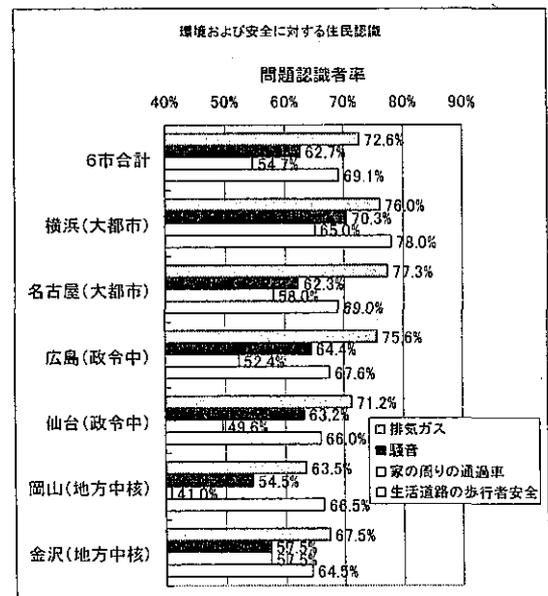


図 4-1-3 環境および安全問題の認識率

しかし交通渋滞に付帯する環境や安全に対する問題意識に限定した場合、それぞれの回答は都市により異なった傾向を示している。排気ガス、生活道路での歩行者の安全問題は約70%の人から問題として指摘されており、都市全体の問題として発生している事が想定される。

また騒音問題についても約63%が指摘している。しかし家の周りの通過車については約55%と半数程度の指摘であり、問題に直面している住民と直面していない住人とに別れていると考えられる。

都市別では、全般的に大都市の方が問題として認識している人の割合が高いといえる。しかし、通過車問題に限ると岡山での問題認識者率は高くなく、他都市より10ポイント程度低い割合となっている。

## (2) 都市域内での居住地域と環境問題の認識

一般的に都市の道路混雑は、都心部、都心外縁、郊外により混雑時間帯や混雑状況、また混雑の発生している道路の様子などが異なる。よって、居住地域や周辺の道路施設状況、鉄道施設状況などにより、混雑のために被る影響は個人毎に異なる。この点から、環境意識などにも相違が生じているのか、居住地の観点から個々に把握しておく必要がある。

道路混雑に関わる各種環境問題に対する認識は、居住地により大きく異なるものが多い。このため、交通管理者としては、都市交通対策の立案や、実施にあたり、同一都市域の中でも、都心部からの位置関係において環境問題認識の認識率に差がある事を前提に各種の取組みを行う事が望ましい。

また都市規模によっても、都市地域内での問題認識の傾向が異なる事も留意が必要である。

前出の4つの自動車交通に関わる環境問題と、居住地との関係を示したのが(図4-1-4から図4-1-7)である。なお、中核都市のみは、都市規模から都心外縁と郊外を区分する事が困難であるため都心外縁1種類で扱っている。

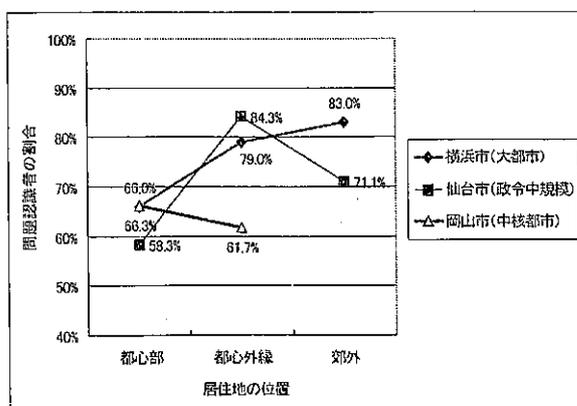


図 4-1-4 居住位置と排気ガス問題認識

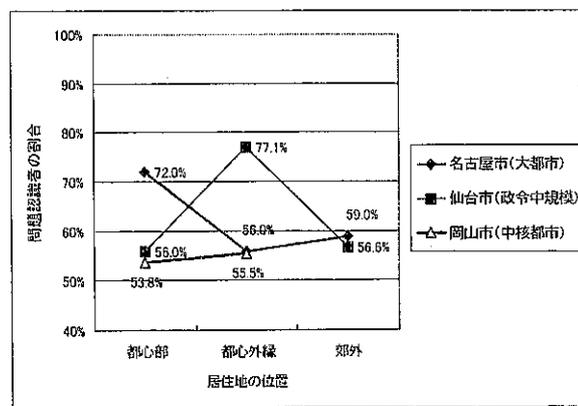


図 4-1-5 居住位置と騒音問題認識

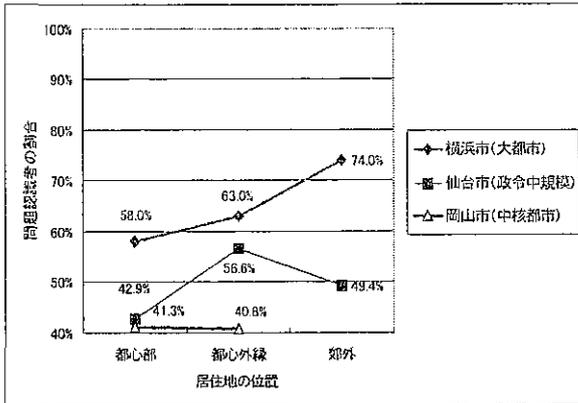


図 4-1-6 居住位置と自宅周辺の通過車問題

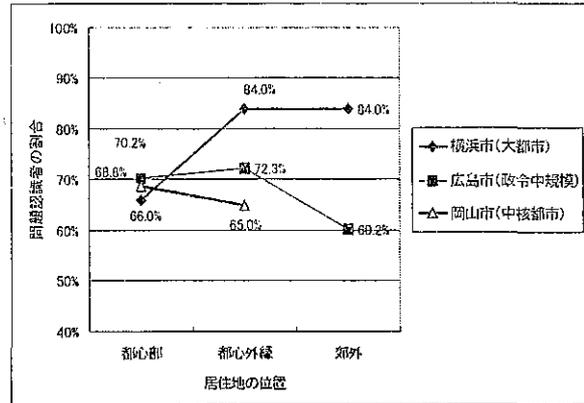


図 4-1-7 居住位置と生活道路での安全問題

政令指定都市の中でも大都市では、全般的に郊外に行くほど各種の問題認識率が高まる傾向となっている。これは、都心部に比べると道路整備状況が不十分である割りに、通勤時間帯を中心として自動車交通量が多く、混雑が深刻な状態である事が影響していると想定される。一方、政令指定都市でも中規模程度の都市の場合、都心部や郊外よりも、都心外縁での問題認識率が最も高くかつ高率となっている。これは、大都市に比べれば郊外地域での交通量は少なく、都心部からやや外側で渋滞発生が多い事が影響していると考えられる。

最後に 50 万人程度の中核都市規模では、居住地域間で数ポイントずつの差が生じているもの、政令指定都市ほど大きな差とはなっていない。このため、居住地域を基準とした環境問題認識だけでなく、もう一段詳細な沿道状況などとの関連から認識の差を推測することも考えられる。

以上のような傾向を概括すると、次表のようになる。

表 4-1-3 環境問題と居住地別の認識の傾向

環境問題種類	環境マクロ問題			マナー問題
	排気ガス	騒音	通過車関連	車両通行時の歩行者の安全
都市規模				
政令指定都市 大都市	右肩上がり	右肩下がり	右肩上がり	右肩上がり
政令指定都市 中規模	凸型	凸型	凸型	凸型
地方中核都市	ほぼ横ばい	ほぼ横ばい	ほぼ横ばい	ほぼ横ばい

注) 枠内の傾向は“都心部”→“都心外縁”→“郊外”の順に比較した場合の問題認識率の変化傾向

### 3) 混雑レベルと問題認識

#### (1) 排気ガスと平均速度

排気ガスに対する問題認識と平均速度との関係が図 4-1-8 である。

図より、平均速度が低い、つまり混雑が深刻である都市での排気ガス問題認識率が高くなる傾向が伺われる。ただ岡山市での認識率の低さに示されるように、一概に混雑の深刻さのみで、排気ガス問題が指摘されているとは言えない状況となっている。

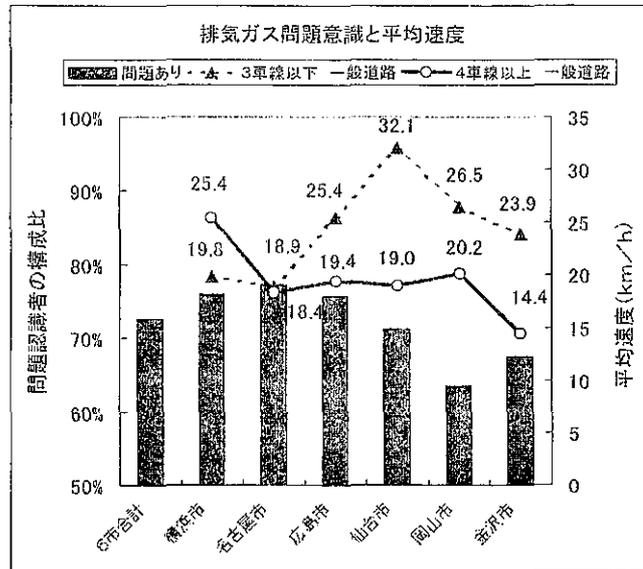


図 4-1-8 排気ガス問題認識と一般道路の混雑時平均旅行速度

#### (2) 騒音問題と平均速度

騒音問題の認識と混雑時の平均旅行速度との関係では、それほど速度との関係は見られない。このため都市域としての騒音問題を考える場合には、混雑よりも別途交通量や、大型車の通行量との把握から想定をした方が良いと考えられる。

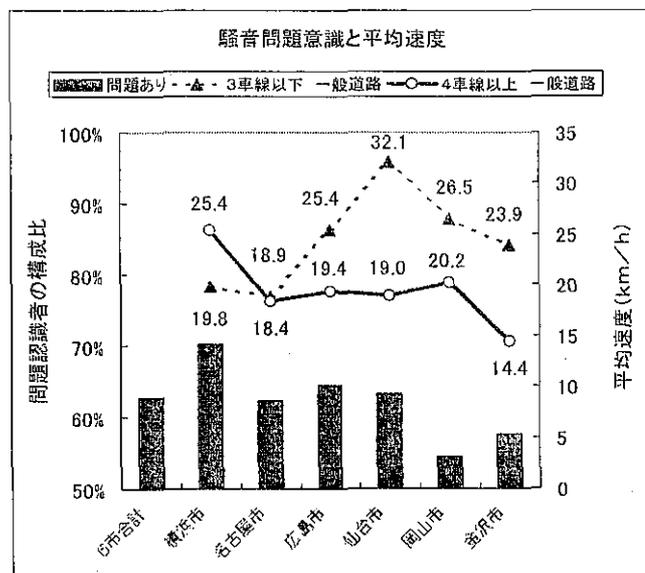


図 4-1-9 騒音問題認識と一般道路の混雑時平均旅行速度

### (3) 通過車による生活環境の侵害と平均速度

通過車問題については、3車線以下の地域道路の混雑が深刻なところほど問題認識率が高くなる傾向が伺われる。

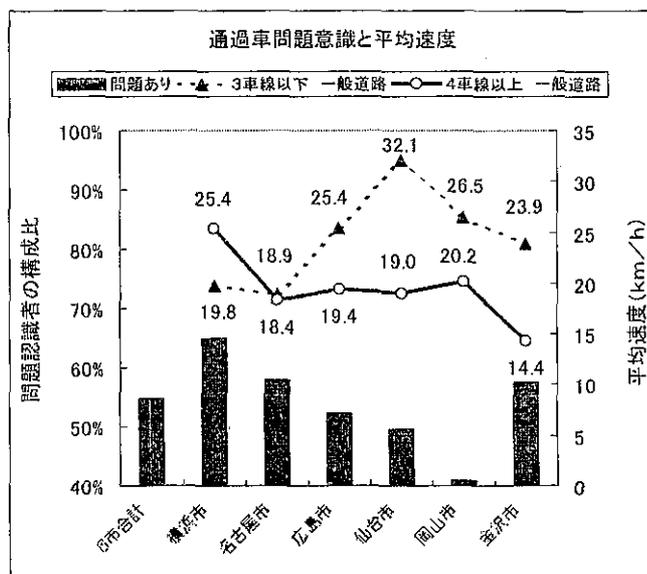


図 4-1-10 混雑時の一般道路平均旅行速度（車線数別）

### (4) 生活道路での安全意識と平均速度

混雑時の通過車に限らず、生活道路での安全維持に問題が生じていないかの認識について確認したのが図 4-1-11 である。横浜市 1 都市が 80% に近いが、その他の都市は 60% 台後半の認識率である。このように平均速度との関連はあまり見られず、どちらかという、生活道路でのドライバーマナーが低いいため安全に不安を感じている住民が多いのではないかと推測される。

この点については、都市別での取り組みの大小よりも全国的に何らかの対策が必要と感じられる。

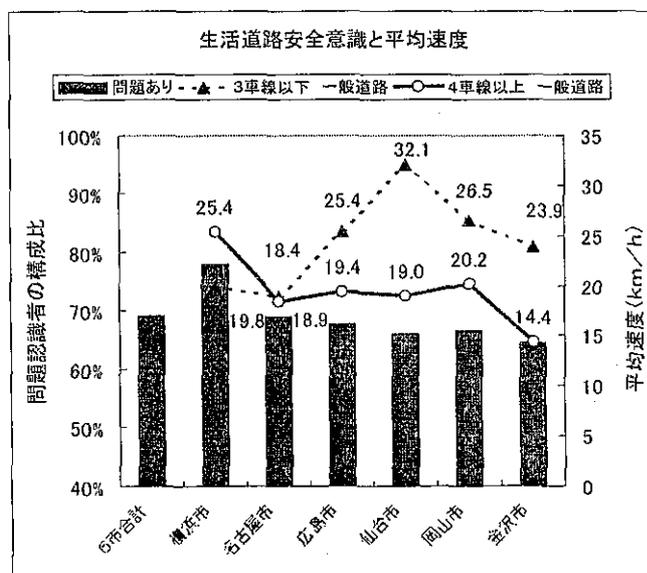


図 4-1-11 生活道路での安全問題と一般道路平均旅行速度（車線数別）

#### 4-2 各種TDM施策受容可能性

ここでは、ロードプライシング、ナンバープレート規制、ならびに都心部への自動車流入規制の社会的な受容可能性に関して、前項 4-1 にて概観した全国の6都市において実施された全国調査より示された分析結果の全体的傾向をとりまとめた。全国調査は、無作為にサンプリングされた回答者を対象としたものであり、以下に示す諸知見は、都市部における上記の3つのTDM施策の社会的な受容可能性についての一般的な傾向を示すものであると考えられる。

##### (1) 規制的TDM施策に対する賛否意識の一般的な傾向

全国調査の回答者の、ロードプライシング、ナンバープレート規制、都心部への自動車流入規制のそれぞれの賛否意識（1が絶対反対、4がどちらともいえない、7が絶対賛成）の分布を図4-2-1に、その平均値を図4-2-2に示す。まず、図4-2-2より、いずれのTDM施策についても、人々の賛否意識の平均値は、「どちらともいえない」の4を下回っており、人々はTDMに対して反対する一般的傾向があることがわかる。

また、図4-2-1を見れば、いずれのTDM施策についても、「絶対反対」という意見を持つ人がおおよそ3割から4割程度もいることがわかる。その一方で、「絶対賛成」は1割にも満たない。「どちらともいえない」よりも肯定的な意見を持つ5以上の賛否意識を持つ人をすべて合わせても1.5割程度である。

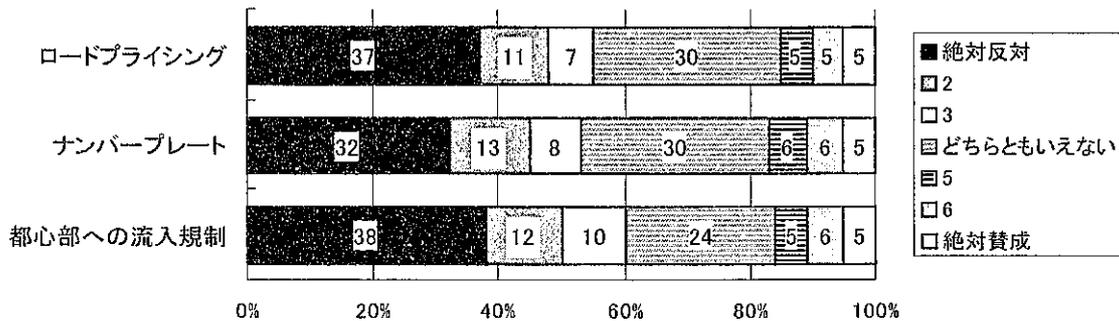


図4-2-1 各TDM施策の需要意識（回答）

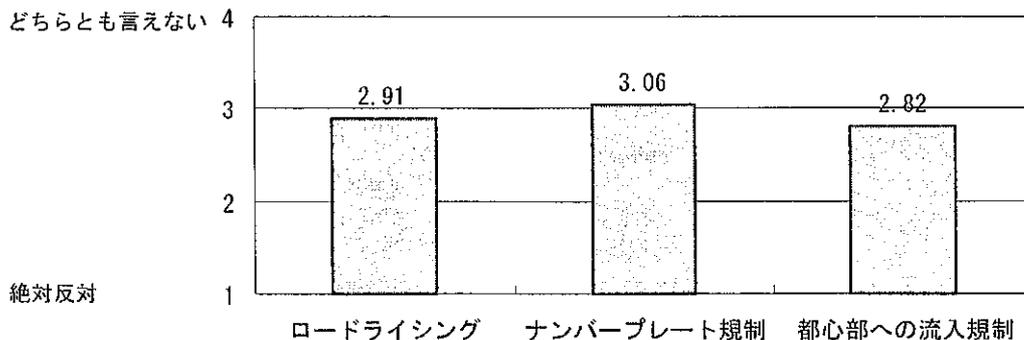


図4-2-2 各TDM施策の賛否意識の平均値

以上の結果をまとめると、次のようになる。

- ・規制的な TDM 施策に対する人々の意見は、基本的に否定的。
- ・「絶対反対」の人が 4 割弱。
- ・その一方で、肯定的な意見を持つ人は 1.5 割程度にしか過ぎない。

### (2) 賛否意識の TDM 施策間の差異

図 4-2-1、図 4-2-2 より、ロードプライシングと流入規制については、賛否意識に大きな差異は見られないが、ナンバープレート規制については、他の 2 つの施策に比べて若干反対傾向が低いことがわかる。ナンバープレート規制に対して絶対反対の回答者の割合は、他の 2 つのそれに比べておおよそ 5% 少ない 3 割強となっており、また、平均賛否意識も 0.1 ポイントから 0.2 ポイント高くなっている。

すなわち、

ナンバープレート規制は、ロードプライシングや流入規制よりも若干反対傾向が低い。

### (3) 規制の強度による賛否意識の相違

全国調査では、個々の TDM 施策のそれぞれについていくつかの条件を設け、それぞれの条件についての賛否意識を尋ねた。実験条件としては、各 TDM 施策の規制の強度、ならびに、TDM の目的についての簡単な記述の有無を設定し、表 4-2-1 に示した合計 6 つの条件を設定した。なお、一人の回答者について提示される実験条件は 1 つ限りであり、回答者は無作為にこれらの 6 条件に割り付けられた。

表 4-2-1 実験条件

実験条件	TDM の目的の説明語句	ロードプライシング	ナンバープレート規制	流入規制
条件 1	なし	100 円	10 日に一回	午前中
条件 2	なし	500 円	5 日に一回	昼 間
条件 3	なし	1000 円	2 日に一回	終 日
条件 4	有り	100 円	10 日に一回	午前中
条件 5	有り	500 円	5 日に一回	昼 間
条件 6	有り	1000 円	2 日に一回	終 日

ここではまず、規制の強度が賛否意識に及ぼす影響に着目する。

図 4-2-3 から図 4-2-5 に、規制の強度、すなわち、ロードプライシングの場合は値段、ナンバープレート規制の場合は規制の頻度、都心部への流入規制の場合は規制時間帯の長さ、といったそれぞれの条件別の賛否意識の回答者分布を示す。また、図 4-2-6 に規制の強度別の各 TDM 施策の賛否意識の平均値を示す。

まず、ロードプライシング、流入規制については、規制の強度が強くなるに従って、反対傾向が強くなることがわかる。ロードプライシングの場合は、100円の場合には絶対反対が3割程度であるが、1000円の場合にはそれよりも1割多い4割程度の人々が絶対反対の意見を持つ。流入規制の場合にも同様の傾向が見られ、午前中のみの規制の場合には3割程度が絶対反対の意見を持つ一方で、終日規制の場合は4割程度の人々が絶対反対の意見を持つことがわかる。

ただし、ナンバープレート規制については、規制の頻度による賛否意識に大きな変化は見られない。2日に一回の規制は、10日に一回の規制の単純計算で5倍も厳しい規制であるにも関わらず、両者の間にはほとんど差異は見られない。

以上をまとめると、次のようなことがデータで示されている。

- ・ロードプライシングと流入規制については、規制の強弱に応じて、絶対反対の割合が1割程度変化する。
- ・ただし、ナンバープレート規制については、規制の強弱に応じた賛否意識の変化は大きくない。

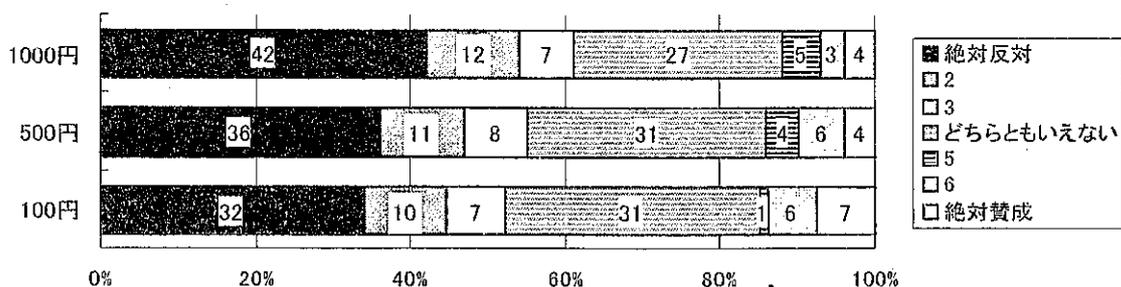


図 4-2-3 ロードプライシングの課金額別賛否意識

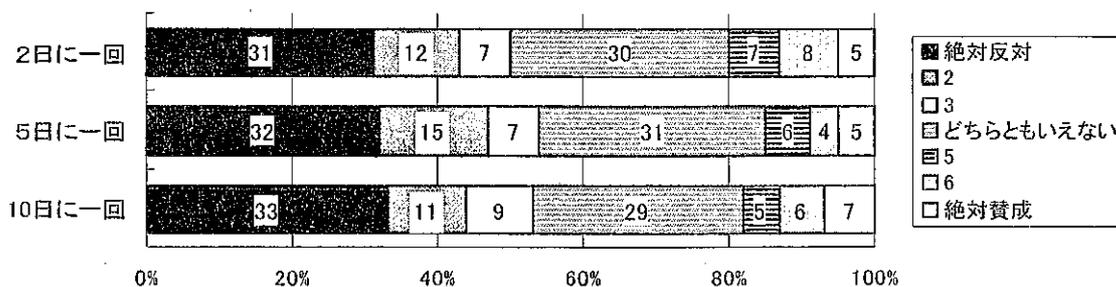


図 4-2-4 ナンバープレート規制の規制頻度別賛否意識

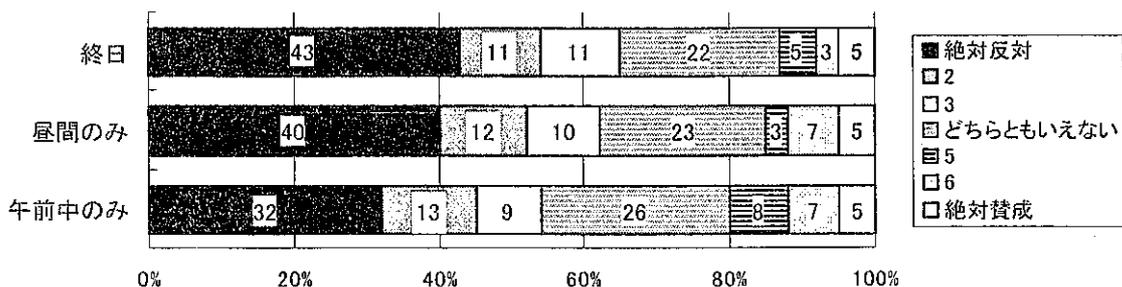


図 4-4-5 流入規制の規制時間帯別賛否意識

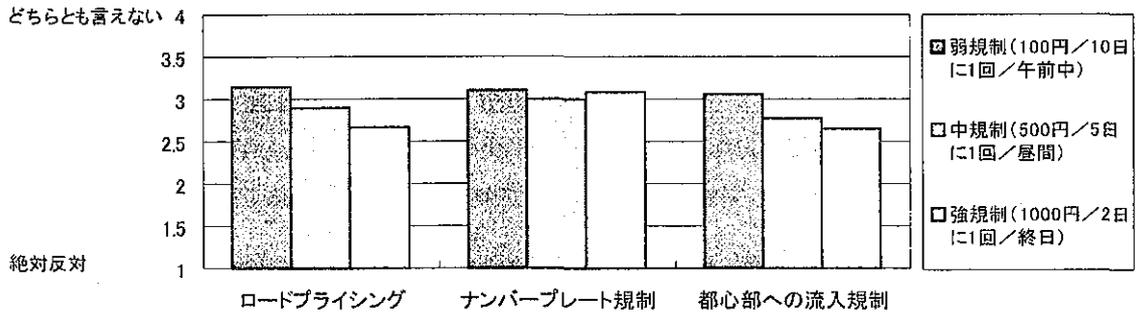


図 4-2-6 各 TDM 施策の規制の強度別賛否意識の平均値

#### (4) TDM の目的の説明語句の有無による賛否意識の相違

次に、実験条件として設けた「TDM の目的の説明の有無」の賛否意識に対する効果に着目する。

この実験条件は、表 4-2-2 に示したように、各 TDM 施策の内容を説明する文章において、「都心部の混雑や環境の問題を緩和を目的とするものです」という一文を入れるか否かの相違である。また、目的説明有り条件では、アンケート調査において、ロードプライシングやナンバープレート規制を「混雑や環境の問題の緩和のためのロードプライシング」「混雑や環境の問題の緩和のためのナンバープレート規制」という形で説明語句を加えて表現したが、目的説明無し条件では、単に「ロードプライシング」「ナンバープレート規制」という形で説明語句を付与せずに表現した。

表 4-2-2 各 TDM 施策の説明文

##### ロードプライシングの説明文

「ロードプライシング」とは、救急車、バスといった特別な自動車を除いて、自家用車で、都心を走るためにはお金を払わないといけない、という、平日を対象とした交通の政策です。(そして、それは、都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とするというものです。)

##### ナンバープレート規制の説明文

「ナンバープレート規制」とは、救急車、バスといった特別な自動車を除いて、数日間に一回、都心で自動車を使ってはいけない日が、代わる代わるやってくるという、平日を対象とした交通の政策です。(そして、この交通政策も都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とするものです。)

##### 都心部への流入規制の説明文

救急車やバス、タクシーといった特別な自動車を除いて、都心部で、自動車を利用できなくなるという、平日を対象とした規制を考えてください。(この交通政策も都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とするものです。)

注：TDM の目的説明無し条件では、( ) 内の文章が削除される。  
TDM の目的説明有り条件では、( ) 内の文章が記載される。

図 4-2-7 から図 4-2-9 に、説明語句の有無別の賛否意識の回答者分布を、また、図 4-2-10 にそれぞれの賛否意識の平均値を示す。図 4-2-10 より、いずれの TDM 施策においても、「混雑と環境の問題の緩和のための」という一言を付け加えるだけで、賛成意識が向上することが示されている。図 4-2-7 から図 4-2-9 に着目すると、説明語句を加えるだけで、絶対反対とする人々の割合が、0.5 割から 1 割程度減少することがわかる。

ただし、説明語句の有無の効果は、ナンバープレート規制の場合にもっとも顕著に現れている一方で、ロードプライシングでは、比較的小さなものとなっていることがわかる。

これらの結果をまとめると、次のようになる。

- ・「混雑と環境のための」という、TDMの目的を説明する語句を一言付け加えるだけで、人々の賛成意識は向上する。
- ・その効果は、絶対反対の意見を持つ人の割合を、0.5割から1割減少する程度のものである。
- ・ただし、その効果の大きさは、ナンバープレート規制においてはとりわけ大きいものであるが、ロードプライシングにおいては比較的小さい。

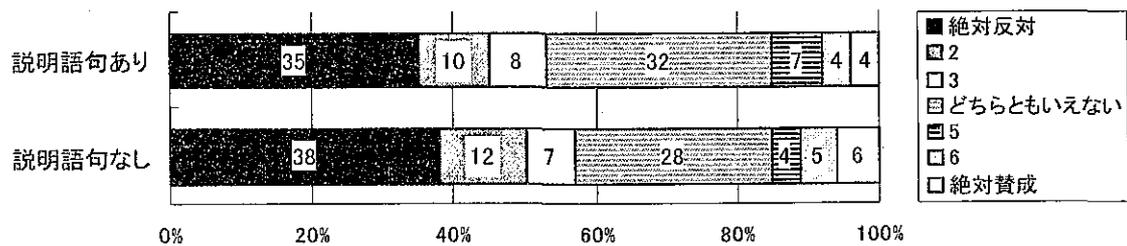


図 4-2-7 ロードプライシングの説明の有無別賛否意識

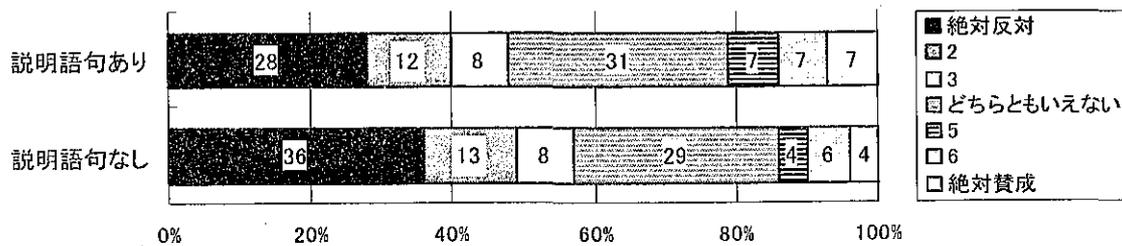


図 4-2-8 ナンバープレート規制の説明の有無別賛否意識

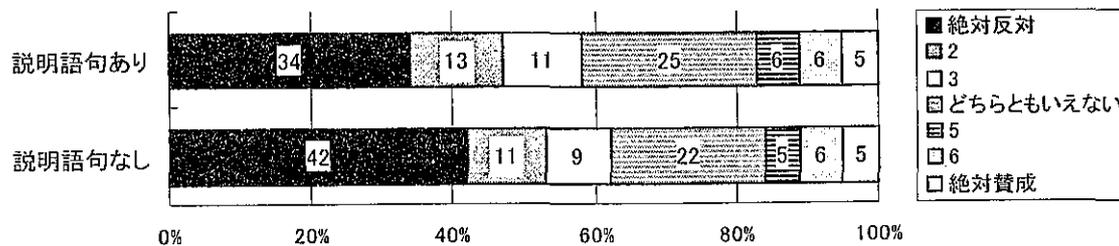


図 4-2-9 流入規制の説明の有無別賛否意識

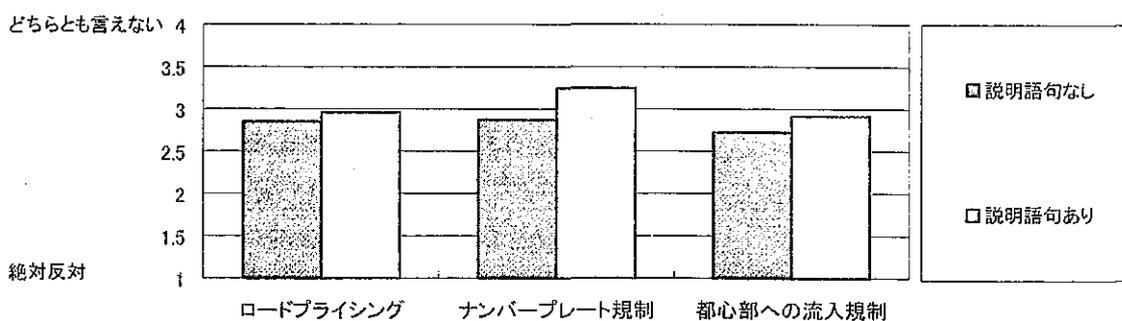


図 4-2-10 各TDM施策の規制の強度別賛否意識の平均値

表 4-2-3 条件別の賛否意識の平均値

ロードプライシング

条件	回答者数	平均値	
説明語句なし	100円	251	3.1
説明語句なし	500円	249	2.86
説明語句なし	1000円	249	2.58
説明語句有り	100円	250	3.18
説明語句有り	500円	250	2.96
説明語句有り	1000円	251	2.75

ナンバープレート規制

条件	回答者数	平均値	
説明語句なし	10日に一回	251	2.96
説明語句なし	5日に一回	249	2.79
説明語句なし	2日に一回	249	2.87
説明語句有り	10日に一回	250	3.25
説明語句有り	5日に一回	249	3.22
説明語句有り	2日に一回	251	3.28

都心部への流入規制

条件	回答者数	平均値	
説明語句なし	午前中のみ	251	3.04
説明語句なし	昼間のみ	248	2.66
説明語句なし	終日	249	2.49
説明語句有り	午前中のみ	247	3.07
説明語句有り	昼間のみ	249	2.86
説明語句有り	終日	250	2.8

(5) 規制の強度と説明語句の有無をあわせた賛否意識に対する総合的影響

表 4-2-3 に説明語句の有無及び規制の強度別の計 6 条件における、各 TDM 施策に対する賛否意識の平均値を示す。既に、上記(3) (4)で見たように、規制の強度はロードプライシングと都心部への流入規制の賛否意識に大きな影響を及ぼしており、TDM の目的の説明語句の有無はナンバープレート規制と都心部への流入規制の賛否意識に大きな影響を及ぼしていることが改めて示されている。

ここで、最も強い規制の場合（1000 円のロードプライシング、2 日に一回のナンバープレート規制、ならびに、終日流入規制）の賛否意識と、最も弱い規制の場合（100 円のロードプライシング、10 日に一回のナンバープレート規制、ならびに、午前中のみ流入規制）の賛否意識の差異に着目する。この差は、規制の強さの、賛否意識に対する影響強度であると考えられる。こうして定義される賛否意識に対する影響強度の、TDM の目的の説明語句の有無による相違を図 4-2-11 に示す。

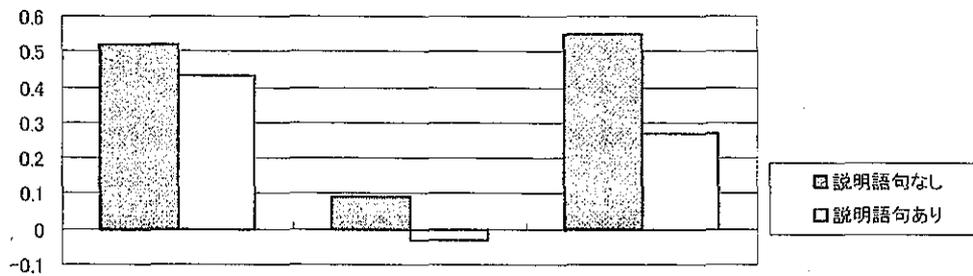


図 4-2-11 規制の強弱による賛否意識の変化

この図に示すように、いずれの TDM 施策においても、規制の強弱による賛否意識の変化は、TDM の目的を説明する語句を用いない条件よりも、TDM の目的を簡単に説明した条件の方が、小さなものとなっていることがわかる。このことは、すなわち、

TDM の目的が混雑や環境改善のためであると人々が認識していれば、その TDM が厳しい規制であっても厳しくない規制であっても、賛否意識の変化は小さい。しかし、TDM の目的を理解していなければ、人々は、規制の厳しさだけで TDM の賛否を判断するようになり、規制の厳しさに敏感に反応するようになる、

ということを意味している。

#### (6) 居住地域別の賛否意識

最後に、図 4-2-12 に、回答者の居住地域である、都心部、都心外縁、郊外のそれぞれの地域における各 TDM 施策に対する賛否意識の平均を示す。なお、都心部とは、ロードプライシングの課金地域、ナンバープレート規制と流入規制の流入規制地域である。

図 4-2-12 より、以下のことがわかる。

都心部と都心外縁の居住者は、周辺地域の居住者に比べて、TDM 施策に対する反対傾向が強い。

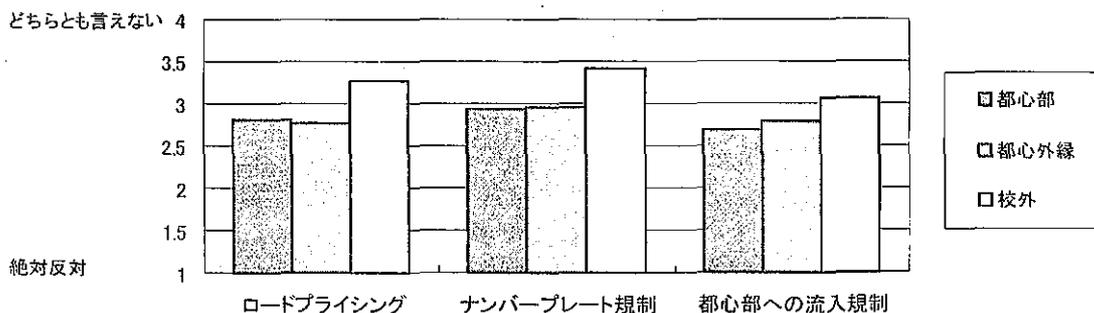


図 4-2-12 居住地域（都心部／都心外縁／郊外）別賛否意識の平均値

#### 4-3 幹線道路の環境対策

##### 1) 幹線道路の環境対策

東京湾、大阪湾、伊勢湾の臨海工業地帯を貫く幹線道路は、日本の経済発展を支えてきたが、その一方で沿道周辺の大気汚染や騒音・振動などの深刻な環境問題をもたらした。大気汚染の原因となる二酸化窒素、浮遊粒子状物質の量は近年でも横ばい、もしくは緩やかな減少がみられるものの、依然厳しい状況にある。また、西淀川、川崎、名古屋南部、尼崎、東京等における公害訴訟を背景として、幹線道路における道路交通環境対策をさらに推進していく必要性が高まっている。

このような地域では、これまでも以下のような対策が実施されてきた。

表 4-3-1 幹線道路の環境対策の例

方針	施策
交通流円滑化対策	幹線道路ネットワークの整備、交通情報提供、交通安全施設の高度化等
道路構造対策	環境施設帯の設置、遮音壁の設置、車線削減等
交通需要の調整	周辺事業所への協力要請による迂回輸送の促進、物流効率化の促進等
代替交通の利用推進	公共車両優先システム、バス専用・優先レーン等
自動車単体対策	新長期規制の前倒し、自動車NOx・PM法、低硫黄化等
低公害車の普及促進	自動車関連諸税のグリーン化、低排出ガス車認定制度等

また、最近では、沿道への環境影響が低い湾岸部の道路へ自動車交通を誘導するために、首都高速湾岸線、阪神高速湾岸線の一部区間では、一部のトラックの通行料金を割り引く環境ロードプライシングが試行されている。

##### 2) TDM施策の賛否意識

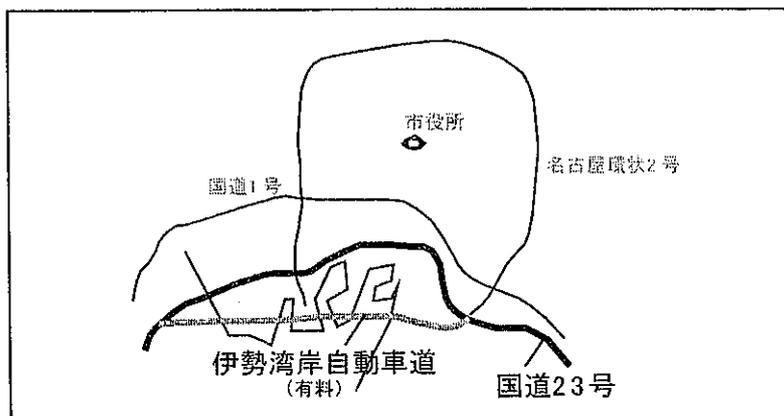


図 4-3-1 名古屋地域の主な幹線道路

名古屋市域は、国道 23 号沿道を中心として環境問題が依然深刻な状況にあり、この地域の交通環境対策が必要とされている（図 4-3-1）。2002 年、伊勢湾を横断する伊勢湾岸自動車道が開通し、内陸部の国道 1 号、23 号からの自動車交通の分散が期待される状況にある。そこで、以下のような 4 種類の交通環境対策について賛否意識を「絶対に賛成する」から「絶対に反対する」まで 7 段階で尋ねた。

- ・ 伊勢湾岸自動車道の通行料金を割引する（伊勢湾岸割引）
- ・ 国道 23 号を通行するトラックの排ガス基準を強化し、違反車は通行禁止にする（トラック排ガス規制）
- ・ 国道 23 号を通行する自動車から通行料金を徴収する（国道 23 号通行料金）
- ・ 名古屋都心部を通行する自動車から通行料金を徴収する（都心部通行料金）

上の 4 つの施策の賛否意識を集計した結果を図 4-3-2 に示す。自動車利用者への優遇策である伊勢湾岸自動車道の割引や、多くのアンケート対象者にとって規制対象外になるトラックの排ガス規制強化は、賛成が 60%をこえているのに対して、反対は 10%に満たない。その一方、自動車利用者への費用負担が伴う国道 23 号の通行料金徴収や名古屋都心部の通行料金徴収は賛成が 10%に満たなく、反対も 60%を越えている。このように環境対策が必要とされている幹線道路周辺においても一般道で通行料金を徴収するロードプライシングへの賛成度はいまだ低い。

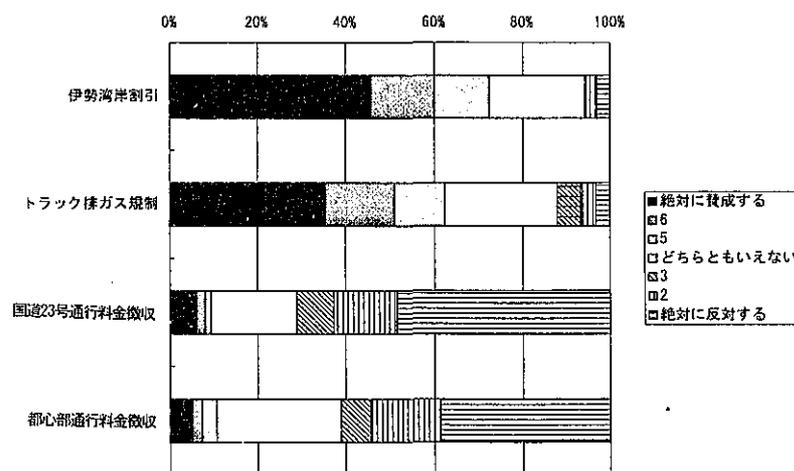
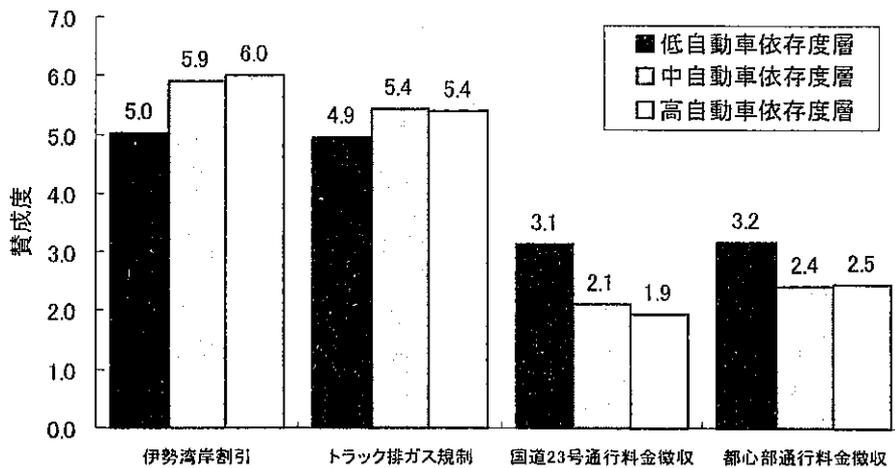


図 4-3-2 幹線道路周辺での交通環境対策の賛否意識

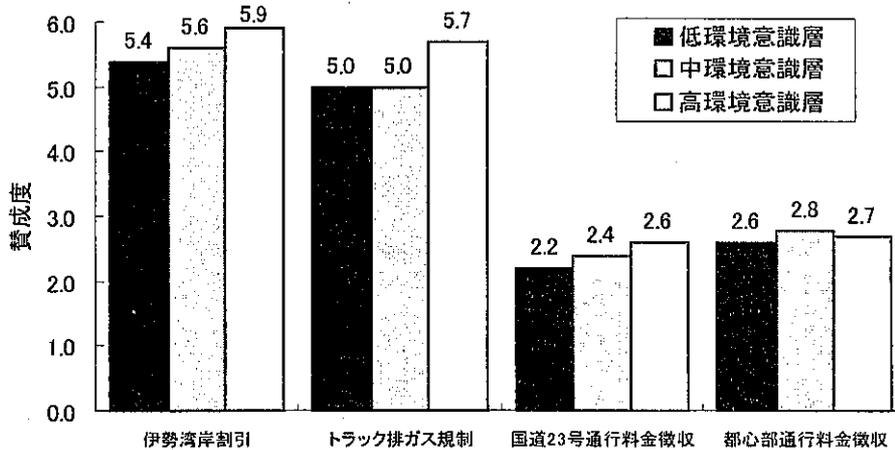
幹線道路の交通環境対策への賛否意識は、回答者の個人属性によっても影響を受ける。まず、生活での自動車への依存度での特徴をみてみよう（図 4-3-3）。自動車への依存度が高い人ほど伊勢湾岸割引、トラック排ガス規制への賛成度が高い。自動車利用者の費用負担を伴う国道 23 号通行料金や都心部通行料金は、中、高依存度層で賛成度が低く、低依存度層で高い。しかし、自動車への依存度が低い人でも賛成傾向にある人は半数に満たなく、いわゆる「ムチ」の施策の社会的意思決定をはかるには、多くの乗り越えるべき課題があることを認識する必要がある。



注) 賛成度は「絶対反対する」を1、「絶対賛成する」を7として表した(4-3の以後の分析も同様)。自動車への依存度は、自動車の利用頻度、平日休日の自動車利用の有無、通勤交通手段、公共交通の利用頻度から三段階に分類した。

図 4-3-3 自動車への依存度別の交通環境対策への賛成度

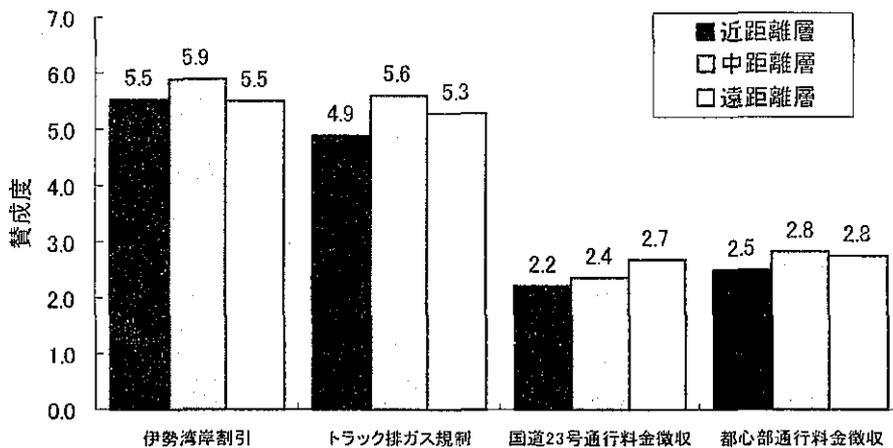
次に環境への意識別では、環境意識が高い人ほど交通環境対策の賛成度が高い傾向がある(図 4-3-4)。



注) 「私は環境問題をあまり気にしていない」「環境汚染は自分の健康問題に影響を与えている」などの設問から環境意識を三段階に分類した。

図 4-3-4 環境意識別の交通環境対策への賛成度

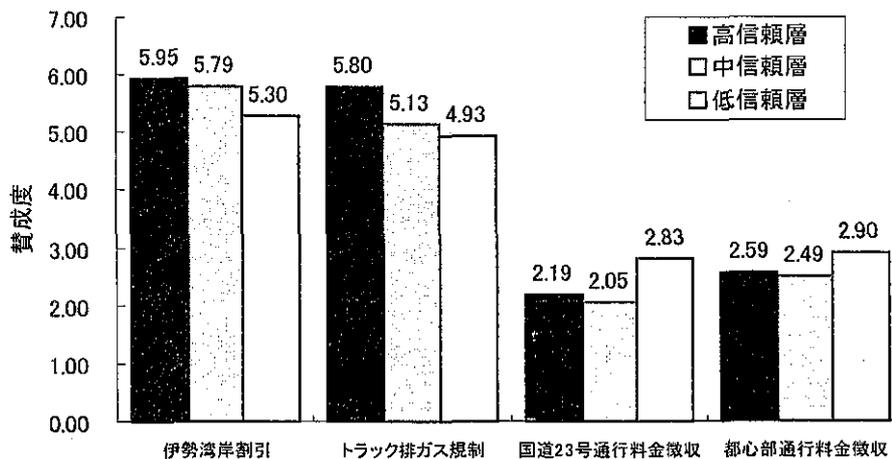
次に自宅から幹線道路までの距離別の賛成度の傾向を示す(図 4-3-5)。対策の種類に関わらず、近距離層の賛成度が低くなっている。これは、今回のアンケートでは近距離の人ほど自動車依存度が高いことから、居住環境の悪化よりも生活での自動車の必要性を重視したためと思われる。



注) 本分析では、幹線道路からの距離が 30m 以内を近距離、30 から 250m 以内を中距離、250m 以上を遠距離とした。

図 4-3-5 自宅から幹線道路までの距離別の交通環境対策への賛成度

最後に国、県、市、公団、警察などの行政機関への信頼の程度と交通環境対策の賛成度を見てみよう(図 4-3-6)。国道 23 号通行料金徴収、都心部通行料金徴収への賛成度は、行政機関へ高い信頼を持っている層が高くなっている。このことから、ロードプライシングのような施策の賛成度を高めていくためには、信頼の形成が重要な要素となることがわかる。



注) 「行政機関は基本的に正直である」「行政機関は信頼できる」などからなる設問から行政機関への信頼度を三段階に分類した。

図 4-3-6 行政機関への信頼度別の交通環境対策の賛成度

### 3) 施策の効果と懸念の両面提示の有効性

従来、交通施策の賛成意識を高めようとするとき、いかにその施策が施策目標に対して効果的かを提示してきた。しかし、場合によっては、事前の予測の段階で、局所的にはむしろ悪化してしまうことも事前にわかっている場合もあろう。また、交通施策の効果は実

施時の社会経済状況にも依存するので、いざ実施してみると予測ほど効果があがらないことも十分に考えられる。このような、実施前に総合的に考えれば、効果的な施策であると判断できる一方で、懸念もあるという場合、賛成意識を高めるためには、住民に対してどのような情報を提供すべきであろうか。

そこでアンケートで、交通環境対策の効果のみを提示した場合と、効果と懸念の両方を提示した場合の賛否意識を比較した(図4-3-7)。その結果、施策が効果的であると主張するにはマイナス材料である懸念を併記したほうが、すべての施策について賛成度が高いという結果が得られた(図4-3-8)。つまり、効果とともに懸念を示すことで行政への信頼が形成されそれが賛成意識の向上に結びついたと考えられる。

注) 片面提示と両面提示の回答者の間に、自動車の依存度、環境意識の高さ、行政への信頼度の有意な差はない。

#### 施策の効果のみを提示した場合

国道23号を走る車から通行料金を取ると  
国道23号の車が減るかもしれません(このとき、トラックの他、乗用車も対象に含まれます)。  
そうすると、国道23号の渋滞は減り、空気がきれいになる効果が期待されます。それに、料金収入を他の環境対策や渋滞対策に使うこともできます。  
については、「国道23号の有料化」を提案しております。

#### 施策の効果と懸念の両方を提示した場合

(「しかし・・・結論になりました」の部分を追加)

国道23号を走る車から通行料金を取ると  
国道23号の車が減るかもしれません(このとき、トラックの他、乗用車も対象に含まれます)。  
そうすると、国道23号の渋滞は減り、空気がきれいになる効果が期待されます。それに、料金収入を他の環境対策や渋滞対策に使うこともできます。  
しかし  
・ 料金の支払いをさけるドライバーでまわりの道路の車が増えるかもしれない  
・ その結果、道路が渋滞し、空気がきれいにならないかもしれない  
という懸念もあります。  
こうした懸念があるものの、総合的に検討したところ、空気がきれいになる可能性が高いだろうという結論になりました。  
については、「国道23号の有料化」を提案しております。

図4-3-7 国道23号通行料金のときの効果のみの提示と効果、懸念の両方を提示した文

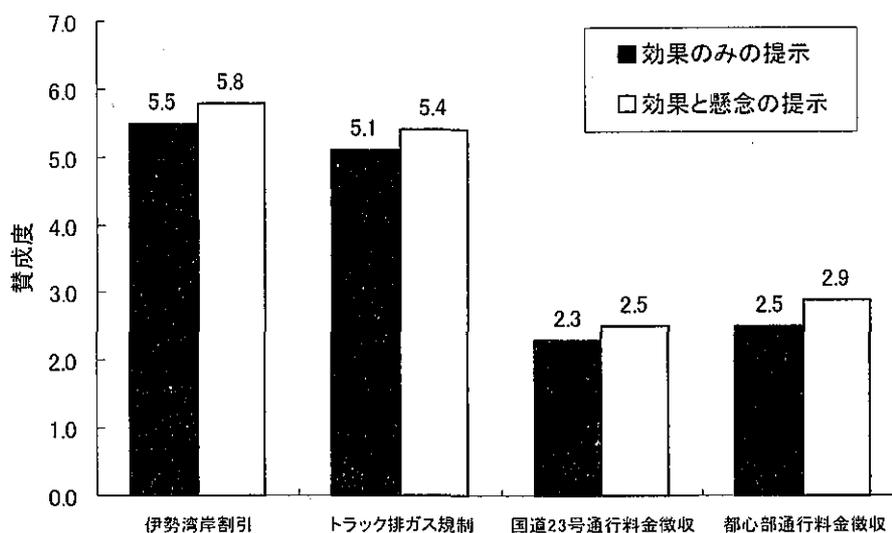


図 4-3-8 懸念の提示の有無別の交通環境対策への賛成度

では、行政機関に対して持っている信頼度と、効果と懸念の提示が施策の賛成度に及ぼす影響を見てみよう（表 4-3-2）。この結果より、行政機関への信頼の程度に関わらず、施策の効果のみの提示より、効果と懸念の両面を提示した方が、賛成度が高いことがわかる。むしろ、行政機関への信頼が中程度、高い層よりも、もともと低い信頼しか持っていない層のほうが、効果と懸念を提示することによる賛成度の向上の程度がより大きい。

表 4-3-2 効果と懸念の提示、行政への信頼度別の交通環境対策の賛成度

		トラック	国道 23 号	都心部	
		伊勢湾岸割引	排ガス規制	通行料金	通行料金
効果のみ の提示	低信頼層	5.8	5.6	1.9	2.2
	中信頼層	5.7	4.8	2.1	2.5
	高信頼層	5.2	4.9	2.7	2.7
効果と懸念 の提示	低信頼層	6.1	6.0	2.5	3.0
	中信頼層	5.9	5.3	2.0	2.5
	高信頼層	5.4	5.0	3.0	3.2

これらのことから、賛成意識がもともと低いロードプライシングのような自動車利用者に費用負担をしいる施策こそ、社会的意思決定には、効果のみをことさらアピールするのではなく、効果と懸念の両方を提示することによって、賛成意識が向上される可能性が示唆された。

#### 4-4 観光都市のTDM

##### 1) 観光・商業者と一般市民

観光都市においては、特定の季節や日に観光交通が集中することが多く、ピーク交通対策としてのTDMが検討課題となることが多い。

観光都市といえども、観光とは直接関連しない生活交通も少なくないことから、観光交通と生活交通との分離ないし共存が検討のポイントとなることが多い。

社会的意思決定を図る際にも、観光によって生計を立てている層と、観光とは直接関係しない一般市民層との間で意見が対立する場合が少なくない。特に、観光によって生計を立てている人々の中には、「クルマでの来訪を規制すると、観光客が減ってしまう」ことを心配し、規制的手法に反対する例が少なからず見られる。

ただ、少なくとも総論の段階では、自動車の利便性よりも歩行環境などを重視すべきという考え方では一致する場合が多いことから(図4-4-1)1、各論に進んだ段階においても、常に総論としての「思想」を再確認することが非常に重要である。

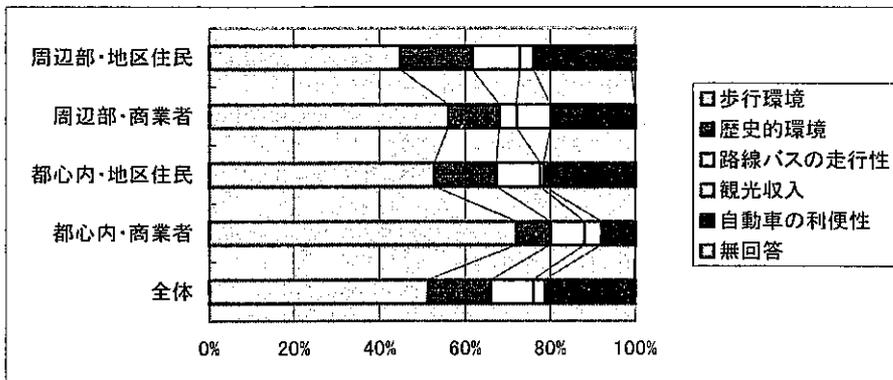


図4-4-1 問3 川越都心部の休日の交通のあり方を考える際に最も重視すべきもの

また、実際に上のような意見対立が生じた場合には、机上のシミュレーションに加えて、可能な範囲での施策の試行を実施することによって、双方が納得できる方向性を見出すことが望ましい。

なお、観光地のTDMを考える上では、観光地の「顧客」である観光客自身の意向が極めて重要であるはずだが、TDMの内容を議論したり意思決定を行ったりする場に観光客が参加することは極めてまれである。以下に紹介するアンケート調査でも観光客は対象としていない。通常は観光客を主な顧客として営業している商業者の意向から観光客の意向を類推することになる。ただし、商業者の考えが常に観光客の真の意向を反映しているとは限らないことに留意する必要がある。

##### 2) 認知度

TDMの各施策の認知度は、まだかなり低い、と考える必要がある(図4-4-2)。川越市

1 埼玉県川越市。江戸時代に物流の集散地として栄え、その街並みが残ることから小京都と呼ばれる。首都圏の歴史都市として多くの観光客を集めている。

でのアンケートの結果によると、多くが「体験したことがある」と答えている歩行者天国を除くすべての施策で、過半数が内容を知らない現状が見て取れる。川越市においては、平成12年にパークアンドライド実験を行ったにもかかわらず、過半数が「知らなかった」としている。多くの市民の参加を得て社会的意思決定を行うためには、広報・周知活動に相当の努力が必要なことを示している。

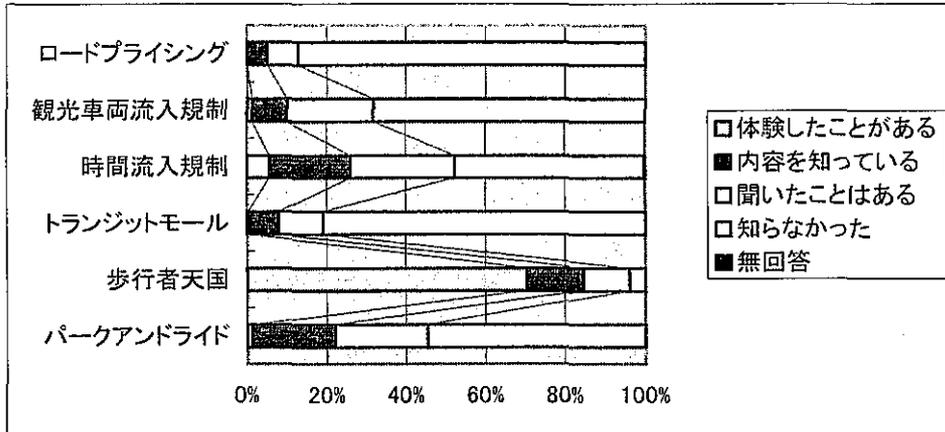


図 4-4-2 各TDM施策の認知度

### 3) 賛否

川越アンケートの結果によると、パークアンドライドや歩行者天国に対する支持が多く、面的な交通規制への支持はそれよりもやや低くなっている。ロードプライシングについては「反対」とする意見が多く、「賛成」「条件付賛成」をあわせると3割程度となっている。わが国で実施されてきた各種の意識調査結果を見てもほぼ同様の傾向を示しており、ロードプライシングの提案段階においては、ほぼこうした意見分布を想定する必要がある。

また、交通規制を伴う歩行者天国やトランジットモールを支持する人が過半数となり、特に、歩行者天国については、交通規制を伴わないパークアンドライドをも上回っていることが注目される。これは、歩行者天国の認知度が高いことのほかに、調査対象である川越には、観光客等の歩行者と自動車とが錯綜する道路が現に存在することが影響していると思われる。

言うまでも無いことだが、TDM への賛否を一般論として論じることには限界があり、当該都市の性格や抱えている問題などから議論を始めるべきである。

時間流入規制と観光車両流入規制（観光車両だけを流入規制するという内容の仮想的な交通規制案）は賛否が拮抗しており、「どちらともいえない」とする回答が多い。回答者も、面的な流入規制を行う場合のメリットとデメリットを明確に

意識しているものと考えられる。実際にこれらの施策を提案する場合にも、その都市の性格を十分把握しておくとともに、規制の範囲や時間帯などの詳細について十分に議論する



歩行者、自転車と自動車が錯綜する川越中心部の道路

場を設けるべきであろう。

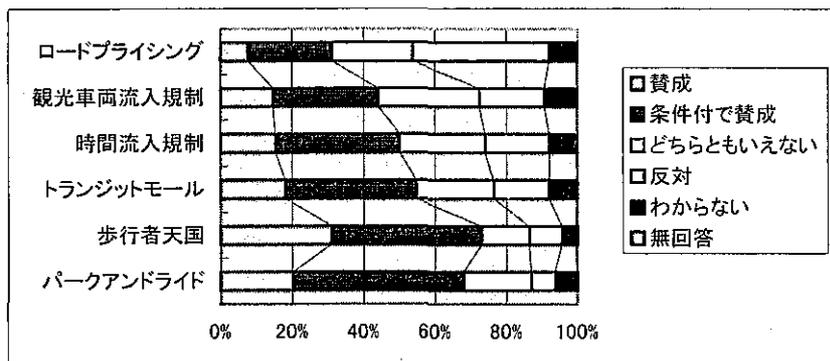


図 4-4-3 各 TDM 導入に対する賛否の比較

次に、「条件付賛成」について、条件の中身を見ると、各施策とも、「周辺道路が渋滞しないこと」、「駐車場の確保」、「中心市街地の活性化につながる事」、「混雑のひどい時間帯に限定すること」などを挙げている人が多い。

・ 「周辺道路の渋滞」および「駐車場の確保」

TDM 施策の導入を検討する際には、総合的取り組みが重要である。観光都市中心部において規制的手法を導入することにより、ある程度周辺道路の交通量が増えることは当然であるが、周辺部で耐え難い混雑が生じることは問題である。交通シミュレーションなどにより渋滞状況などを事前評価するとともに、混雑の許容範囲も含めた議論を行うことが望ましい。

・ 「中心市街地の活性化」

特に商業者が、この点を重視する傾向が強いのは当然であるが、モール化などの規制的手法単独で中心市街地が活性化するはずはなく、イベントやワゴンセールスの開催など、地元商店街などとの協働が欠かせない。導入に関する議論の中で、この点に関しても十分議論しておく必要がある。

・ 「混雑のひどい時間帯に限定する」

施策によっては管理運営上難しい場合もありうるが、時間帯を限定した規制的手法の導入も選択肢の一つとして考慮すべきである。

#### 4) 個人属性との関連

TDM 施策導入に関する社会的意思決定を行う際には、言うまでもなく関係する主体ごとの意向の特徴を理解する必要がある。観光都市の場合には次の属性について十分配慮する必要がある。

- ① 職業（商業者、非商業者、および観光客）
- ② 居住/勤労地（観光エリア内の居住者/勤労者とそれ以外）
- ③ 自動車の利用形態

まず、①職業（商業者、非商業者、および観光客）については、一般的に、「観光業を営んでいる人は、自動車での来訪客を期待するため自動車を規制する内容をもつ TDM 施策には消極的である」と言われており、今回のアンケートにおいても、確かに商業者がロー

ドプライシングに対して消極的であることが伺われる(図 4-4-4)。こうした手法を検討する際には、規制の範囲や時間帯を限定すること(欧米での事例では、例えば午前中は規制を行わず、荷捌きもその時間帯に行うのが一般的である)といった工夫を行うとともに、可能な範囲で試行的な取り組みを行って効果や影響を確認するといったプロセスを取ることが有効である。

次に、②居住/勤労地(観光エリア内の居住者/勤労者とそれ以外)については、特にエリアを定めて流入規制やロードプライシングを検討する際には、居住地や勤務地がエリアの中であるか外であるかによって影響の受け方が著しく異なることから、十分な配慮が必要である。また、施策の内容として、エリア内居住者等が規制の対象となるのか否かも重要な論点であり、施策の

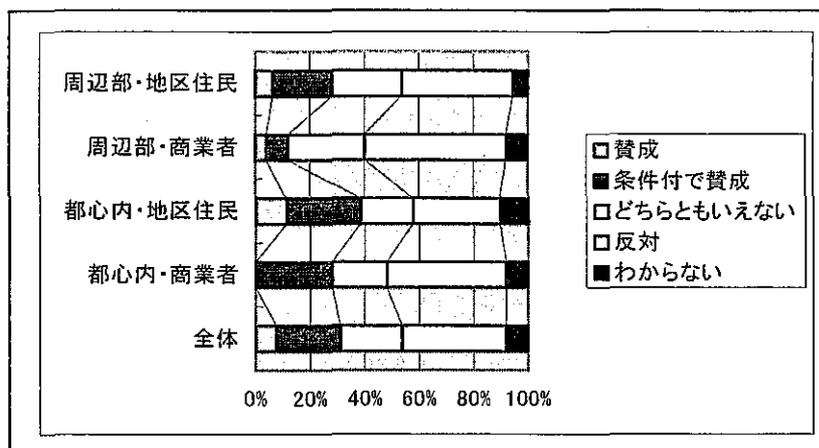


図 4-4-4 問 12 ロードプライシング 2) 賛否

目標や社会的意思決定の可能性などを勘案しつつ議論を深める必要がある。ちなみに、2003年2月17日に開始されたロンドンのロードプライシングでは、課金額は一般には5ポンド(約1,000円)であるが、エリア内居住者はその1割を支払うことになっている。

最後に③自動車の利用形態については、自動車を頻繁に利用する人とそうでない人で、規制的手法に対する考え方が異なるのは当然である。現在では普通免許の保有が一般化して

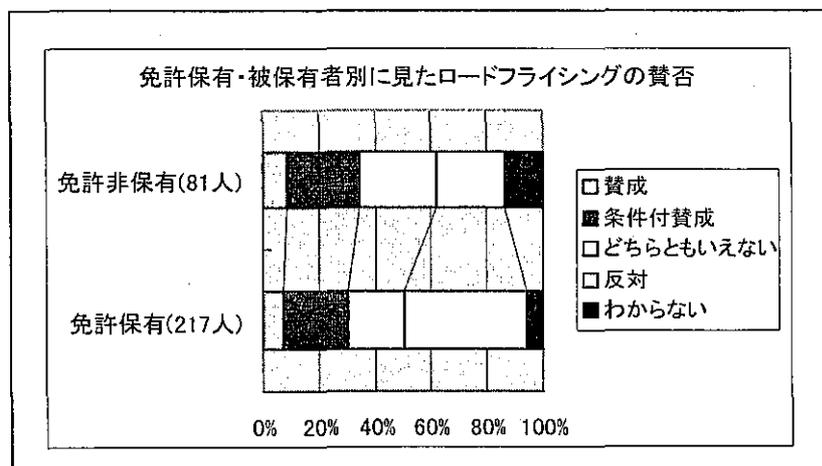


図 4-4-5 免許保有・被保有者別に見たロードプライシングの賛否

いるが、非保有者の意向を十分尊重する必要がある。(図 4-4-5)

## 第5章 検討の場作りと目標設定

本章では、3章に示した意思決定プロセスの主要部分である、検討の場作りと目標設定に関して、段階毎に詳細な解説を加えた。

### 5-1 協議会等の設置

社会的意思決定プロセスにおいて、具体的な検討に入る第一段階は、検討の場作りである。

特に、住民だけでなく住民を含めた関係者が議論をできる場をいかに用意するかが重要であろう。最近では、協議会あるいは懇談会といった名称で、住民、商業者、運輸事業者、自治体、警察、学識経験者などが参加した議論の場が設定されることが一般的になってきた。

参加人数があまりに多くなると議論が形式的になってしまう。しかし、参加人数を絞り、関係者がもれなく参加していないような形態にしてしまうと、後になって、「その話は聞いていない」というような理由から批判を受けることもある。実例をみると、およそ20~30人といったところが多い。人数が多くなってしまう場合には、幹事会、ワーキングといった下部組織を設けることもある。

協議会等の設置にあたっての留意点を以下に整理した。

#### 1) 検討のきっかけへの配慮

その地域あるいは地区で、具体的なTDM施策の検討を始めるにあたっては、何らかのきっかけがあったはずである。そのきっかけには表5-1-1に示すような類型があると考えられる。

表5-1-1 TDM施策検討のきっかけの類型

類型	説明
どうしようもない混雑	地区の道路網全体が混雑していて、様々な問題を併発している等。
外部条件の変化(交通側)	バイパス道路の整備、バス事業者の撤退など交通条件の変化。
外部条件の変化(都市側)	中心部百貨店の撤退、公共施設の移転、娯楽施設の開業など都市側の変化
環境問題の深刻化	自排局の測定値の悪化等

検討の場作りにあたっては、このきっかけの主体が、協議会等の組織での主体になることが基本である。特に住民の参加にあたっては、このきっかけとの関連性に十分に配慮する必要がある。

交通管理者が検討の場作りに加わることは非常に重要であるが、自由な意見をもとに検討を深めていく場面においては、オブザーバーの立場での傍聴など、参加の方法を工夫す

ることが望まれる。

同様のことは、運輸事業者にも言えることであり、場作りとその場の運営にあたっての配慮が求められる。パークアンドライドで、バスを活用する場合、バスレーンという規制的手法の導入に際して、バス事業者側をどのように巻き込むか、あるいはトランジットモールの検討に際して、バス事業者をどのように巻き込むか、いずれの場合も、事業者の論理だけで利益代表者に特化して、TDM 施策への参加という視点からはほど遠い発言が繰り返されることのないよう注意すべきであろう。

自治体に関しては、特にある程度以上の規模の都市の場合に、自治体内の縦割りが影響して施策の検討が行き詰まることのないよう、注意が必要である。自治体の首長の判断が必要に応じて反映されるような仕組みも1つの選択肢ではある。

なお、先行している事例から得られる知見のひとつとして、参加するそれぞれの主体の間で、これまでどのような意思疎通があったのかという点がある。何らかの縁で、これまでも協調的に検討した経緯がある場合、これまで同じ席に着いて議論したことが全くない場合、以前はそういうこともあったが、あるトラブルのために、それ以降は疎遠になってしまった場合、というようなそれぞれの場合について、場作りの担当者は、それなりの配慮をすることが望まれよう。意見の交換がスムーズに進み、論じるべき点と意思決定に至る課題が明示されていくことが重要であり、そのための配慮は惜しむべきではない。また、各主体からの参加者は、問題をよく理解でき、積極的に取り組む意思があり、話し合う基本的な心構え(他者の意見に耳を傾ける等)があることが要件となることは言うまでもない。特に行政や運輸事業者の場合は、責任の所在を明確にできて判断できる立場にある人間が関与すべきであり、発言を求められても組織の代表として何も発言できない人間ばかりが集まることは望ましくない。

## 2) 協議方法の多様性の活用

協議会等の運営方法は極めて多様である。ワークショップ形式の色彩をどれだけ強く取り入れるか、その開催頻度をどの程度にするか、会の規模にもよるが、幹事会やワーキングあるいは、具体的な個別課題に対するタスクフォース(専門的検討組織)をどのような人数でどのように開催するかなどは、あらかじめ考えておくべきである。

また、検討の途上で、市民集会、セミナー、シンポジウムといったイベント的な要素を、節目の行事として、あるいは関心の啓発として、どのように盛り込んでいくか、次章で触れる、調査や試行をどう組み入れるのかも、あらかじめある程度考えておくことにより、場作りに役立てることができる。

## 3) 在来の仕組みの活用

新たに協議会等を立ち上げるだけでなく、在来の仕組みを活かすことも可能であれば検討することが望ましい。ここでいう在来の仕組みとは、交通管理者との関連でいえば、標識ボックス、警察署協議会、交通安全協会などであろう。他にも、たまたま関連する主体が参加していて、検討対象としている TDM 施策に関連する意見を吸い上げる、あるいはまとめあげる機能を有している仕組みがあれば、同じような機能を別の組織で行う必要はまったくなく、在来の仕組みを活用して、意見の吸い上げ、意見交換を進めていくほうが

効率的であろう。

以上の留意事項を参照して、協議会等をいくつかの類型に区分して、それぞれの類型での参加主体や枠組みについて、表 5-1-2 に整理した。類型の区分は、表 5-1-1 のきっかけの区分に対応して、行政のどのサイドが主導かを区分するとともに、それらに当てはまらないものとして、市民団体等主導と商業団体主導という2つの類型を設けた。また、課題の欄では、特に留意すべき点を掲げた。表を通してみるとわかるようにきっかけの違いによって、主体の巻き込み方への配慮が少しずつ異なり、交通管理者の関わり方も一様ではないことが伺えるが、いずれの場合でも、議論できる場となることが最終目標であることには違いはない。

表 5-1-2 協議会等の類型別の参加主体や枠組みのあり方

類 型	課 題 な ど
行政機関主導	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住民が参加できる体制を整える必要がある。 また、警察署協議会、交通安全協会など既存の組織を土台とすることも必要である。</li> <li>○交通管理者、道路管理者等行政機関担当の調整を綿密に行える仕組みが必要である。 また、関係行政機関が当初から議論に加わることが望ましい。</li> <li>○環境問題の外部不経済性に起因する利害の対立が生じないよう、論点が段階的に整理されるような場の運営が必要。</li> </ul>
市民団体等主導	<ul style="list-style-type: none"> <li>○議論の活発化が期待される反面、実現可能性や法制度の調整問題で、検討が頓挫することのないよう、行政サイドとのつながりの確保が必要となる。</li> </ul>
商業団体主導	<ul style="list-style-type: none"> <li>○商工会等が主体となる場合、顧客としての市民、あるいは観光地では観光客の意思や評価が反映されにくい場合があり、場作りの工夫が求められる。</li> </ul>

## 5-2 目標設定

TDM の導入に向けて設置された協議会等で、まず最初に検討すべきことは、その協議会の目標をどのようなものとするか、という目標設定の議論である。

目標設定を行う標準的なプロセスとして、次のようなものが考えられる。

- ① 問題の把握 : 何が問題とされているのか?
- ② 問題構造の検討 : ①にて挙げられた複数の問題相互に、どのような関係があるのか?
- ③ 基本目標の設定 : ②にて検討された問題の構造を踏まえ、その問題を構造的、効果的に解消するための基本目標を設定する。
- ④ 数値目標や行動目標などの具体目標の設定 :  
可能ならば、③にて設定された基本目標を効果的に達成しうる数値目標などの具体的な目標を設定することが望ましい。

以下、上記のそれぞれについて述べる。

### 1) 問題の把握

問題把握の作業は、協議会等が設定された理由（すなわち、きっかけ）に直接的に関与するものであり、なぜ、協議会等が設定されたのか、という認識を協議会等のメンバーで共通に把握する作業である。問題として様々なものが考えられるが、たとえば、

- ・交通渋滞
- ・騒音大気汚染等の公害問題
- ・交通安全問題
- ・地球環境問題
- ・経済の非効率化
- ・歴史遺産価値や景観の劣化
- ・中心市街地の衰退
- ・バス利用需要の低減

などが考えられる。

### 2) 問題構造の把握

上記の1)にて挙げられた複数の問題項目間の関係を検討する。たとえば、図5-2-1のような関係が考えられる。

この図に示すように、道路交通混雑は、直接的な時間損失といった経済効率性の損失をもたらすばかりではなく、交通安全の問題、環境問題、景観劣化の問題といった諸問題の主要な原因となっている可能性が考えられる。こうした問題相互の間の関連を協議会メンバーで検討し、認識を共有化する。

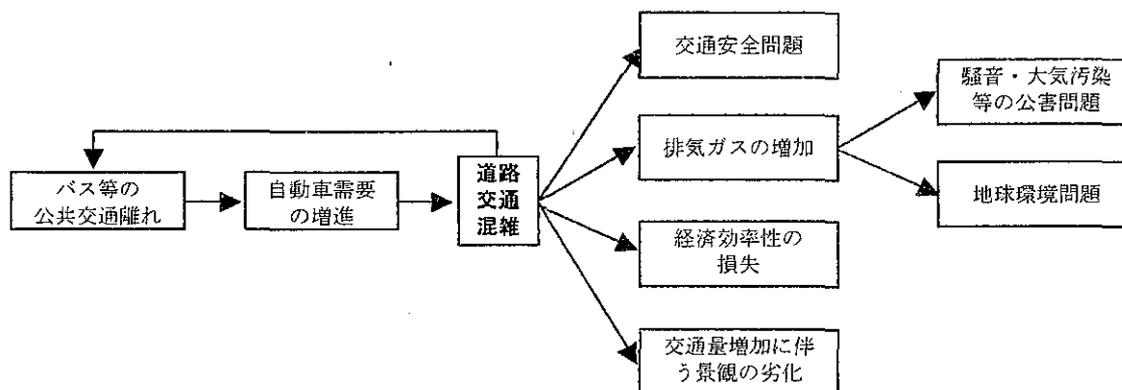


図 5-2-1 交通混雑に関わる問題構造の一例

### 3) 「基本目標」と「具体目標」の設定

以上、いかなる問題があり、それらの問題がどのような関係にあるのかの認識を、協議会等メンバーで共有した上で、これらの問題を構造的・効果的に解消するための目標を、抽象的次元で設定する。そして、その上で、可能ならば、できるだけ具体的な数値目標、あるいは、行動目標・行動計画を立てる。

たとえば、東京都では、

「経済性の回復」：道路交通を円滑化することで経済効率性を高める。

「都市環境の保全」：窒素酸化物等の排出削減を通じて都市公害を解消する。

「地球温暖化防止」：二酸化炭素等の排出削減を通じて地球温暖化防止に貢献する。

という三つの基本目標を立てた上で、それらの諸問題がいずれも道路混雑問題に起因するとの認識から、

平成 15 年度までに混雑時平均旅行速度を 20km/h 以上に、

平成 22 年度までに混雑時平均旅行速度を 25km/h 以上に、

という具体目標を立てた。こうした数値的目標は、誰にでもわかりやすい目標であり、その達成の如何も直接検証できることから、具体目標の例として代表的なものと言える。

一方、埼玉県の場合には、

「環境にやさしく」：輸送効率の良い公共交通の利用を進める。

「渋滞のないまちに」：効率を高め、まちを元気にする。

「みんなで一緒に」：県民・事業者・行政のパートナーシップを確立する。

といった三つの基本目標を立てた上で、5 年の行動計画をたて、その中で具体的な対策箇所を「30 箇所」あげ、その箇所において重点的な対策に取り組む、という具体的行動目標を立てている。こうした具体目標は、東京都のように具体的な数値目標ではないものの、具体的な対策箇所を上げ、具体的な行動計画を立てたことから、TDM を実質的、具体的に推進するにあたって、効果的な方法と言える。

同様の具体的行動計画を提案した例として、鎌倉市の例が挙げられる。鎌倉市では、協議会メンバーである住民主体で「鎌倉地区交通市民宣言」をまとめ、その中で、

「歩いて楽しい街」

「静かできれいな街」

「子供や高齢者にやさしい街」

「電車やバスが利用しやすい街」

「市民と遠来の顧客が共生しやすい街」

といったいくつかの基本目標を立てた上で、20の施策からなる地区交通計画を提案している。

いずれにしても、的確に問題とその構造を協議会メンバーで的確に深く共通に理解し、その上で、基本目標を立てて、可能な限り具体的な具体目標をたてることが肝要である。

#### 参考文献

東京都の事例 (<http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/jidousya/tdm/plan3.pdf>)

埼玉県の事例 (<http://www.pref.saitama.jp/A02/BF00/sogo/tdm/action/tdm-action-plan0.htm>)

鎌倉市の事例 ([http://www.city.kamakura.kanagawa.jp/info/plan/t\\_plan.htm](http://www.city.kamakura.kanagawa.jp/info/plan/t_plan.htm))

### 5-3 関係機関との調整

TDM の実施にあたっては、前述のように多様な関係機関との協議の場を用いて、共通した目標に向けて取組みを行っていく事が重要である。

そこで、本節では代表的な TDM 策別に交通管理者である警察が対応すべき関係機関との調整内容や、対処としてのあり方を整理する。

#### 1) 協力体制での立場

TDM の実施において、施策や対象となる交通問題により、交通管理者は主体的な立場で関与が始まる場合と、先行する検討などがあり途中から協力依頼や実施を委託される場合がある。

これらについて、次で整理をする。

#### (1) 取組立場の軸

交通管理者が規制的な手法を用いて TDM に関与する場合、次表のような4種類の立場が想定される。いずれの立場でも、関係機関との協力体制を組むことが想定される。

表 5-3-1 TDM関連施策での交通管理者

対象施策	概要	取組対象策の例
提案および対策立案者	地域での交通問題緩和のために専門的知識や組織としての調査、現況把握機能を最大限に活用した上で、施策の提案や立案を行う。	エリア流入規制 リバーシブルレーンの設置とバスレーンの設置
共同パートナー	道路改良や施設用地の改編などを伴う場合に、施設管理者や施行者と交通管理者が、問題改善に対して協力しながら同一の目標に向かい対策を行う。	道路空間再配分などの取組
受託または実施	他の主体が取り組んでいる施策の効果を増大させるために支援、働き掛けなどを行う。	時差出勤 (全国都市各所)
チェック機能	交通管理者以外の者より策定された計画案等に対して、交通管理の観点からチェックを行う。	住民自治組織、企業団地、商店街自治組織等からの提案 (全国都市各所)

このような立場で取組む上で、関係者相互の信頼関係を保ち、交通管理者を中心とした協力関係を築くことが、対象となる交通問題を緩和する上での大きな助けとなる。

このため、関係機関との調整にあたり次の事を基本原則として念頭に置き、施策の運用が実施に向かうことが望まれる。

専門知識と地域交通実情の双方を認識可能な立場にある交通管理者には、交通問題改善の各種施策を先導的に提案する心構えが必要である

特に交通管理者は、図 5-3-1 に示すような3つの観点での立案チェックが望まれる。これは、交通管理者が日常的な業務から得られた知見を活かし、単一の視点での提案やチェックに偏らないような配慮が常に必要となる。

このような複合的な視点から、交通管理者以外の関係組織が提案、チェック機能を働かせる事は、容易でない。このため地域及び交通問題の専門家として、TDM の取組において、交通管理者は提案型の立場で取組む事で他機関や関係者との円滑な調整を進める事が望まれる。

従来の TDM で比較的上手くいっていると言われる取組では、早い段階から警察が安全面からのアドバイスを行うとともに、交通管理者に可能な対策を提案する事で、検討組織や計画組織内で問題緩和に向けた建設的な雰囲気形成されている事もポイントとして挙げられる。

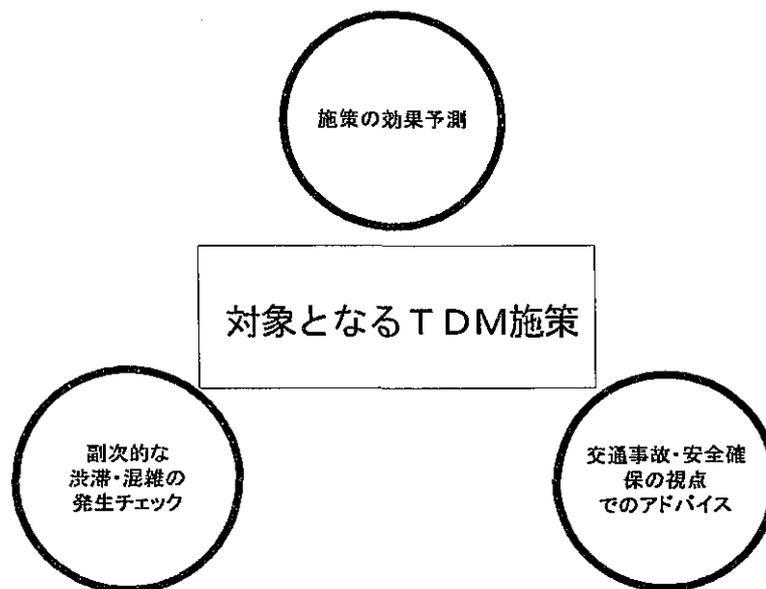


図 5-3-1 TDM関連施策での交通管理者の3種の取組

(2) 代表的TDM策の軸

交通管理者が一般的に関わる可能性の高いTDM施策を改めて提示すると次になる。

これらについては、TDM 施策に対する規制の位置づけが1章で示されたように4種に分かれる場合がある。

表 5-3-2 代表的なTDM策と交通管理者の対応

類型		対象施策	主な施策概要
1	規制が主	エリア流入規制 ・ロードプライシング ・ナンバープレート規制	混雑地域や混雑区間において、直接的な通行または進入規制や通行賦課金による抑止効果により、混雑緩和を目指す施策。
2	規制が従	パークアンドライド (特に“パークアンドバスライド)	通勤では、通勤先までの自動車の直行から、自宅最寄駅まで車で行き、駐車した後、鉄道やバスに乗換えてもらう施策 特にパークアンドバスライドの場合、交通管理者により、実効あるバスレーンの確保やPTPSの導入が行われると、利用の増加が期待できる。
3	パッケージ型	トランジットモール など	沿道に商店などが集中する街路において、基本は歩行者天国とするが、バスやタクシーの公共交通機関のみは通行可とし、街の賑わいと交通弱者や沿道居住者の移動快適性を両立させる方策。 平行して周辺地区での荷捌き駐車スペースの確保や、荷捌き時間帯の変更の誘導なども望まれるものである。
4	間接支援が効果を増大	時差出勤	通勤時間帯の集中の分散による交通量削減を行うため、事業所内または事業所間で勤務開始時間の多様化や変更を行う事。

## 2) 調整の対象となる主体

調整対象となりうる主体として、次のような関係者が想定される。

それぞれの団体、組織については、日常的に交通管理者と意見交換などを行い信頼関係が築かれているものもあるが、そうでない場合も多い。

このため問題緩和に向けた施策運用のためには、警察内での交通管理部局が直接対話を開始するよりも、警察内で当該施設により深く関連する部署や、地方行政機関において対象組織と定期的に意見交換を行っている組織を一度介して相互の理解を図るという方策もある。

例えば、旅客運輸事業者との連携を図る場合、監督官庁の出先機関である地方運輸局との情報交換や意見交換が頻繁に行われている事などがこれにあたる。また、地方行政機関よりゴミ収集などを委託されている民間事業者の場合には、運輸関連部局よりも厚生部局との情報交換が頻繁な場合もある。

これらを踏まえた上で、各種施策での相互信頼関係を構築できる事が望ましい。

### 計画、行政機関

- ・地域行政機関各種部署

### 道路運送関係事業者

- ・旅客運輸事業者
- ・貨物運輸事業者
- ・廃棄物等運送事業者

### 路外駐車場経営又は管理者

- ・駐車場関連団体
- ・大手駐車場管理業者

### 地域事業者関連団体

- ・商工会
- ・商店自治組織
- ・オフィス町内会（事務機能を中心とした業務地区で、民間企業どうしが主体となり情報交換や、リサイクルなどの協業組合や任意団体を結成して活動しているもの。工業団地などでは複数社間で地域の交通問題などを話し合う団体はあったが、従来オフィスを中心とした地域では協同体制は希薄であった。）
- ・TMO（Town Management Organization:タウンマネジメント機関）  
（中心市街地を中心とした地域でのまちづくりに従事するために結成された団体。既存例では商工会議所や、商店街組合が先導的に組織化し住民をも含んだ組織として運営されている場合等がある。運営実態は多様であるが、地域により交通渋滞問題に積極的に取組んでいる組織もある。）

地域住民組織

- ・町内会
- ・団地自治組織

その他

- ・NPO、NGO など第3者組織
- ・各種愛好者団体

3) 具体的な調整ポイント

具体的な調整ポイントとして、日常的に交通管理や交通安全維持に関わっている交通管理者に比べると、他組織の関係者や関係市民などは交通管理者により実施可能な規制やその変更、また地域実情や交通状況などに関する調査の蓄積などについて知らない、または誤解している場合が多い。

この点を踏まえた上で、基本的に交通管理者が取組み可能な規制等について、早い段階から情報を開示し、相互の誤解や思い違いが生じないようにすることが望ましい。

またそれぞれの代表的な施策については、次のようなポイントにも注意しながら取組むと、より円滑な施策検討、実施、継続が容易となりやすい。

表 5-3-3 TDM関連施策での調整ポイント その1

取組み当初での 施策への関わり	交通規制の 位置づけ	取組対象策の例	調整ポイント 関連調整相手
・提案および 対策立案者	規制が主	リバーシブルレーンの 設置とバスレーンの設 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定時通行車両をもつ交通事業者、運輸事業者への周知</li> <li>● 規制区間のバランス配慮</li> <li>● 規制と連動し、誘導となる案の提示</li> <li>● 荷捌き停車車両への配慮</li> </ul>
・共同パートナー	パッケージ	トランジットモール、 道路空間再配分などの 取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区活性化と交通安全の両立</li> <li>● 相互徐行や低速通行の提案</li> </ul>
	規制が主	時間流入規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 規制地域内居住者、事業者への配慮策の提案</li> <li>● ゴミ収集車、郵便集配車など規制除外車両候補となる関係者との対話</li> </ul>

表 5-3-4 TDM関連施策での調整ポイント その2

取組み当初での 施策への関わり	交通規制や 機器運用の 位置づけ	取組対象策の例	調整ポイント 関連調整相手
・支援	規制が従	パークアンドライド パークアンドバスラ イド	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 優先交通、非優先交通の明確化</li> <li>● 交通管理者以外の主体による施策の提案</li> <li>● 新規駐車場設置位置での交通管理の見直し</li> </ul>
	規制が従	時差出勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通量の時間集中変動に合わせた信号制御</li> <li>● バスレーン、駐停車禁止などの規制時間見直し</li> </ul>

## 5-4 一般の人々とのコミュニケーション

### 1) コミュニケーションの重要性

ロードプライシングや流入規制、ナンバープレート規制といった規制的な TDM は、いずれも、規制対象者にとっては、自分自身の行動の自由が制約されたり、経済的負担を強いられったりする、“迷惑”な交通政策である。それ故、それがなぜ必要であり、どのような手続でその導入が決まったのか、という説明が一切ないままに、それらの規制的な TDM の導入を決定すれば、社会的な反発は極めて大きなものとなることが予想される。実際、規制的な TDM 施策に対して「絶対に反対する」という非常に強い反発意見を持つ人々は、四割程度もいる(4-2 参照)。それ故、一般の人々とのコミュニケーションが一切ないままでは、TDM の実施は世論には到底受け入れられないと考えるのが正当な判断である。

ところが、理論的には第2章にて論じたように、人々が TDM が実施される理由が「公正」であり、しかも、それを実施することを決定した手続が「公正」であると認識すれば、私的利益の観点からは“迷惑”なものにしか過ぎないとみなされてしまう TDM 施策であっても、人々は賛成意見を持つことが十分に考えられる。実際、4-2 にて詳しく紹介したように、TDM の内容を説明する際に、その目的が「混雑と環境の問題の緩和のためである」という一言を付け加えるだけで、「絶対反対」という人々の割合は、0.5 割から 1 割程度も減少することが実証的に示されている。この実証結果は、わずか一言のコミュニケーションの有無が、TDM 実施に伴う世論の動向を大きく左右する可能性を物語っている。

一般の人々に対するコミュニケーションにおいてまず第一に、重要なのは、上記のデータが示すように、

「TDM がなぜ必要とされているのか」

という論点を明らかにすることである(2-2 の 1)の「公正と自由」の議論を参照)。それが必要とされている理由は、たとえば、5-2 にて述べたように、協議会のメンバーで十分に協議し、少なくとも協議会メンバーの間で十二分に共有化されているものを、一般の人々に説明するなどの方法が考えられる。また、それに加えて、

「TDM は、いつ、どのようにして、誰が決めたのか(あるいは、決めるのか)」

を説明することも極めて重要である(2-2 の 2)の「プロセスについての公正感」の議論を参照)。いかに TDM が必要とされている理由が公正であっても、その導入を決めたプロセスが不公正であると人々が認識すれば、人々の反発は大きくなることが予想される。それ故、その決定プロセスを担保するためにも、

「決めてから、知らせる」

のではなくて、

「決める前に、問う」

という姿勢で、一般の人々にコミュニケーションを図ることが重要である。

なお、コミュニケーションの際には、過度に専門的でわかりにくい説明は避けなければならない。その一方で、あまりにも幼稚で稚拙な説明も、内容があいまいになることから避けなければならない。わかりやすく、的確なコミュニケーションを心がける必要がある。また、効果的なコミュニケーションを展開するためにも、その一般の人々の、そのコミュニケーションに対する接触可能性を十分に吟味し、一人でも多くの人々にそのコミュニケ

ーションが行き渡るようになることを心がけねばならない。

## 2) 住民とのコミュニケーションに当たっての心得

一般の人々を含めて様々な人が参加して検討を進める際には、参加した人の間に信頼関係を構築し、円滑で建設的な話し合いをするためのいくつかのコツないしルールがある。例えば、「互いの意見を尊重する」といった常識的なことがほとんどであるが、交通問題の素人である住民が公的な場で発言をすること自体、大変勇気のいることであることを理解し、できるだけ発言自体を尊重することが望ましい。

ワークショップ形式で検討を進める場合、それらを一定のルールとして参加者の中であらかじめ合意しておく例が見られる。

### H市のワークショップで決められたルール

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"><li>① 人の意見を途中でさえぎらない</li><li>② 対案についても受けとめる</li><li>③ 個人攻撃をしない</li><li>④ 時間を平等に</li><li>⑤ 途中参加者をあたたかく迎えること</li></ol> |
|--|

## 3) コミュニケーション手法の類型化

住民参加による検討を進めるためには、住民参加の具体的方法を理解し、適用する必要がある。住民参加手法とは、ソフトな分野でのある種の技術であり、目的や場面によって適切な手法を選択し正しく運用する必要がある。誤った手法を採用したり、運用を不適切に行うと、逆効果となる場合があるため、十分な注意が必要である。

住民参加を具体的に進める上で、まず検討することは、検討の場作りおよび議論の進め方を決めることであり、それによって全体の枠組みを設定する。これは施策の成否を大きく左右する重要な段階である。また、直接検討の場に参加しない一般市民への周知・広報の方法についても最初の段階で方針を決定し、検討プロセスの全ての段階で実行していくことも重要である。

具体的な検討プロセスにおいては、大別して次の段階ごとに適切な手法を選択する。

- ・ 問題発見(調査)
- ・ 計画代替案の作成
- ・ 計画案の事前評価
- ・ 社会的意思決定

これを一覧表にまとめたものが次表である。住民参加手法として、住民が直接検討の場に参加する「直接的な住民参加」と、間接的に関わる「間接的な住民参加」に大別し、各々5.5節と5.6節で解説を加える。

表 5-4-1 TDMに関わる住民参加手法の例

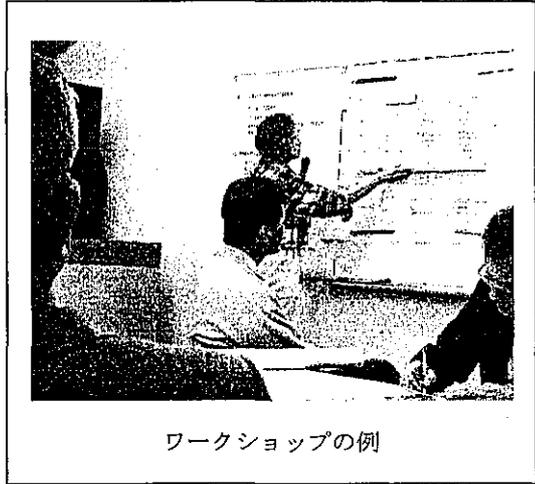
	直接的住民参加	間接的住民参加
検討の場作り・ 議論の進め方	協議会等 会議 ワークショップ	
問題発見(調査)	まち歩き	アンケート調査
計画代替案の作成	先進事例見学会 計画案検討ツール 交通シミュレーション/ <sup>(※)</sup> フォト モンタージュ/模型	
計画案の事前評価	交通シミュレーション 社会実験	アンケート調査
社会的意思決定	説明会	アンケート調査 パブリックコメント
周知・広報	説明会 戸別訪問 立ち寄りブース	広報 ニュースちらし インターネット 情報公開

※「フォトモンタージュ」：現状写真の中に、施策が導入された場合のイメージ写真を取り込んで合成したもの。コンピュータグラフィックスの技術を使うことも一般的。

## 5-5 直接的な住民参加

### 1) ワークショップ

会議の進め方として、従来型の会議形式に加えて、ワークショップと呼ばれる方式が普及してきた。これは、座長の司会のもとで発言をする従来の会議とは異なり、ファシリテーターと呼ばれる進行役のもとで、自由な意見を交換するものである。ときには、地図を書いたり議論の要旨を大きな紙にまとめたりといった作業を共同で行うこともある。これまでのところ、ワークショップの場に交通管理者が直接参加する事例は限られる。立場上、自由な討論の場では見解を表明しにくい場合もあるかと思われる。ただ、例えばオブザーバーなどの立場で傍聴して議論の推移を把握しておいたり、必要かつ適切な場合には参加者にアドバイスするといったことも検討してよいと思われる。



ワークショップの例

### 2) 問題発見(調査)

現在生じている交通問題について、参加者全員が共通の認識を共有することが重要である。最も一般的なのは、各種交通調査やアンケート調査である。この段階で正確なデータを把握しておくことは、計画案の作成や実施後の評価の段階においても重要な意味を持つ。

参加している住民自身が問題発見という作業を行う為の手法も普及してきた。「まち歩き」などと呼ばれるものであり、交通安全や渋滞などについての問題を抱える個所とその程度を特定し、対策案の検討につなげようとするものである。そうしたイベントに参加すること自体が参加者の一体感の醸成につながるという面もある。

### 3) 計画代替案の作成

計画案を作成する段階でも様々なツールが活用される。まず室内での議論においては、交通シミュレーション、フォトモンタージュなどを使って計画代替案の評価を行なう。計画案を作成する前に、先進事例の紹介を受けたり、自ら先進地を訪問するといった活動も頻繁に行われる。

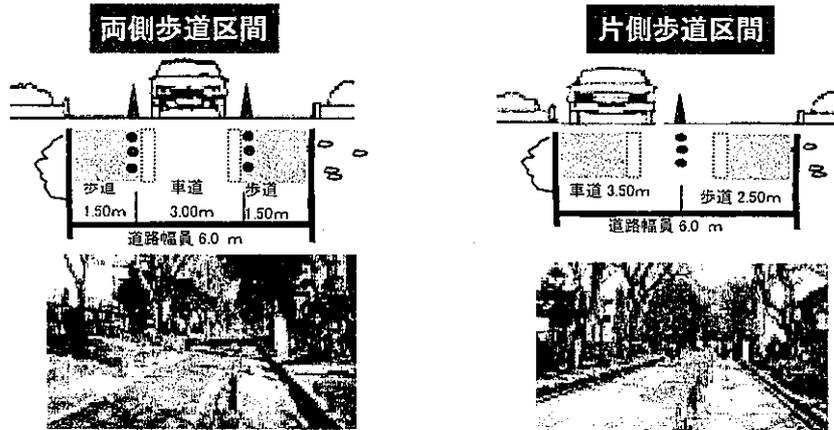
### 4) 計画案の事前評価

計画案の事前評価は、3)の計画代替案の作成と不可分の関係に有り、交通管理者としても、この段階で代替案の評価を行うことになる。提案されている代替案を、当該地点だけでなく広域的交通ネットワークの観点からも評価する必要がある。この場合、交通シミュレーションの実施が一般的になっている。重要なのは、シミュレーションの結果を住民等の関係者と共有することである。



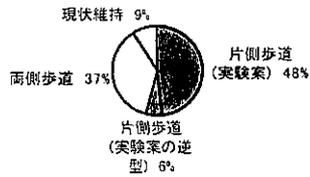
シミュレーション結果

当初、中央を南北に通る参道を歩行者用道路規制することを目指し、シミュレーションを実施した結果、短期的には、周辺道路への影響が大きすぎることが判明した。



社会実験

短期対策として歩行者通行空間の確保を行なうことになり、両側歩道案と片側歩道案の2案を区間を分けて社会実験を実施



社会実験結果

社会実験の評価アンケートの結果、片側歩道案が採用された。



完工区間(2002年5月竣工)

さいたま市氷川参道整備事業

前図は、さいたま市氷川参道の例である。当初この道路では、歩行者専用化が住民組織から提案されていた。それを受け、行政と住民組織が協議会を設け、具体的な検討をはじめた。その中で交通シミュレーションを実施した結果、通行止めにした場合には周辺への影響があまりにも大きいと判断され、歩行者専用化は都市計画道路完成後の中期的課題と位置付けられた。住民組織も、交通シミュレーションを基に検討した結果としてそれを受け入れたのである。

この事例では、歩行空間の確保を当面行うことになり、社会実験を経て工事が実施された。議論の過程で、歩行空間を道路の両側に設けるか片側に設けるかが決まらず、区間を2つに分けて両方を実験し、結果的に片側歩道を選択したものである。

なお、本事例においては、交通管理者も当初から協議会に参加しており、参道の歩行者専用道化に基本的に理解を示しつつ、一方で短期的な実施による周辺道路への影響といった懸念も率直に表明していた。それがシミュレーションによる検討のひとつのきっかけとなった。その結果を見る中で、交通管理者、道路管理者、住民等の関係者がそろって短期的実施の困難さを理解し、その認識を共有できたことの意義は大きい。

このように、ある程度議論を深めた上で、代替案を試行するというのも有効な評価手法であるといえよう。

## 5) 社会的意思決定

協議会・懇談会形式で検討を進める場合、意思決定は複数の段階を経ることになる。例えば、協議会・懇談会自身で一つないし複数の案を提案することを意思決定すること、それとは別に、行政機関が公的施策として意思決定を行うことなどがある。

議論の最初の段階で、協議会・懇談会の役割と、場合によってはそれに限界があることを明確にしておき、協議会・懇談会の結論がどのように扱われるかを、参加者と行政の双方で共通に認識しておくことが非常に重要である。

また、この段階で説明会を開催し、それまで議論に直接参加していなかった一般市民に社会的意思決定を求めることもある。その場合には、それ以前の段階から、判断に必要な十分な情報を積極的に提供する必要がある。

## 6) 周知・広報

周知・広報は、一般的には「間接的な住民参加」に分類されることが多いが、説明会や戸別訪問などの手続は、ある意味では「直接的な」周知・広報であるといえる。

さらに、より直接的・個別的な対話を可能とする場として、「立ち寄りブース」(アメリカでは、Drop-in Office 等と呼ばれる)がある。

計画が検討されている現地近くに、臨時的に設けられる立ち寄り所を指し、関係資料の配布やフォトモンタージュ・模型の提示などが行われる。とりわけ社会実験期間



立ち寄りブースの例

中や住民投票の直前など、人々の関心の高いときに設置すると効果がある。偶々通りかかった人や、施策に関して意見のある人などが訪れ、駐在している自治体職員やボランティアとの対話を行う。賛否いずれの意見をもつにせよ、直接対話によって率直な話し合いができることが特徴的である。

## 5-6 間接的な住民参加

### 1) 情報公開の必要性

5-4 で強調されているように、一般の人々とのコミュニケーションは規制的 TDM 施策の社会的意思決定において極めて重要である。この場合のコミュニケーションとは、一般の人々と行政機関との相互の情報の伝達という意味だけではなく、情報の共有を目的としなければならない。したがって、単に行政機関が決められた手続きに則って、関連する情報を公開するという一方的な態度ではなく、一般の人々との情報を交換しあい、共有するコミュニケーションの場づくりとして情報公開をとらえる必要がある。

住民と行政機関の間の軋轢が高まる多くの場合は、両者の情報量の違いに起因する。行政機関が持っている情報は、広範囲、長期間、様々な分野にわたり、情報量は住民よりも格段に多い。一方、住民は生活者の視点であるため、局所的ではあるが、そこを生活のフィールドとしているものしか取得し得ない詳細な情報を持っている。交通からまちづくりを考えると、行政機関が持っている客観的な数値情報だけではなく、一般住民の主観的な情報も必要とされることも多い。例えば、安全なまちづくりを考える場合、交通事故データだけではなく、事故までには至らなかったが住民のヒヤリとした体験の場所や日時などの情報が安全対策の優先順位をつけるのに役立つ。このように、行政機関、一般の人々との間の情報の量、質の格差を解消し、情報を共有することが、よりよい交通計画案の作成と社会的意思決定に結びつく。

また、社会的意思決定の手続きの流れを示し、直接的、間接的問わず住民参加がどこに位置づけられているのかを事前に明らかにしておくことが肝要である。一般の人々の中には、自分たちの意思で施策が決まるものと思って参加している人もいる。したがって、住民参加によって施策立案、社会的意思決定にどう反映されるのか、また反映されない場合にはどのような手続きを踏めば自分の意思を伝えることができるのか、を予め同意してから始める必要がある。また、これまでの協議会等で議論されている場合には、いつ、誰によって、どのような議論がなされているのか、これまでの経緯もあわせて公開しておくことが必要である。

### 2) 間接的な住民参加の具体的な方法

直接的な住民参加は、一般住民と行政機関との間の情報の共有に極めて有効な手法である。しかし、すべての住民が直接的に参加できるわけではなく、むしろ参加している住民は時間とお金に余裕のある限られた人であることが普通である。このような場合、社会的意思決定に関与しようとする意思さえあれば、関わるることができる間接的な住民参加の方法を確保しておくことが重要である。

具体的な方法としては、アンケートやパブリックコメント、パンフレットやホームページでの広報などがある。

アンケートは、あらかじめ行政機関が決めた調査テーマに対する、より多くの一般人々の意識や行動の現状を把握するために実施されることが多い。集計しやすいように設問と回答項目が与えられ、それを順に回答していけばよいので、直接的な住民参加と比較すると参加する数居はずいぶん低い。しかし、アンケートの設問内容や設問順、回答の選択

肢によって結果が影響を受けてしまうため、アンケートの設計には細心の注意を払わなければならない。プレ調査を行って、アンケートの設計に不都合な点がないかどうか確認することが好ましい。自由記入欄を設けておくと、集計はしづらいものの、住民がより重要、必要だと思っている生の意見を把握できる利点がある。また、費用の面からも全数調査ではなく、標本抽出でアンケートを実施することがある。標本抽出の場合、偏ったサンプルにならないように、住民基本台帳などでランダムに抽出したり、ある特定の要因が回答結果に影響を与えるとわかっている場合、その要因で層化して抽出する方法（例えば、騒音に関する意識を調査するときの幹線道路からの距離）など工夫しなければならない。詳細は6章を参照のこと。

パブリックコメントとは、事業や計画の意思決定をする前に、その内容、趣旨を住民へ公表し、これらについて提出された意見を考慮して意思決定を行うとともに、住民の意見に対する行政機関の考え方を公表する手続である。パブリックコメントの一般的な内容としては、表5-6-1のようなものがある。

表 5-6-1 パブリックコメントの一般的な内容

項目	注意事項
公表主体	通常、事務を所管する行政機関が公表する。
公表時期	最終的な意思決定を行う前に、その案等を公表する。
公表資料	一般住民が理解しやすいように可能な限り、目的、背景や資料を公表しておく。
公表方法	できる限り多くの住民の目にふれることが必要なため、ホームページへの掲載、窓口での配布、新聞・雑誌等への広報、広報誌掲載、官報掲載、報道資料などで行う。
意見・情報の収集機関	1ヶ月程度が多いが、案件の特性に応じて定める。
意見・情報の提出方法	郵便、ファクシミリ、電子メール等の手段を案等の公表時に明示する。
意見・情報の処理	提出された意見・情報を考慮して意思決定を行う。さらに、これに対する当該行政機関の考え方を取りまとめ、提出された意見・情報と併せて公表する。

パンフレットやホームページによる広報は、社会的に意思決定された事柄を一般住民に周知したり、一般住民に対して啓発活動を行う手段として用いられる。意思決定された事柄を周知するときには、どのような意思決定手続きをいつ、どのようなメンバーでなされたのか、そのプロセスを明示しておくことが必要である。

大阪府では府下の交通の実態を知ってもらい、TDM 施策への理解を深めてもらうために、「どないすんねん。大阪の渋滞」というパンフレットを府下の主要鉄道駅や関連施設で 1999 年から配布している。内容は、渋滞箇所などの交通情報、パークアンドバスライドの考え方などの TDM 施策の内容、その間実施された社会実験の結果など多岐にわたっている。また同様の内容がホームページを通じて公開されている

([http://www.pref.osaka.jp/kotsudoro/p\\_and\\_r/index.html](http://www.pref.osaka.jp/kotsudoro/p_and_r/index.html))。現在第 6 号を発行しており、積極的かつ継続的に TDM に関する情報を提供している点が優れている。

### 3) パブリックコメントの具体例

2003年2月にロンドンでロードプライシングが実施された。ロンドンでは1960年代以降たびたびロードプライシングが検討されてきたが、社会的合意が得られずに検討段階で止まっていた。ところが今回、実施までにこぎ着けた大きな要因として一般の人々との度重なるコミュニケーションの機会を設けたことがあげられる。表5-6-2は、パブリックコメントの一連の流れである。このことからわかるように、基本計画を策定するときと詳細な施策案を策定するときの各段階でパブリックコメントを実施している点に特徴がある。

表5-6-2 ロンドンのロードプライシングのパブリックコメントの例

1991年	混雑課金の検討を開始
1995年	「ロンドン混雑料金調査計画」の公表→導入に向けた実験を実施
1997年	道路交通削減法の成立
1998年	「交通新政策」と題する交通白書で道路利用者課金の試行を決定
1999年	大ロンドン市法（GLA）の制定
2000年3月	「ロンドンにおける道路利用者課金政策」（ROCOL Report）の発表
2000年5月	ロンドン市長選挙で、ロードプライシング推進派のケン・リビンググストン氏が初代公選ロンドン市長に選出
2000年7月	混雑課金のための市長案を公表、9月末まで市民や業界関係者などからの意見の募集
2001年1月	「ロンドン市長の交通戦略草案」が公表、3月末まで市民や業界関係者などから意見の募集
2001年4月	「交通戦略草案」に対する意見募集の結果を公表。
2001年7月	「交通戦略」を公表。7月23日から9月28日まで市民から意見募集
2001年12月	「交通戦略」に対する意見募集の結果を公表。12月10日から02年1月18日まで市民から意見を募集
2002年2月	「2001年版ロンドン中心部混雑課金レポート」を市長に提出
2003年2月17日	ロードプライシング実施

## 第6章 調査分析

本章では、TDM 施策の社会的意思決定プロセスで行われる、あるいは行われることが期待される様々な調査および調査結果に基づいた分析について、交通管理者が理解しておくことが望ましいものに絞って整理した。

### 6-1 調査・分析の概要

TDM 施策の社会的意思決定に向けて、必要に応じて様々な調査、分析を行う必要がある。調査は大別すると、表 6-1-1 に示すように分類できる。このうち、意識調査と調査のための試行については、詳細に紹介する必要性が高いため、別の節で取り上げる。

一般的にいうアンケート調査は、そこで尋ねる内容によって2種類に区分してある。ある特定の日あるいは週などの行動を問う場合は、事実を報告してもらうだけであり、そこには意見や評価を含んでいないので、行動記録調査とした。反対に、意見や評価を問う調査は意識調査として区別した。両者は分析にあたり回答のもつ誤差の量と質が異なるので、区別する必要がある。アンケート調査と称してひとくくりにするのは好ましくない。

前者は、行動の選択結果を尋ねるものであり、個人の選好が顕示されたという意味で、顕示選好調査 (Revealed Preference : RP 調査) として区別することがある。一方で、後者は、実際には行動選択していない段階での選好を問う場合は、選好意識調査 (Stated Preference : SP 調査) と呼ぶ。

表 6-1-1 調査の分類

分類	説明
観測調査	交通量などをカウントする。感知器データが活用できる場合もある。
行動記録調査	アンケート形式あるいはインタビュー形式で行動結果を尋ねる。
意識調査	主にアンケート形式で意識を尋ねる。
調査のための試行 (社会実験)	上記の調査では確認できない場合や、実体験を通して意識を問う必要がある場合に、社会実験のかたちで施策を、場合によっては部分的に、試行し、そこで観測、行動記録、意識調査を行う。
調査のための試行 (シュミレーション)	近年発達したコンピュータシュミレーションにより、施策導入の影響や効果を推計する。

調査のための試行として、実空間で実施するものと、コンピュータ上など仮想空間で実施するものとを区別した。前者はいわゆる社会実験が該当する。後者は、近年発達したコンピュータシュミレーションが該当する。社会実験は、制度化されているものの中には、本格実施を前提とするもの以外は予算措置を認めないものもあり、そのような意味合いで解釈されがちである。しかし、いずれは本格実施をすることを想定しているとしても、当面は調査上必要なデータの入手、市民への未知のシステムの認知、検討における論点の明確化などを主たる目的とするものもあり得ると解釈するべきであろう。

シュミレーションに関しては、すぐに社会実験が実施できないが、効果や影響を推計したい場合、検討の場において、効果や影響がどのように様々な要因とかかわっているかを

住民に示し、議論を活性化させたい場合、などにおいて有効な手法である。以前は、ソフトウェアが高価で、かつその設定調整（チューニング）が容易ではなく、現状再現にさえないかなりの時間を要するものが多かったが、コンピュータの性能向上に伴い、ある程度条件を割り切れば、議論に十分耐えうるアウトプットを示すソフトウェアも見受けられるようになり、今後の活用が期待されることである。

本章で扱う調査は、主に、施策実施前、あるいは検討の場作りの前段階での調査であるが、一般的には、施策の実施前後の比較、調査のための試行の場合には、実施前中後での比較を行う場合がある。行動記録調査や意識調査の場合には、同一の回答者に繰り返し尋ねる手法が確立しており、これをパネル調査という。実施前後での転居や、家族構成あるいは就業状況の変化といった点への配慮が必要であり、また協力的な回答者を得ることが難しく、それ自体がサンプルの偏りに影響することがあるとしても、施策の実施の影響を分析する上では、有用な調査手法といえる。

どのような調査を行えばよいかは、施策の種類や施策の目標などによって異なり、実際には、それぞれの事例が抱える状況なども影響するので、個々の場合で判断せざるを得ないが、一般的に望ましいと考えられる調査項目、分析項目を以下に整理した。

対象とする施策としては、表 1-3-1 での例示に基づき、交通管理者による規制的手法を伴う下記のもののうち、代表的施策ということで、パークアンドライド(バスライド)、ロードプライシングのみとした。

表 6-1-2 調査分析項目一覧で取り上げる規制的手法を伴う TDM 施策(下線のみ)

施 策	規制的手法	備 考
相乗り(カープール、バンプール)	HOV レーン	走行を交通管理者が規制
<u>パークアンドライド(バスライド)</u>	バスレーン	バスの魅力を高める一方で、他車の走行を抑制
駐車マネジメント	駐車規制	駐車規制、駐車場整備等を面的に推進
<u>ロードプライシング</u>	通行に課金	海外での導入例が存在するのみ
ナンバープレート規制	指定車以外通行規制	規制車種の指定の工夫
都心部乗り入れ規制	区域内通行禁止	物理的閉鎖を含むが交通管理者が関与

また、施策の主たる目的については、本書のこれまでの検討をもとに、環境改善と渋滞緩和の2種類に区分した。

以上の準備をもとに、施策ごとに一般的に行われることが望ましいと考えられる調査・分析項目を列挙した。この表に掲げた調査・分析項目だけを行えばよいというものではなく、これをたたき台として、個別のケースで調査することが望ましいというものにすぎない。また、ここでの観測調査、行動記録、意識調査は、事前調査を想定しており、事前事後調査に関連する項目は、便宜上、調査試行の欄に記した。また、シュミレーションと社会実験は明確に区別するべきであるが、その目的としているところが遠くはないという判断のもと、欄としてはまとめてある。実際には、シュミレーションを行った上で社会実験

に臨む場合や、シュミレーションを経ずに社会実験を行う場合もあり得る。道路網への影響把握が必要な場合はシュミレーションを行うことが望ましい。

なお、社会実験では、例えば、パークアンドライドの場合、モニターを募ったかどうかにもよるが、参加者の数を評価指標とする場合がある。しかし、施策の目的(環境がどれくらい改善されたか、渋滞がどれくらい緩和されたか)には直接的に関連しないので、表中には含めていない。

表 6-1-3 パークアンドライド（バスライド）での調査・分析項目（通勤を想定）

目的	環境改善	渋滞緩和
観測調査	主要区間の交通量と走行速度（排出量の推定、二酸化炭素排出量推定など） 主要地点の大気汚染濃度（測定局がある場合を想定）	主要区間の交通量と走行速度 主要交差点での渋滞長と通過所要時間（渋滞の箇所、程度、要因の把握）
行動記録	通勤方法、通勤費支給実態 自動車保有利用費用 （行動変更可能性の想定、通勤代替案の設計）	通勤方法、通勤費支給実態 通勤所要時間、勤務形態 （行動変更可能性の想定、通勤代替案の設計）
意識調査	環境問題への意識（日常行動や日常意識から推察） 環境問題改善への貢献の意識 交通行動変更の可能性（複数代替案で選択可能性を問う） 効果の推計(意識調査結果をもとに転換利用者数と環境改善程度を予測)	渋滞問題の受け止め方（日常行動や日常意識から推察） 所要時間、費用等の各項目の相対的重要度（通勤代替案の設計のための基礎資料） 交通行動変更の可能性（複数代替案で選択可能性を問う） 効果の推計(意識調査結果をもとに転換利用者数と渋滞改善程度を予測)
調査試行	試行前、試行中での汚染物質の大気中の濃度、台キロの変化（社会実験） 試行前、施行後での環境意識の変化（社会実験）	試行前、試行中での交通量、走行速度（社会実験） 試行前、施行後での行動と評価の変化（社会実験）

パークアンドライドでは、効果の予測には、行動記録データと意識調査データがあれば、通常は十分であり、シュミレーションモデルの実行は、影響を受ける道路が単一ではなく道路網レベルでの定量的な検討が必要な場合などに限られるという考えを表中には含めていない。一方で、予測には意識調査データも必要なことから、効果推計は、便宜的に意識調査の欄に加えた。

ロードプライシングの場合は、わが国で導入例がなく、東京都での検討がマスメディアを通して、広く一般の住民に紹介されてはいるものの、必ずしも十分に認知されておらず、さらに、実施主体となる行政機関への信頼度の問題などが絡んでくるため、意識調査で、

認知にかかる部分を詳細に実施する必要がある。

ロードプライシングを試行することは、対象区域の規模や道路網、代替的な移動方法の担保、課金方法あるいは課金に代替する方法の選定にかかる制度的及び技術的な制約があり、一般的には困難である。したがって、ロードプライシングの場合には、シュミレーションが有効な方法と言える。社会的意思決定のプロセスにおいて、シュミレーション結果をもとにした議論が展開されることとなる。

表 6-1-4 ロードプライシングでの調査・分析項目

目的	環境改善	渋滞緩和
観測調査	主要区間の交通量と走行速度（排出量の推定、二酸化炭素排出量推定など） 主要地点の大気汚染濃度（測定局がある場合を想定）	主要区間の交通量と走行速度 主要交差点での渋滞長と通過所要時間（渋滞の箇所、程度、要因の把握）
行動記録	自動車利用交通行動実態 活動実態（通勤、業務、配送など） （行動変更可能性の想定、通勤代替案の設計）	自動車利用交通行動実態 活動実態（通勤、業務、配送など） （行動変更可能性の想定、通勤代替案の設計）
意識調査	施策の認知度（正確に施策の内容と意義を認知してもらう。また、実施主体への信頼度も尋ねる） 環境問題への意識（日常行動や日常意識から推察） 環境問題改善への貢献の意識 交通行動変更の可能性（経路、手段、時間帯、頻度の変更や自動車の効率的利用への変更の可能性を含む問いかけ）	渋滞問題の受け止め方（日常行動や日常意識から推察） 所要時間、費用等の各項目の相対的重要度（通勤代替案の設計のための基礎資料） 交通行動変更の可能性（複数経路、手段、時間帯、頻度の変更や自動車の効率的利用への変更の可能性を含む問いかけ）
調査試行	代替的な施策案での効果の推計（シュミレーション） 推計された効果をもとにした案の絞り込み	代替的な施策案での効果の推計（シュミレーション） 推計された効果をもとにした案の絞り込み

## 6-2 意識調査

ここでは、意識調査を行うにあたり、どのような点に留意すべきかを整理する。

### 1) 対象とする意識調査

前節で述べたように、TDM 施策実施の社会的意思決定プロセスにおいて、意識調査は、次の2つの場面で実施することを想定する。

ひとつは、検討の場作りの前段階で、施策に対する認知の度合いや、その前提条件となる、問題の深刻さの理解、あるいは行政の活動に対する信頼の程度、公正さに対する個人

の認識などを尋ねる場合である。

もうひとつは、間接的な住民参加などの場面での意識調査である。こちらでは、検討の場に出てきた、複数の施策代替案に対する選好や、検討の過程の中で意識がどのように変化してきたかを含め、ある程度前提条件が整った上での調査となる。

## 2) 調査すべき項目

調査すべき項目を下表のように整理した。基本的には検討の場作りの前段階で行うことが望ましい調査項目の列挙となっている。

表 6-2-1 意識調査で調査すべき項目

分類	細分類	調査すべき項目
問題の認識	道路混雑	道路混雑をみかける頻度
		道路混雑をみかける時間帯
		道路混雑をみかける場所
		混雑のひどさ
		混雑に起因する大気問題の深刻さ
		混雑に起因する騒音問題の深刻さ
		混雑に起因する通過交通の生活道路への侵入の問題の深刻さ
		混雑に起因する交通事故問題の深刻さ
	環境問題	問題の認識
		モラルとして自分が配慮すべきか
各個人の配慮の必要性		
自分の健康被害の認識		
施策の認知	規制的なTDM施策	何も提示せずに、聞いたことがあるか
		定義を示した上での認識の程度(名前、内容)
		施策説明に対する信用の程度
行政への信頼		正直さの評価
		信頼の評価
		機関の利益獲得行動に対する評価
施策への賛否	規制的なTDM施策	住民投票での自分の投票(賛成か反対か)
		住民投票での他人の投票(賛成か反対か)
		自分の運転の自由への影響、変更方法
		行動の変更(自動車利用頻度)
		検討の場への自分の参加の可否
		検討の場への他人の参加の有無
個人属性	一般的個人属性	性別、年齢、職業、住所
	交通関連の属性	自動車保有、自動車利用可能性、公共交通利便性
	交通行動の特性	通勤と通勤以外での目的地と利用交通手段
	施策との関連	規制対象区域(区間)の利用状況

なお、検討の途中で、施策代替案の選好を尋ねる場合、意識の変化を尋ねる場合がある。選好については、対象とする施策代替案が正確に認知されるよう説明することを基本として、尋ね方としては、二者択一、多選択肢の順位付けなどいくつかの方法がある。回答者の負担を最小にできるように工夫することが必要となる。意識の変化については、表にあるような項目を再度尋ねることで対応する。

### 3) 調査上の一般的留意点

調査を企画立案あるいは実施管理するにあたっては、次の点に留意する必要がある。

まず、調査の方式には、訪問配布訪問回収、訪問配布郵送回収、郵送配布郵送回収、訪問面接調査、街頭面接調査という昔ながらの方法と、わが国ではマスメディアなどでの適用が多いが、電話面接調査、さらには、近年では、インターネットによる調査などがある。それぞれの調査で、調査票の回収率や調査費用、データの誤差の程度などが異なるため、どのような調査方式がベストであるかは、個別に判断する以外にはない。より重要なことは、調査票の質問の複雑さ、量、質問が取り扱っている問題の中身によって、適切な調査票が異なってくる。一般に、これまで導入されていない施策代替案に対する選好調査を行う場合は、先にも述べたが、それぞれの選択肢となる施策代替案の内容や、他の選択肢との相対的な優劣について、正確に認識されていることが分析の前提となる。したがって、様々な方法を用いて確実に認識してもらう必要があるが、説明が長すぎると、回答時に疲労が蓄積されて、回答結果がいい加減な判断になり、誤差が生じるなどの問題がおきる。

次に、質問票の設計であるが、回答者を回答途中で飽きさせたり、残りの質問に回答する意欲を削ぐような設計は望ましくない。例えば性別や住所などの情報は、質問票の冒頭にある必要はなく、末尾でも構わない。また、質問の分量にも配慮する必要がある。その話題にもともと強い関心がない住民に何時間も集中させることは妥当ではなく、なるべく短時間で終わることが望ましい。しかし、分析に必要な項目がもれているなど、選択肢に不備がある場合は、後の分析に影響し、場合によっては再度追加調査というような二度手間になりかねないので、注意が必要となる。

### 4) 規制的手法を伴う TDM 施策への賛否の意識調査における注意点

4章で紹介した各種調査の結果をもとに、規制的手法を伴う TDM 施策に関して賛否を問う場合に留意することが望ましい点を以下に整理した。

#### (1) 語句説明をすると受容可能性が高まる傾向がある。

施策に対する認知の程度はまちまちであり、誤解されている場合もある。過大に評価する層もいれば、過小に評価する層もある。負の側面ばかりが強調される場合もあれば、その逆もある。いずれにしても、語句の説明は欠かせない。

#### (2) 混雑と環境のためというように目的を明示すると受容可能性が高まる傾向がある。

道路混雑問題、環境問題への関心の程度には個人差があるが、関心は年々高まっている。それを踏まえて、施策の目的として、混雑緩和、環境改善のためということを示すことで、受容可能性が高まる傾向が示されている。

(3) 環境意識の高い層ほど受容可能性が高まる傾向がある。

環境意識の高さは施策の受容可能性に影響していることから、施策に対する住民の賛同を得るためには、環境意識を高めるような日常的な啓発活動が重要である。

(4) 行政機関への信頼度の高い層ほど受容可能性が高まる傾向がある。

施策を受け入れない大きな理由として、住民と行政とのこれまでの信頼関係の問題があるという事例は、これまでも少なからずある。逆にいえば、信頼関係が築き上げられている場合には、施策の受容可能性は高まることを示唆しており、対象地域での信頼関係の実態を確認し、信頼関係が仮に希薄な場合には、信頼関係を築き上げることでできる、より単純な施策からはじめるなど、戦略の工夫が必要となる。

(5) 施策の効果の正の部分と負の部分の両面を提示すると受容可能性が高まる傾向がある。

規制的手法では、すべての人のすべての行動に対して改善が行われるということではなく、自動車による移動の利便性の低下など、マイナスの部分が生じる。その部分をきちんと説明する場合としない場合では、する場合のほうが、受容可能性が高まる。いわゆる効果の両面提示の意義である。

なお、以上の5項目については、4章での分析結果の考察に基づいているが、これらの要因は、受容可能性に相乗的に影響する場合もあるので、注意が必要である。

さらに、交通管理者の戦略として、特に、施策導入のための検討の場作りで、賛成を増やすための方法と反対を減らすための戦略が、必ずしも一致しない点にも注意が必要である。通常は、賛成の対語が反対であり、賛成が増えれば反対は減ると思われる。マクロ的にはそうであるが、現在、反対の立場を示している住民を、反対ではなくするということが、現在、賛成の立場を示していない住民が賛成を示すようになるということは、同一ではない。個別事例での分析に基づいて、どのような人が賛成して、どのような人が反対しているのか、その属性を区別して分析を行う必要がある。ここに言う属性とは、施策の認知、道路混雑問題や環境問題の受け止め方、行政との信頼関係、公正さへの評価などとの関連で説明される個人の属性である。これらの分析に基づいて、賛成を増やす戦略、そして反対を減らす戦略を打ち出すことが、意識調査を受けての場作りで求められる課題であろう。

### 6-3 調査としての試行

ここでは、調査を目的に、シュミレーションを実施する場合と、社会実験を行う場合について解説する。

#### 1) 調査のためのシュミレーションと思考

近年のパーソナルコンピュータ技術の発展により、交通シュミレーションソフトの性能は格段に向上した。地区レベルでの道路ネットワークでの規制的手法の導入効果を調査す

る際に利用可能なソフトウェアも、国内開発のものを含め複数存在している。

幹線ネットワークを含む広域的な地域では、リンクレベルでの交通流の再現を精緻に行う場合には、均衡配分理論をベースにして、調整のために多大な努力が必要となることが少なくないが、地区レベルでは、前提条件にもよるが、実務的に実行可能なレベルで調整が可能となっている。

シュミレーションモデルを適用する場面は、必ずしも精緻な予測結果を求めることだけではない。住民が直接参加する場面で、規制的手法が導入されることで、誰にどのような影響が及ぼされるのかを直感的に理解するためのツールとして、シュミレーションソフトの画面表示は有効である。

また、条件設定の異なる多数の代替案の効果を比較する際にも、準備に時間がそれほどかからないため、住民の直接参加の場面で、議論に即座に対応した代替案の修正とその効果の検討を行うことが可能となる。

以上をもとにシュミレーションモデルの利用場面とその際の留意点を表 6-3-1 にまとめた。

表 6-3-1 調査のためのシュミレーションモデル適用の場面と留意点

場面	留意点
直接住民参加初期段階での議論活発化	問題が発生している様子をビジュアルに示せること。 住民の実感に即した結果がプレゼンテーションされていること。 後の場面との整合がとれていること。
直接住民参加途中段階での施策案提示	施策案の内容と効果がみえること。 効果や影響については、多面的に分析でき、表示できること。 定量的な推計結果は、妥当なものであること。 議論をもとにした施策案の修正と対応した再計算ができること。
施策案の効果検証	効果検証に必要な指標については誤差が小さいこと。 誤差発生モデル上の特質を分析者が把握していること。

## 2) 調査のための社会実験

本節の主題は、調査のために試行的な取り組みを行う場合についてである。項のタイトルとして社会実験を掲げた。

太田・久保田(1998)<sup>11)</sup>によれば、社会実験に関して、様々な場合があつて、用語の用法に注意すると、表 6-3-2 のように分類できる。また、表 6-3-3 では、1995 年以前のよく知られている事例についてまとめた。

表 6-3-2 交通計画における「実験」のタイプ

	敷地内実験	社会実験	
		シミュレーション型社会実験	住民参加型社会実験 行政主導型   住民主導型
定義・目的	条件操作下での仮説の検証	実社会での仮説の検証 社会的理解獲得、合意形成促進	① 実社会での仮説の検証（一般に即地的） ② 住民・関係者の理解促進 ③ 住民からの意見を収集し計画案に反映(住民主導の場合は、住民自身が問題点を発見して計画案に反映) ④ 合意形成の促進
例	舗装強度実験 敷地内ハンプ実験	路車間通信実験 リニア実験線	表 6-3-3
実験への一般住民の関わり方	なし	原則としてなし	受動的（知らずに終わる可能性がある。）   主体的

表 6-3-3 代表的な住民参加型社会実験事例（1995 年以前）<sup>1)</sup>

事例	都市	事業内容	実験内容（交通規制は、社会実験開始時に併せて実施したもの。）	実施年
学園前駅バス優先化対策	奈良市	バス円滑化	(交通規制)	1984
バス円滑化対策	浜松市	バス円滑化	(交通規制)	1992
日立市交通実験	日立市	公共交通転換	増便、モニター	1980
兼六園交通対策	金沢市	パークアンドライド	駐車場、臨時路線、交通規制	1988
通勤時パークアンドライド	金沢市	パークアンドライド	駐車場、臨時路線、モニター	1992
買い物バス	四日市市	バス利用促進	バス運行	1989
駐車場案内	武蔵野市	駐車場案内	仮設の駐車場案内	1981
駐車場案内誘導	豊田市	駐車場案内	仮設の駐車場案内	1987
買物公園	旭川市	モール	(交通規制) 暫定道路改良	1969
入船西ボンエルフ	浦安市	ボンエルフ	暫定道路改良	1987
商店街歩車共存化	横浜市	歩車共存道路	暫定道路改良、道路使用	1988
保見団地ボンエルフ	豊田市	ボンエルフ	暫定道路改良	1993

わが国でも 1969 年の日立市以降、実験的な検討が数多く行われている。表中の事例のうち、学園前のバス専用道路（バス以外直進禁止等の規制の組み合わせ）は、既に開始後 20 年近くになる。金沢市のパークアンドライドは継続的に実験を続けている。旭川の買物公園はよく知られているように、本格実施になっている。これらの事例は、後述の本格実

施のための社会実験に分類できよう。他の事例は、本格実施に至った例もあるが、基本的には、調査のための試行といえる。

### 3) 調査のための試行の事例

最後に、ここでは、最近の事例として、岐阜県白川村のケースを、少し古い事例として八王子市の秋川街道円滑化の事例を紹介する。

#### (1) 岐阜県白川村の事例（出典は国土交通省ホームページ）

世界文化遺産登録後より、荻町、平瀬温泉を中心に多くの観光客が村を訪れており、平成12年には、約125万人の観光客が来訪した。観光立村を目指す村の活性化に大きく寄与しているが、一方、荻町地区内の村道は車で溢れ、村民の日常生活や地区内を散策する観光客の交通安全が脅かされていた。さらに国道156号において、荻町地区周辺の駐車待ちによる交通渋滞が発生し、村の日常生活にも大きな支障が生じていた。

このままでは、荻町住民の生活不安やのどかな農村風景を楽しみに訪れた観光客へのイメージ低下となるばかりか、観光産業の衰退と世界遺産保存への影響が懸念されたため、村民の協力のもと、円滑・安全かつ快適な交通の確保と地域づくりを目指した「白川村交通基本計画(案)」を作成し、その実現を図る必要があるとして、以下の目的で社会実験が、平成13年10月に実施された。

目的は、1)世界文化遺産地区内への観光自動車の進入制限(コントロール)の妥当性・課題の検証、2)パークアンドバスライド、パークアンドサイクルライドによる交通混雑回避、代替交通手段としての妥当性・課題の検証、3)世界文化遺産地区内の電気自動車による移動及び村民体験乗車の妥当性・課題の検証、4)情報提供による駐車場への適性誘導、交通混雑回避の有効性・課題の検証、5)観光交通のコントロールによる観光業への経済的な影響・効果の検証であった。

実験の評価としては、全体として車両進入規制実施日の観光客平均滞在時間、消費金額が向上したことの他、以下を指摘できる。

まず、車両進入制限による観光行動の変化等については、車両進入制限実施日は、観光客の地区内平均滞在時間が約50%向上(1.5時間から2.2時間)、平均移動距離が約10%向上(1.3kmから1.4km)した。また、観光客一人当たりの消費金額も約10%アップし、地区内の回遊性向上や消費活動の活性化に結びついた。さらに、騒音レベルが下がり静寂な環境が実現し、観光客の9割以上、村民の7割が本格実施を要望していることがわかった。

パークアンドバスライドについては、ピークとなった10月7日(日)は、観光客約1万7百人、一般車約1,900台、観光バス約230台の利用となった。また、予測を上回る観光客の集中により、一般車用駐車場が13時頃満車となり、シャトルバス待ち行列が発生するなど、シャトルバスの利用が一時滞った。駐車場からの円滑な移動を図るための駐車場の配置や運用形態、シャトルバスの運行間隔やルートなどの改善課題が把握された。

予約システムについては、事前予約台数は約50台と少なかったが当日予約は約360台となった。駐車場予約の時間に合わせて白川郷への到着時間を調整する行動が見られ、予約システムによる観光交通需要コントロールの可能性が示された。

以上を受けて、白川村交通基本計画（素案）を立案し、中長期の交通基本計画と短期の交通対策の考え方をとりまとめた。今後は、観光交通の集中日には、車両進入制限の試行を継続的に実施するなど、実験で得られた課題を整理し、実験を村の交通体系改善の第1ステップと位置づけ、引き続き検討を進める予定である。

プロセスの中で、効果の測定とともに、社会的意思決定を進めるにあたり重要な情報を整理、考察しており、今後の検討に必要な基礎資料としている点で、今後の展開が注目される。

## (2) 八王子市秋川街道の事例

八王子の秋川街道は、八王子市西部および奥多摩方面から、八王子中心部、あるいは甲州街道へのアクセス道路として、慢性的な道路混雑が発生していた。1994年より、警視庁が中心となって、都内の道路交通円滑化を多角的に取り組む中、同道路についても様々な分析が行われ、朝ピークに関しては、住宅地から秋川街道への流入について、交通規制、信号制御に関するシュミレーションを実施し、渋滞解消の可能性が机上計算された。

1998年には、関東運輸局、八王子市、地元バス事業者の支援のもと、バス利用促進を軸とした八王子地区の交通の円滑化に関する社会実験を実施した。実験の結果、並行する陣場街道では、混雑が若干残存したものの、秋川街道の混雑はかなり減少し、公共交通への転換可能性も確認できた。

その後、沿道の事業所、八王子市役所の時差出勤への協力、バス事業者の運行路線やダイヤの変更、一方通行規制等の変更に伴う住民の合意などいくつかの課題があり、それらの解決を経て、取り組みの実現に到達した。机上の計算で説明しきれない部分や新たな課題の発現などを経て、その後の、同地区での交通対策問題の継続的な検討のきっかけのひとつとなった。以上の点で、机上計算の検証という側面とともに、その後の社会的意思決定へと続く道筋を示した点で、意義のある事例といえる。

- 1) 太田勝敏、久保田編著(1998)：「新しい交通まちづくりの思想」、鹿島出版会
- 2) 日本交通政策研究会(2001)(2002)：「自動車交通研究：環境と政策」

## 第7章 意思決定

5-5においても触れたが、「TDMの意思決定」にはいろいろな意味が含まれる。

まず、協議会・懇談会内部での社会的意思決定と交通管理者を含む行政機関の意思決定とは異なるのはすでに述べたとおりである。このことは、参加型のまちづくり一般にいえることであるが、交通に関わる場合には特に重要である。それは、交通施策を講じたときの影響の範囲が広範囲に及ぶためであり、ある道路ないし地区での提案が広域にどのような影響を与えるかを判断しないうちは交通管理者としての意思決定が行えないのは当然である。

問題は、協議会・懇談会での議論が深まるにつれて、その場があたかも行政的意思決定の場であるような誤解が参加者の中に生じることであり、それは、参加者にとっても行政にとっても不幸な結果になりかねない。協議会・懇談会の最初の段階で、その役割とある種の限界について合意しておくだけでなく、折に触れて再確認するぐらいの対応が必要である。

次に、行政機関の意思決定に限ってみても、TDM実施の意思決定はそれほど単純ではない。それは、TDMを実施するにあたっての意思決定のルールが明確でなく、また行政の仕組みの上で複雑であるためである。

交通施策メニューのうち、都市計画決定の対象となる道路、駐車場などは、私権制限を含む法的な位置付けが明確である。また、交通規制単独であれば、公安委員会決定という手続きが確実に存在する。だが、それらは、交通施策の諸要素の中ではむしろ例外といって良く、TDM、公共交通の高サービス化、などについては、「決定」の法的な手続きが不在といってよい。パークアンドライドにしても時差出勤にしても、それを施策化する法的な手続きはなく、また施策化後も利用者に利用を義務付けることはほとんどできない。また、例えば、モール化等においては、道路管理者と公安委員会という両管理主体がそれぞれ「計画の決定」に関わる権限を持ち、それらは必ずしも一元化されていない。

とりわけ、複合施策からなるパッケージ型のTDMにおいては、全体としての意思決定に至る道筋は明示的にはなっていない。

このように、様々な要素からなるパッケージ型TDMを全体として一つの計画とみなして「決定」する手続きは存在しないのである。構想のレベルにおいては、市町村の総合計画や都市マスタープランなどに位置付けることが可能であり、それ自身重要な手続きであるが、そこでの位置付けは、必ずしも具体化を担保するものではない。

このことは、住民参加の問題にも深く関わる。すなわち、複数の管理主体が明確な責任領域を持っていることなどから、地元住民が参加して議論したアウトプットを相対化せざるを得ない場合があることは否めない。まちづくり一般に通じることだが、「何のために参加するのか」、「われわれの議論の結果が、そのあとにどのような意味を持つのか」、さらにその限界は何か、ということをおおむね明確にすることが非常に重要となる。

その上で、「望ましい計画の決定」に至るための要件として、次の点を指摘しておこう。

第一は、決定に関わる各々の関係者が、出来るだけ早い段階から共通のテーブルにつくことである。その場において、信頼関係に基づく議論を重ねつつ、各々が自分の部署に持ち帰って個別の決定を重ね、あるいは必要な調整を行いながら、全体として望ましい意思決定を行う他に道はない。

第二は、全体の意思決定に向けて決断をし、実現に向けて議論をリードする人がどうしても必要である。その人とは、計画の規模によっても異なるが、やはり自治体の首長であることが最も一般的であろう。まちづくりあるいは交通まちづくりで著名な内外の事例を見ると、ほぼ例外なく、決断力と実行力を持つ首長の存在が確認できる。見方を変えれば、自治体が主体的に検討する TDM やパッケージ型の TDM においては、常に地域住民の代表たる首長の意向を確認し、社会的意思決定ができる段階になっているかどうかを判断する必要がある。

第三は、意思決定に至るプロセスの重要性である。具体的方法についてはすでに5章で解説したが、適切な段階で適切な住民参加手法を適用するなど、全ての関係者との連携を常に心がける必要がある。

## 第8章 実施

### 8-1 関係機関との調整

TDM 施策の実施にあたっては、多様な関係機関との協議の場を用いて、共通した目標に向けて取組みを行っていく事が重要である。

交通管理者が規制的手法を用いて TDM に関与する場合、表 8-1 のような4種類の立場が想定される。このような立場で取組む上で、関係者相互の信頼関係を保ち、協力関係を築くことが、対象となる交通問題を緩和する上での大きな助けとなる。

表 8-1 TDM 関連施策での交通管理者の立場

対象施策	概要	取組対象策の例
提案および対策立案者	地域での交通問題緩和のために専門的知識や組織としての調査、現況把握機能を最大限に活用した上で、施策の提案や立案を行う。	エリア流入規制 リバーシブルレーンの設置とバスレーンの設置
共同パートナー	道路改良や施設用地の改編などを伴う場合に、施設管理者や施行者と交通管理者が、問題改善に対して協力しながら同一の目標に向かい対策を行う。	道路空間再配分などの取組
受託または実施	他の主体が取り組んでいる施策の効果を増大させるために支援、働き掛けなどを行う。	時差出勤 (全国都市各所)
チェック機能	交通管理者以外の者より策定された計案等に対して、交通管理の観点からチェックを行う。	住民自治組織、企業団地、商店街自治組織等からの提案 (全国都市各所)

### 8-2 本格実施を前提とした試行の事例紹介

本格実施を前提とした TDM 施策の試行の事例として、奈良市学園前のバス優先化対策と大阪府下における大規模商業施設駐車場を活用したパークアンドライド、オックスフォード（イギリス）の自動車流入規制策を紹介する。

### 1) 奈良市学園前の交通規制によるバス優先化対策

奈良市周辺は大阪のベッドタウンとして開発され、急激に人口が増大した。特に、朝のラッシュ時の奈良市学園前駅周辺道路は、交通混雑によって乗合バスの遅延が恒常化していた。そこで、昭和 58 年 3 月、大阪地方陸上交通審議会（奈良県部会）から「ラッシュ時における学園前駅広場への自家用車の乗り入れ規制を検討する」よう答申がなされ、これを受けて、奈良県警察本部と奈良市に、その改善の要望があったのが検討のきっかけである。

自家用車の乗り入れ規制の実施に向けて、県議会（公害交通委員会）で県警が交通規制の基本構想を説明した。そして、県警が昭和 58 年 6 月近鉄学園前駅において午前 7 時から 8 時 30 分の間にアンケート調査を実施し（7,000 枚配布、4,277 枚回収）、結果を公表した。その結果、バスの増発、路線の新設等の対策には 70%が必要であると回答し、マイカーの使用をやめてバスを利用すべきであると回答した人も 62%にのぼった。さらに、交通規制計画についても 58%が賛成と反対の 36%を上回った。

そこで、関係機関（奈良県、奈良県警、奈良市、近鉄、近鉄バス）で交通規制実施のための対応策を協議した。12 連合自治会に対する説明会を順次開催し、表 8-2 のような交通規制と細街路における交通量調査を実施することで合意した。

表 8-2 交通規制の内容

実施期間	昭和 59 年 4 月 9 日（月）～ 4 月 14 日（土）の 6 日間
規制時間帯	午前 7 時から 8 時 30 分の 1 時間 30 分
規制区間	奈良市道五条山淵線 ・中登美交差点・NTT 西奈良営業所交差点の南行（駅行）禁止 ・大和町二丁目交差点・帝塚山学園前交差点の北行（駅行）禁止
通行可能車両	バス、タクシー、二輪車および指定車
試験実施結果	バスの遅延状況はゼロに近い成果を収め、乗客も 22%増加し、大多数の乗客から継続的に規制を実施してほしいという意見が出され、好評を得ることができた。また、市道五条山大淵線の周辺住民からは、街が静かになった等の意見が寄せられ、細街路への通過交通の流入もさほどなかった。

この後、バス優先化対策の継続実施に向けて奈良県警、奈良市、地元自治体及びバス事業者の四者間で協議し、時間を 1 時間に短縮して継続実施することで合意し、昭和 60 年 3 月 25 日（月）から実施することになった。

規制実施にあたって、奈良県警を主体として、学園前駅北口交差点の多現示化改良、交差点への信号機の新設、学園前駅南口交差点の車両灯器の増灯、学園前駅北側地区細街路 4 区間 360m の一方通行規制の実施、一時停止規制を 18 箇所を実施した。さらに、連合自治会を通じ、地域住民に対する周知徹底を図ったほか、横断幕 14 本、広報板 180 本を掲出し、主要交差点、駅南北広場において、広報チラシ 3 万枚を配布した。

規制前はバスが約 5～7 分遅れていたものが、規制後は定時運行できるようになった。

## 2) おおさかパークアンドライド社会実験

大阪都心部においては、都市施設の集積度が高いため交通量が集中し、通勤時間帯をピークとする交通混雑が大きな問題となっている。一方、大阪府域における出勤時の車の利用状況をみると、都心から10～15km圏では大阪市への出勤車利用分担率は20%程度と高い。したがってこの圏域から発生する通勤大阪市直行車両の削減が課題となった。そして、この削減のため、郊外鉄道駅を対象とした広範なパークアンドライドシステムの導入の必要性があげられた。

このため、「京阪地域交通需要マネジメント研究会」を設立し、表8-3に示す検討を行った。最初は、大阪府域を対象とした広域的なパークアンドライドシステム導入の有効性を確認する段階として、1998年に地下鉄門真南駅で限定的な試行実験を試み、その可能性を探ることにした。

門真南駅での実験成果を踏まえ、さらに広域的な展開を図るため、上記研究会は1999年10月から6ヵ月間、駅前大規模商業施設の空き駐車場を活用したパークアンドライドシステムの導入実験を試みた。

表8-3 おおさかパークアンドライド社会実験

構成員		京阪地域交通需要マネジメント研究会 (学識経験者、建設省、大阪府、大阪府警、日本道路公団、大阪市、門真市)
検討内容	1997年度	・道路交通の現況と課題の整理 ・TDM事例の整理 ・通勤実態アンケート調査
	1998年度	・門真パークアンドライド社会実験の実施と解析・評価 ・駅周辺大規模商業施設駐車場のパークアンドライド利用についての提案
	1999年度	・大阪パークアンドライド社会実験(門真パークアンドライド+駅周辺大規模商業施設駐車場パークアンドライド)の実施 ・利用実態・広報活動・意識調査の取りまとめ
	2000年度	・パークアンドライドの継続実施状況報告 ・今後の調査・計画についての検討(広域展開と企業・市民の参加誘導策) ・民間企業取組み状況調査

本社会実験により、大規模商業施設の空き駐車場を活用したパークアンドライドシステムを導入しやすい駐車場の要件として、自動ゲート設置駐車場、駐車場と店舗の分離、TDM協力意識の高い企業の存在などが明らかになった。また活発な広報活動を行った結果、地域周辺におけるパークアンドライド社会実験の認知度は、当初の30%から半年後には50%近くに向上した。

社会実験後においても、翌年、協力店舗は2店舗増え、7店舗となった。また店舗以外の駅周辺駐車場を加えると、現在、18駅19駐車場においてパークアンドライドシステムが導入されている。

TDM施策としてパークアンドライドはポピュラーな施策であるが、駐車場の費用がかさむため継続できない場合が多い。この事例では、商業者の空き駐車場を活用したいというニーズと駅周辺のパークアンドライド用駐車場が確保したいとの行政機関のニーズがうまく結びつけたところに、社会実験後も継続してシステムが維持された原因がある。

### 3) オックスフォードにおける都心部交通規制

オックスフォード市(人口：132,600人、来訪者：年間300万人)は、歴史都市の環境保全と活力増進の一環として、パークアンドライド政策を実施してきた。1999年6月、政府の交通政策に則った中心地区から一般車両を締め出し、歩行者、自転車、バスに大きな優先権を与える交通政策が実施された(表8-4)。このような大規模な交通規制を実施するにあたり、一般の市民とのコミュニケーションが入念に実施された(表8-5)。

表8-4 オックスフォードの都心部交通規制の内容

項目	内容
車の流入規制	道路上の交通ルートを、歩行者専用道路、バス優先ルート(バス、タクシー、自転車、歩行者のみ通行)、一般ルート(すべての車両が通行)の3種類に区分け。歩行者専用道路やバス優先ルートは、時間帯に応じて規制(おおむね午前10時から午後6時)
メインストリートの歩行者専用化	市のメインストリートであるコーンマーケット・ストリートから車を締め出し、歩行者専用化。ただし、午後6時から午前10時にかけては、配送車両の通行が許されている。規制後は、従前より人通りも多く、活気を帯びた通りとなっている。
バス優先ルートの設定	コーンマーケット・ストリートからバスも締め出すことになったため、中心部の主要道路は、すべてバス優先道路とした。

表8-5 オックスフォードでの都心部交通規制の社会的意思決定プロセス

イベント	内容
1. 市民と会合	Town Hallで一般市民と会合を数回重ねる。 目的：一般市民の要求を聞く。ビジネス関係者に理解してもらう。
2. 展示会の開催	3日間開催。10-18時。20名の市職員配置。簡単なアンケート票を配布・回収。まとめて、12ヶ所の公立図書館に展示。
3. 市民との会合	3ヶ所で一般市民と会合→まとめて提案提出
4. 正式諮問	会合の成果をまとめて、提案を作成。正式諮問にかける。新聞に発表。同時に展示会開催(市職員を派遣)。
5. 市民意見の徴収	諮問にかけると同時に、市民意見の聴取が始まる。4週間。690通の意見が寄せられる。
6. 委員会審議・決定	市の関連委員会で正式に審議し決定。
7. 州議会の認可	州議会の認可を得る。
8. 公聴会の開催	一部の反対意見について、1998年1、2月の4週間、公聴会を開催。 公聴会の見解：悪影響を受ける人はいるが、全体的な利益の方が大きいので進めるべき。
9. 一部反対意見への対応	Broad St.の商店主の荷捌きに関する反対意見への対応：規制時間帯を緩和
10. 実施に向けて	検査官報告書 98年5月→市委員会→強制命令の一部修正→公示→公表→意見聴取 98年10月→委員会決定(市、州)→詳細計画→99年6月1日実施

## 第9章 モニタリング

TDM は、交通需要“マネジメント”である以上、一定の計画が終了した後も、持続的に、交通需要を“マネジメント”していく姿勢が不可欠である。

具体的には事前の調査・分析・広報等が十分なされていたために、実施後の短期間で TDM 効果が現れたとしても、そこで TDM の諸活動を終了させるのではなく、持続的に、その効果をモニターすることが必要である。そして、モニター結果、混雑が再度激化するなど、TDM 効果の低減が観測された場合に備えて、速やかにその対策を講じるための態勢を、保っておくことが肝要である。さらに、モニターによって得られたデータを蓄積しておくことは、将来、類似した事例を他都市や地域で実施する場合に極めて重要な情報源となることもあり、モニターによるデータ蓄積は不可欠である。

さて、モニタリングの例としては、たとえば、ロードプライシングを実施したノルウェーのオスロでは、オスロ市民に対して電話による賛否意識、その理由の調査を実施1年前から毎年実施している。また、交通量のデータは、ロードプライシングの実施効果を把握する観点から、分析されている。

賛否意識に関しては、システム実施の直前では65%が否定的、28%が肯定的という結果であったが、システムの導入後、徐々に肯定的な方向に人々の意見が変化していき、たとえば導入後5年が経過した時点では、否定的な意見をもつ人は1割削減して55%に、肯定的な意見を持つ人々も1割強増加して40%となっている。また、交通量に関しては、システム導入後、オスロ市における自動車交通量の増加の割合が鈍化したことが報告されている。そして、たとえば、システム導入後3年が経過した時点の交通量は、システムが導入されていなかった場合を想定した交通量よりも2割少ない水準である、と報告されている。こうした情報は、オスロ市民に再び提供されており、その後のロードプライシングの賛否意識に対しても影響を及ぼしているものと考えられる。すなわち、モニタリングは、一般の人々に対するコミュニケーションという観点からも重要なものと考えられるため、その体制を整えておくことが、重要である。

その他、例えば5-2で例示した東京都では、走行速度についての数値目標を TDM を実施する際の具体目標として、具体的な目標年次と共に掲げているが、こうした場合には、目標年次をにらみつつ、直接的に数値目標の達成を調べるためのモニタリングを、定期的に行う必要がある。ただし、このケースのような走行速度、あるいは交通量等をモニタリングする場合には、新たな調査を改めて実施するまでもなく、定期的実施される道路交通センサス調査等の定期的な調査データ、あるいは、交通管理のための情報として得られる交通速度や交通密度についてのディテクターデータを活用する方法も考えられる。そのためにも、協議会等で、既存データをモニタリングのために活用するための調整などを含めて、モニタリングの方法、それに応じた実施者とタイミングについて事前に行うことが必要である。

### 参考文献

藤井 聡: 北欧におけるロードプライシングの試み: ノルウェーでの導入事例とスウェーデンでの失敗、運輸政策研究、Vol. 2, No. 2, pp. 57-60, 1999.

James Odeck and Svein Brathen: On public attitudes toward implementation of toll roads: the case of Oslo toll ring, *Transport Policy*, Vol.4, No.2, pp.73-83, 1997.

資 料 編

## 目 次

	規制的手法を中核としたTDMに関する意識調査の概要	83
資料1	1-1 意識調査票『全国（条件1）』	86
	1-2 意識調査票『全国（条件2）』	100
	1-3 意識調査票『全国（条件3）』	114
	1-4 意識調査票『全国（条件4）』	128
	1-5 意識調査票『全国（条件5）』	142
	1-6 意識調査票『全国（条件6）』	156
	1-7 意識調査票『名古屋1』	170
	1-8 意識調査票『名古屋2』	181
	1-9 意識調査票『川越』	192
	1-10 意識調査票 M1 <調査員記入シート>	208
	1-11 地図	209
資料2	アンケート調査結果の詳細	
	2-1 名古屋調査	
	—幹線道路の環境対策に関する分析—	
	1) 提示方法別クロス表	
	(1) 自動車交通問題	215
	(2) 環境問題に対する意識	216
	(3) 自動車交通量抑制策への賛否	216
	(4) 環境に対する態度	217
	(5) 行政への信頼	217
	(6) 名古屋の交通環境対策	218
	2-2 川越調査	
	1) アンケート調査サンプル数	220
	2) アンケート調査用紙の設計	220
	3) 結果の概要	220

## 規制的手法を中核としたTDMに関する意識調査の概要

### 1. 調査の目的

本調査は、道路交通の生活環境への影響、各種規制手法を用いたTDMの受容可能性に関する意識を調査するとともに、これにより主な施策の受容可能性、社会的意志決定の円滑化のためのポイント等を把握するための基礎資料とするために企画・実施された。

### 2. 調査の内容

- ①現況の交通問題認識の度合い
- ②施策や交通認識に対する優先意識
- ③交通問題の希望改善レベル（問題評価）
- ④個別施策の理解度
- ⑤渋滞評価基準
- ⑥個別施策実施に対する実施賛否度合い
- ⑦個別施策実施の受容可能規模

なお、流域規制に関する施策等については、「都市部」（資料(210)地図を参照）を任意に設定し、これを回答者に示した上で回答を求めた。

### 3. 調査の設計

調査を3つの種類にわけ、それぞれ以下のような項目を設計した。

#### 3-1. 全国調査

##### 1) 調査地域

全国調査は都市規模、交通手段分担率の関係から代表的な以下の都市を選定した。  
横浜市、広島市、岡山市、名古屋市、仙台市、金沢市。

なお、小規模調査のため人口規模に関わらず均等実施した。

##### 2) 調査対象

- ①年代区分      29歳以下(442人/29.5%)、30歳以上59歳以下(745人/49.7%)、  
60歳以上(311人/20.7%)、無回答(2人/0.1%)
- ②性別            男性(773人/51.5%)、女性(727人/48.5%)

##### 3) 調査対象数 1,500人

##### 4) 抽出法        ランダムウォーク法

##### 5) 調査方法     個別面接調査

##### 6) 調査票        付録(87)を参照のこと。

##### 7) その他

交通施策に関する質問に関しては、下記のように各々6条件の意識調査を作成し、それぞれの条件ごとに調査結果を比較することとした。

ロードプライシング	100円	500円	1000円
「ロードプライシング」と呼称	条件1	条件2	条件3
「混雑と環境課のためのロードプライシング」と呼称	条件4	条件5	条件6
ナンバープレート規制	10日	5日	2日
「ナンバープレート規制」と呼称	条件1	条件2	条件3
「混雑と環境課のためのナンバープレート規制」と呼称	条件4	条件5	条件6
都心部への流入規制	朝混雑時のみ規制	昼間規制	終日規制
目的を表記しない	条件1	条件2	条件3
「都心部の混雑や環境課の問題を緩和する」	条件4	条件5	条件6

### 3-2. 都市レベル調査1（川越市）

#### 1) 調査地域

都市政策、交通政策の方向性により複数のTDM導入可能性のある都市で、都市進入規制を想定できるような都心地区が形成されている都市として、川越市を選択した。

#### 2) 調査対象

- ①年代区分 29歳以下(97人/32.3%)、30歳以上59歳以下(102人/34.0%)、60歳以上(99人/33.0%)、無回答(2人/0.7%)
- ②性別 男性(148人/49.3%)、女性(152人/50.7%)

#### 3) 調査対象数

合計300であるが、その内訳は次の通りである。

対象	都心内	周辺部	合計
商業者	25	25	50
地区住民	125	125	250

#### 4) 抽出法 ランダムウォーク法

#### 5) 調査方法 個別面接調査

#### 6) 調査票 付録192を参照のこと。

### 3-3. 都市レベル調査2（名古屋市）

#### 1) 調査地域

自動車交通による大気汚染や騒音問題が深刻化し、交通流対策を想定すべき都市で、実際に環境整備対策などが計画されている都市として名古屋市を選定した。

#### 2) 調査対象

- ①年代区分 29歳以下(97人/32.3%)、30歳以上59歳以下(101人/33.7%)、60歳以上(102人/34.0%)、無回答(0人/0.0%)
- ②性別 男性(149人/49.7%)、女性(151人/50.3%)

### 3) 調査対象数

合計 300 であるが、その内訳は次の通りである。

対象	沿道 20 ㍎	沿道から 200 ㍎程度	沿道から 200 ㍎～1 ㍎
地区住民	101	100	99

- 4) 抽出法            ランダムウォーク法
- 5) 調査方法        個別面接調査
- 6) 調査票        付録 170, 181 を参照のこと。
- 7) その他

名古屋の交通環境対策に関する設問で、下記のように 2 種類の調査票を用意し、双方の調査結果を比較検討した。

- ① 「効果」と「懸念」の両方を併記
- ② 「効果」のみを記載

### 4. 集計について

- 1) 集計は小数第 2 位を四捨五入して算出した。したがって、回答率を合計しても 100% ちょうどにならず、1% の範囲で増減することがある。
- 2) 回答の比率 (%) は、その設問の回答者数を基数 N として算出した。したがって、複数回答の設問は、すべての比率を合計すると 100% を超えることがある。
- 3) 本文やグラフ・数表上の選択肢表記は、場合によっては語句を簡略化してある。
- 4) N (Number of Cases の略) は比率算出の基数であり、100% が何人の回答者数に相当するかを示す。
- 5) クロス結果の帯グラフや表について、表側となる設問に「無回答」がある場合、これを表示しない。ただし、全体の件数には含めているので、表側のカテゴリーの件数の合計が、全体の件数と一致しないことがある。

## 「交通管理」に関する意識調査

## 【A 日常的な生活でみかける道路混雑の状況について】

日常的な生活でみかける自動車の通行や混雑状況についてお聞きします。

A①. 日常的な生活の中で、道路の自動車混雑はどれぐらいの頻度で見かけますか。

(○はひとつだけ)

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| 1. ほぼ毎日          | 4. 月に1～2日程度  |
| 2. ほぼ毎週、平日の2～3日間 | 5. ほとんど見かけない |
| 3. ほぼ毎週、土日休日     |              |

1

A②. 道路が混雑しているのを見かけるのは何時ごろの時間帯ですか。(○はいくつでも)

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| 1. 朝の通勤時間帯         | 3. お昼過ぎから夕方まで |
| 2. 午前中(ただし通勤時間帯以降) | 4. 夕方から夜      |

2～5

A③. A①で見られる道路の自動車混雑はどのような場所で起きていますか。

1) 調査員が示した図で都心との位置関係をお答えください。(○はいくつでも)

1. 図に示した都心の中
2. 都心のやや外側で都心に向かう道路(放射道路)
3. 都心のやや外側を迂回するような道路(環状方向の道路)
4. 都心から離れた郊外の道路
5. それ以外の場所

6～10

2) 1)で回答された場所は、あなたにとってどの様な移動先ですか。(○はいくつでも)

1. 自宅の近所(徒歩10分以内程度)
2. 自宅から通勤先までの途中
3. 通勤先周辺
4. 土日祭日によく行く買物先の周辺
5. それ以外の場所(具体的に )

11～15

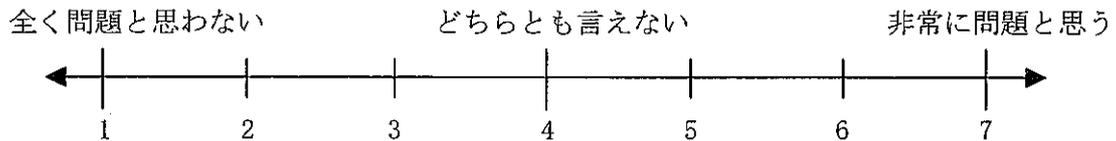
A④. 日常的に見掛ける混雑の中で、最も深刻な場合の混雑はどの程度ですか。(○はひとつだけ)

1. 徒歩の方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
2. 自転車に乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
3. スクーターに乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
4. 混雑している区間でも、(自転車、スクーターより) 自動車の方が速い

16

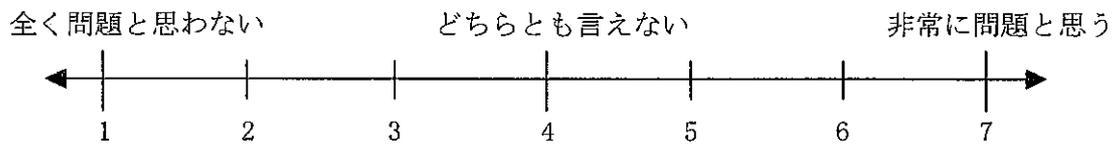
A⑤. A①でお答えいただいた道路混雑と同時に、次のような交通問題も感じる事がありますか。

1) 自動車混雑による「排気ガスの問題」。(○はひとつだけ)



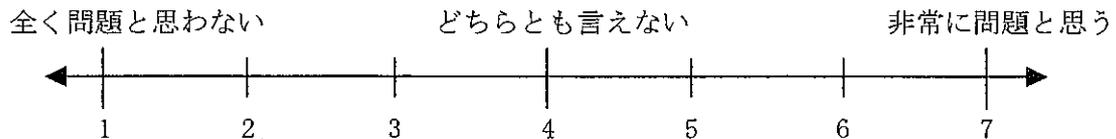
17

2) 自動車混雑による「騒音被害の問題」。(○はひとつだけ)



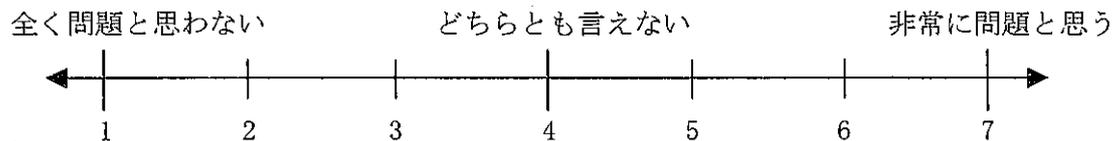
18

3) 自動車混雑を避けて、家の周りの道路に迂回してくる「通過車の問題」。(○はひとつだけ)



19

4) 家の周りの道路で、実際に自動車やバイクが「歩行者」とぶつかりそうになる「安全の問題」。(○はひとつだけ)



20



C1②. 「ロードプライシング」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

自家用車で、都心を走るためにはお金を払わないといけない。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。こういった交通の政策、ご存じでしたか。

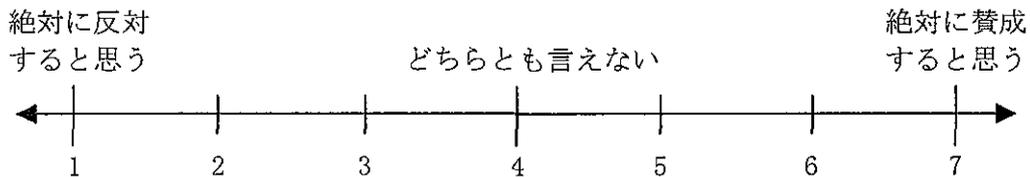
(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容はなんとなく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. なんとなく知っている
5. よく知っていた

26

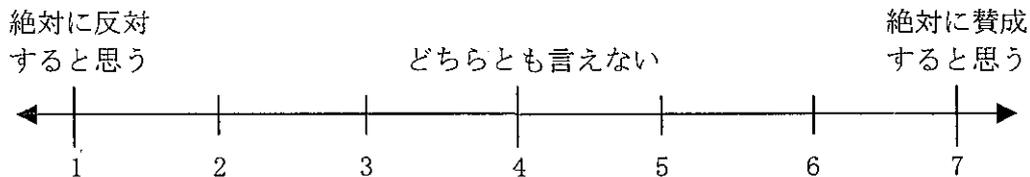
C1③. もしも、「ロードプライシング」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、金額は、都心に入るのに100円だとします。(○はひとつだけ)



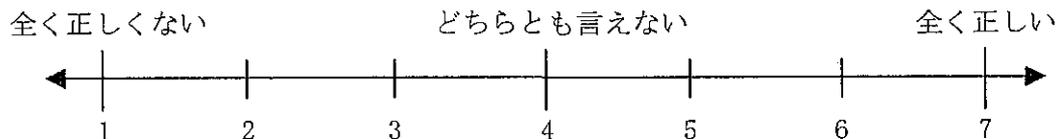
27

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



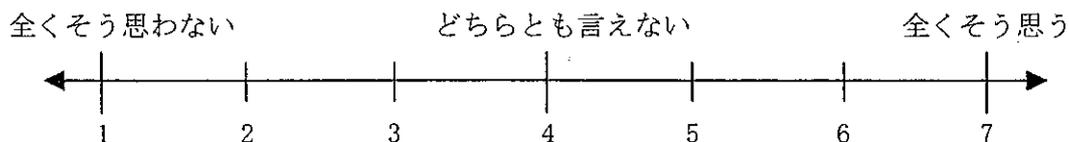
28

C1④. この「100円のロードプライシング」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思えますか。(○はひとつだけ)



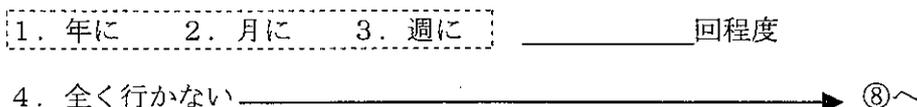
29

C1⑤. この「100円のロードプライシング」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



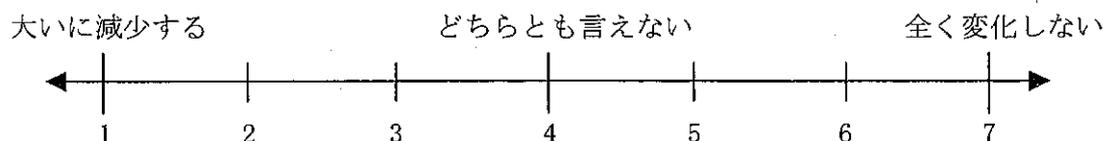
30

C1⑥. ところで、あなたは、都心に自動車で行くことはどれくらいありますか。  
(都心部にお住まいの方は、都心部で自動車を使う回数をお答えください)



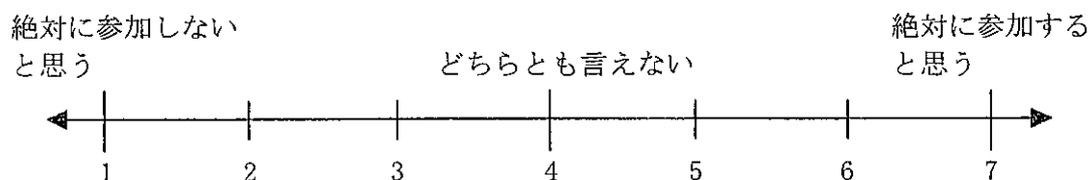
31~33

C1⑦. この「100円のロードプライシング」が導入されれば、あなたの自動車で行く回数  
(都心にお住まいの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。  
(○はひとつだけ)



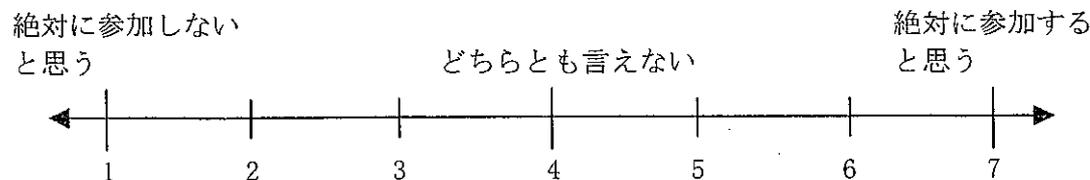
34

C1⑧. 「ロードプライシング」のあり方を考えるための会合(これはワークショップと普通言われています)があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のロードプライシングのあり方を考えるものです。  
あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



35

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



36

【C2 ナンバープレート規制について】

ナンバープレート規制についてお聞きします。

C2①. 「ナンバープレート規制」を聞いたことがありますか。(○はひとつだけ)

1. 聞いたことがない
2. 聞いたことがあるが、よく分からない
3. 何となく知っている
4. よく知っている

37

C2②. 「ナンバープレート規制」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

数日間に1回、都心で自動車を使ってはいけない日が、代わる代わるやってくる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。

例えば、

偶数日は、プレートナンバーの下1桁が偶数の自動車は乗り入れできないが、

奇数日は、プレートナンバーの下1桁が奇数の自動車は乗り入れできない、といった規制です。この場合は、みんなが交代しながら2日に1日は自動車で乗り入れできないという規制です。同様に、プレートナンバーの数に応じて、5日に1日とか10日に1日の割合で、乗り入れできない日を決めるやり方もあります。

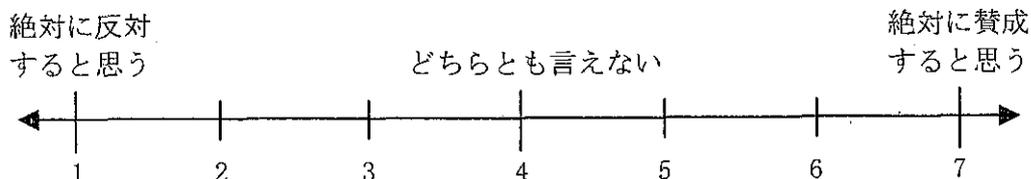
こういった交通の政策、ご存じでしたか。(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

38

C2③. もしも、「ナンバープレート規制」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

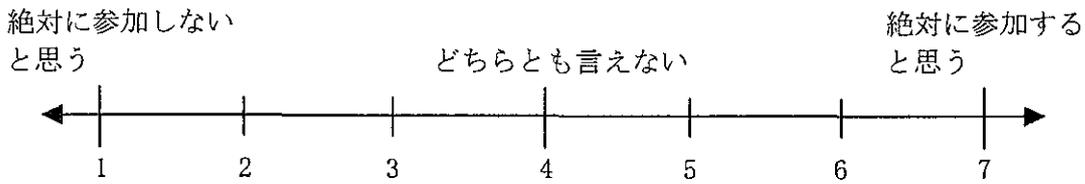
なお、都心への自動車の乗り入れが規制されるのは、10日に1日の割合となるとお考えください。(○はひとつだけ)



39



あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



45

【C3 都心への自動車乗り入れ禁止について】

都心への自動車乗り入れ禁止についてお聞きします。

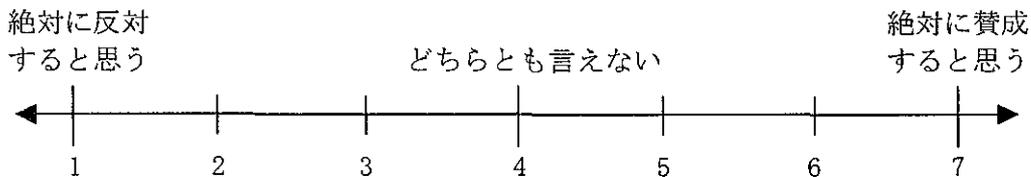
C3①. 救急車・バス・タクシーといった特別な自動車を除いて、

都心部で、自動車を利用できなくなる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

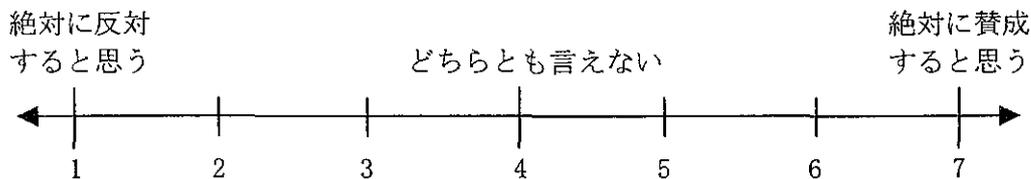
という、平日を対象とした規制を考えてください。もし、この規制についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、都心への自動車の乗り入れは、平日の午前7時～午前10時に規制されるものとお考えください。(○はひとつだけ)



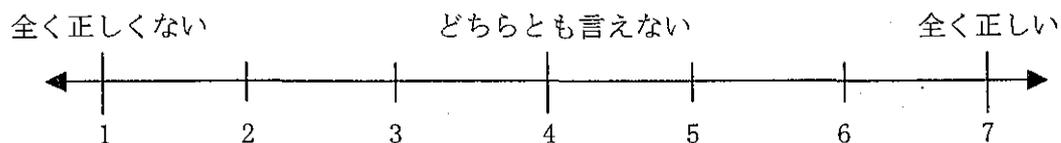
46

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



47

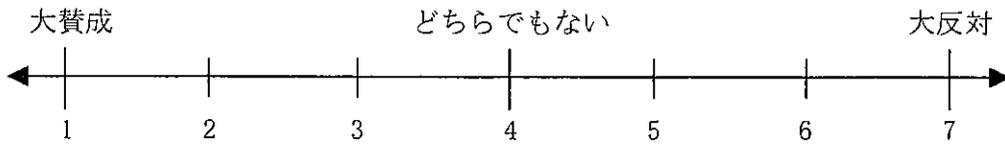
C3②. この「都心への自動車乗り入れ規制(平日の午前7時～午前10時)」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いませんか。(○はひとつだけ)



48

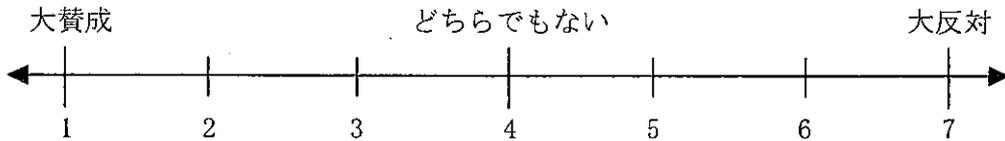


- 2) 乗客が数人の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



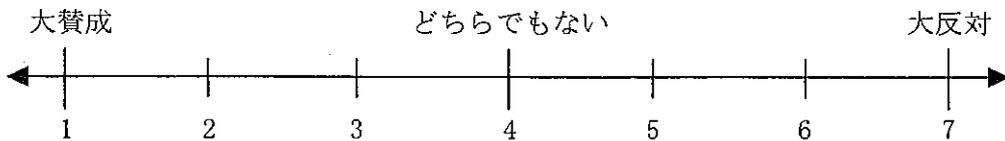
53

- 3) 満員の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



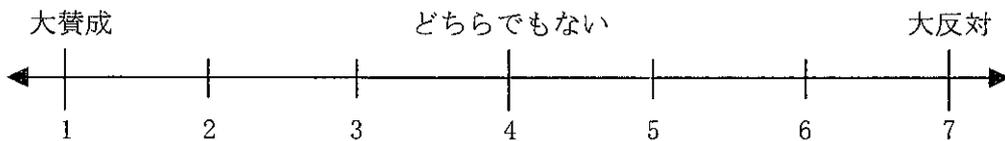
54

- 4) 空車の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



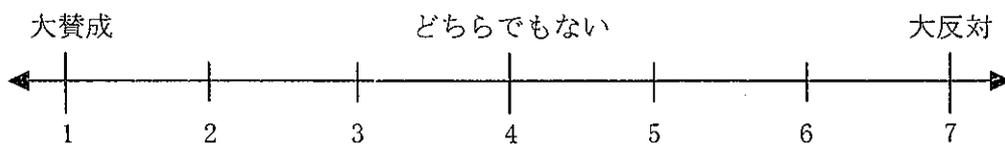
55

- 5) 5人乗っている「自家用自動車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



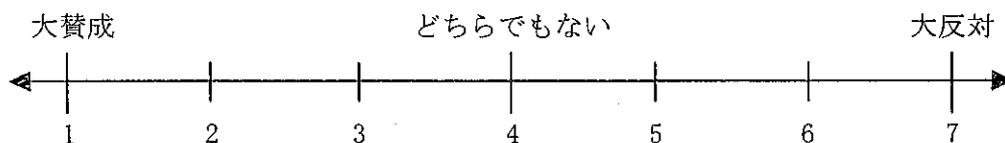
56

- 6) ドライバー1人の「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



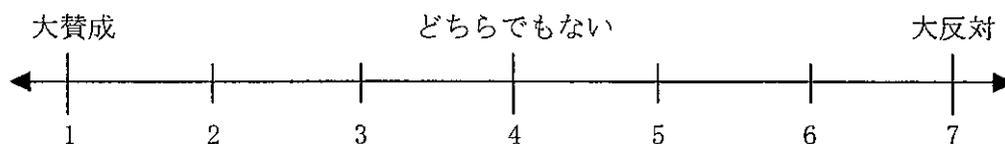
57

- 7) 5人乗っている「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



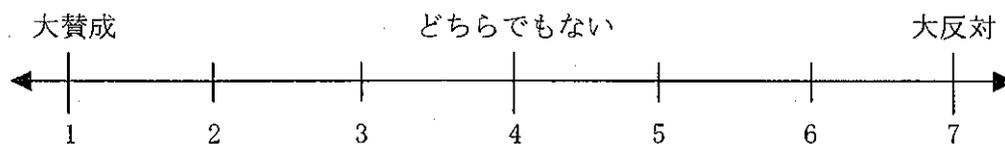
58

8) 荷物を満載している「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



59

9) 荷物を積んでいない「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



60

【D 道路混雑の表現方法について】

道路混雑の表現方法についてお聞きします。

D①. 道路混雑や渋滞が解消する程度を表す表現として次のどれが最も分かりやすいですか。

(○はひとつだけ)

1. 交差点1箇所を通過するのにかかる延べ時間  
(A交差点の通過時間が8分から2分になった)
2. 交差点を通過するのに何回信号を待つか  
(A交差点を通過するのに信号3回待ちから1回待ちになった)
3. バスに乗っている時にAバス停からBバス停まで掛かる時間  
(Aバス停から駅前のBバス停までは8分掛かっていたのが2分になった)
4. 道路の混雑度  
(A交差点を通る道路の混雑度が0.8から0.6になった)
5. 道路のある区間を通過する速度  
(A交差点を通る道路の速度が15km/hから35km/hになった)

61

【F1 あなたご自身のことについて】

---

あなたご自身のことについてお聞きします。

F①. 日常的に利用される鉄道駅名を教えてください。(1駅でも結構です)

・ 1番目に利用が多い \_\_\_\_\_線 \_\_\_\_\_駅

・ 2番目に利用が多い \_\_\_\_\_線 \_\_\_\_\_駅

62~71

---

F②. 自動車運転免許はお持ちですか。(○はひとつだけ)

1. 持っている

2. 持っていない

72

---

F③. 自動車運転免許を持っていない方も含めて、自動車の利用や乗車の頻度についてお聞きします。

1) 自分で運転する場合、乗せてもらう場合の両方合わせて自家用自動車に乗られる頻度はどれくらいですか。(○はひとつだけ)

1. ほぼ毎日

4. 月に数回程度

2. 週に2~3日

5. 年に数回程度

3. 週に1日程度

73

2) 自動車に「乗られる曜日」は、いつですか。(○はひとつだけ)

1. 平日土日祭日とも

2. 主に平日

3. 主に土日祭日

74

---

F④. ご自宅で保有されている自動車台数を教えてください。(○はひとつだけ)

1. 0台

3. 2台

2. 1台

4. 3台以上

75

---

F⑤. あなたを含め同居されている方の合計人数を教えてください。(○はひとつだけ)

1) 合計の人数

合計\_\_\_\_\_人

76. 77

2) 合計人数が2人以上の場合のみお聞きします。小学生以下のお子さんと同居されていますか。  
(○はひとつだけ)

1. 小学生以下と同居している

2. 同居していない

78

---

F⑥. ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

1. 会社員・公務員

4. 学生

2. 自営業

5. 無職

3. パート・アルバイト

6. その他(具体的に\_\_\_\_\_)

79

---

F⑦. 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

1. 運転手(配送などを含む)

2. 業務での車の運転を伴う職種

3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない

80

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で直行

2. スクーター、バイクで直行

3. 自家用自動車で行く

4. バスのみ

5. 鉄道のみ

6. バスと鉄道

7. 自家用自動車と鉄道

81

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください。

\_\_\_\_\_都・府・県\_\_\_\_\_市・町・村\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_町

82~89

---

F⑧. 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。  
(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2～3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

90

---

F⑨. 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

91

ご協力ありがとうございました。

## 「交通管理」に関する意識調査

## 【A 日常的な生活でみかける道路混雑の状況について】

日常的な生活でみかける自動車の通行や混雑状況についてお聞きします。

A①. 日常的な生活の中で、道路の自動車混雑はどれぐらいの頻度で見かけますか。

(○はひとつだけ)

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| 1. ほぼ毎日          | 4. 月に1～2日程度  |
| 2. ほぼ毎週、平日の2～3日間 | 5. ほとんど見かけない |
| 3. ほぼ毎週、土日休日     |              |

1

A②. 道路が混雑しているのを見かけるのは何時ごろの時間帯ですか。(○はいくつでも)

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| 1. 朝の通勤時間帯         | 3. お昼過ぎから夕方まで |
| 2. 午前中（ただし通勤時間帯以降） | 4. 夕方から夜      |

2～5

A③. A①で見られる道路の自動車混雑はどのような場所で起きていますか。

1) 調査員が示した図で都心との位置関係をお答えください。(○はいくつでも)

1. 図に示した都心の中
2. 都心のやや外側で都心に向かう道路（放射道路）
3. 都心のやや外側を迂回するような道路（環状方向の道路）
4. 都心から離れた郊外の道路
5. それ以外の場所

6～10

2) 1) で回答された場所は、あなたにとってどの様な移動先ですか。(○はいくつでも)

1. 自宅の近所（徒歩10分以内程度）
2. 自宅から通勤先までの途中
3. 通勤先周辺
4. 土日祭日によく行く買物先の周辺
5. それ以外の場所（具体的に )

11～15

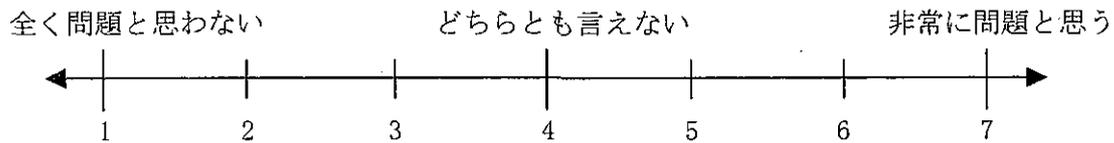
A④. 日常的に見掛ける混雑の中で、最も深刻な場合の混雑はどの程度ですか。(○はひとつだけ)

1. 徒歩の方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
2. 自転車に乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
3. スクーターに乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
4. 混雑している区間でも、(自転車、スクーターより) 自動車の方が速い

16

A⑤. A①でお答えいただいた道路混雑と同時に、次のような交通問題も感じる事がありますか。

1) 自動車混雑による「排気ガスの問題」。(○はひとつだけ)



17

2) 自動車混雑による「騒音被害の問題」。(○はひとつだけ)



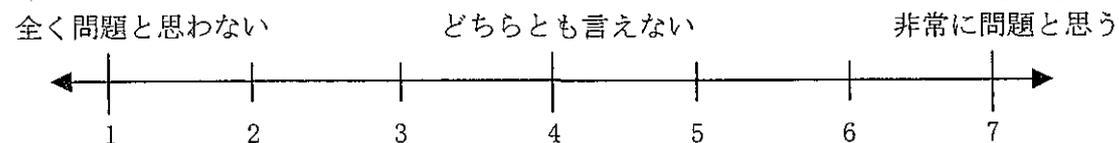
18

3) 自動車混雑を避けて、家の周りの道路に迂回してくる「通過車の問題」。(○はひとつだけ)



19

4) 家の周りの道路で、実際に自動車やバイクが「歩行者」とぶつかりそうになる「安全の問題」。(○はひとつだけ)



20



C1②. 「ロードプライシング」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

自家用車で、都心を走るためにはお金を払わないといけない。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。こういった交通の政策、ご存じでしたか。

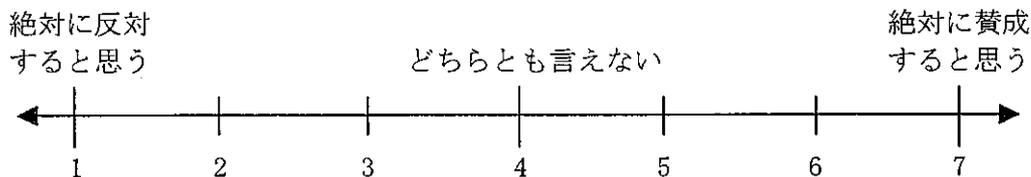
(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

26

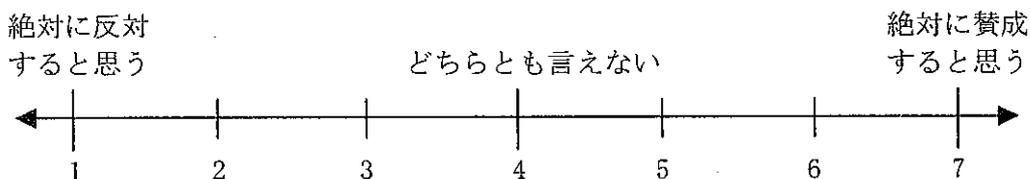
C1③. もしも、「ロードプライシング」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、金額は、都心に入るのに500円だとします。(○はひとつだけ)



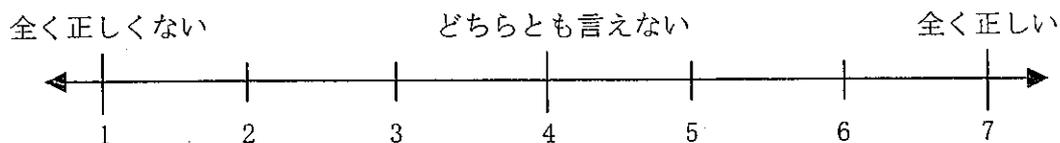
27

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



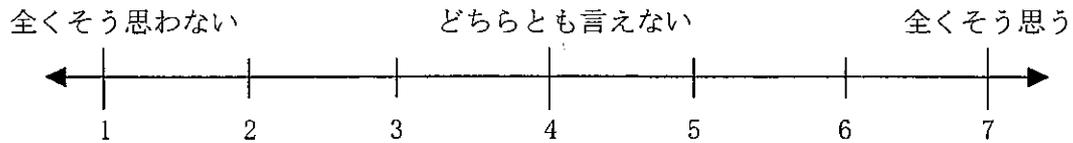
28

C1④. この「500円のロードプライシング」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思えますか。(○はひとつだけ)



29

C1⑤. この「500円のロードプライシング」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



30

C1⑥. ところで、あなたは、都心に自動車で行くことはどれくらいありますか。  
(都心部にお住まいの方は、都心部で自動車を使う回数をお答えください)



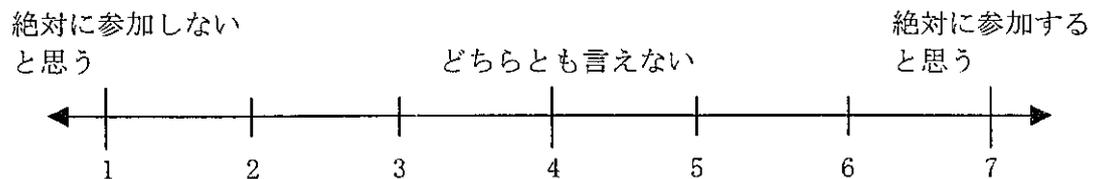
31~33

C1⑦. この「500円のロードプライシング」が導入されれば、あなたの自動車で都心に行く回数  
(都心にお住まいの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。  
(○はひとつだけ)



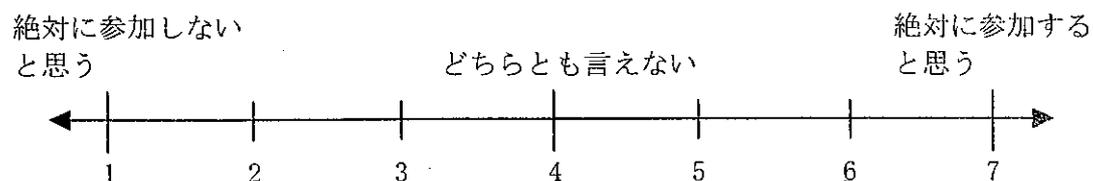
34

C1⑧. 「ロードプライシング」のあり方を考えるための会合(これはワークショップと普通言われています)があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のロードプライシングのあり方を考えるものです。  
あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



35

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



36

【C2 ナンバープレート規制について】

ナンバープレート規制についてお聞きします。

C2①. 「ナンバープレート規制」を聞いたことがありますか。(○はひとつだけ)

1. 聞いたことがない
2. 聞いたことがあるが、よく分からない
3. 何となく知っている
4. よく知っている

37

C2②. 「ナンバープレート規制」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

数日間に1回、都心で自動車を使つてはいけないうちが、代わる代わるやってくる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。

例えば、

偶数日は、プレートナンバーの下1桁が偶数の自動車は乗り入れできないが、  
奇数日は、プレートナンバーの下1桁が奇数の自動車は乗り入れできない、といった規制です。  
この場合は、みんなが交代しながら2日に1日は自動車で乗り入れできないと  
いう規制です。同様に、プレートナンバーの数に応じて、5日に1日とか10日に1日の割合で、  
乗り入れできない日を決めるやり方もあります。

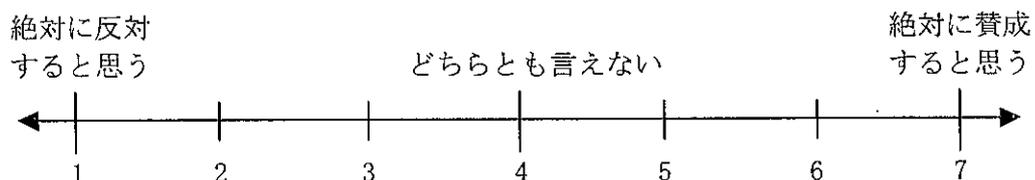
こういった交通の政策、ご存じでしたか。(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

38

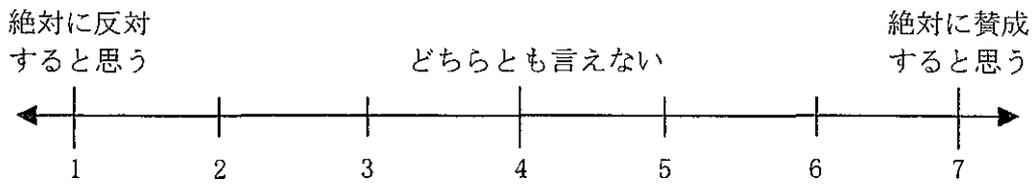
C2③. もしも、「ナンバープレート規制」についての住民投票があつたとしたら、あなたは賛成すると思ひますか、反対すると思ひますか。

なお、都心への自動車の乗り入れが規制されるのは、5日に1日の割合となるとお考へく  
ださい。(○はひとつだけ)



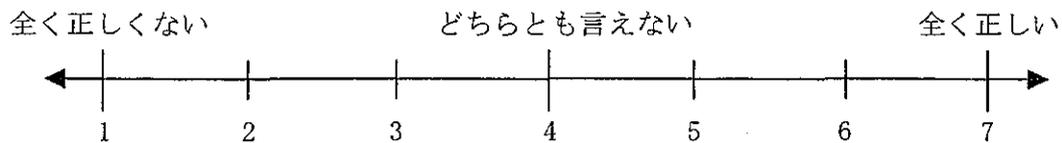
39

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



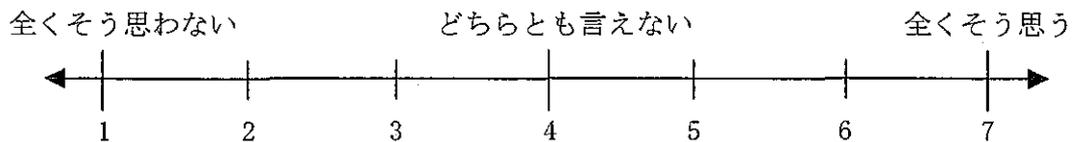
40

C2④. この「5日に1日ずつのナンバープレート規制」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。(○はひとつだけ)



41

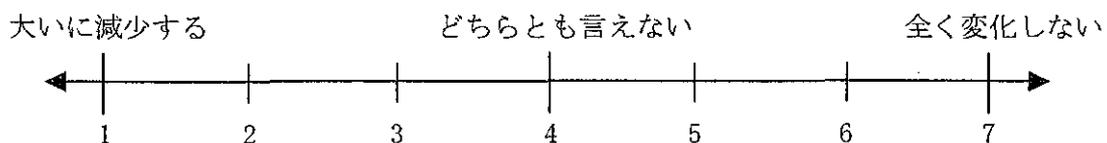
C2⑤. この「5日に1日ずつのナンバープレート規制」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



42

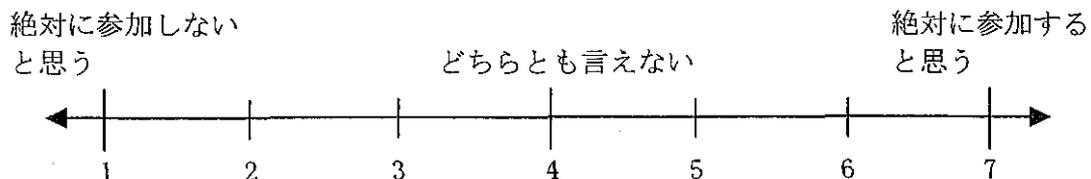
C2⑥. この「5日に1日ずつのナンバープレート規制」が導入されれば、あなたの自動車ですらに行く回数(都心にお住いの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。(○はひとつだけ)

(注: ただし、現在、自動車ですらに行くには全く行っていない方は⑦にお進みください。)



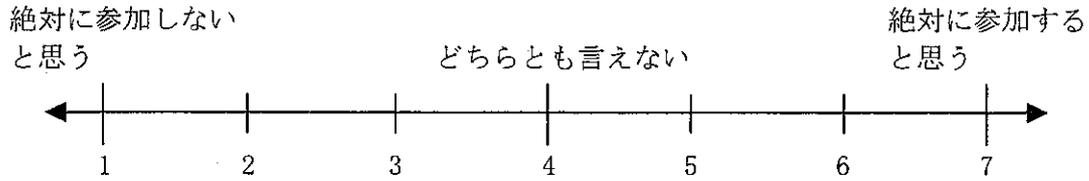
43

C2⑦. 「5日に1日ずつのナンバープレート規制」のあり方を考えるための会合(ワークショップ)があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のナンバープレート規制のあり方を考えるものです。あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



44

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



45

【C3 都心への自動車乗り入れ禁止について】

都心への自動車乗り入れ禁止についてお聞きします。

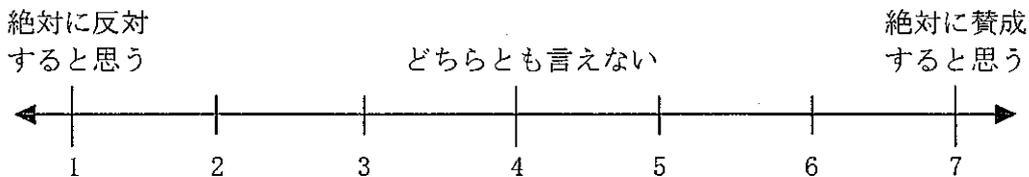
C3①. 救急車・バス・タクシーといった特別な自動車を除いて、

都心部で、自動車を利用できなくなる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

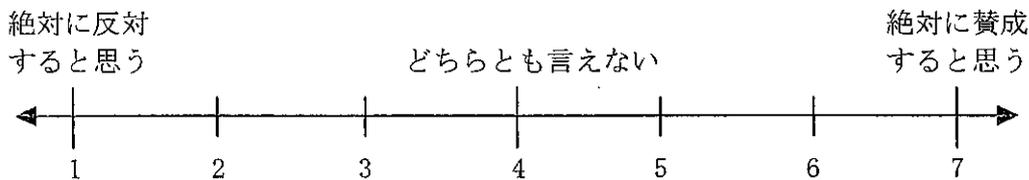
という、平日を対象とした規制を考えてください。もし、この規制についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、都心への自動車の乗り入れは、平日の午前7時～午後7時に規制されるものとお考えください。(○はひとつだけ)



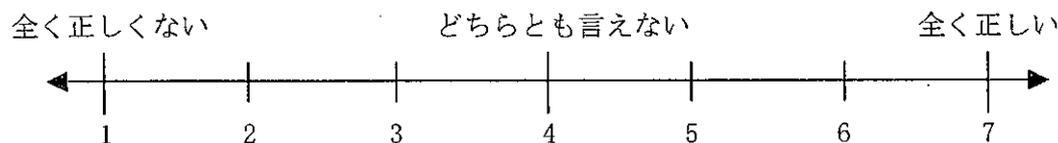
46

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



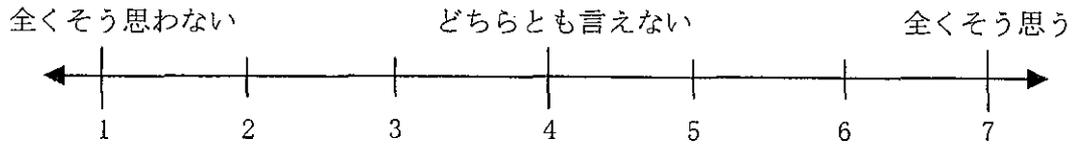
47

C3②. この「都心への自動車乗り入れ規制 (平日の午前7時～午後7時)」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。(○はひとつだけ)



48

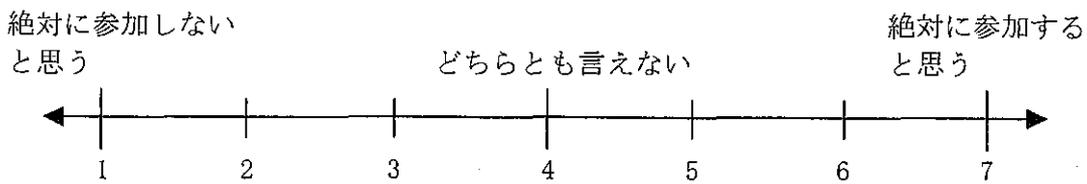
C3③. この「都心への自動車乗り入れ規制（平日の午前7時～午後7時）」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。（○はひとつだけ）



49

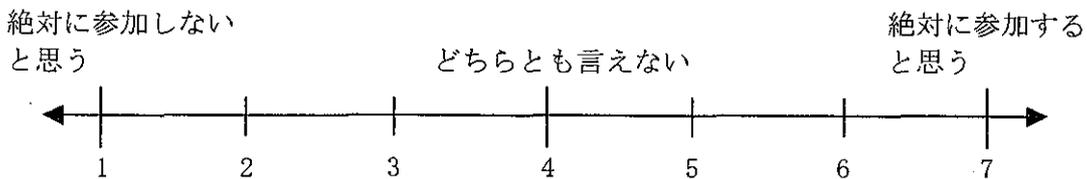
C3④. 「都心への自動車乗り入れ規制」のあり方を考えるための会合（ワークショップ）があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後の都心への自動車乗り入れ規制のあり方を考えるものです。

あなたは、その会合に参加しようと思いますか。（○はひとつだけ）



50

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。（○はひとつだけ）



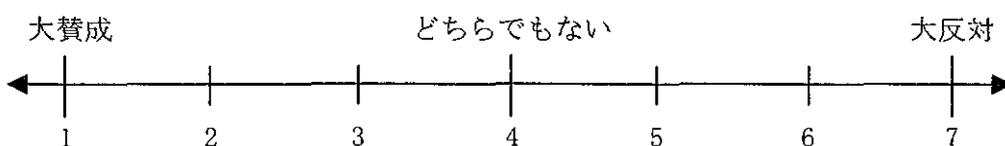
51

【B. 混雑する道路での優先の考え方について】

混雑する道路や地区に進入する車をどの車両まで規制するか  
についてお聞きします。

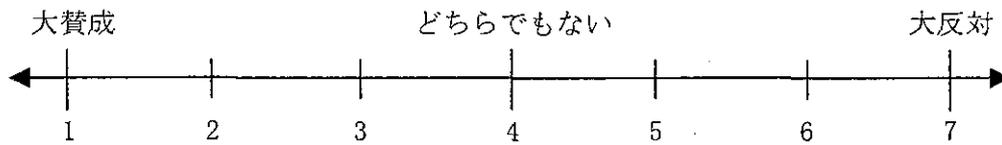
B①. 平日、道路の混雑が深刻な都心などへ乗り入れ規制が行われる場合、緊急車両（救急車など）に加えどういった車両なら通行を除外する（その車だけは乗り入れできる）のに賛成していただけますか。

1) 満員の「路線バス」は通行可とする。（○はひとつだけ）



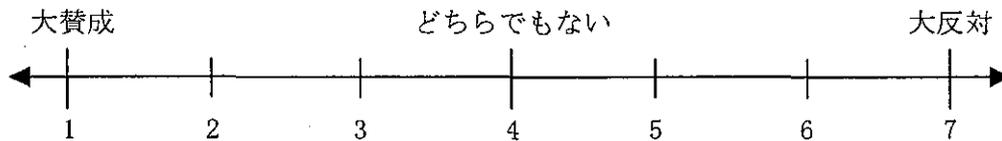
52

2) 乗客が数人の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



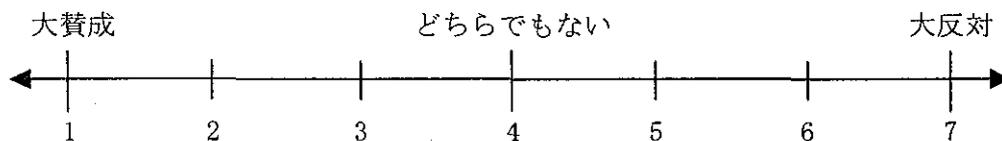
53

3) 満員の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



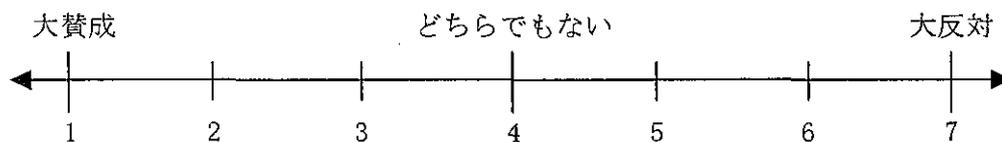
54

4) 空車の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



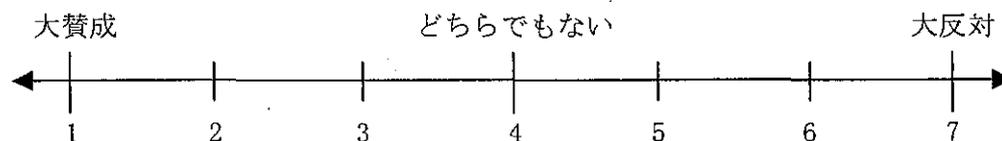
55

5) 5人乗っている「自家用自動車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



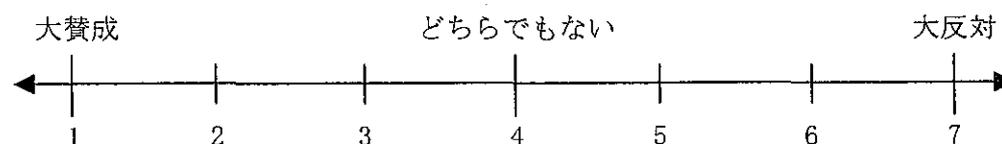
56

6) ドライバー1人の「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



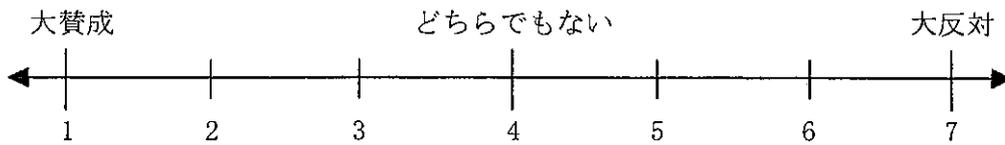
57

7) 5人乗っている「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



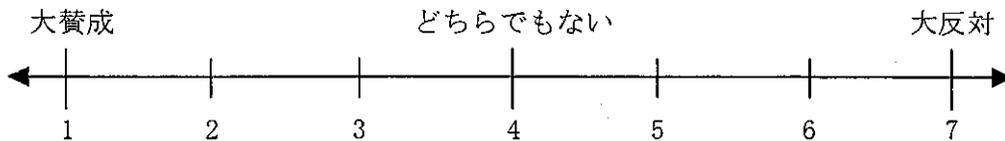
58

- 8) 荷物を満載している「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



59

- 9) 荷物を積んでいない「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



60

【D 道路混雑の表現方法について】

道路混雑の表現方法についてお聞きします。

- D①. 道路混雑や渋滞が解消する程度を表す表現として次のどれが最も分かりやすいですか。  
(○はひとつだけ)
1. 交差点1箇所を通過するのにかかる延べ時間  
(A交差点の通過時間が8分から2分になった)
  2. 交差点を通過するのに何回信号を待つか  
(A交差点を通過するのに信号3回待ちから1回待ちになった)
  3. バスに乗っている時にAバス停からBバス停まで掛かる時間  
(Aバス停から駅前のBバス停までは8分掛かっていたのが2分になった)
  4. 道路の混雑度  
(A交差点を通る道路の混雑度が0.8から0.6になった)
  5. 道路のある区間を通過する速度  
(A交差点を通る道路の速度が15km/hから35km/hになった)

61

【F1 あなたご自身のことについて】

---

あなたご自身のことについてお聞きします。

F①. 日常的に利用される鉄道駅名を教えてください。(1駅でも結構です)

・ 1番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅

・ 2番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅

62～71

---

F②. 自動車運転免許はお持ちですか。(○はひとつだけ)

1. 持っている

2. 持っていない

72

---

F③. 自動車運転免許を持っていない方も含めて、自動車の利用や乗車の頻度についてお聞きします。

1) 自分で運転する場合、乗せてもらう場合の両方合わせて自家用自動車に乗られる頻度はどれくらいですか。(○はひとつだけ)

1. ほぼ毎日

4. 月に数回程度

2. 週に2～3日

5. 年に数回程度

3. 週に1日程度

73

2) 自動車に「乗られる曜日」は、いつですか。(○はひとつだけ)

1. 平日土日祭日とも

2. 主に平日

3. 主に土日祭日

74

---

F④. ご自宅で保有されている自動車台数を教えてください。(○はひとつだけ)

1. 0台

3. 2台

2. 1台

4. 3台以上

75

---

F⑤. あなたを含め同居されている方の合計人数を教えてください。(○はひとつだけ)

1) 合計の人数

合計\_\_\_\_\_人

76. 77

2) 合計人数が2人以上の場合のみお聞きします。小学生以下のお子さんと同居されていますか。  
(○はひとつだけ)

1. 小学生以下と同居している

2. 同居していない

78

---

F⑥. ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

1. 会社員・公務員

4. 学生

2. 自営業

5. 無職

3. パート・アルバイト

6. その他(具体的に )

79

---

F⑦. 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

1. 運転手(配送などを含む)

2. 業務での車の運転を伴う職種

3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない

80

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で直行

2. スクーター、バイクで直行

3. 自家用自動車で行く

4. バスのみ

5. 鉄道のみ

6. バスと鉄道

7. 自家用自動車と鉄道

81

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください。

\_\_\_\_\_都・府・県\_\_\_\_\_市・町・村\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_町

82~89

---

F⑧. 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。  
(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2～3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

90

---

F⑨. 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

91

ご協力ありがとうございました。

**「交通管理」に関する意識調査**

**【A 日常的な生活でみかける道路混雑の状況について】**


---

日常的な生活でみかける自動車の通行や混雑状況についてお聞きします。

A①. 日常的な生活の中で、道路の自動車混雑はどれぐらいの頻度で見かけますか。  
(○はひとつだけ)

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| 1. ほぼ毎日          | 4. 月に1～2日程度  |
| 2. ほぼ毎週、平日の2～3日間 | 5. ほとんど見かけない |
| 3. ほぼ毎週、土日休日     |              |

1

A②. 道路が混雑しているのをみかけるのは何時ごろの時間帯ですか。(○はいくつでも)

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| 1. 朝の通勤時間帯         | 3. お昼過ぎから夕方まで |
| 2. 午前中（ただし通勤時間帯以降） | 4. 夕方から夜      |

2～5

A③. A①で見られる道路の自動車混雑はどのような場所で起きていますか。

1) 調査員が示した図で都心との位置関係をお答えください。(○はいくつでも)

1. 図に示した都心の中
2. 都心のやや外側で都心に向かう道路（放射道路）
3. 都心のやや外側を迂回するような道路（環状方向の道路）
4. 都心から離れた郊外の道路
5. それ以外の場所

6～10

2) 1) で回答された場所は、あなたにとってどの様な移動先ですか。(○はいくつでも)

1. 自宅の近所（徒歩10分以内程度）
2. 自宅から通勤先までの途中
3. 通勤先周辺
4. 土日祭日によく行く買物先の周辺
5. それ以外の場所（具体的に )

11～15

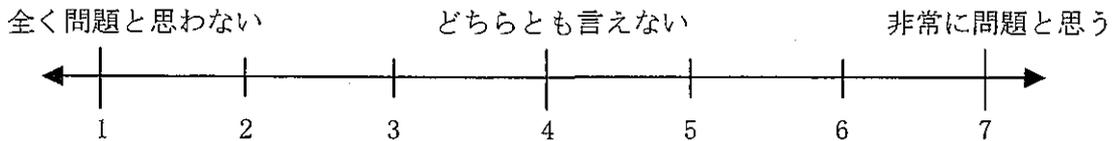
A④. 日常的に見掛ける混雑の中で、最も深刻な場合の混雑はどの程度ですか。(○はひとつだけ)

1. 徒歩の方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
2. 自転車に乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
3. スクーターに乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
4. 混雑している区間でも、(自転車、スクーターより) 自動車の方が速い

16

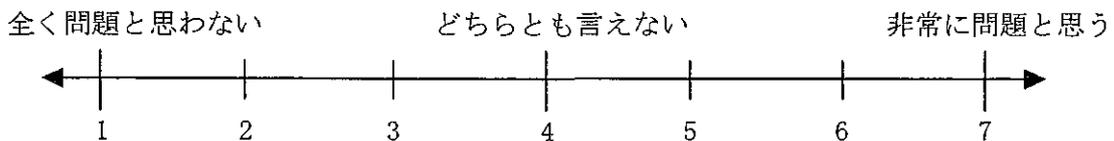
A⑤. A①でお答えいただいた道路混雑と同時に、次のような交通問題も感じる事がありますか。

1) 自動車混雑による「排気ガスの問題」。(○はひとつだけ)



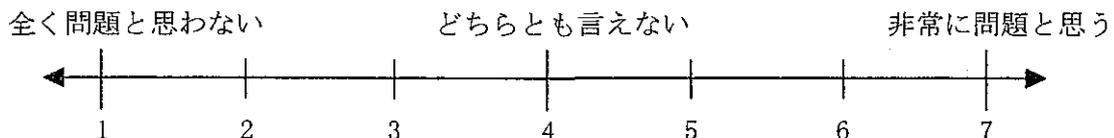
17

2) 自動車混雑による「騒音被害の問題」。(○はひとつだけ)



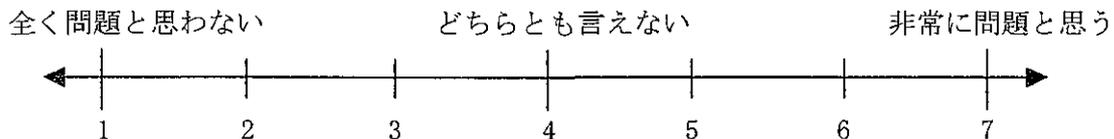
18

3) 自動車混雑を避けて、家の周りの道路に迂回してくる「通過車の問題」。(○はひとつだけ)



19

4) 家の周りの道路で、実際に自動車やバイクが「歩行者」とぶつかりそうになる「安全の問題」。(○はひとつだけ)

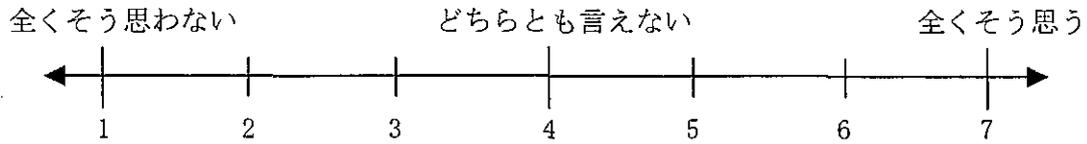


20

環境問題についてお聞きします。

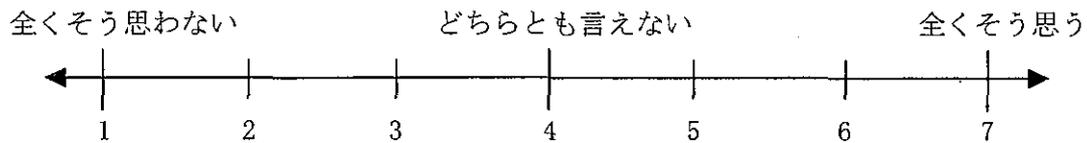
A⑥. 環境問題全般について、あなたご自身の意見を教えてください。

1) 私は、環境問題をあまり気にしていない。(○はひとつだけ)



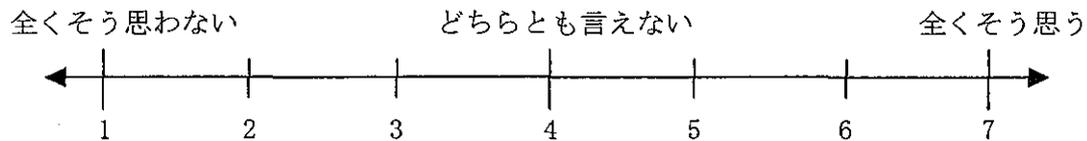
21

2) 私は、モラルとして、環境問題に配慮すべきだと思う。(○はひとつだけ)



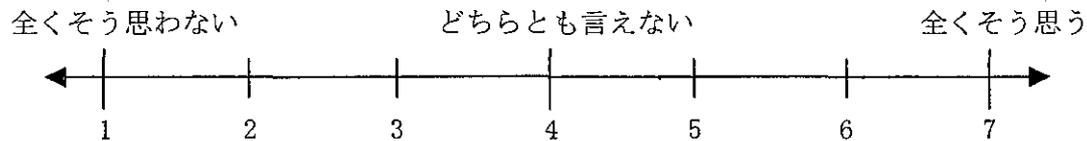
22

3) 一人一人が環境に配慮することが必要だ。(○はひとつだけ)



23

4) 現在の環境汚染や大気汚染は、自分の「健康に悪影響」を与えている。(○はひとつだけ)



24

【C1 ロードプライシングについて】

ロードプライシングについてお聞きします。

C1①. 「ロードプライシング」を聞いたことがありますか。(○はひとつだけ)

1. 聞いたことがない
2. 聞いたことがあるが、よく分からない
3. 何となく知っている
4. よく知っている

25

C1②. 「ロードプライシング」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

自家用車で、都心を走るためにはお金を払わないといけない。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。こういった交通の政策、ご存じでしたか。

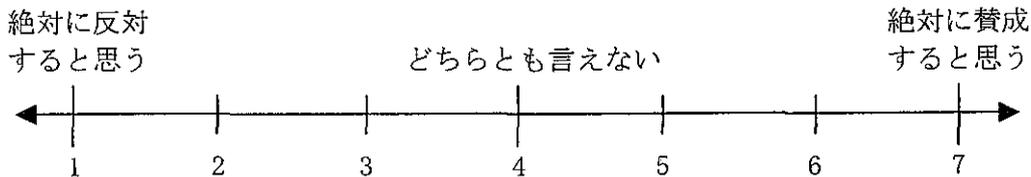
(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容はなんとなく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. なんとなく知っている
5. よく知っていた

26

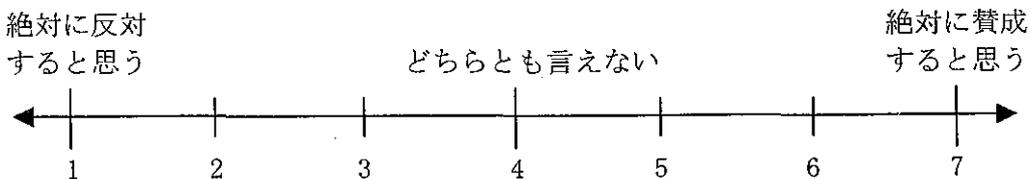
C1③. もしも、「ロードプライシング」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、金額は、都心に入るのに1000円だとします。(○はひとつだけ)



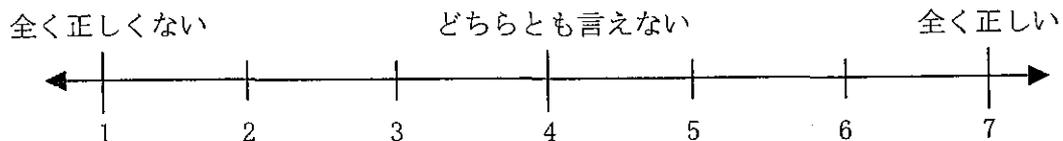
27

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



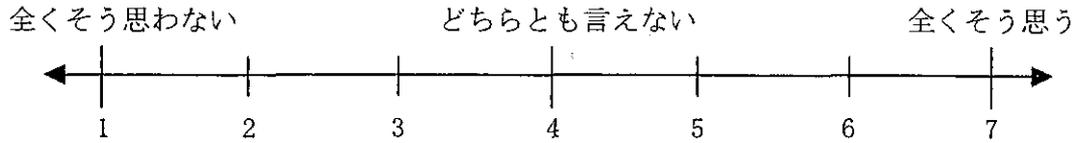
28

C1④. この「1000円のロードプライシング」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。(○はひとつだけ)



29

C1⑤. この「1000円のロードプライシング」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



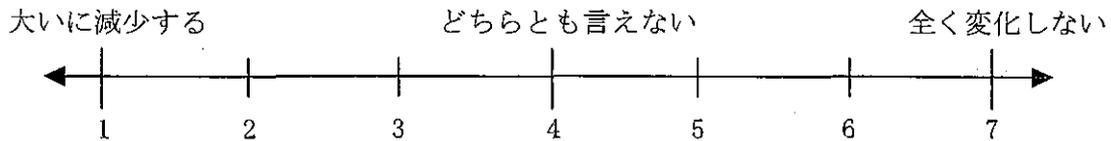
30

C1⑥. ところで、あなたは、都心に自動車で行くことはどれくらいありますか。  
(都心部にお住まいの方は、都心部で自動車を使う回数をお答えください)



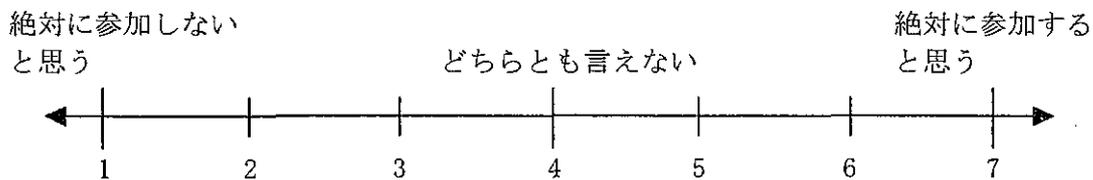
31~33

C1⑦. この「1000円のロードプライシング」が導入されれば、あなたの自動車で行く回数(都心にお住まいの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。  
(○はひとつだけ)



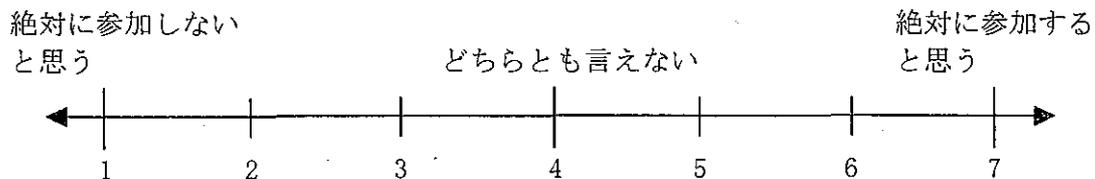
34

C1⑧. 「ロードプライシング」のあり方を考えるための会合(これはワークショップと普通言われています)があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のロードプライシングのあり方を考えるものです。  
あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



35

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



36

【C2 ナンバープレート規制について】

ナンバープレート規制についてお聞きします。

C2①. 「ナンバープレート規制」を聞いたことがありますか。(○はひとつだけ)

1. 聞いたことがない
2. 聞いたことがあるが、よく分からない
3. 何となく知っている
4. よく知っている

37

C2②. 「ナンバープレート規制」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

数日間に1回、都心で自動車を使ってはいけない日が、代わる代わるやってくる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。

例えば、

偶数日は、プレートナンバーの下1桁が偶数の自動車は乗り入れできないが、

奇数日は、プレートナンバーの下1桁が奇数の自動車は乗り入れできない、といった規制です。この場合は、みんなが交代しながら2日に1日は自動車で乗り入れできないという規制です。同様に、プレートナンバーの数に応じて、5日に1日とか10日に1日の割合で、乗り入れできない日を決めるやり方もあります。

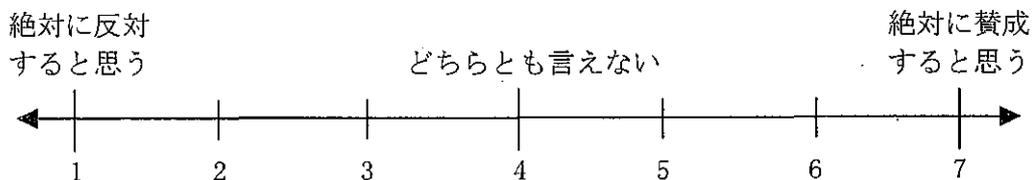
こういった交通の政策、ご存じでしたか。(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

38

C2③. もしも、「ナンバープレート規制」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

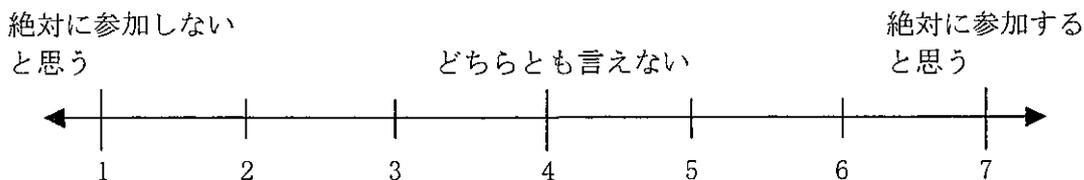
なお、都心への自動車の乗り入れが規制されるのは、2日に1日の割合となるとお考えください。(○はひとつだけ)



39



あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



45

【C3 都心への自動車乗り入れ禁止について】

都心への自動車乗り入れ禁止についてお聞きします。

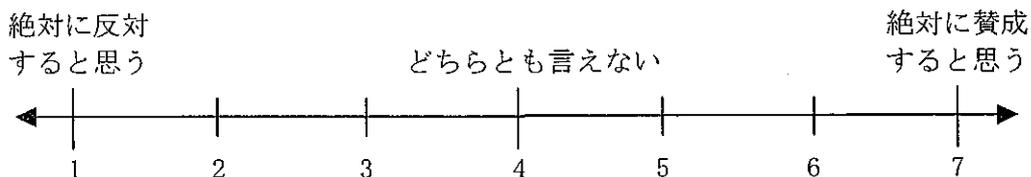
C3①. 救急車・バス・タクシーといった特別な自動車を除いて、

都心部で、自動車を利用できなくなる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

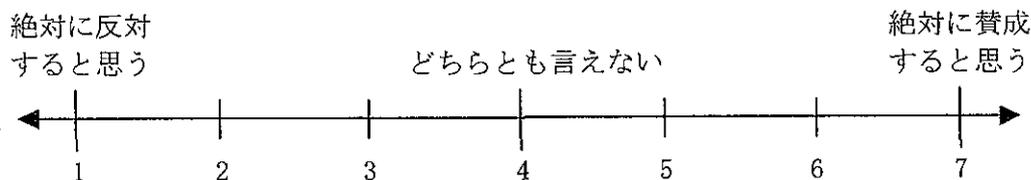
という、平日を対象とした規制を考えてください。もし、この規制についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、都心への自動車の乗り入れは、平日の24時間(終日)に規制されるものとお考えください。(○はひとつだけ)



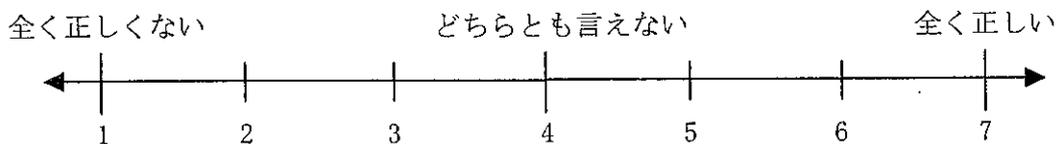
46

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



47

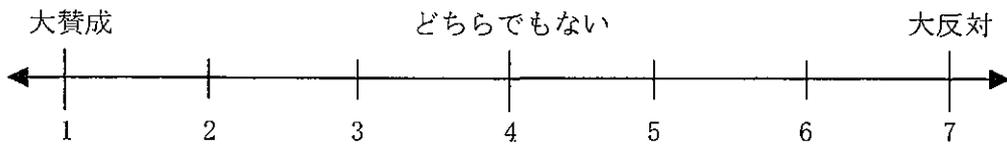
C3②. この「都心への自動車乗り入れ規制(平日24時間)」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いませんか。(○はひとつだけ)



48

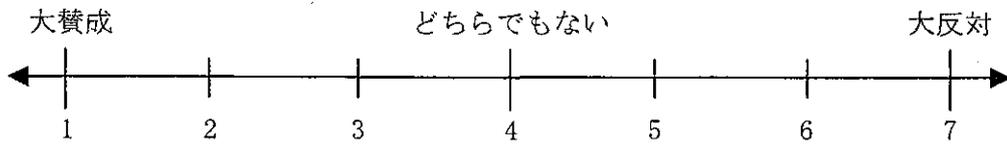


2) 乗客が数人の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



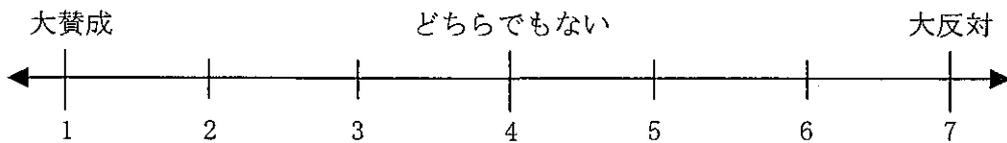
53

3) 満員の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



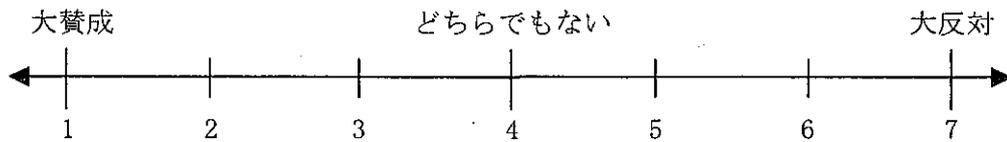
54

4) 空車の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



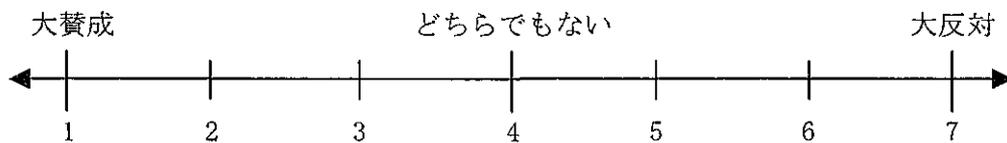
55

5) 5人乗っている「自家用自動車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



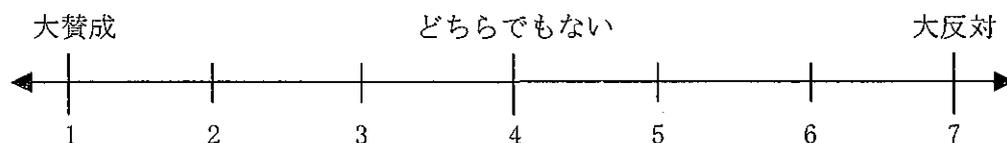
56

6) ドライバー1人の「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



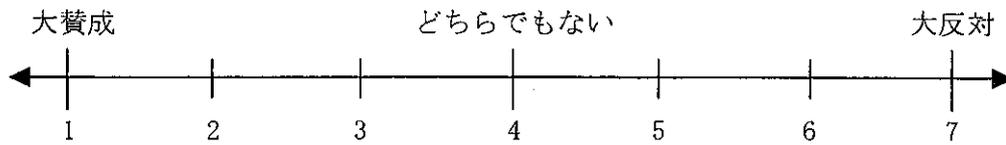
57

7) 5人乗っている「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



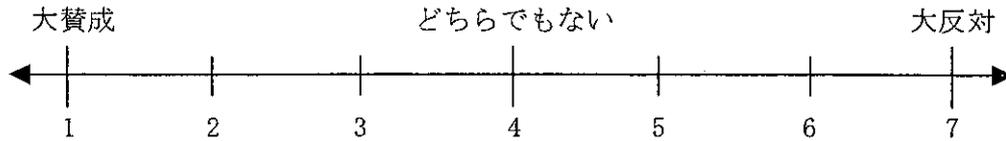
58

- 8) 荷物を満載している「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



59

- 9) 荷物を積んでいない「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



60

【D 道路混雑の表現方法について】

道路混雑の表現方法についてお聞きします。

- D①. 道路混雑や渋滞が解消する程度を表す表現として次のどれが最も分かりやすいですか。  
(○はひとつだけ)
1. 交差点1箇所を通過するのにかかる延べ時間  
(A交差点の通過時間が8分から2分になった)
  2. 交差点を通過するのに何回信号を待つか  
(A交差点を通過するのに信号3回待ちから1回待ちになった)
  3. バスに乗っている時にAバス停からBバス停まで掛かる時間  
(Aバス停から駅前のBバス停までは8分掛かっていたのが2分になった)
  4. 道路の混雑度  
(A交差点を通る道路の混雑度が0.8から0.6になった)
  5. 道路のある区間を通過する速度  
(A交差点を通る道路の速度が15km/hから35km/hになった)

61

【F1 あなたご自身のことについて】

---

あなたご自身のことについてお聞きします。

F①. 日常的に利用される鉄道駅名を教えてください。(1駅でも結構です)

・ 1番目に利用が多い \_\_\_\_\_線\_\_\_\_\_駅

・ 2番目に利用が多い \_\_\_\_\_線\_\_\_\_\_駅

62~71

---

F②. 自動車運転免許はお持ちですか。(○はひとつだけ)

1. 持っている

2. 持っていない

72

---

F③. 自動車運転免許を持っていない方も含めて、自動車の利用や乗車の頻度についてお聞きします。

1) 自分で運転する場合、乗せてもらう場合の両方合わせて自家用自動車に乗られる頻度はどれくらいですか。(○はひとつだけ)

1. ほぼ毎日

4. 月に数回程度

2. 週に2~3日

5. 年に数回程度

3. 週に1日程度

73

---

2) 自動車に「乗られる曜日」は、いつですか。(○はひとつだけ)

1. 平日土日祭日とも

2. 主に平日

3. 主に土日祭日

74

---

F④. ご自宅で保有されている自動車台数を教えてください。(○はひとつだけ)

1. 0台

3. 2台

2. 1台

4. 3台以上

75

---

F⑤. あなたを含め同居されている方の合計人数を教えてください。(○はひとつだけ)

1) 合計の人数

合計\_\_\_\_\_人

76. 77

2) 合計人数が2人以上の場合のみお聞きします。小学生以下のお子さんと同居されていますか。  
(○はひとつだけ)

1. 小学生以下と同居している

2. 同居していない

78

---

F⑥. ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

1. 会社員・公務員

4. 学生

2. 自営業

5. 無職

3. パート・アルバイト

6. その他(具体的に\_\_\_\_\_)

79

---

F⑦. 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

1. 運転手(配送などを含む)

2. 業務での車の運転を伴う職種

3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない

80

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で直行

2. スクーター、バイクで直行

3. 自家用自動車で行く

4. バスのみ

5. 鉄道のみ

6. バスと鉄道

7. 自家用自動車と鉄道

81

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください。

\_\_\_\_\_都・府・県\_\_\_\_\_市・町・村\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_町

82~89

---

F⑧. 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。  
(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2～3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

90

---

F⑨. 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

91

ご協力ありがとうございました。

**「交通管理」に関する意識調査**

**【A 日常的な生活でみかける道路混雑の状況について】**


---

日常的な生活でみかける自動車の通行や混雑状況についてお聞きします。

A①. 日常的な生活の中で、道路の自動車混雑はどれぐらいの頻度で見かけますか。

(○はひとつだけ)

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| 1. ほぼ毎日          | 4. 月に1～2日程度  |
| 2. ほぼ毎週、平日の2～3日間 | 5. ほとんど見かけない |
| 3. ほぼ毎週、土日休日     |              |

1

---

A②. 道路が混雑しているのを見かけるのは何時ごろの時間帯ですか。(○はいくつでも)

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| 1. 朝の通勤時間帯         | 3. お昼過ぎから夕方まで |
| 2. 午前中（ただし通勤時間帯以降） | 4. 夕方から夜      |

2～5

---

A③. A①で見られる道路の自動車混雑はどのような場所で起きていますか。

1) 調査員が示した図で都心との位置関係をお答えください。(○はいくつでも)

1. 図に示した都心の中
2. 都心のやや外側で都心に向かう道路（放射道路）
3. 都心のやや外側を迂回するような道路（環状方向の道路）
4. 都心から離れた郊外の道路
5. それ以外の場所

6～10

2) 1)で回答された場所は、あなたにとってどの様な移動先ですか。(○はいくつでも)

1. 自宅の近所（徒歩10分以内程度）
2. 自宅から通勤先までの途中
3. 通勤先周辺
4. 土日祭日によく行く買物先の周辺
5. それ以外の場所（具体的に )

11～15

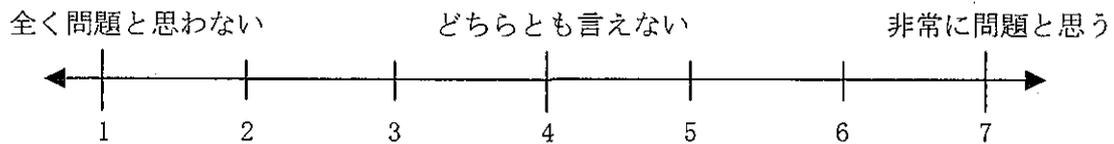
A④. 日常的に見掛ける混雑の中で、最も深刻な場合の混雑はどの程度ですか。(○はひとつだけ)

1. 徒歩の方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
2. 自転車に乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
3. スクーターに乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
4. 混雑している区間でも、(自転車、スクーターより) 自動車の方が速い

16

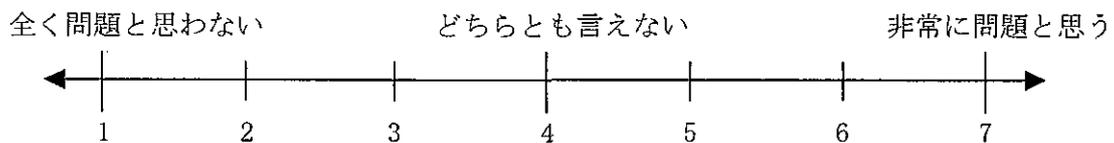
A⑤. A①でお答えいただいた道路混雑と同時に、次のような交通問題も感じる事はありますか。

1) 自動車混雑による「排気ガスの問題」。(○はひとつだけ)



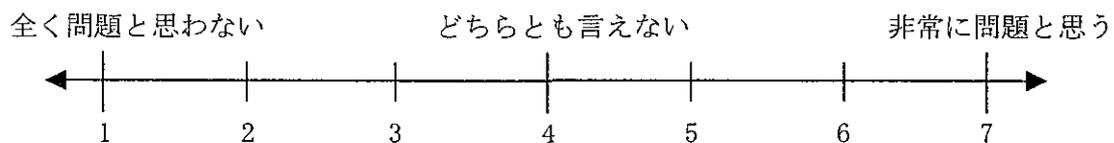
17

2) 自動車混雑による「騒音被害の問題」。(○はひとつだけ)



18

3) 自動車混雑を避けて、家の周りの道路に迂回してくる「通過車の問題」。(○はひとつだけ)



19

4) 家の周りの道路で、実際に自動車やバイクが「歩行者」とぶつかりそうになる「安全の問題」。(○はひとつだけ)



20



C1②。「ロードプライシング」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

自家用車で、都心を走るためにはお金を払わないといけない。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。そしてそれは、

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

というものです。こういった交通の政策、ご存じでしたか。

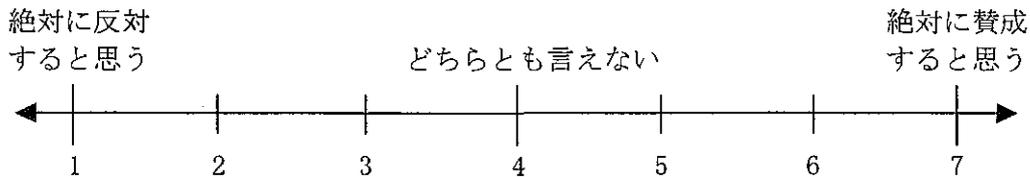
(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

26

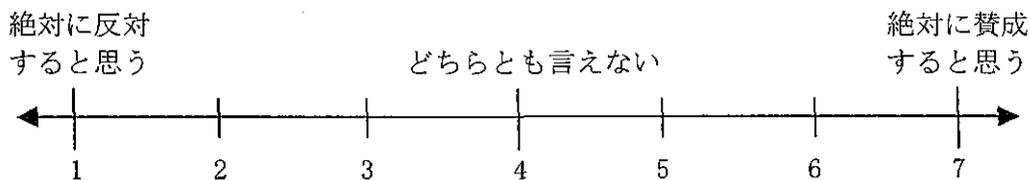
C1③. もしも、「混雑や環境の問題の緩和のためのロードプライシング」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、金額は、都心に入るのに100円だとします。(○はひとつだけ)



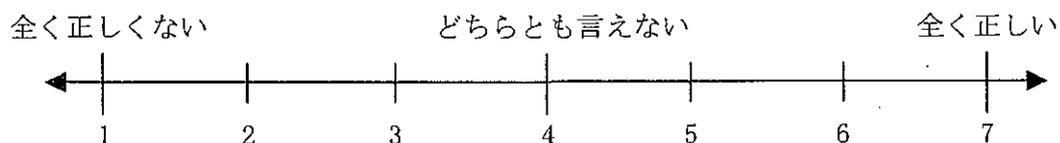
27

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



28

C1④. この「混雑や環境の問題の緩和のための100円のロードプライシング」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いませんか。(○はひとつだけ)



29



【C2 ナンバープレート規制について】

ナンバープレート規制についてお聞きします。

C2①. 「ナンバープレート規制」を聞いたことがありますか。(〇はひとつだけ)

1. 聞いたことがない
2. 聞いたことがあるが、よく分からない
3. 何となく知っている
4. よく知っている

37

C2②. 「ナンバープレート規制」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

数日間に1回、都心で自動車を使ってはいけない日が、代わる代わるやってくる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。そしてこの交通政策も

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

というものです。

例えば、

偶数日は、プレートナンバーの下1桁が偶数の自動車は乗り入れできないが、

奇数日は、プレートナンバーの下1桁が奇数の自動車は乗り入れできない、といった規制です。この場合は、みんなが交代しながら2日に1日は自動車で乗り入れできないという規制です。同様に、プレートナンバーの数に応じて、5日に1日とか10日に1日の割合で、乗り入れできない日を決めるやり方もあります。

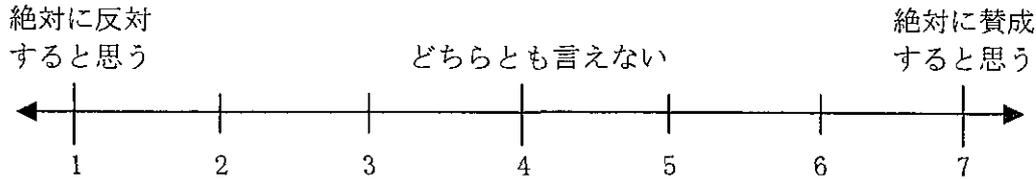
こういった交通の政策、ご存じでしたか。(〇はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

38

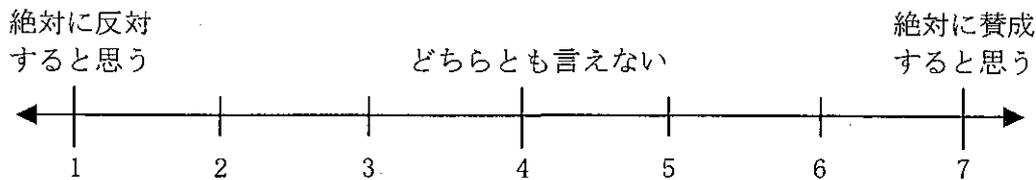
C2③. もしも、「混雑や環境の問題のためのナンバープレート規制」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、都心への自動車の乗り入れが規制されるのは、10日に1日の割合となるとお考えください。(○はひとつだけ)



39

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



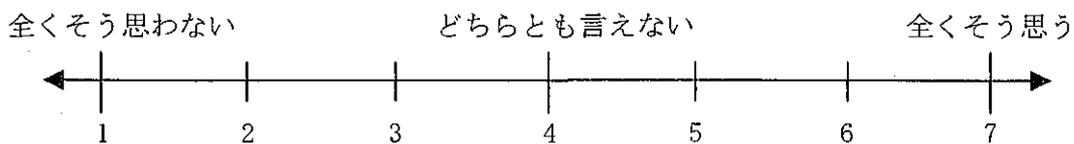
40

C2④. この「混雑や環境の問題のための10日に1日ずつのナンバープレート規制」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。(○はひとつだけ)



41

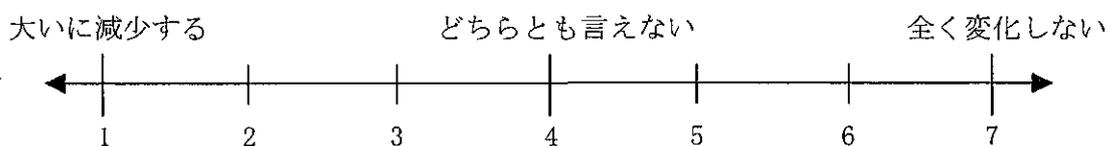
C2⑤. この「混雑や環境の問題のための10日に1日ずつのナンバープレート規制」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



42

C2⑥. この「混雑や環境の問題のための10日に1日ずつのナンバープレート規制」が導入されれば、あなたの自動車でする都心に行く回数(都心にお住まいの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。(○はひとつだけ)

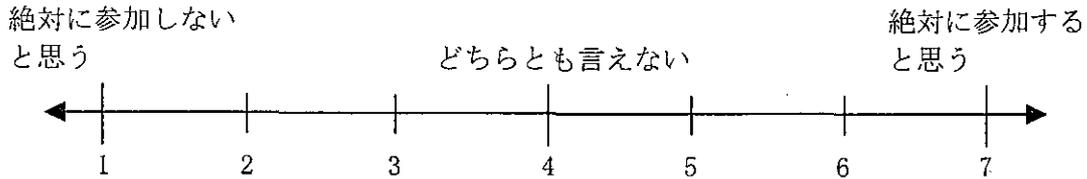
(注: ただし、現在、自動車でする都心には全く行っていない方は⑦にお進みください。)



43

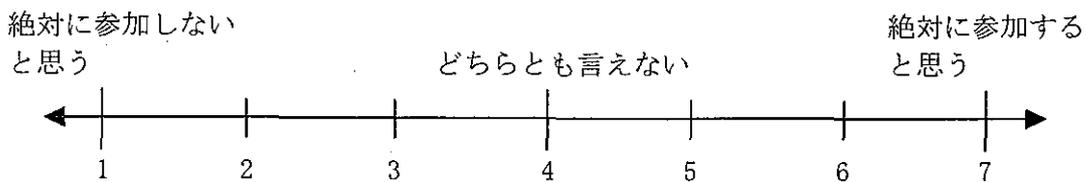
C2⑦. 「混雑や環境の問題のための10日に1日ずつのナンバープレート規制」のあり方を考えるための会合（ワークショップ）があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のナンバープレート規制のあり方を考えるものです。

あなたは、その会合に参加しようと思いませんか。（○はひとつだけ）



44

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いませんか。（○はひとつだけ）



45

【C3 都心への自動車乗り入れ禁止について】

都心への自動車乗り入れ禁止についてお聞きします。

C3①. 救急車・バス・タクシーといった特別な自動車を除いて、

都心部で、自動車を利用できなくなる。

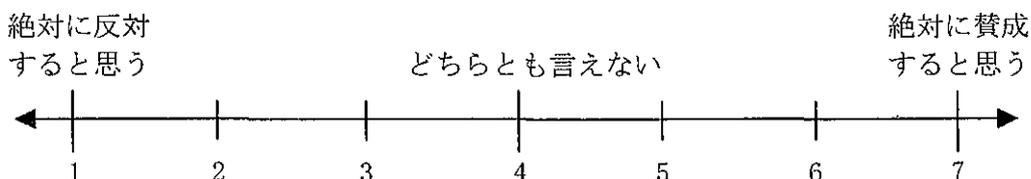
(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした規制を考えてください。この交通政策も

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

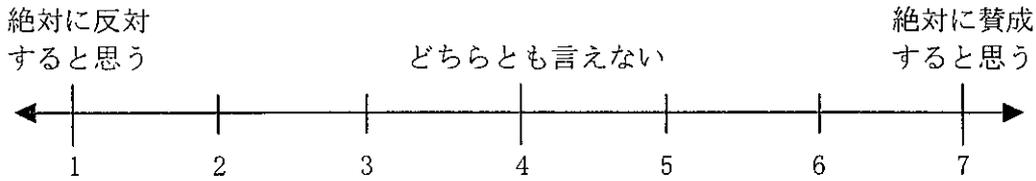
というものです。もし、この規制についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いませんか、反対すると思いませんか。

なお、都心への自動車の乗り入れは、平日の午前7時～午前10時に規制されるものとお考えください。（○はひとつだけ）



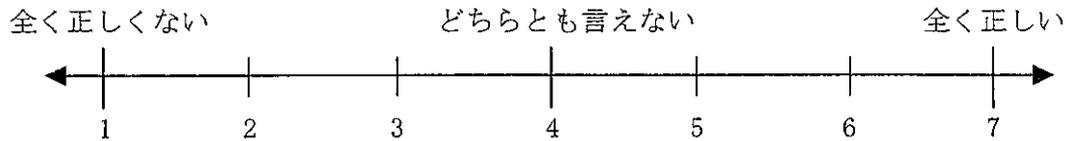
46

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



47

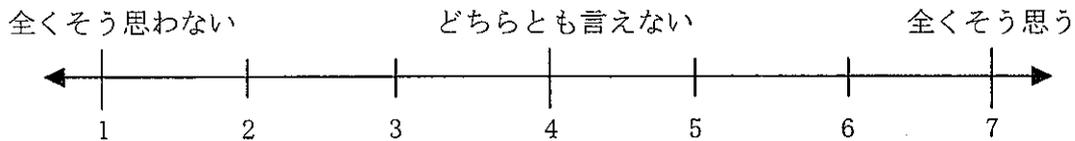
C3②. この「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制（平日の午前7時～午前10時）」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。(○はひとつだけ)



48

C3③. この「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制（平日の午前7時～午前10時）」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。

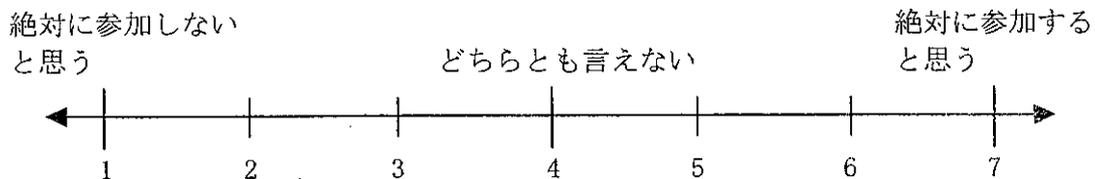
(○はひとつだけ)



49

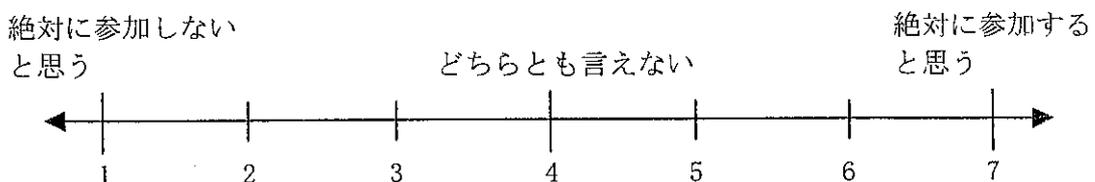
C3④. 「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制」のあり方を考えるための会合（ワークショップ）があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後の都心への自動車乗り入れ規制のあり方を考えるものです。

あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



50

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



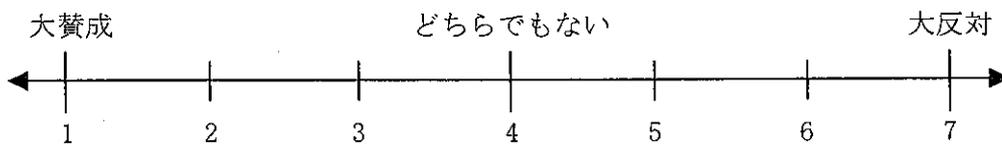
51

【B 混雑する道路での優先の考え方について】

混雑する道路や地区に進入する車をどの車両まで規制するか  
についてお聞きします。

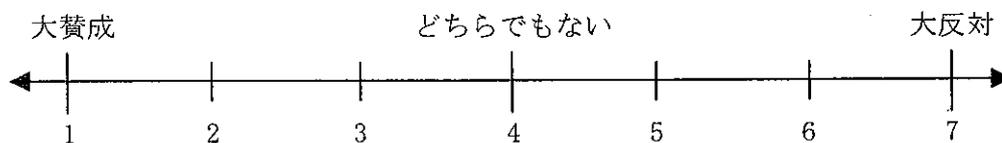
B①. 平日、道路の混雑が深刻な都心などへ乗り入れ規制が行われる場合、緊急車両（救急車など）に加えてどのような車両なら通行を除外する（その車だけは乗り入れできる）のに賛成していただけますか。

1) 満員の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



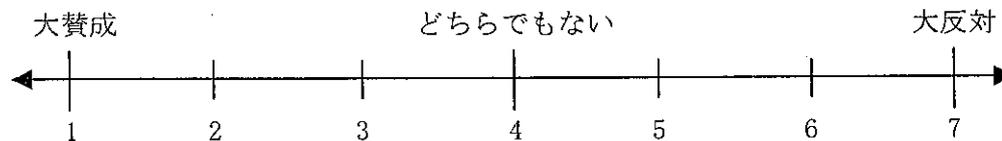
52

2) 乗客が数人の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



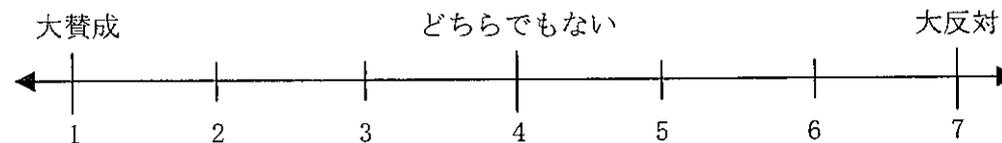
53

3) 満員の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



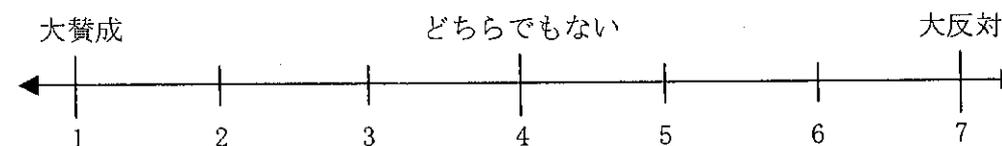
54

4) 空車の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



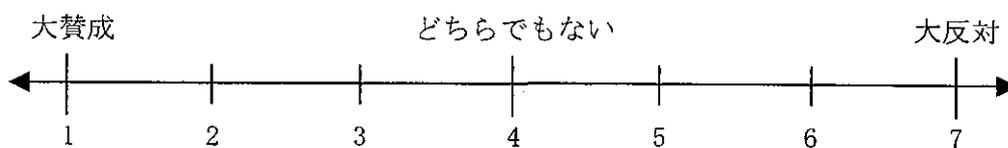
55

5) 5人乗っている「自家用自動車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



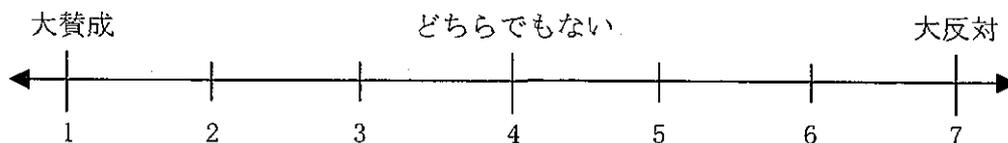
56

6) ドライバー1人の「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



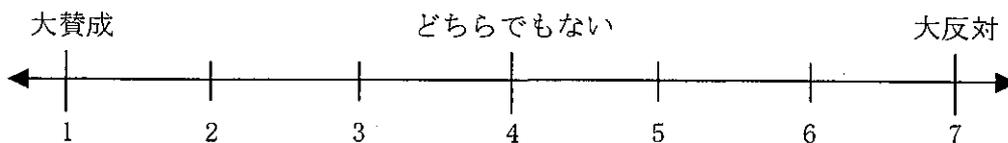
57

7) 5人乗っている「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



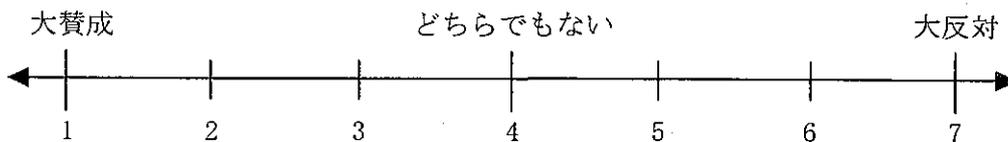
58

8) 荷物を満載している「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



59

9) 荷物を積んでいない「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



60

【D 道路混雑の表現方法について】

---

道路混雑の表現方法についてお聞きします。

D①. 道路混雑や渋滞が解消する程度を表す表現として次のどれが最も分かりやすいですか。  
(○はひとつだけ)

1. 交差点1箇所を通過するのにかかる延べ時間  
(A交差点の通過時間が8分から2分になった)
2. 交差点を通過するのに何回信号を待つか  
(A交差点を通過するのに信号3回待ちから1回待ちになった)
3. バスに乗っている時にAバス停からBバス停まで掛かる時間  
(Aバス停から駅前のBバス停までは8分掛かっていたのが2分になった)
4. 道路の混雑度  
(A交差点を通る道路の混雑度が0.8から0.6になった)
5. 道路のある区間を通過する速度  
(A交差点を通る道路の速度が15km/hから35km/hになった)

61

【F1 あなたご自身のことについて】

---

あなたご自身のことについてお聞きします。

F①. 日常的に利用される鉄道駅名を教えてください。(1駅でも結構です)

- ・ 1番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅
- ・ 2番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅

62~71

---

F②. 自動車運転免許はお持ちですか。(○はひとつだけ)

1. 持っている
2. 持っていない

72

---

F③. 自動車運転免許を持っていない方も含めて、自動車の利用や乗車の頻度についてお聞きします。  
1) 自分で運転する場合、乗せてもらう場合の両方合わせて自家用自動車に乗られる頻度はどれくらいですか。(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回程度 |
| 2. 週に2～3日 | 5. 年に数回程度 |
| 3. 週に1日程度 |           |

73

2) 自動車に「乗られる曜日」は、いつですか。(○はひとつだけ)

- |             |         |           |
|-------------|---------|-----------|
| 1. 平日土日祭日とも | 2. 主に平日 | 3. 主に土日祭日 |
|-------------|---------|-----------|

74

---

F④. ご自宅で保有されている自動車台数を教えてください。(○はひとつだけ)

- |       |         |
|-------|---------|
| 1. 0台 | 3. 2台   |
| 2. 1台 | 4. 3台以上 |

75

---

F⑤. あなたを含め同居されている方の合計人数を教えてください。(○はひとつだけ)

- 1) 合計の人数  
合計\_\_\_\_\_人

76.77

2) 合計人数が2人以上の場合のみお聞きします。小学生以下のお子さんと同居されていますか。  
(○はひとつだけ)

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| 1. 小学生以下と同居している | 2. 同居していない |
|-----------------|------------|

78

---

F⑥. ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

- |              |                |
|--------------|----------------|
| 1. 会社員・公務員   | 4. 学生          |
| 2. 自営業       | 5. 無職          |
| 3. パート・アルバイト | 6. その他 (具体的に ) |

79

---

F⑦. 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

- |                         |
|-------------------------|
| 1. 運転手 (配送などを含む)        |
| 2. 業務での車の運転を伴う職種        |
| 3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない |

80

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で直行
2. スクーター、バイクで直行
3. 自家用自動車で行
4. バスのみ
5. 鉄道のみ
6. バスと鉄道
7. 自家用自動車と鉄道

81

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください。

\_\_\_\_\_都・府・県\_\_\_\_\_市・町・村\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_町

82~89

F⑧. 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。

(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2~3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

90

F⑨. 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

91

ご協力ありがとうございました。

## 「交通管理」に関する意識調査

## 【A 日常的な生活でみかける道路混雑の状況について】

日常적인生活でみかける自動車の通行や混雑状況についてお聞きします。

A①. 日常적인生活の中で、道路の自動車混雑はどれぐらいの頻度で見かけますか。

(○はひとつだけ)

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| 1. ほぼ毎日          | 4. 月に1～2日程度  |
| 2. ほぼ毎週、平日の2～3日間 | 5. ほとんど見かけない |
| 3. ほぼ毎週、土日休日     |              |

1

A②. 道路が混雑しているのを見かけるのは何時ごろの時間帯ですか。(○はいくつでも)

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| 1. 朝の通勤時間帯         | 3. お昼過ぎから夕方まで |
| 2. 午前中（ただし通勤時間帯以降） | 4. 夕方から夜      |

2～5

A③. A①で見られる道路の自動車混雑はどのような場所で起きていますか。

1) 調査員が示した図で都心との位置関係をお答えください。(○はいくつでも)

1. 図に示した都心の中
2. 都心のやや外側で都心に向かう道路（放射道路）
3. 都心のやや外側を迂回するような道路（環状方向の道路）
4. 都心から離れた郊外の道路
5. それ以外の場所

6～10

2) 1)で回答された場所は、あなたにとってどの様な移動先ですか。(○はいくつでも)

1. 自宅の近所（徒歩10分以内程度）
2. 自宅から通勤先までの途中
3. 通勤先周辺
4. 土日祭日によく行く買物先の周辺
5. それ以外の場所（具体的に )

11～15

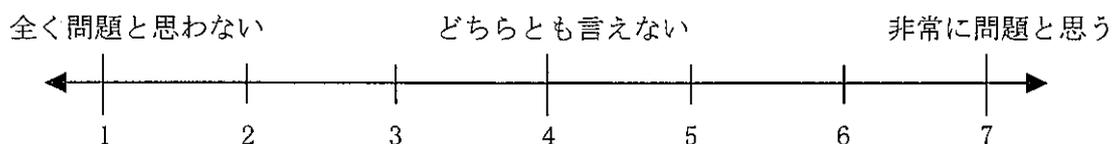
A④. 日常的に見掛ける混雑の中で、最も深刻な場合の混雑はどの程度ですか。(○はひとつだけ)

1. 徒歩の方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
2. 自転車に乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
3. スクーターに乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
4. 混雑している区間でも、(自転車、スクーターより) 自動車の方が速い

16

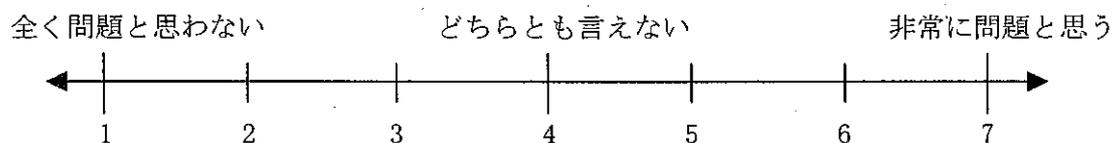
A⑤. A①でお答えいただいた道路混雑と同時に、次のような交通問題も感じる事がありますか。

1) 自動車混雑による「排気ガスの問題」。(○はひとつだけ)



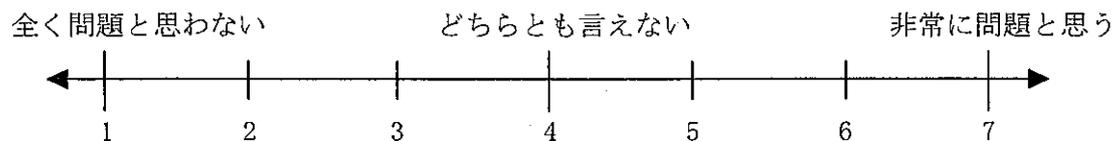
17

2) 自動車混雑による「騒音被害の問題」。(○はひとつだけ)



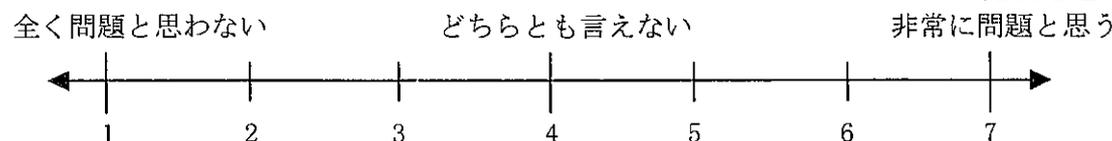
18

3) 自動車混雑を避けて、家の周りの道路に迂回してくる「通過車の問題」。(○はひとつだけ)



19

4) 家の周りの道路で、実際に自動車やバイクが「歩行者」とぶつかりそうになる「安全の問題」。(○はひとつだけ)



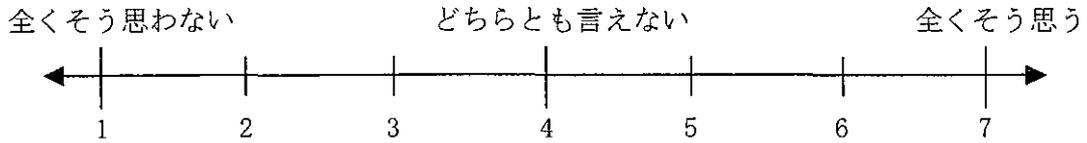
20

---

環境問題についてお聞きします。

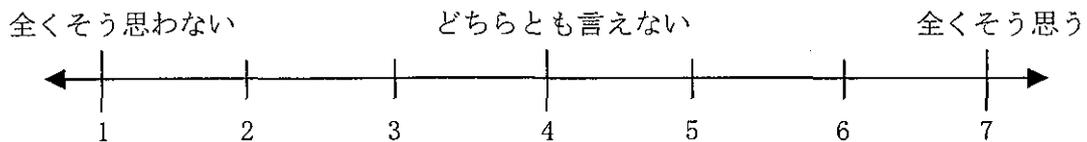
A⑥. 環境問題全般について、あなたご自身の意見を教えてください。

1) 私は、環境問題をあまり気にしていない。(○はひとつだけ)



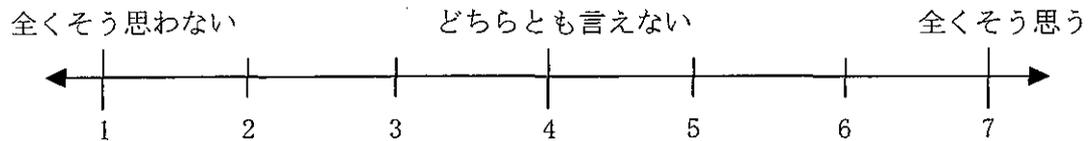
21

2) 私は、モラルとして、環境問題に配慮すべきだと思う。(○はひとつだけ)



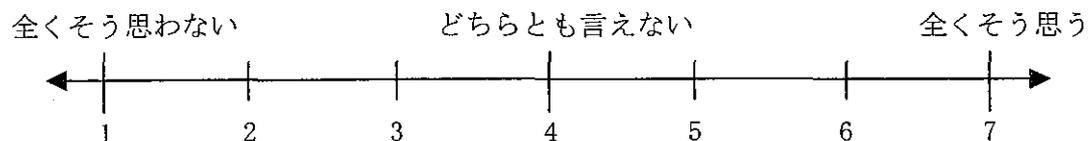
22

3) 一人一人が環境に配慮することが必要だ。(○はひとつだけ)



23

4) 現在の環境汚染や大気汚染は、自分の「健康に悪影響」を与えている。(○はひとつだけ)



24

---

【C1 ロードプライシングについて】

---

ロードプライシングについてお聞きします。

C1①. 「ロードプライシング」を聞いたことがありますか。(○はひとつだけ)

1. 聞いたことがない
2. 聞いたことがあるが、よく分からない
3. 何となく知っている
4. よく知っている

25

C1②. 「ロードプライシング」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

自家用車で、都心を走るためにはお金を払わないといけない。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。そしてそれは、

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

というものです。こういった交通の政策、ご存じでしたか。

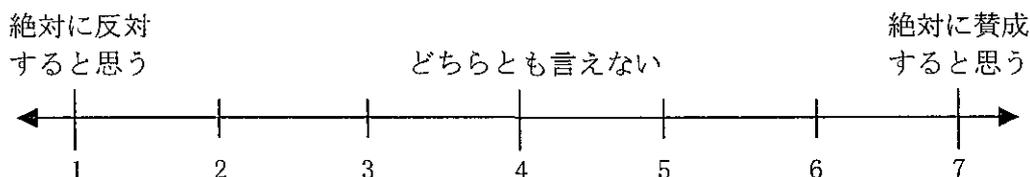
(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容はなんとなく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. なんとなく知っている
5. よく知っていた

26

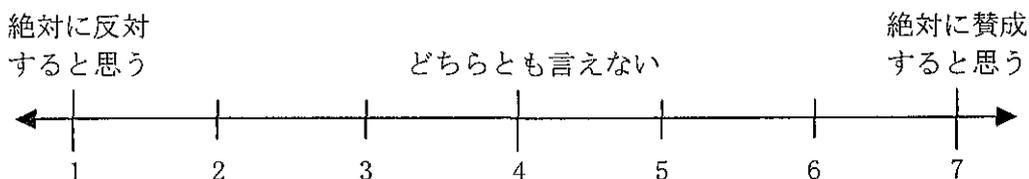
C1③. もしも、「混雑や環境の問題の緩和のためのロードプライシング」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、金額は、都心に入るのに500円だとします。(○はひとつだけ)



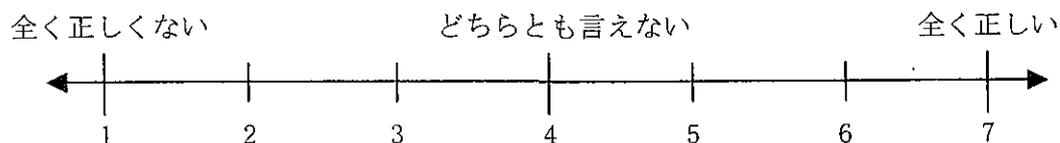
27

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



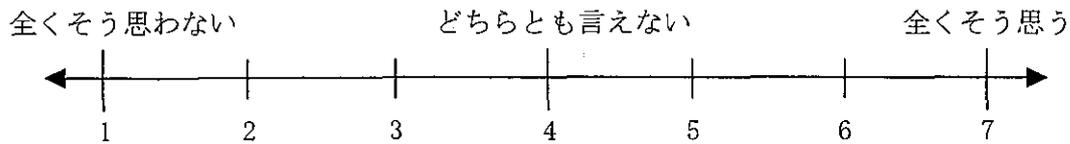
28

C1④. この「混雑や環境の問題の緩和のための500円のロードプライシング」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いませんか。(○はひとつだけ)



29

C1⑤. この「混雑や環境の問題の緩和のための500円のロードプライシング」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



30

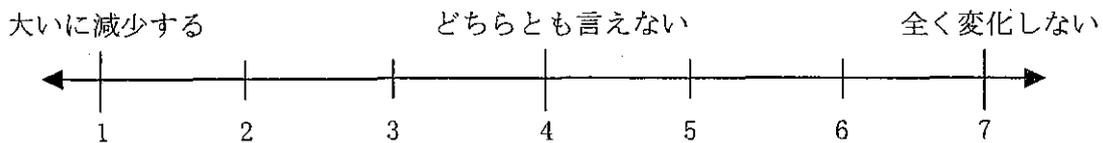
C1⑥. ところで、あなたは、都心に自動車で行くことはどれくらいありますか。  
(都心部にお住まいの方は、都心部で自動車を使う回数をお答えください)

1. 年に 2. 月に 3. 週に \_\_\_\_\_ 回程度

4. 全く行かない \_\_\_\_\_ ⑧へ

31~33

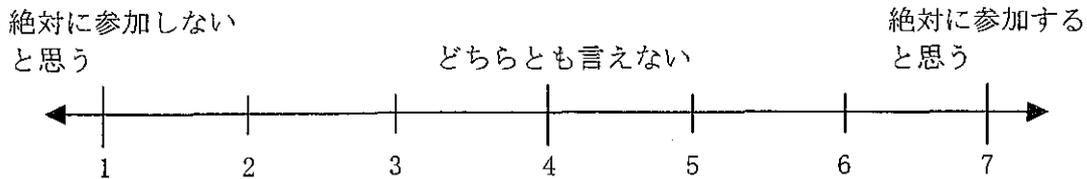
C1⑦. この「混雑や環境の問題の緩和のための500円のロードプライシング」が導入されれば、あなたの自動車ですら都心に行く回数(都心にお住まいの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。(○はひとつだけ)



34

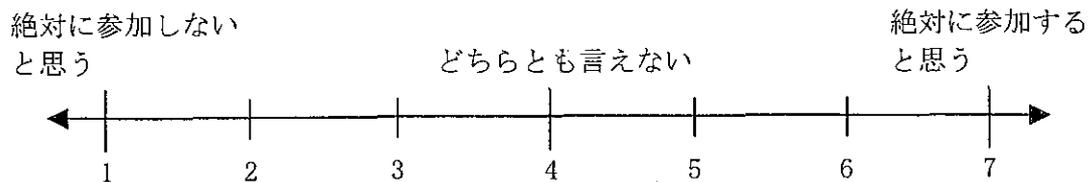
C1⑧. 「混雑や環境の問題の緩和のためのロードプライシング」のあり方を考えるための会合(これはワークショップと普通言われています)があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のロードプライシングのあり方を考えるものです。

あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



35

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



36

【C2 ナンバープレート規制について】

ナンバープレート規制についてお聞きします。

C2①. 「ナンバープレート規制」を聞いたことがありますか。(○はひとつだけ)

1. 聞いたことがない
2. 聞いたことがあるが、よく分からない
3. 何となく知っている
4. よく知っている

37

C2②. 「ナンバープレート規制」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

数日間に1回、都心で自動車を使ってはいけない日が、代わる代わるやってくる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。そしてこの交通政策も

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

というものです。

例えば、

偶数日は、プレートナンバーの下1桁が偶数の自動車は乗り入れできないが、

奇数日は、プレートナンバーの下1桁が奇数の自動車は乗り入れできない、といった規制です。

この場合は、みんなが交代しながら2日に1日は自動車で乗り入れできないと

いう規制です。同様に、プレートナンバーの数に応じて、5日に1日とか10日に1日の割合で、乗り入れできない日を決めるやり方もあります。

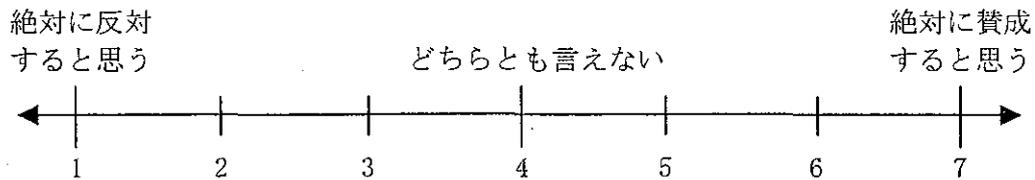
こういった交通の政策、ご存じでしたか。(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

38

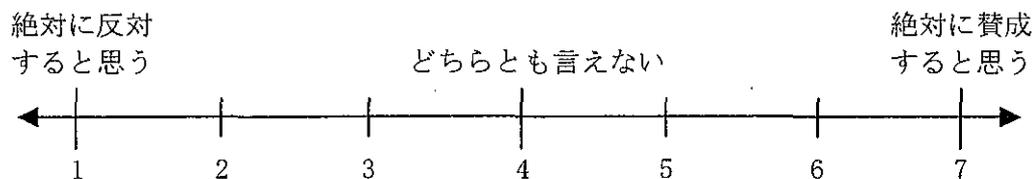
C2③. もしも、「混雑や環境の問題のためのナンバープレート規制」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、都心への自動車の乗り入れが規制されるのは、5日に1日の割合となるとお考えください。(○はひとつだけ)



39

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



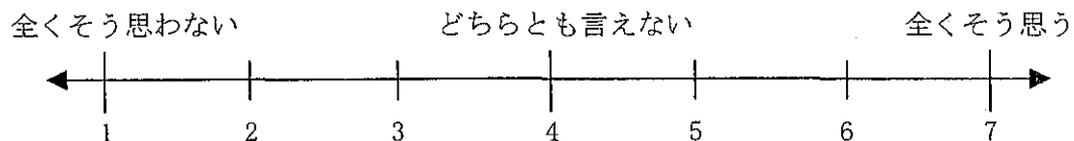
40

C2④. この「混雑や環境の問題のための5日に1日ずつのナンバープレート規制」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。(○はひとつだけ)



41

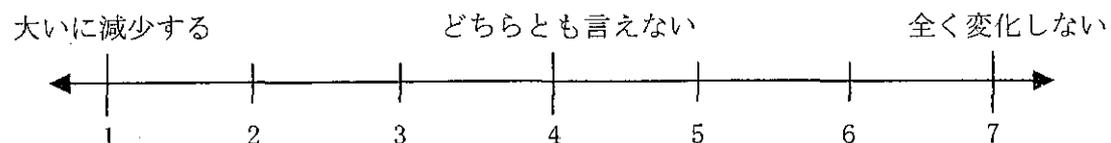
C2⑤. この「混雑や環境の問題のための5日に1日ずつのナンバープレート規制」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



42

C2⑥. この「混雑や環境の問題のための5日に1日ずつのナンバープレート規制」が導入されれば、あなたの自動車でする都心に行く回数(都心にお住いの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。(○はひとつだけ)

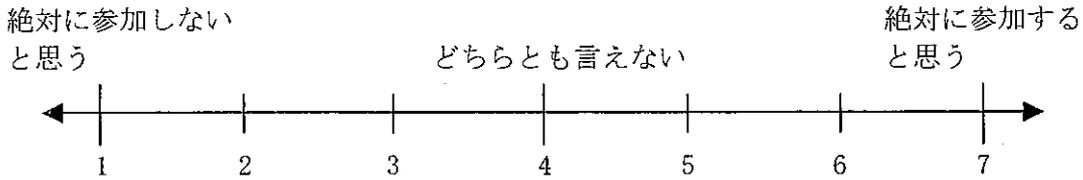
(注:ただし、現在、自動車でする都心には全く行っていない方は⑦にお進みください。)



43

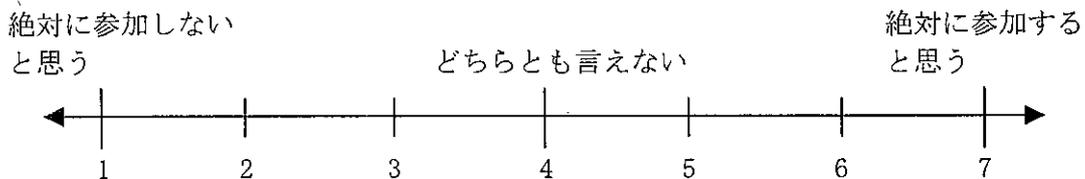
C2⑦. 「混雑や環境の問題のための5日に1日ずつのナンバープレート規制」のあり方を考えるための会合（ワークショップ）があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のナンバープレート規制のあり方を考えるものです。

あなたは、その会合に参加しようと思いますか。（○はひとつだけ）



44

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。（○はひとつだけ）



45

【C3 都心への自動車乗り入れ禁止について】

都心への自動車乗り入れ禁止についてお聞きします。

C3①. 救急車・バス・タクシーといった特別な自動車を除いて、

都心部で、自動車を利用できなくなる。

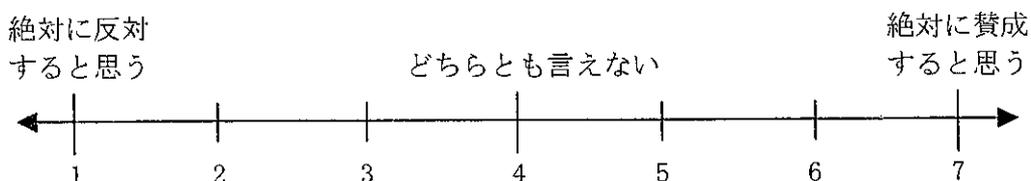
（注：都心部の居住者も、対象になります）

という、平日を対象とした規制を考えてください。この交通政策も

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

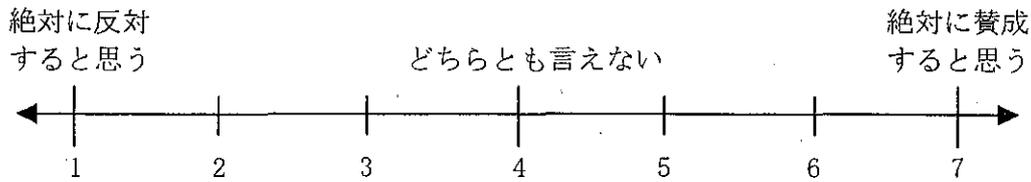
というものです。もし、この規制についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、都心への自動車の乗り入れは、平日の午前7時～午後7時に規制されるものとお考えください。（○はひとつだけ）



46

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



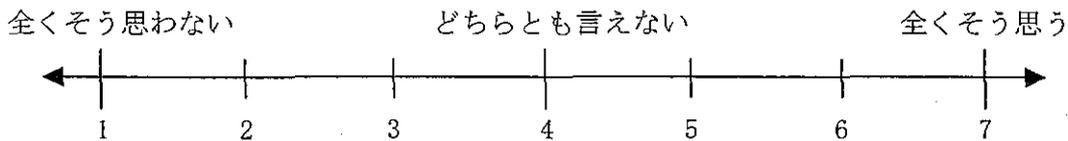
47

C3②. この「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制（平日の午前7時～午後7時）」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。(○はひとつだけ)



48

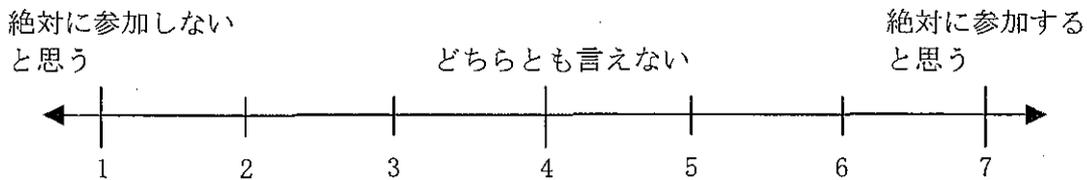
C3③. この「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制（平日の午前7時～午後7時）」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



49

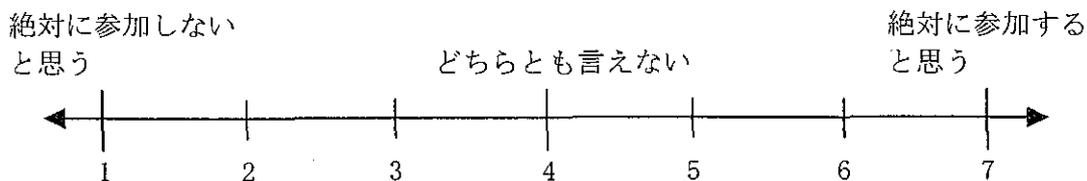
C3④. 「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制」のあり方を考えるための会合（ワークショップ）があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後の都心への自動車乗り入れ規制のあり方を考えるものです。

あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



50

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



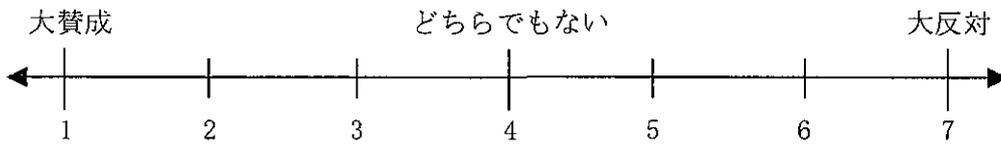
51

【B 混雑する道路での優先の考え方について】

混雑する道路や地区に進入する車をどの車両まで規制するか  
についてお聞きします。

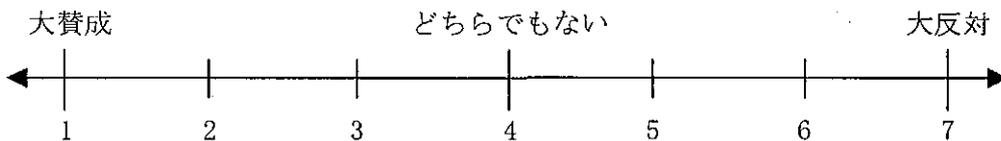
B①. 平日、道路の混雑が深刻な都心などへ乗り入れ規制が行われる場合、緊急車両（救急車など）に加えてどのような車両なら通行を除外する（その車だけは乗り入れできる）のに賛成していただけますか。

1) 満員の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



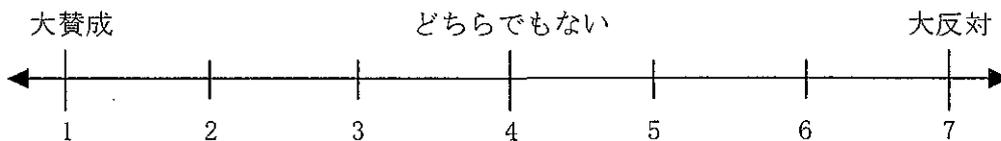
52

2) 乗客が数人の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



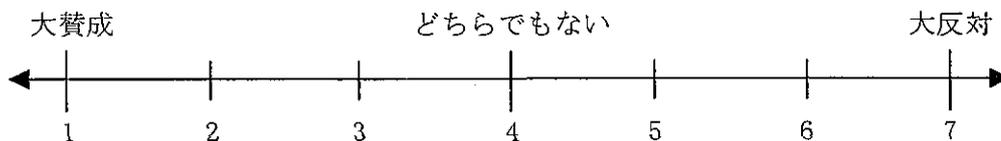
53

3) 満員の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



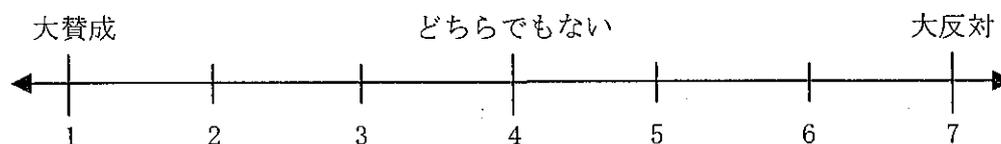
54

4) 空車の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



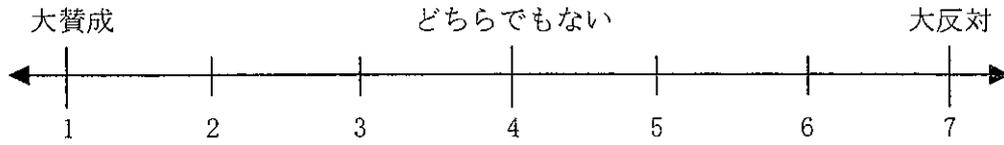
55

5) 5人乗っている「自家用自動車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



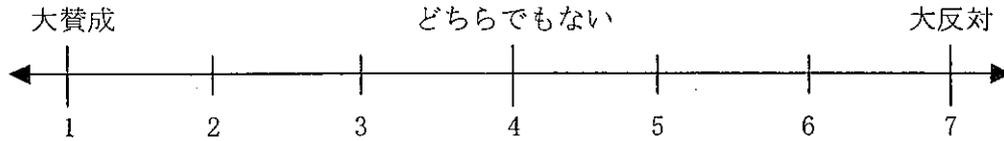
56

- 6) ドライバー1人の「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



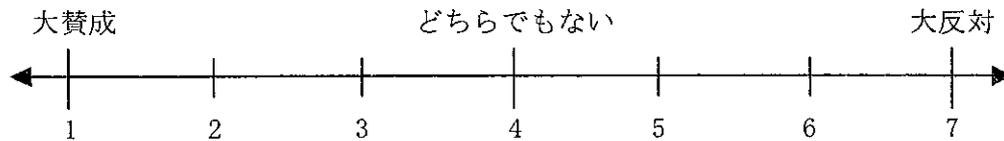
57

- 7) 5人乗っている「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



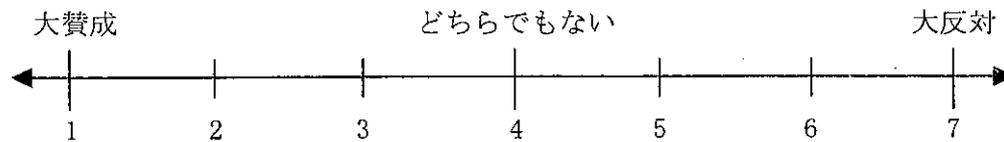
58

- 8) 荷物を満載している「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



59

- 9) 荷物を積んでいない「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



60

【D 道路混雑の表現方法について】

---

道路混雑の表現方法についてお聞きします。

D①. 道路混雑や渋滞が解消する程度を表す表現として次のどれが最も分かりやすいですか。

(○はひとつだけ)

1. 交差点1箇所を通過するのにかかる延べ時間  
(A交差点の通過時間が8分から2分になった)
2. 交差点を通過するのに何回信号を待つか  
(A交差点を通過するのに信号3回待ちから1回待ちになった)
3. バスに乗っている時にAバス停からBバス停まで掛かる時間  
(Aバス停から駅前のBバス停までは8分掛かっていたのが2分になった)
4. 道路の混雑度  
(A交差点を通る道路の混雑度が0.8から0.6になった)
5. 道路のある区間を通過する速度  
(A交差点を通る道路の速度が15km/hから35km/hになった)

61

【F1 あなたご自身のことについて】

---

あなたご自身のことについてお聞きします。

F①. 日常的に利用される鉄道駅名を教えてください。(1駅でも結構です)

・ 1番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅

・ 2番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅

62~71

F②. 自動車運転免許はお持ちですか。(○はひとつだけ)

1. 持っている

2. 持っていない

72

---

F③. 自動車運転免許を持っていない方も含めて、自動車の利用や乗車の頻度についてお聞きします。  
1) 自分で運転する場合、乗せてもらう場合の両方合わせて自家用自動車に乗られる頻度はどれくらいですか。(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回程度 |
| 2. 週に2～3日 | 5. 年に数回程度 |
| 3. 週に1日程度 |           |

73

2) 自動車に「乗られる曜日」は、いつですか。(○はひとつだけ)

- |             |         |           |
|-------------|---------|-----------|
| 1. 平日土日祭日とも | 2. 主に平日 | 3. 主に土日祭日 |
|-------------|---------|-----------|

74

---

F④. ご自宅で保有されている自動車台数を教えてください。(○はひとつだけ)

- |       |         |
|-------|---------|
| 1. 0台 | 3. 2台   |
| 2. 1台 | 4. 3台以上 |

75

---

F⑤. あなたを含め同居されている方の合計人数を教えてください。(○はひとつだけ)

- 1) 合計の人数  
合計\_\_\_\_\_人

76. 77

2) 合計人数が2人以上の場合のみお聞きします。小学生以下のお子さんと同居されていますか。  
(○はひとつだけ)

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| 1. 小学生以下と同居している | 2. 同居していない |
|-----------------|------------|

78

---

F⑥. ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

- |              |               |
|--------------|---------------|
| 1. 会社員・公務員   | 4. 学生         |
| 2. 自営業       | 5. 無職         |
| 3. パート・アルバイト | 6. その他(具体的に ) |

79

---

F⑦. 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

1. 運転手(配送などを含む)
2. 業務での車の運転を伴う職種
3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない

80

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で直行
2. スクーター、バイクで直行
3. 自家用自動車で行く
4. バスのみ
5. 鉄道のみ
6. バスと鉄道
7. 自家用自動車と鉄道

81

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください。

\_\_\_\_\_都・府・県\_\_\_\_\_市・町・村\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_町

82~89

F⑧. 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。

(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2~3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

90

F⑨. 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

91

ご協力ありがとうございました。

**「交通管理」に関する意識調査**

**【A 日常的な生活でみかける道路混雑の状況について】**


---

日常적인生活でみかける自動車の通行や混雑状況についてお聞きします。

A①. 日常적인生活の中で、道路の自動車混雑はどれぐらいの頻度で見かけますか。

(○はひとつだけ)

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| 1. ほぼ毎日          | 4. 月に1～2日程度  |
| 2. ほぼ毎週、平日の2～3日間 | 5. ほとんど見かけない |
| 3. ほぼ毎週、土日休日     |              |

1

---

A②. 道路が混雑しているのを見かけるのは何時ごろの時間帯ですか。(○はいくつでも)

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| 1. 朝の通勤時間帯         | 3. お昼過ぎから夕方まで |
| 2. 午前中（ただし通勤時間帯以降） | 4. 夕方から夜      |

2～5

---

A③. A①で見られる道路の自動車混雑はどのような場所で起きていますか。

1) 調査員が示した図で都心との位置関係をお答えください。(○はいくつでも)

1. 図に示した都心の中
2. 都心のやや外側で都心に向かう道路（放射道路）
3. 都心のやや外側を迂回するような道路（環状方向の道路）
4. 都心から離れた郊外の道路
5. それ以外の場所

6～10

2) 1) で回答された場所は、あなたにとってどの様な移動先ですか。(○はいくつでも)

1. 自宅の近所（徒歩10分以内程度）
2. 自宅から通勤先までの途中
3. 通勤先周辺
4. 土日祭日によく行く買物先の周辺
5. それ以外の場所（具体的に )

11～15

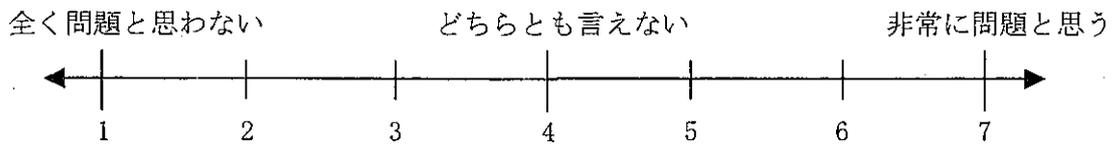
A④. 日常的に見掛ける混雑の中で、最も深刻な場合の混雑ほどの程度ですか。(○はひとつだけ)

1. 徒歩の方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
2. 自転車に乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
3. スクーターに乗り換えた方が速いぐらいの混雑 (自動車に乗っているより)
4. 混雑している区間でも、(自転車、スクーターより) 自動車の方が速い

16

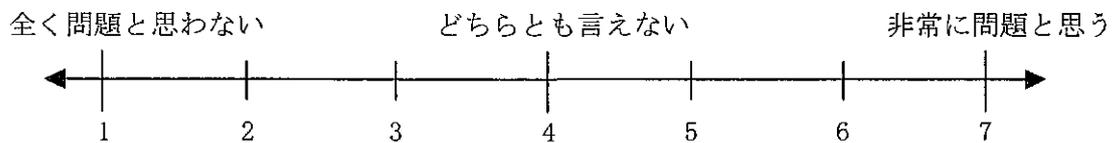
A⑤. A①でお答えいただいた道路混雑と同時に、次のような交通問題も感じる事がありますか。

1) 自動車混雑による「排気ガスの問題」。(○はひとつだけ)



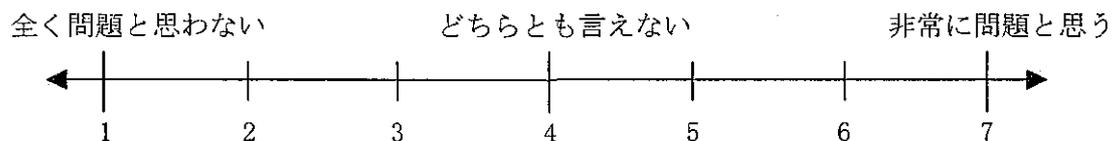
17

2) 自動車混雑による「騒音被害の問題」。(○はひとつだけ)



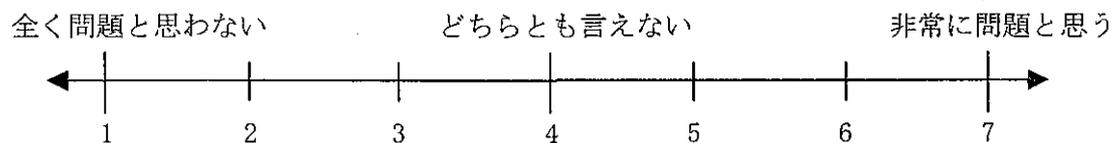
18

3) 自動車混雑を避けて、家の周りの道路に迂回してくる「通過車の問題」。(○はひとつだけ)



19

4) 家の周りの道路で、実際に自動車やバイクが「歩行者」とぶつかりそうになる「安全の問題」。(○はひとつだけ)



20



C1②. 「ロードプライシング」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

自家用車で、都心を走るためにはお金を払わないといけない。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。そしてそれは、

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

というものです。こういった交通の政策、ご存じでしたか。

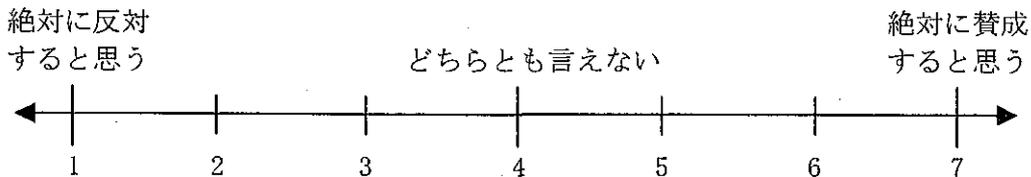
(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

26

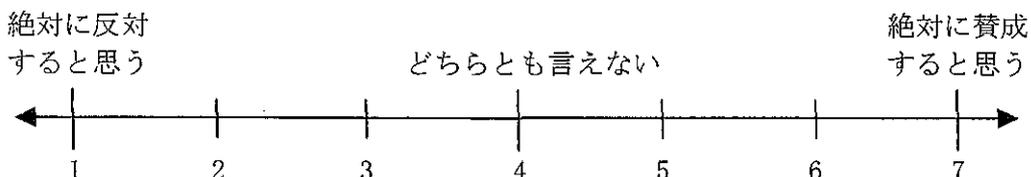
C1③. もしも、「混雑や環境の問題の緩和のためのロードプライシング」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、金額は、都心に入るのに1000円だとします。(○はひとつだけ)



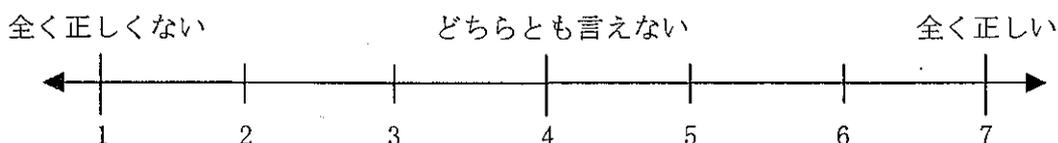
27

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



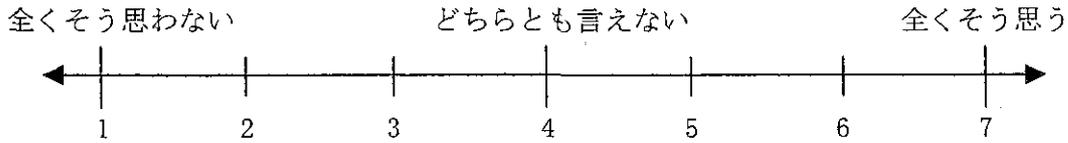
28

C1④. この「混雑や環境の問題の緩和のための1000円のロードプライシング」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いませんか。(○はひとつだけ)



29

C1⑤. この「混雑や環境の問題の緩和のための1000円のロードプライシング」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



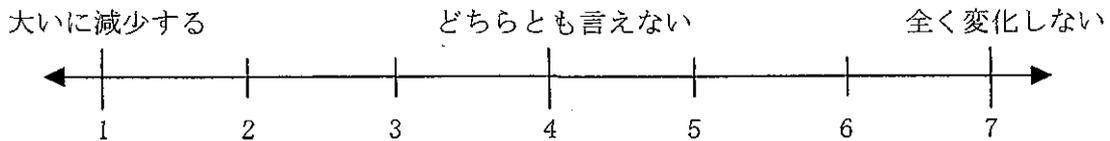
30

C1⑥. ところで、あなたは、都心に自動車で行くことはどれくらいありますか。  
(都心部にお住まいの方は、都心部で自動車を使う回数をお答えください)



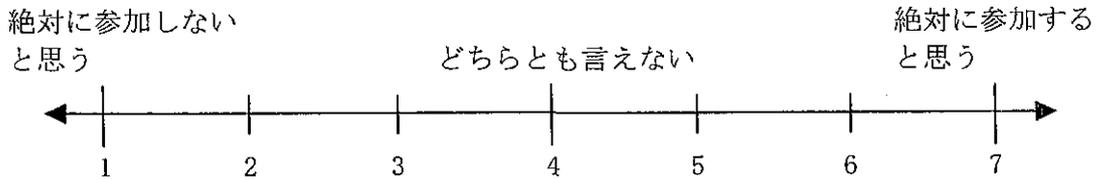
31~33

C1⑦. この「混雑や環境の問題の緩和のための1000円のロードプライシング」が導入されれば、あなたの自動車ですら都心に行く回数(都心にお住まいの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。(○はひとつだけ)



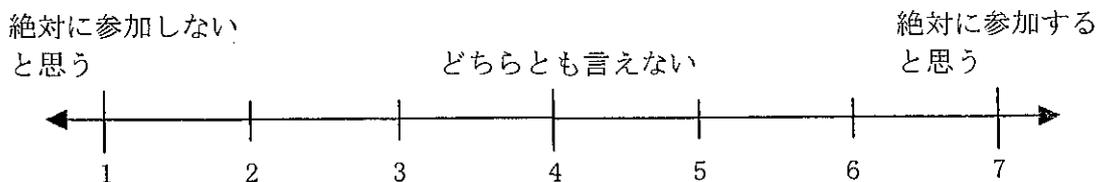
34

C1⑧. 「混雑や環境の問題の緩和のためのロードプライシング」のあり方を考えるための会合(これはワークショップと普通言われています)があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のロードプライシングのあり方を考えるものです。  
あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



35

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



36

【C2 ナンバープレート規制について】

ナンバープレート規制についてお聞きします。

C2①. 「ナンバープレート規制」を聞いたことがありますか。(○はひとつだけ)

1. 聞いたことがない
2. 聞いたことがあるが、よく分からない
3. 何となく知っている
4. よく知っている

37

C2②. 「ナンバープレート規制」とは、救急車・バスといった特別な自動車を除いて、

数日間に1回、都心で自動車を使ってはいけない日が、代わる代わるやってくる。

(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした交通の政策です。そしてこの交通政策も

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

というものです。

例えば、

偶数日は、プレートナンバーの下1桁が偶数の自動車は乗り入れできないが、

奇数日は、プレートナンバーの下1桁が奇数の自動車は乗り入れできない、といった規制です。

この場合は、みんなが交代しながら2日に1日は自動車で乗り入れできないと

いう規制です。同様に、プレートナンバーの数に応じて、5日に1日とか10日に1日の割合で、乗り入れできない日を決めるやり方もあります。

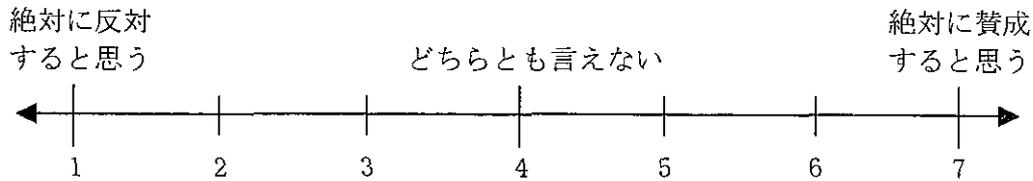
こういった交通の政策、ご存じでしたか。(○はひとつだけ)

1. やはり、聞いたことがなかった
2. 名前は知らなかったが、内容は何となく知っていた
3. 名前は知らなかったが、内容はよく知っていた
4. 何となく知っている
5. よく知っていた

38

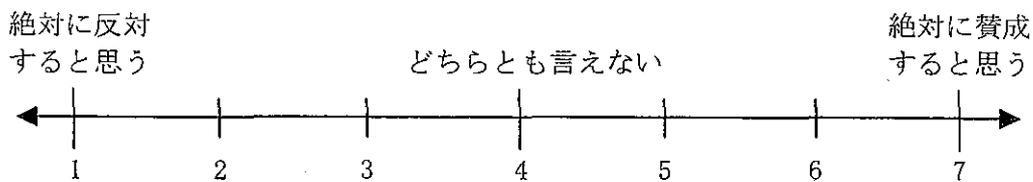
C2③. もしも、「混雑や環境の問題のためのナンバープレート規制」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、都心への自動車の乗り入れが規制されるのは、2日に1日の割合となるとお考えください。(○はひとつだけ)



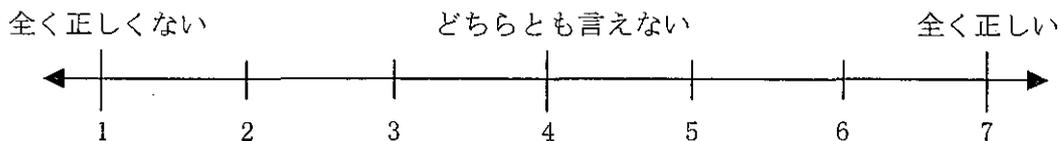
39

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



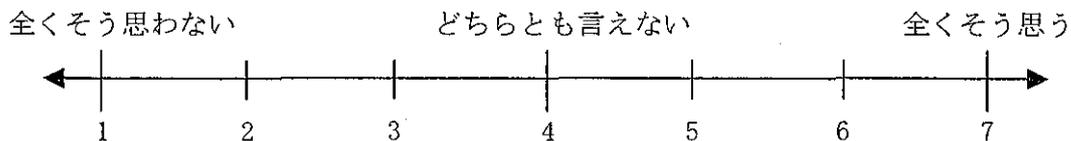
40

C2④. この「混雑や環境の問題のための2日に1日ずつのナンバープレート規制」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。(○はひとつだけ)



41

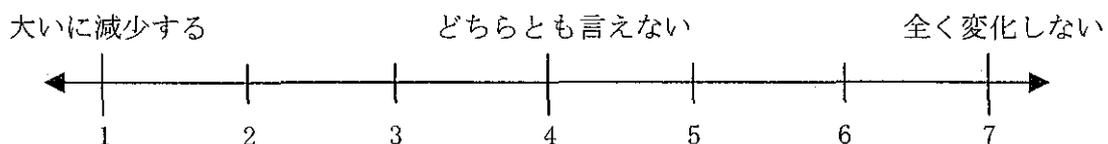
C2⑤. この「混雑や環境の問題のための2日に1日ずつのナンバープレート規制」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



42

C2⑥. この「混雑や環境の問題のための2日に1日ずつのナンバープレート規制」が導入されれば、あなたの自動車ですらで都心に行く回数(都心にお住いの方は、都心で自動車を使う回数)は、どうなると思いますか。(○はひとつだけ)

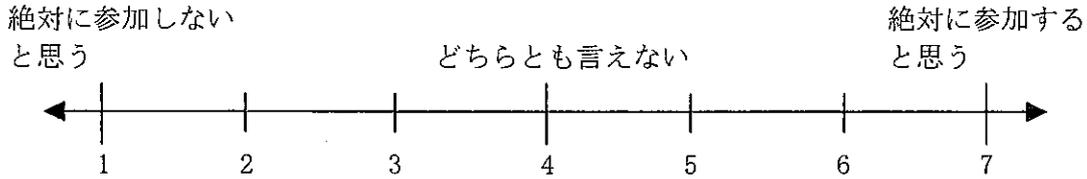
(注: ただし、現在、自動車ですらで都心には全く行っていない方は⑦にお進みください。)



43

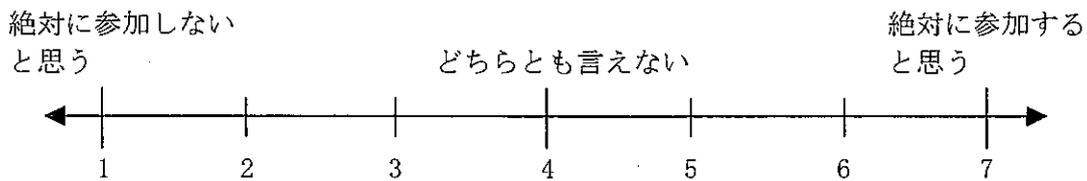
C2⑦. 「混雑や環境の問題のための2日に1日ずつのナンバープレート規制」のあり方を考えるための会合（ワークショップ）があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後のナンバープレート規制のあり方を考えるものです。

あなたは、その会合に参加しようと思いますか。（○はひとつだけ）



44

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。（○はひとつだけ）



45

【C3 都心への自動車乗り入れ禁止について】

都心への自動車乗り入れ禁止についてお聞きします。

C3①. 救急車・バス・タクシーといった特別な自動車を除いて、

都心部で、自動車を利用できなくなる。

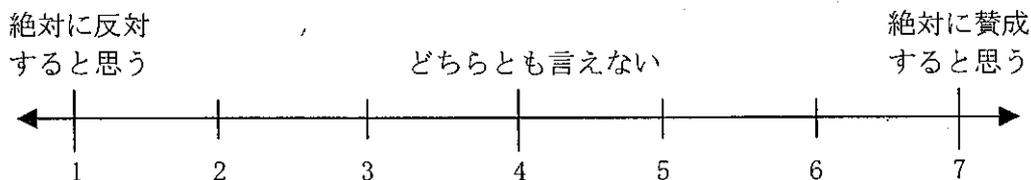
(注：都心部の居住者も、対象になります)

という、平日を対象とした規制を考えてください。この交通政策も

都心部の混雑や環境の問題の緩和を目的とする。

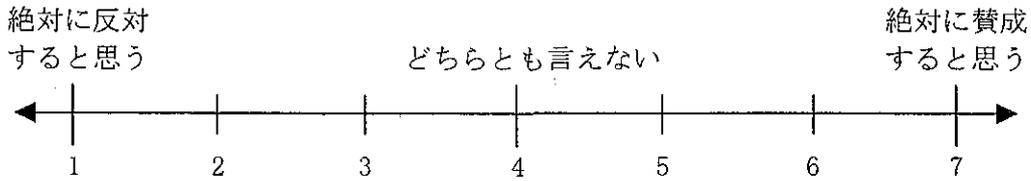
というものです。もし、この規制についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか。

なお、都心への自動車の乗り入れは、平日の24時間（終日）に規制されるものとお考えください。（○はひとつだけ）



46

あなた以外の人達は、賛成すると思いますか、反対すると思いますか。(○はひとつだけ)



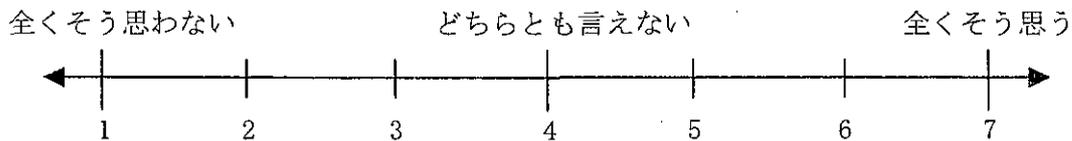
47

- C3②. この「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制（平日の24時間）」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いますか。  
(○はひとつだけ)



48

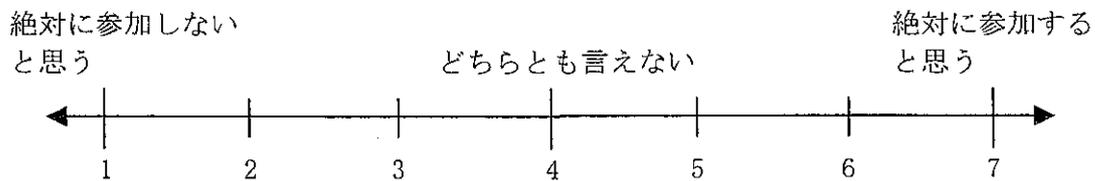
- C3③. この「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制（平日の24時間）」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いますか。(○はひとつだけ)



49

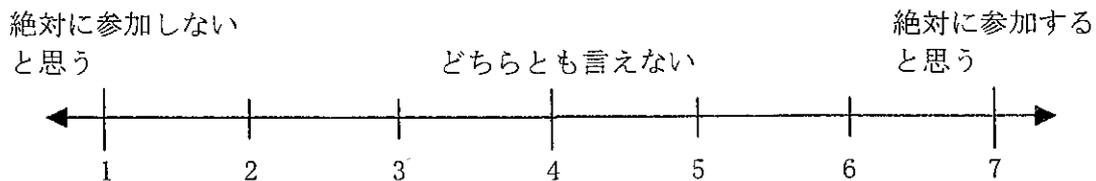
- C3④. 「混雑や環境の問題の緩和のための都心への自動車乗り入れ規制」のあり方を考えるための会合（ワークショップ）があると考えてください。その会合には一般のドライバーの皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後の都心への自動車乗り入れ規制のあり方を考えるものです。

あなたは、その会合に参加しようと思いますか。(○はひとつだけ)



50

あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか。(○はひとつだけ)



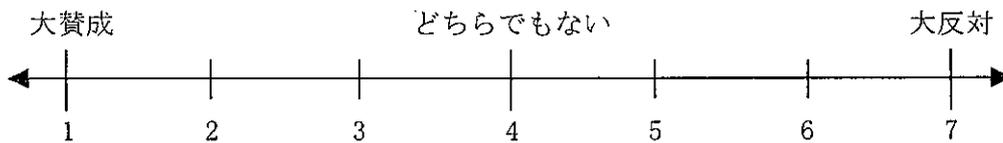
51

【B 混雑する道路での優先の考え方について】

混雑する道路や地区に進入する車をどの車両まで規制するか  
についてお聞きします。

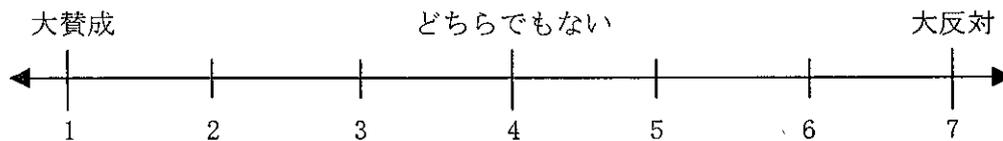
B①. 平日、道路の混雑が深刻な都心などへ乗り入れ規制が行われる場合、緊急車両（救急車など）に加えていった車両なら通行を除外する（その車だけは乗り入れできる）のに賛成していただけですか。

1) 満員の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



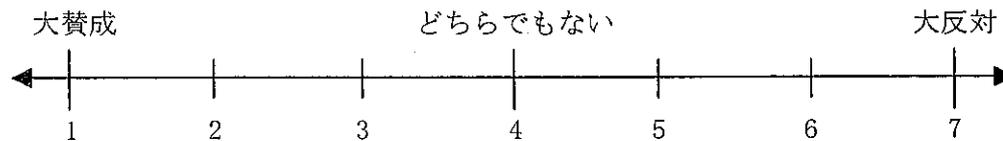
52

2) 乗客が数人の「路線バス」は通行可とする。(○はひとつだけ)



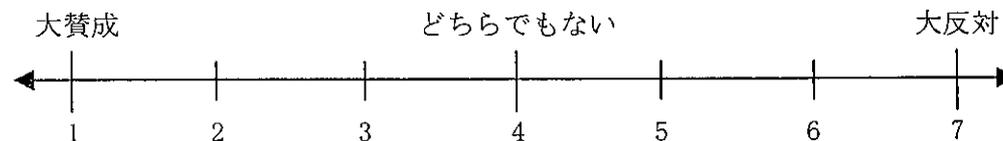
53

3) 満員の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



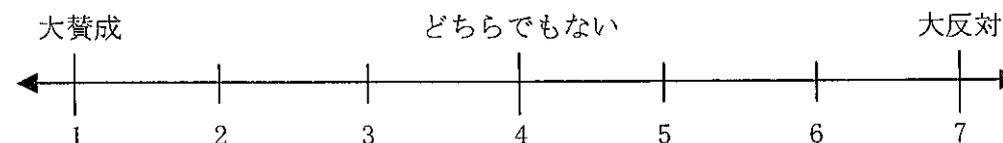
54

4) 空車の「タクシー」は通行可とする。(○はひとつだけ)



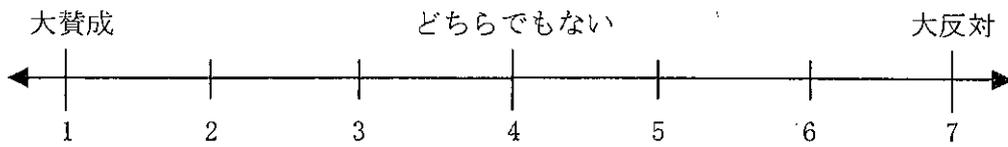
55

5) 5人乗っている「自家用自動車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



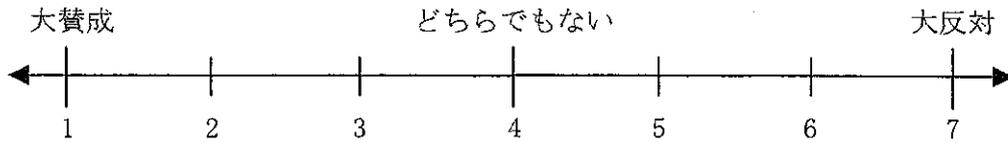
56

6) ドライバー1人の「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



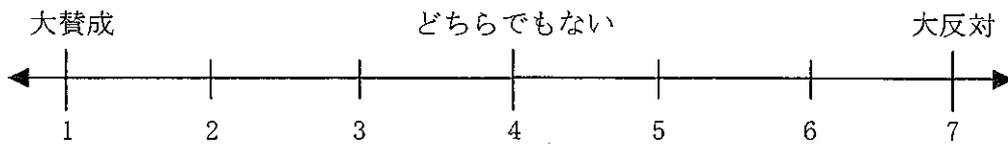
57

7) 5人乗っている「会社保有の乗用車」は通行可とする。(○はひとつだけ)



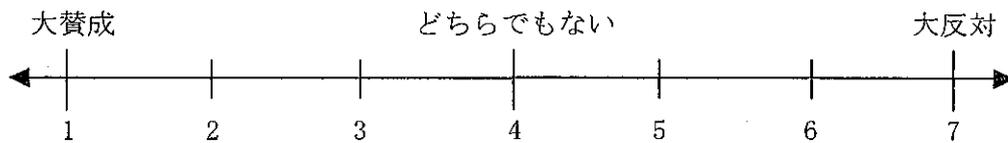
58

8) 荷物を満載している「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



59

9) 荷物を積んでいない「トラック」は通行可とする。(○はひとつだけ)



60

【D 道路混雑の表現方法について】

---

道路混雑の表現方法についてお聞きします。

- D①. 道路混雑や渋滞が解消する程度を表す表現として次のどれが最も分かりやすいですか。  
(○はひとつだけ)
1. 交差点1箇所を通過するのにかかる延べ時間  
(A交差点の通過時間が8分から2分になった)
  2. 交差点を通過するのに何回信号を待つか  
(A交差点を通過するのに信号3回待ちから1回待ちになった)
  3. バスに乗っている時にAバス停からBバス停まで掛かる時間  
(Aバス停から駅前のBバス停までは8分掛かっていたのが2分になった)
  4. 道路の混雑度  
(A交差点を通る道路の混雑度が0.8から0.6になった)
  5. 道路のある区間を通過する速度  
(A交差点を通る道路の速度が15km/hから35km/hになった)

61

【F1 あなたご自身のことについて】

---

あなたご自身のことについてお聞きします。

F①. 日常的に利用される鉄道駅名を教えてください。(1駅でも結構です)

・ 1番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅

・ 2番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅

62~71

F②. 自動車運転免許はお持ちですか。(○はひとつだけ)

1. 持っている

2. 持っていない

72

---

F③. 自動車運転免許を持っていない方も含めて、自動車の利用や乗車の頻度についてお聞きします。  
1) 自分で運転する場合、乗せてもらう場合の両方合わせて自家用自動車に乗られる頻度はどれくらいですか。(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回程度 |
| 2. 週に2～3日 | 5. 年に数回程度 |
| 3. 週に1日程度 |           |

73

2) 自動車に「乗られる曜日」は、いつですか。(○はひとつだけ)

- |             |         |           |
|-------------|---------|-----------|
| 1. 平日土日祭日とも | 2. 主に平日 | 3. 主に土日祭日 |
|-------------|---------|-----------|

74

---

F④. ご自宅で保有されている自動車台数を教えてください。(○はひとつだけ)

- |       |         |
|-------|---------|
| 1. 0台 | 3. 2台   |
| 2. 1台 | 4. 3台以上 |

75

---

F⑤. あなたを含め同居されている方の合計人数を教えてください。(○はひとつだけ)

- 1) 合計の人数  
合計 \_\_\_\_\_ 人

76.77

2) 合計人数が2人以上の場合のみお聞きします。小学生以下のお子さんと同居されていますか。  
(○はひとつだけ)

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| 1. 小学生以下と同居している | 2. 同居していない |
|-----------------|------------|

78

---

F⑥. ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

- |              |                      |
|--------------|----------------------|
| 1. 会社員・公務員   | 4. 学生                |
| 2. 自営業       | 5. 無職                |
| 3. パート・アルバイト | 6. その他 (具体的に _____ ) |

79

---

F⑦. 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

1. 運転手 (配送などを含む)
2. 業務での車の運転を伴う職種
3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない

80

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で直行
2. スクーター、バイクで直行
3. 自家用自動車で行
4. バスのみ
5. 鉄道のみ
6. バスと鉄道
7. 自家用自動車と鉄道

81

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください。

\_\_\_\_\_都・府・県\_\_\_\_\_市・町・村\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_町

82~89

F⑧. 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。

(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2~3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

90

F⑨. 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

91

ご協力ありがとうございました。



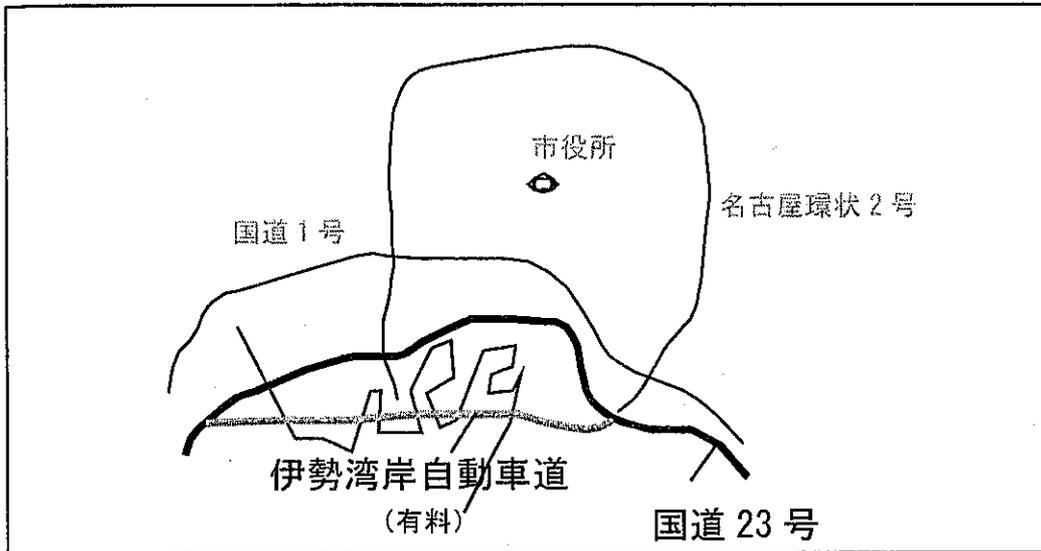




## 名古屋の交通環境対策についてお聞きします

国道23号は、産業の発展やわれわれの暮らしを支えています。車が増えるにつれて、道路が混雑し、大気汚染や騒音などの環境問題が深刻になってきました。

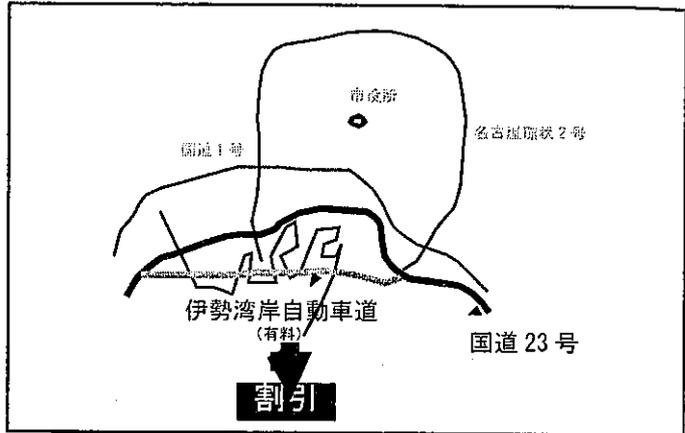
また、国道23号の海側には、伊勢湾岸自動車道という有料道路が開通しました。しかし、通行料金が負担になっているので、都心部に立ち寄る必要のない車の多くはまだ国道23号を走っています。



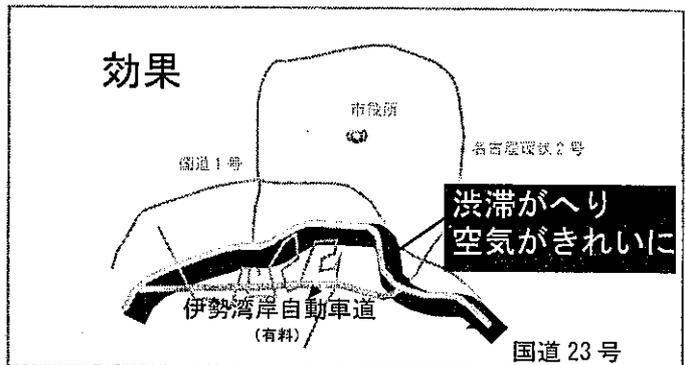
さて、こうしたなか、国、県、市、公団、警察などの行政機関から、次のような説明があったと考えてください。

# 伊勢湾岸自動車道の料金を割り引くと

国道23号の車が、伊勢湾岸自動車道に移ってもらえるかもしれません。

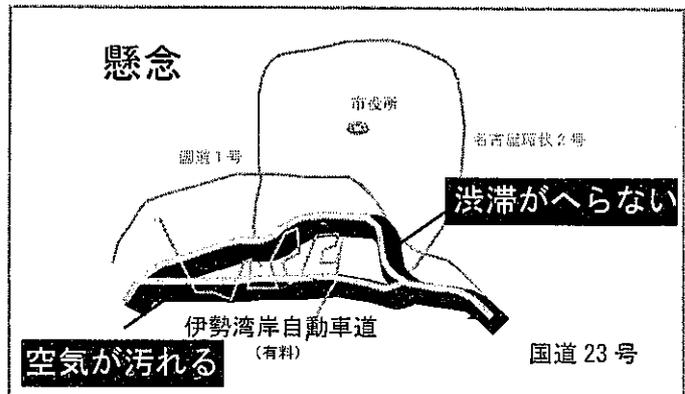


そうすると、国道23号の渋滞は減り、空気がきれいになる効果が期待されます。



しかし

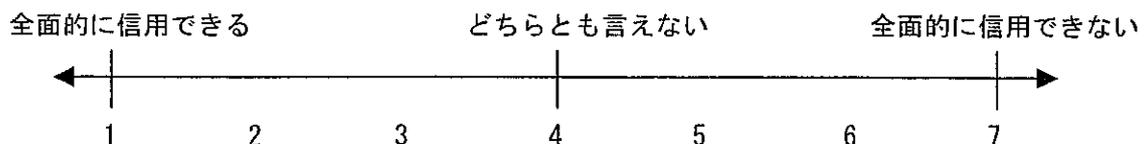
- 伊勢湾岸自動車道の車が増えるので、そのあたりの空気が汚れるかもしれない
  - 国道23号もしばらくすると車が増えてしまい、空気がきれいにならないかもしれない
- という懸念もあります



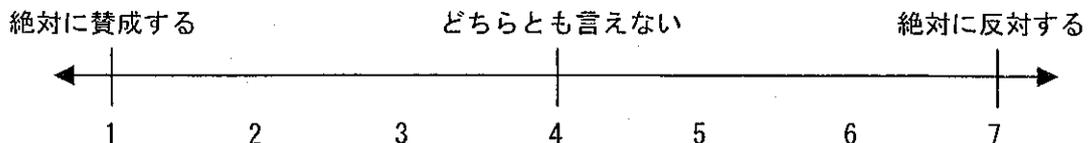
こうした懸念があるものの、総合的に検討したところ、やはり、空気はきれいになる可能性の方が高いだろうとの結論になりました。

については、「伊勢湾岸自動車道の料金の割引」を提案しています。

C① あなたは、この行政機関の説明を信用できますか？

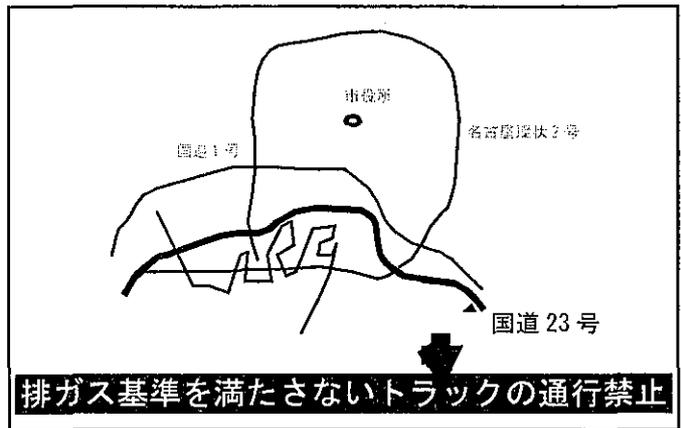


C② あなたは「伊勢湾岸自動車道の料金の割引」に賛成すると思いますか？

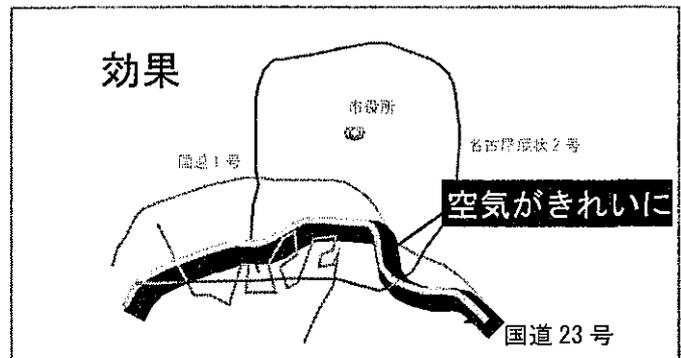


# 国道23号を走るトラックの排ガス規制を強化すると

排ガスが基準より多いトラックは国道23号を走れなくなります

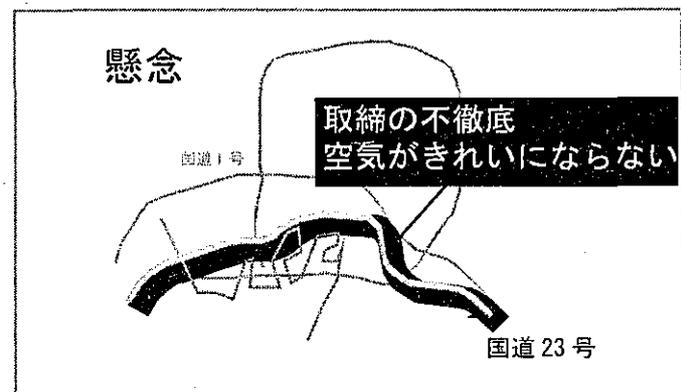


そうすると、その付近の空気がきれいになる効果が期待されます



しかし

- 基準を満たしているかが分かりにくいので、取り締まりが行き届かないかもしれない。
  - その結果、空気がきれいにならないかもしれない。
- という懸念もあります。



こうした懸念があるものの、総合的に検討したところ、やはり、空気はきれいになる可能性の方が高いだろうとの結論になりました。

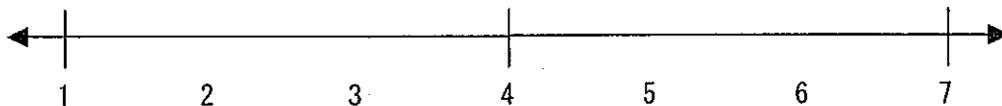
については、「国道23号を走るトラックの排ガス規制の強化」を提案しております。

C③ あなたは、この行政機関の説明を信用できますか？

全面的に信用できる

どちらとも言えない

全面的に信用できない



C④ あなたは「国道23号を走るトラックの排ガス規制の強化」に賛成すると思いますか？

絶対に賛成する

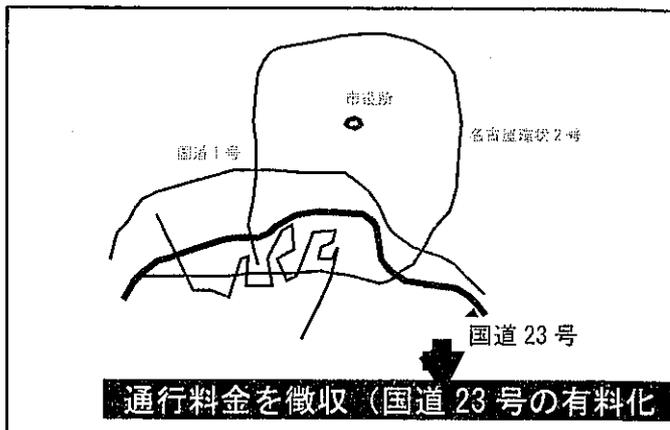
どちらとも言えない

絶対に反対する



## 国道23号を走る車から通行料金をとると

国道23号の車が減るかもれません。  
 (このとき、トラックのほか、乗用車も対象に含まれます)

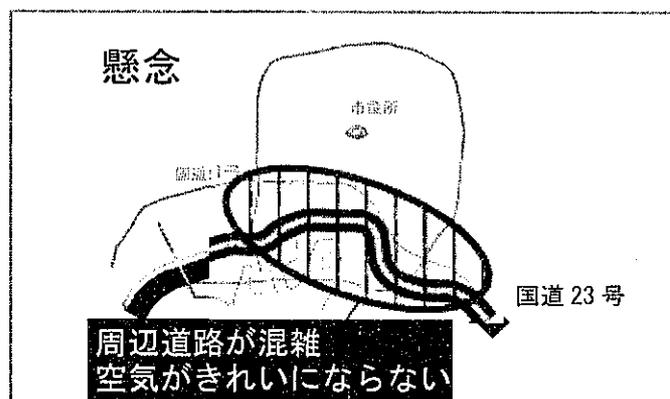


そうすると、国道23号の渋滞は減り、空気がきれいなる効果が期待されます。それに、料金収入を他の環境対策や渋滞対策に使うこともできます。



しかし

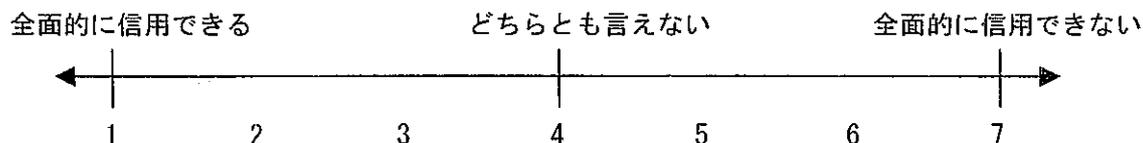
- 料金の支払いをさけるドライバーで、まわりの道路の車が増えるかもしれない。
- その結果、道路が渋滞し、空気がきれいという懸念もあります



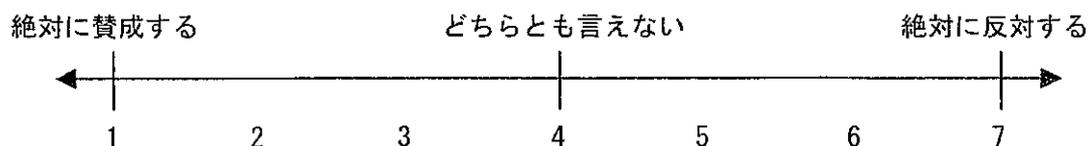
こうした懸念があるものの、総合的に検討したところ、やはり、空気はきれいになる可能性の方が高いだろうとの結論になりました。

ついては、「国道23号の有料化」を提案しております。

C⑤ あなたは、この行政機関の説明を信用できますか？



C⑥ あなたは「国道23号の有料化」に賛成すると思いますか？







F⑤ あなたを含め同居されている方の合計人数を教えてください。

1) 合計の人数

合計 \_\_\_\_\_ 人

2) 合計人数が2人以上の場合のみお聞きします。小学生以下のお子さんと同居されていますか。(○はひとつだけ)

1. 小学生以下と同居している                      2. 同居していない

F⑥ ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

1. 会社員・公務員                                      4. 学生  
2. 自営業    5. 無職  
3. パート・アルバイト                                  6. その他(具体的に

F⑦ 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

1. 運転手(配送などを含む)  
2. 業務での車の運転を伴う職種  
3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で直行  
2. スクーター、バイクで直行  
3. 自家用自動車で行く  
4. バスのみ  
5. 鉄道のみ  
6. バスと鉄道  
7. 自家用自動車と鉄道

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください

\_\_\_\_\_ 都・府・県 \_\_\_\_\_ 市・町・村 \_\_\_\_\_ 区 \_\_\_\_\_ 町

F⑧ 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。

(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2～3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

F⑨ 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

F⑩ ここにどのくらいお住まいですか。(○はひとつだけ)

- |             |             |
|-------------|-------------|
| 1. 1年未満     | 4. 20・30年未満 |
| 2. 5・10年未満  | 5. 30年以上    |
| 3. 10・20年未満 |             |

F⑪ ご自宅は持ち家ですか。(○はひとつだけ)

- |        |              |
|--------|--------------|
| 1. 持ち家 | 3. その他(具体的に) |
| 2. 賃貸  |              |

ご協力ありがとうございました。



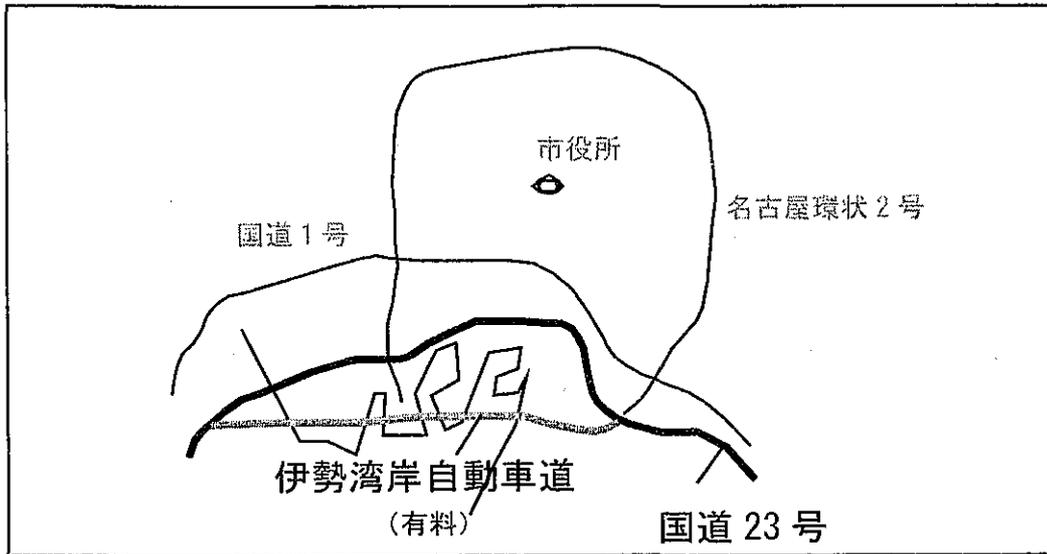




## 名古屋の交通環境対策についてお聞きします

国道23号は、産業の発展やわれわれの暮らしを支えています。車が増えるにつれて、道路が混雑し、大気汚染や騒音などの環境問題が深刻になってきました。

また、国道23号の海側には、伊勢湾岸自動車道という有料道路が開通しました。しかし、通行料金が負担になっているので、都心部に立ち寄る必要のない車の多くはまだ国道23号を走っています。

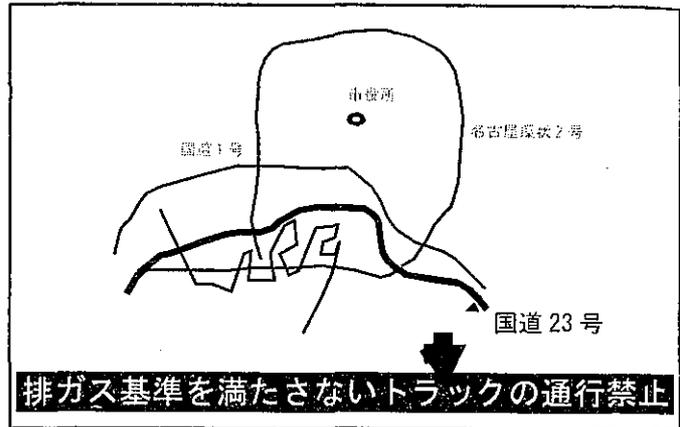


さて、こうしたなか、国、県、市、公団、警察などの行政機関から、次のような説明があったと考えてください。

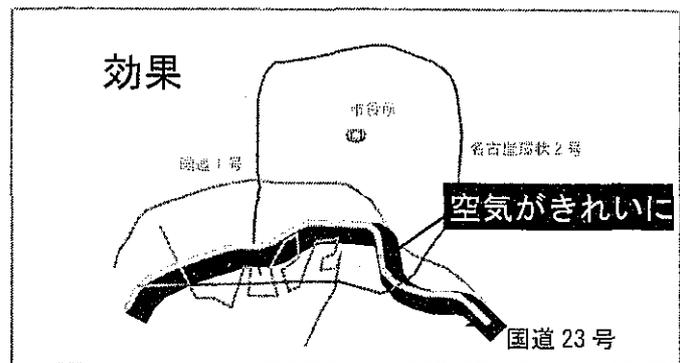


## 国道23号を走るトラックの排ガス規制を強化すると

排ガスが基準より多いトラックは国道23号を走れなくなります



そうすると、その付近の空気がきれいになる効果が期待されます



については、「国道23号を走るトラックの排ガス規制の強化」を提案しております。

C③ あなたは、この行政機関の説明を信用できますか？

全面的に信用できる

どちらとも言えない

全面的に信用できない



C④ あなたは「国道23号を走るトラックの排ガス規制の強化」に賛成すると思いますか？

絶対に賛成する

どちらとも言えない

絶対に反対する









F⑥ ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

- |              |              |
|--------------|--------------|
| 1. 会社員・公務員   | 4. 学生        |
| 2. 自営業       | 5. 無職        |
| 3. パート・アルバイト | 6. その他(具体的に) |

F⑦ 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

1. 運転手(配送などを含む)
2. 業務での車の運転を伴う職種
3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で直行
2. スクーター、バイクで直行
3. 自家用自動車で行く
4. バスのみ
5. 鉄道のみ
6. バスと鉄道
7. 自家用自動車と鉄道

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください

\_\_\_\_\_都・府・県\_\_\_\_\_市・町・村\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_町

F⑧ 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。

(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2~3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

F⑨ 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

F⑩ ここにどのくらいお住まいですか。(○はひとつだけ)

- |             |             |
|-------------|-------------|
| 1. 1年未満     | 4. 20・30年未満 |
| 2. 5・10年未満  | 5. 30年以上    |
| 3. 10・20年未満 |             |

F⑪ ご自宅は持ち家ですか。(○はひとつだけ)

- |        |              |
|--------|--------------|
| 1. 持ち家 | 3. その他(具体的に) |
| 2. 賃貸  |              |

ご協力ありがとうございました。



問5 川越都心部の休日のバス交通が、どのようになれば満足にバスを利用できますか？（○はひとつだけ）

1. スイスイ走る状態
2. ほぼ時刻表どおり走れる状態
3. 現状より少しでも改善すればよい
4. 現状でよい
5. 関心なし

問6 川越都心部の休日の渋滞が、どのようになれば満足に自動車に乗れますか？（○はひとつだけ）

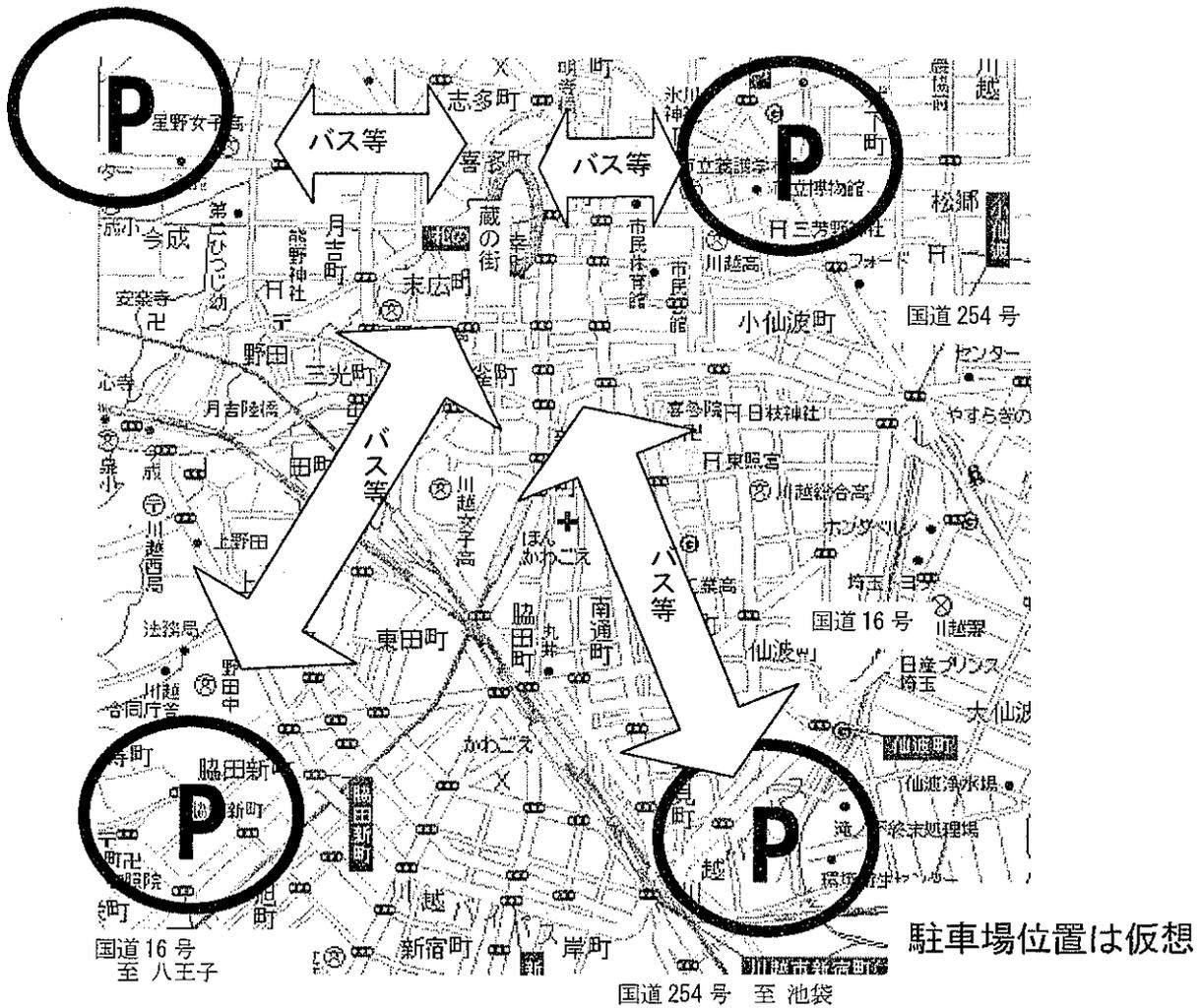
1. 交差点の信号待ちがほとんど無い状態
2. 交差点の信号待ちが、せめて2,3回程度の状態
3. 現状より少しでも改善すればよい
4. 現状でよい
5. 関心なし

☆☆

問7 「パークアンドライド」という交通施策について伺います。

1) この施策をご存知でしたか？（○はひとつだけ）

1. 体験したことがある
2. 内容を知っている
3. 聞いたことはある
4. 知らなかった。



パークアンドライドとは、都心部の周辺に駐車場を設け、自動車で来た来訪者がそこで車をおき、バスや電車、あるいは自転車に乗り換えるものです。

上の図に、仮想的な例を示します。(あくまで仮想です。川越市の政策とは関係ありません)

2) この施策を川越に導入することに賛成ですか？(○はひとつだけ)

1. 賛成    2. 条件付で賛成    3. どちらともいえない    4. 反対    5. わからない

↳ どのような条件ですか？(○はいくつでも)

1. 駐車料金やバス・鉄道料金が無料であること
2. 駐車料金やバス・鉄道料金が安いこと
3. 駐車場が都心部の周りの各方面に設置されること
4. 駐車場に必ず駐車できること
5. バスや電車が頻繁にあること
6. その他 (具体的に)

問8 「歩行者天国」という交通施策について伺います。

1) この施策をご存知でしたか？（○はひとつだけ）

1. 体験したことがある
2. 内容を知っている
3. 聞いたことはある
4. 知らなかった



歩行者天国とは、休日などの特定の日の特定の時間帯に、道路を歩行者専用として一般自動車の通行を規制するものです。

上の図に、仮想的な例を示します。(あくまで仮想です。川越市の政策とは関係ありません)

2) この施策を休日の特定の時間帯について川越に導入することに賛成ですか？

1. 賛成    2. 条件付で賛成    3. どちらともいえない    4. 反対    5. わからない

↳ どのような条件ですか？ (○はいくつでも)

1. 周辺道路が渋滞しないこと
2. 中心市街地の活性化につながる事
3. 近くに駐車場ができること
4. その他 (具体的に )

問9 「トランジットモール」という交通施策について伺います。

1) この施策をご存知でしたか？（○はひとつだけ）

1. 体験したことがある
2. 内容を知っている
3. 聞いたことはある
4. 知らなかった



国道16号  
至 八王子

国道254号 至 池袋

トランジットモールとは、ある道路で一般自動車の通行を禁止し、バスと歩行者及び自転車だけが通行できるようにすることです。

上の図に、仮想的な例を示します。(あくまで仮想です。川越市の政策とは関係ありません)

2) この施策を川越に導入することに賛成ですか？(○はひとつだけ)

1. 賛成    2. 条件付で賛成    3. どちらともいえない    4. 反対    5. わからない

└─┬─> どのような条件ですか？(○はいくつでも)

1. 周辺道路が渋滞しないこと
2. 中心市街地の活性化につながる
3. 近くに駐車場ができること
4. 歩行者が安全に歩けること
5. バスがスムーズに走れること
6. 休日の混雑時間に限って実施すること
7. その他(具体的に

問10 「時間流入規制」という交通施策について伺います。

1) この施策をご存知でしたか？（〇はひとつだけ）

1. 体験したことがある
2. 内容を知っている
3. 聞いたことはある
4. 知らなかった



時間流入規制とは、都心の一定の範囲への一般自動車の流入を禁止するものです。(都心内部への荷物の輸出入などは、原則的に規制時間帯以外に行うことになります)

上の図に、仮想的な例を示します。(あくまで仮想です。川越市の政策とは関係ありません)

2) この施策を休日の特定の時間帯について川越に導入することに賛成ですか？(○はひとつだけ)

1. 賛成    2. 条件付で賛成    3. どちらともいえない    4. 反対    5. わからない

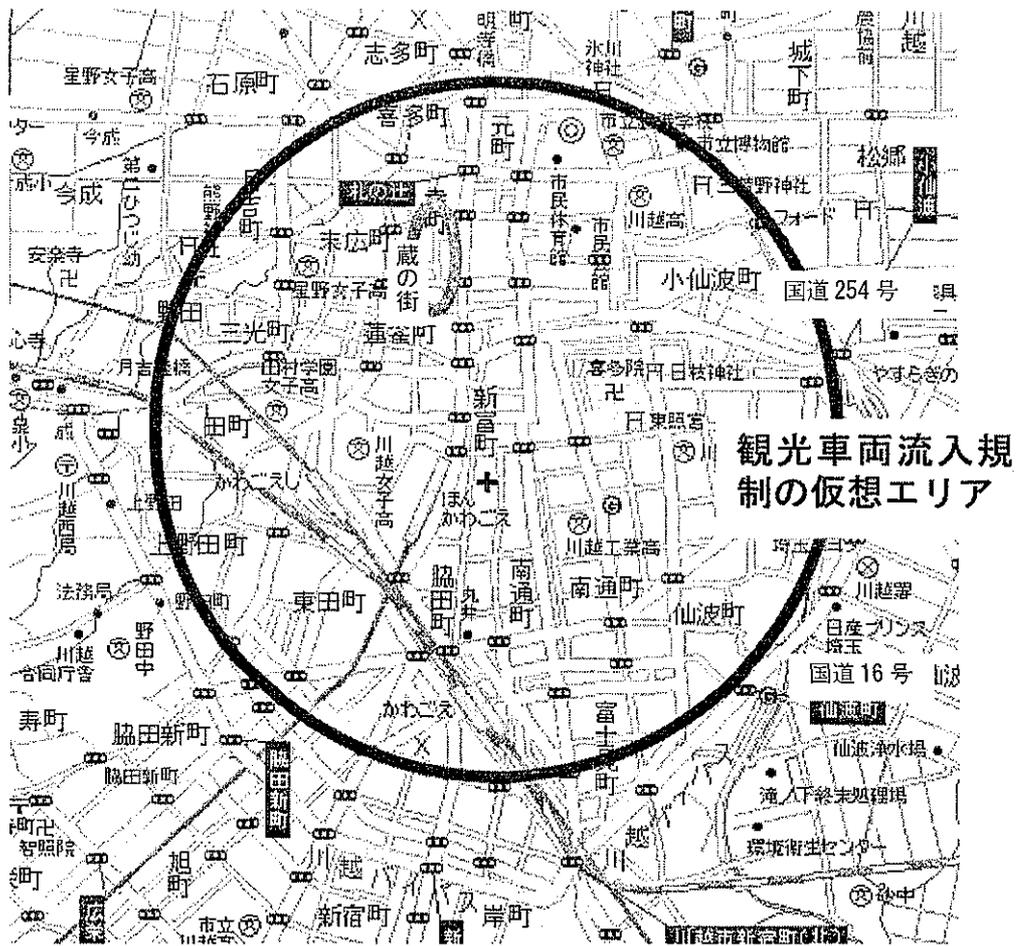
└─▶ どのような条件ですか？(○はいくつでも)

1. 周辺道路が渋滞しないこと
2. 中心市街地の活性化につながる
3. 近くに駐車場ができること
4. 都心部居住者の車両は例外とすること
5. 物流や業務の車両は例外とすること
6. 規制時間をひどい混雑時だけに限定すること
7. その他(具体的に

問 11 「観光車両流入規制」という交通施策について伺います。

1) この施策をご存知でしたか？（○はひとつだけ）

1. 体験したことがある
2. 内容を知っている
3. 聞いたことはある
4. 知らなかった



国道16号  
至八王子

国道254号 至池袋

観光車両流入規制とは、川越市民の車両や物流車両等、観光以外の車両にあらかじめ許可証を発行し、それ以外の車両を観光車両とみなして流入を規制することです。

上の図に、仮想的な例を示します。(あくまで仮想です。川越市の政策とは関係ありません)

2) この施策を休日の特定の時間帯について川越に導入することに賛成ですか？(○はひとつだけ)

1. 賛成    2. 条件付で賛成    3. どちらともいえない    4. 反対    5. わからない

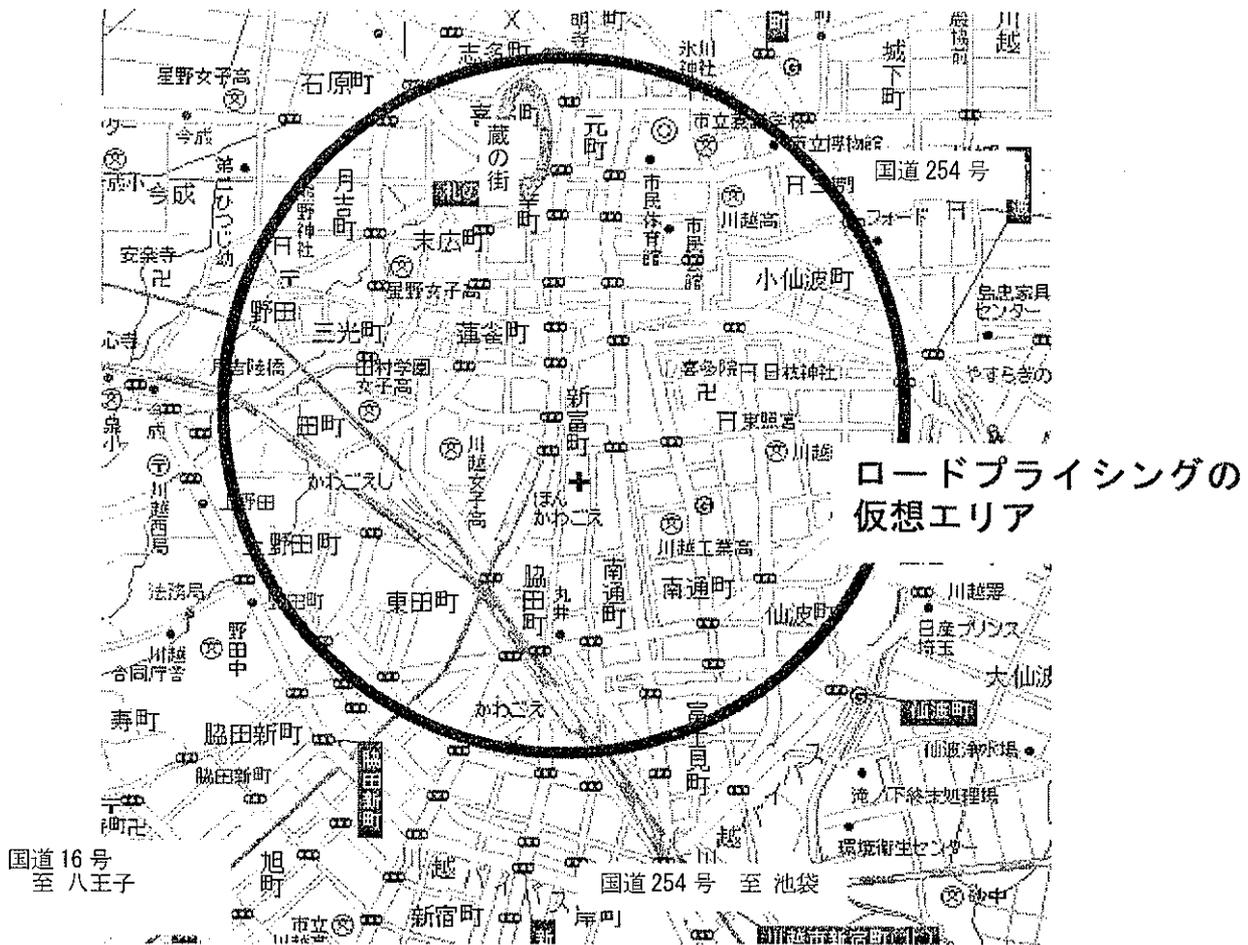
▶ どのような条件ですか？(○はいくつでも)

1. 周辺道路が渋滞しないこと
2. 中心市街地の活性化につながる
3. 近くに駐車場ができること
4. 都心部居住者の車両は例外とすること
5. 観光客の理解を得られること
6. 規制時間をひどい混雑時だけに限定すること
7. その他(具体的に

問12 ロードプライシングという交通施策について伺います。

1) この施策をご存知でしたか？（○はひとつだけ）

1. 体験したことがある
2. 内容を知っている
3. 聞いたことはある
4. 知らなかった



ロードプライシングとは、都心部の一定地域に流入しようとする車両から料金を徴収するものです。料金を支払ってまで流入したくない車両が流入をあきらめることにより、都心部の混雑緩和を期待するものです。

上の図に、仮想的な例を示します。(あくまで仮想です。川越市の政策とは関係ありません)

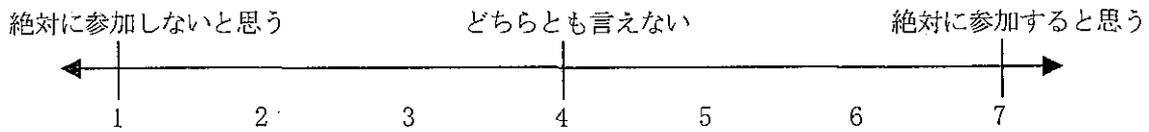
2) この施策を休日の特定の時間帯に川越に導入することに賛成ですか？

1. 賛成    2. 条件付で賛成    3. どちらともいえない    4. 反対    5. わからない

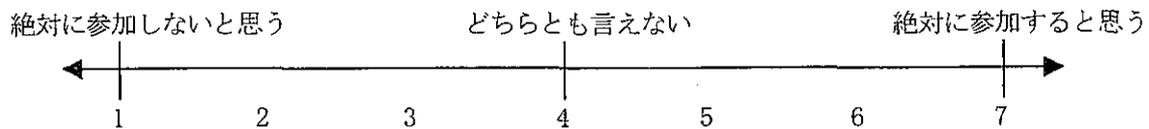
↳ どのような条件ですか？ (〇はいくつでも)

1. 商業活動に悪影響を与えないこと
2. 中心市街地の活性化につながる事
3. 近くに駐車場ができること
4. 市民は無料とすること
5. 料金があまり高くないこと
6. 規制時間をひどい混雑時だけに限定すること
7. その他 (具体的に

問 13 上のような交通施策を考えるための会合（ワークショップ）があると考えてください。その会合には市民の皆さんが自由に参加し、行政や警察と共に自由に意見を交換し、今後の休日の交通のあり方を考えるものです。あなたは、その会合に参加しようと思いますか？（○はひとつだけ）



あなた以外の人達は、その会合に参加すると思いますか？（○はひとつだけ）



### あなたご自身の事について

F① 日常的に利用される場所について教えてください

1) よく利用される鉄道駅名を教えてください。（1駅でも結構です）

- ・ 1番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅
- ・ 2番目に利用が多い \_\_\_\_\_ 線 \_\_\_\_\_ 駅

F② 自動車運転免許はお持ちですか。（○はひとつだけ）

- 1. 持っている
- 2. 持っていない

F③ 免許をもって居ない方も含めて、自動車の利用や乗車の頻度についてお聞きします。

1) 自分で運転する場合、乗せてもらう場合の両方合わせて自家用自動車に乗られる頻度はどれくらいですか。（○はひとつだけ）

- 1. ほぼ毎日
- 2. 週に2～3日
- 3. 週に1日程度
- 4. 月に数回程度
- 5. 年に数回程度

2) 自家用自動車に「乗られる曜日」はいつですか。（○はひとつだけ）

- 1. 平日土日祭日とも
- 2. 主に平日
- 3. 主に土日祭日

F④ ご自宅で保有されている自動車台数を教えてください。(○はひとつだけ)

- |       |         |
|-------|---------|
| 1. 0台 | 3. 2台   |
| 2. 1台 | 4. 3台以上 |

F⑤ あなたを含め同居されている方の合計人数を教えてください。

1) 合計の人数

合計\_\_\_\_\_人

2) 合計人数が2人以上の場合のみお聞きします。小学生以下のお子さんと同居されていますか。(○はひとつだけ)

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| 1. 小学生以下と同居している | 2. 同居していない |
|-----------------|------------|

F⑥ ご職業を教えてください。(○はひとつだけ)

- |              |               |
|--------------|---------------|
| 1. 会社員・公務員   | 4. 学生         |
| 2. 自営業       | 5. 無職         |
| 3. パート・アルバイト | 6. その他(具体的に ) |

F⑦ 働いている方のみお聞きします。

1) お仕事は車の利用が中心ですか。(○はひとつだけ)

1. 運転手(配送などを含む)
2. 業務での車の運転を伴う職種
3. 業務時間内に車を運転する事はほとんどない

2) 通勤での交通手段について教えてください。(○はひとつだけ)

1. 徒歩、自転車で行く
2. スクーター、バイクで行く
3. 自家用自動車で行く
4. バスのみ
5. 鉄道のみ
6. バスと鉄道
7. 自家用自動車と鉄道

3) ご通勤先の概ねの所在を教えてください

\_\_\_\_\_都・府・県\_\_\_\_\_市・町・村\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_町

F⑧ 通勤以外で外出される時、バスや鉄道をご利用される頻度はどれくらいですか。

(○はひとつだけ)

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. 月に数回   |
| 2. 週に2～3回 | 5. 年に数回以下 |
| 3. 週に1回   |           |

F⑨ 年齢はおいくつですか。(○はひとつだけ)

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 20歳未満 | 5. 50歳代  |
| 2. 20歳代  | 6. 60歳代  |
| 3. 30歳代  | 7. 70歳代  |
| 4. 40歳代  | 8. 80歳以上 |

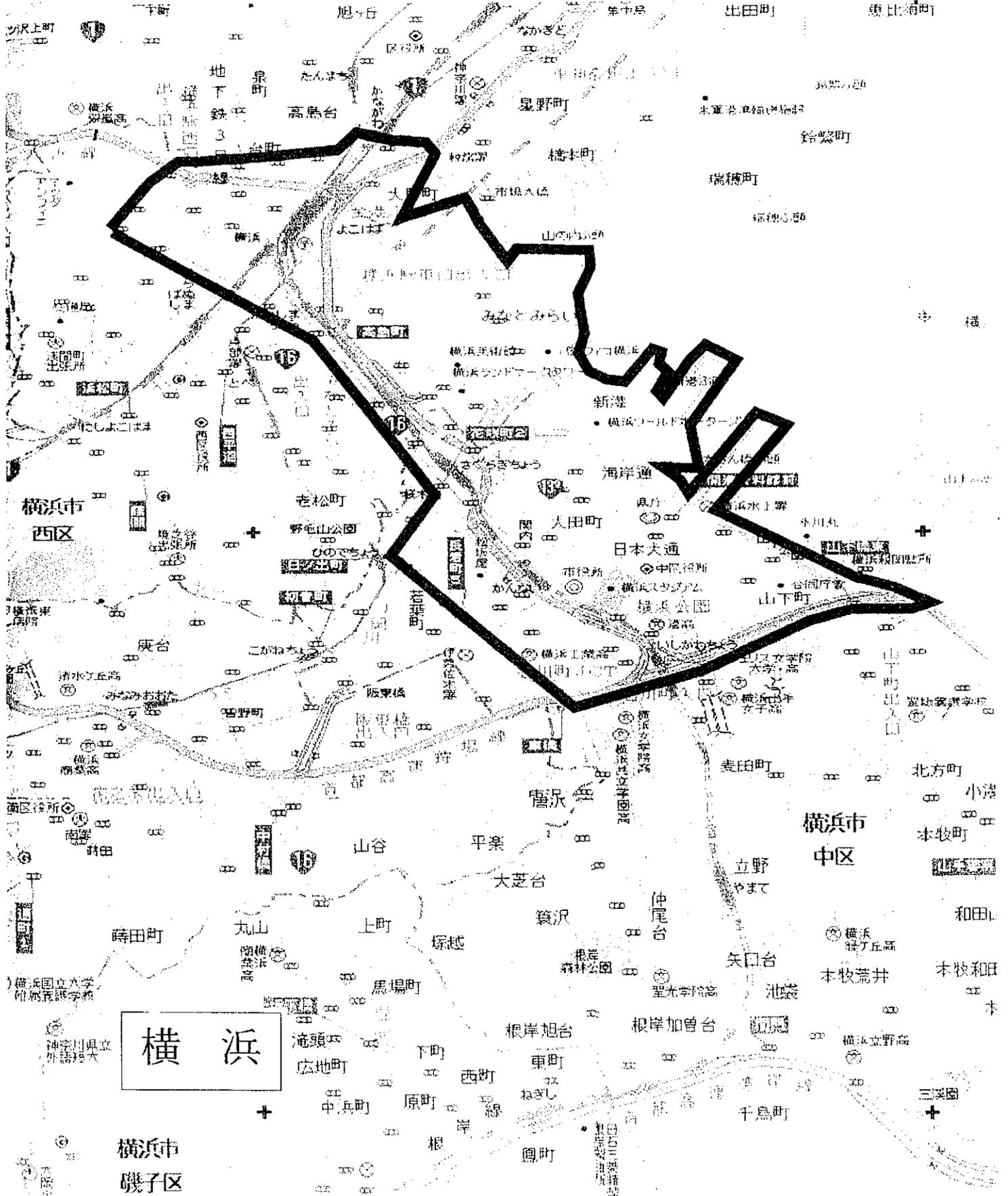
ご協力ありがとうございました。

1-10 意識調査票 MI 〈調査員記入シート〉

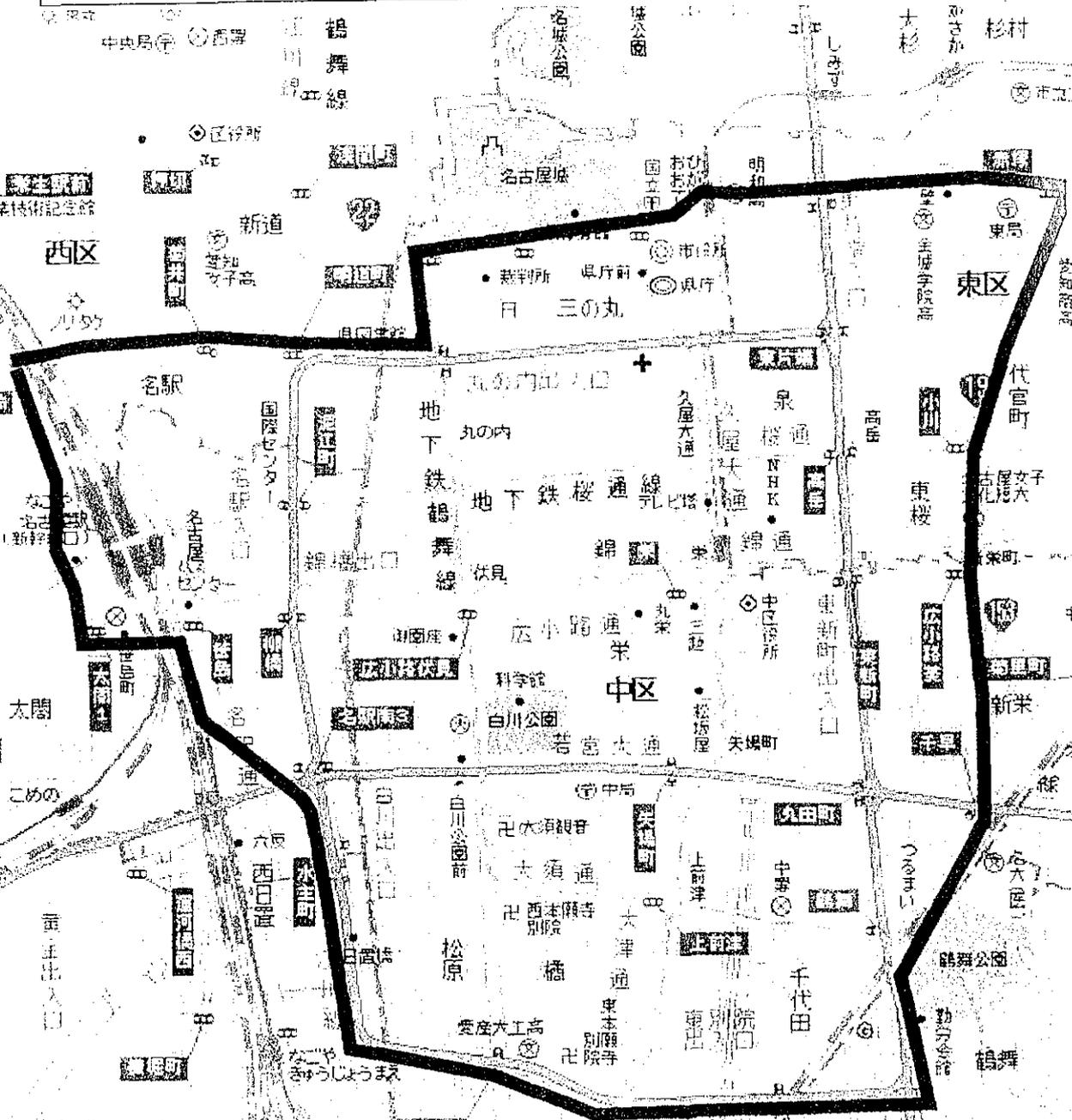
M1	調査票番号	
M2	調査員名	
M3	調査種類	1. 全国調査 2. 都市調査 3. 公害地域調査
M4	調査都市名	1. 横浜市 2. 広島市 3. 岡山市 4. 名古屋市 5. 仙台市 6. 金沢市 7. 川越市
M5	調査地区区分	1. 都心（又は沿道） 2. フリンジ（又は沿道から200m以内） 3. 都市部周辺
M6	調査年月日	20____年____月____日（____曜日）
M7	調査時間帯	午前 午後____時____分頃
M8	最寄り国道からの距離	国道____号線 から約____m
M9	調査対象者区分	1. 一般個人 2. 商業店舗事業者  店舗名_____
M10	回答者性別	1. 男性 2. 女性
M11	回答者住所	____区____町____丁目____番地
M12	最寄り駅から回答者住所までの直線距離	____m

1-11 地図

仮に流入規制がされた場合の都心部として想定した境界

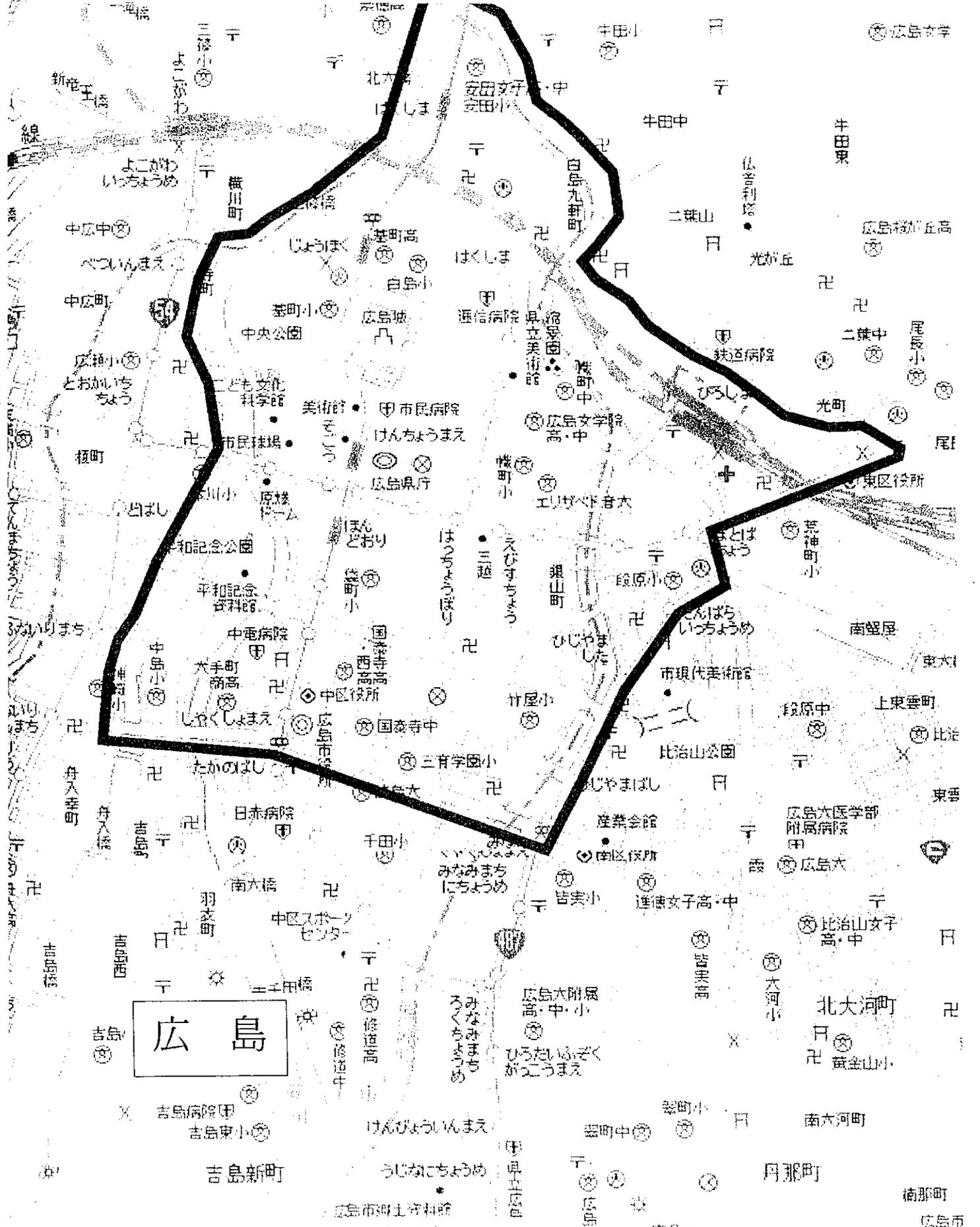


仮に流入規制がされた場合の都心部として想定した境界



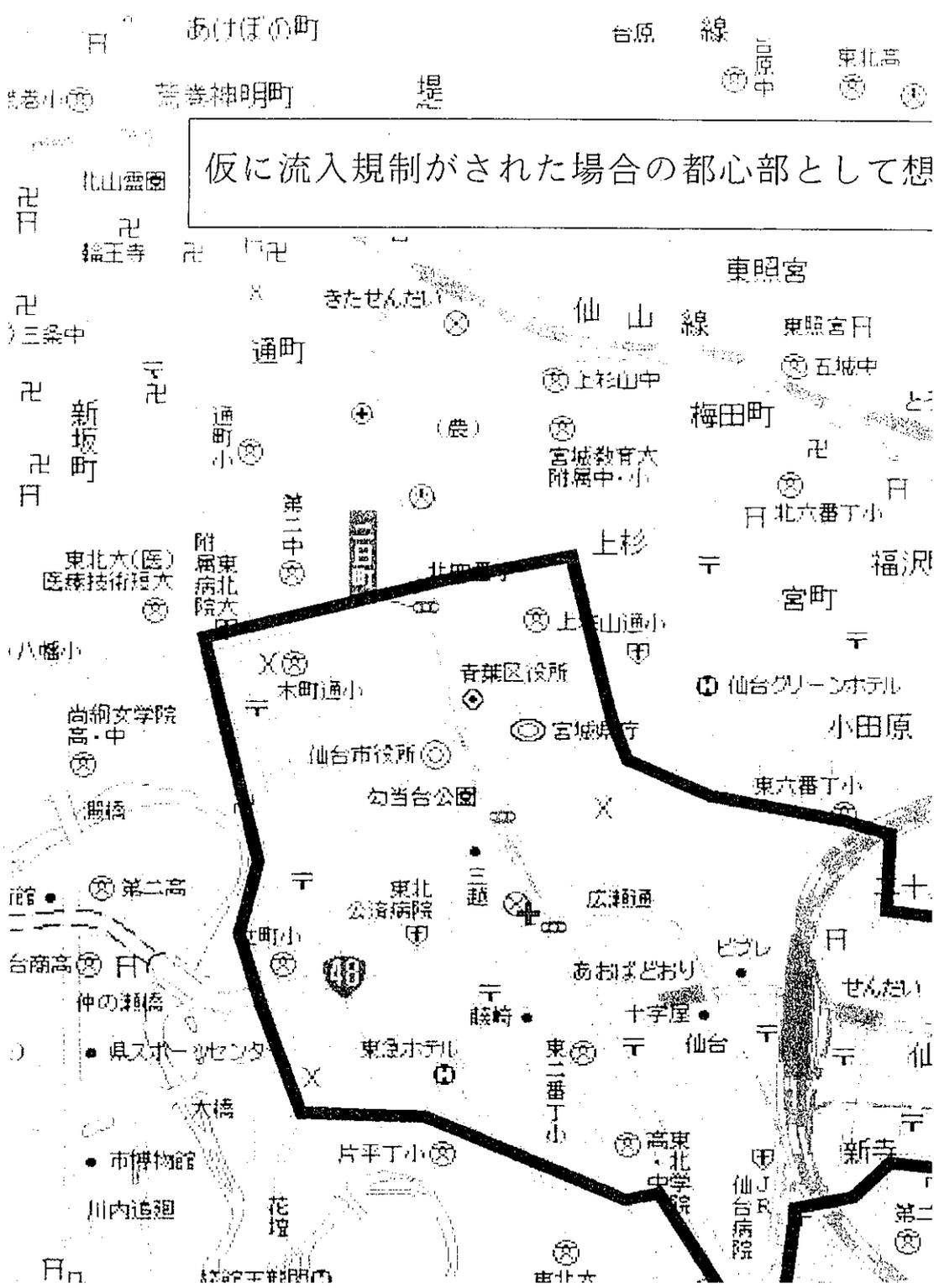
名古屋

仮に流入規制がされた場合の都心部として想定した境界



広島

仮に流入規制がされた場合の都心部として想



津島西坂

津島南

津島新野

学南町

神宮寺山古墳

御野小

葛新

竹田

仮に流入規制がされた場合の都心部として想定した境界

伊島町

西川原

● 体育館  
● 野球場

伊島小

二附南  
属科  
高大

干

就実女子大  
短大

池田動物園

ノートルダム  
清心女子大・小

岡山中央  
北山

就実高

新鶴見

浜

接山高

津倉町

済生会  
病院

岡山徳楽館  
高・中

第二郷土美術館

県立博物館

岡山徳楽園

おかやま

石井小

高島屋  
岡山

岡山徳楽館  
高・中

岡山城

キャスル

出石小

天満屋

南岡  
山中  
中央

岡山県庁

桑田町

岡山シティホテル

桑田中

新京橋

岡山市役所

市民病院

旭東小

山陽女子

康田小

京町

岡山グランドホテル

東山中

協岡  
立山  
病院

岡山東商高

岡山大  
医・歯学部

清輝橋

県立病院

医療技術短大

岡輝中

清輝小

接橋

網浜

山陽学  
園大  
短大

東古松

奥田西町

岡山南高

岡南町

勤労身体障害者  
体育センター

日香日神社

西古松

岡山

神田町

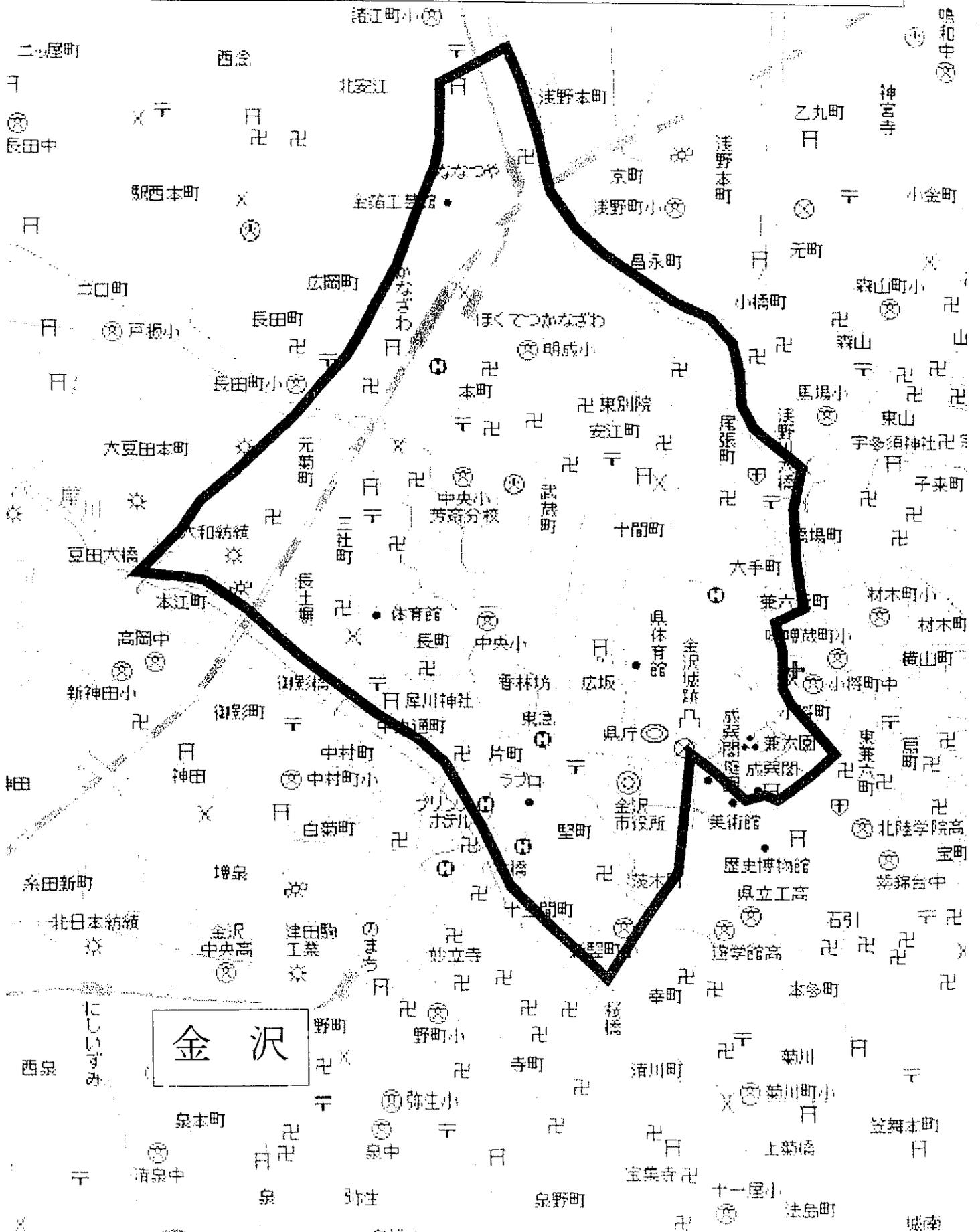
岡南小

宇

富田

野

仮に流入規制がされた場合の都心部として想定した境界



金 沢

## 2-1 名古屋調査

幹線道路の環境対策に関する分析

1. 提示方法（効果のみの提示（片面提示）、効果と懸念の提示（両面提示））別のクロス表
2. 代替案賛否に対する提示方法の主効果の検定（共分散分析）
3. 環境への態度と代替案賛否、信頼とのクロス分析

### 1. 提示方法別クロス表

#### 1) 自動車交通問題

		提示方法			
		片面表示		両面表示	
		回答数	%	回答数	%
混雑の頻度	ほとんど見かけない	22	14.7%	2	1.3%
	月に1, 2回	14	9.3%	5	3.3%
	土日休日	8	5.3%	15	10.0%
	平日の2, 3日	18	12.0%	23	15.3%
	ほぼ毎日	88	58.7%	105	70.0%
混雑の深刻度	自動車並	44	29.5%	47	31.3%
	スクーター並	19	12.8%	24	16.0%
	自転車並	59	39.6%	54	36.0%
	徒歩並	27	18.1%	25	16.7%
排気ガスの深刻度	全く問題とは思わない	7	4.7%	4	2.7%
	問題とは思わない	3	2.0%	3	2.0%
	あまり問題とは思わない	9	6.0%	2	1.3%
	どちらともいえない	20	13.3%	12	8.0%
	やや問題と思う	37	24.7%	32	21.3%
	問題と思う	30	20.0%	25	16.7%
	非常に問題と思う	44	29.3%	72	48.0%
騒音被害の深刻度	全く問題とは思わない	4	2.7%	8	5.3%
	問題とは思わない	3	2.0%	3	2.0%
	あまり問題とは思わない	18	12.0%	8	5.3%
	どちらともいえない	27	18.0%	20	13.3%
	やや問題と思う	35	23.3%	34	22.7%
	問題と思う	29	19.3%	32	21.3%
	非常に問題と思う	34	22.7%	45	30.0%
通過車の深刻度	全く問題とは思わない	16	10.7%	13	8.7%
	問題とは思わない	9	6.0%	3	2.0%
	あまり問題とは思わない	14	9.3%	3	2.0%
	どちらともいえない	32	21.3%	35	23.3%
	やや問題と思う	26	17.3%	28	18.7%
	問題と思う	21	14.0%	23	15.3%
	非常に問題と思う	32	21.3%	45	30.0%
交通安全の深刻度	全く問題とは思わない	10	6.7%	2	1.3%
	問題とは思わない	7	4.7%	4	2.7%
	あまり問題とは思わない	19	12.7%	6	4.0%
	どちらともいえない	32	21.3%	25	16.7%
	やや問題と思う	19	12.7%	34	22.7%
	問題と思う	27	18.0%	24	16.0%
	非常に問題と思う	36	24.0%	55	36.7%

2) 環境問題に対する意識

		提示方法				
		片面提示		両面提示		
		回答数	%	回答数	%	
環境問題を気にする	全くそう思う	18	12.0%	25	16.7%	
	そう思う	11	7.3%	15	10.0%	
	ややそう思う	27	18.0%	19	12.7%	
	どちらともいえない	32	21.3%	28	18.7%	
	あまりそう思わない	29	19.3%	11	7.3%	
	そう思わない	16	10.7%	14	9.3%	
	モラルとして配慮すべき	全くそう思わない	17	11.3%	38	25.3%
		全くそう思わない	3	2.0%	4	2.7%
		そう思わない			2	1.3%
		あまりそう思わない	3	2.0%	4	2.7%
どちらともいえない		22	14.7%	19	12.7%	
ややそう思う		53	35.3%	31	20.7%	
そう思う		30	20.0%	29	19.3%	
全くそう思う		39	26.0%	61	40.7%	
一人一人が配慮すべき		全くそう思わない	1	.7%	2	1.3%
		そう思わない			1	.7%
	あまりそう思わない	3	2.0%	4	2.7%	
	どちらともいえない	19	12.8%	14	9.4%	
	ややそう思う	44	29.5%	23	15.4%	
	そう思う	26	17.4%	31	20.8%	
	全くそう思う	56	37.6%	74	49.7%	
	健康に悪影響を与えている	全くそう思わない	5	3.3%	5	3.3%
		そう思わない	2	1.3%		
		あまりそう思わない	5	3.3%	3	2.0%
どちらともいえない		25	16.7%	23	15.3%	
ややそう思う		45	30.0%	26	17.3%	
そう思う		22	14.7%	30	20.0%	
全くそう思う		46	30.7%	63	42.0%	

3) 自動車交通量抑制策への賛否

		提示方法			
		片面提示		両面提示	
		回答数	%	回答数	%
自動車抑制策への賛否意識	絶対に賛成する	16	10.7%	18	12.0%
	賛成する	22	14.7%	8	5.3%
	たぶん賛成する	13	8.7%	9	6.0%
	どちらともいえない	69	46.0%	63	42.0%
	たぶん反対する	5	3.3%	11	7.3%
	反対する	7	4.7%	14	9.3%
	絶対に反対する	18	12.0%	27	18.0%

4) 環境に対する態度

		提示方法				
		片面提示		両面提示		
		回答数	%	回答数	%	
環境問題を気にする	全くそう思う	18	12.0%	25	16.7%	
	そう思う	11	7.3%	15	10.0%	
	ややそう思う	27	18.0%	19	12.7%	
	どちらともいえない	32	21.3%	28	18.7%	
	あまりそう思わない	29	19.3%	11	7.3%	
	そう思わない	16	10.7%	14	9.3%	
	全くそう思わない	17	11.3%	38	25.3%	
	モラルとして配慮すべき	全くそう思わない	3	2.0%	4	2.7%
		そう思わない			2	1.3%
		あまりそう思わない	3	2.0%	4	2.7%
どちらともいえない		22	14.7%	19	12.7%	
ややそう思う		53	35.3%	31	20.7%	
そう思う		30	20.0%	29	19.3%	
全くそう思う		39	26.0%	61	40.7%	
一人一人が配慮すべき		全くそう思わない	1	.7%	2	1.3%
		そう思わない			1	.7%
		あまりそう思わない	3	2.0%	4	2.7%
	どちらともいえない	19	12.8%	14	9.4%	
	ややそう思う	44	29.5%	23	15.4%	
	そう思う	26	17.4%	31	20.8%	
	全くそう思う	56	37.6%	74	49.7%	
	健康に悪影響を与えている	全くそう思わない	5	3.3%	5	3.3%
		そう思わない	2	1.3%		
		あまりそう思わない	5	3.3%	3	2.0%
どちらともいえない		25	16.7%	23	15.3%	
ややそう思う		45	30.0%	26	17.3%	
そう思う		22	14.7%	30	20.0%	
全くそう思う		46	30.7%	63	42.0%	

5) 行政への信頼

		提示方法			
		片面提示		両面提示	
		回答数	%	回答数	%
行政機関は正直	全くそう思わない	31	20.7%	40	26.7%
	そう思わない	14	9.3%	22	14.7%
	あまりそう思わない	22	14.7%	17	11.3%
	どちらともいえない	63	42.0%	60	40.0%
	ややそう思う	8	5.3%	8	5.3%
	そう思う	4	2.7%	1	.7%
	全くそう思う	8	5.3%	2	1.3%
	行政機関は信頼できる	全くそう思わない	25	16.7%	33
そう思わない		18	12.0%	23	15.3%
あまりそう思わない		18	12.0%	17	11.3%
どちらともいえない		68	45.3%	60	40.0%
ややそう思う		11	7.3%	7	4.7%
そう思う		4	2.7%	5	3.3%
全くそう思う		6	4.0%	5	3.3%
行政機関は他者の利益		全くそう思う	29	19.3%	37
	そう思う	15	10.0%	17	11.3%
	ややそう思う	23	15.3%	13	8.7%
	どちらともいえない	64	42.7%	60	40.0%
	あまりそう思わない	11	7.3%	12	8.0%
	そう思わない	3	2.0%	7	4.7%
	全くそう思わない	5	3.3%	4	2.7%

6) 名古屋の交通環境対策

		提示方法			
		片面提示		両面提示	
		回答数	%	回答数	%
伊勢湾岸割引の信頼	全面的に信頼できない	13	8.7%	19	12.7%
	信頼できない	11	7.3%	9	6.0%
	あまり信頼できない	15	10.0%	15	10.0%
	どちらともいえない	69	46.0%	67	44.7%
	信頼できる	19	12.7%	22	14.7%
	かなり信頼できる	12	8.0%	8	5.3%
	全面的に信頼できる	11	7.3%	10	6.7%
伊勢湾岸割引の賛否意識	絶対に反対する	7	4.7%	2	1.3%
	反対する	5	3.3%	2	1.3%
	たぶん反対する			1	.7%
	どちらともいえない	37	24.7%	29	19.3%
	たぶん賛成する	13	8.7%	24	16.0%
	賛成する	23	15.3%	20	13.3%
	絶対に賛成する	65	43.3%	72	48.0%
トラック排ガス規制の信頼	全面的に信頼できない	11	7.3%	12	8.0%
	信頼できない	13	8.7%	8	5.3%
	あまり信頼できない	23	15.3%	17	11.3%
	どちらともいえない	63	42.0%	66	44.0%
	信頼できる	13	8.7%	23	15.3%
	かなり信頼できる	10	6.7%	6	4.0%
	全面的に信頼できる	17	11.3%	18	12.0%
トラック排ガス規制の賛否意識	絶対に反対する	6	4.0%	4	2.7%
	反対する	7	4.7%	3	2.0%
	たぶん反対する	10	6.7%	6	4.0%
	どちらともいえない	36	24.0%	41	27.3%
	たぶん賛成する	18	12.0%	16	10.7%
	賛成する	28	18.7%	19	12.7%
	絶対に賛成する	45	30.0%	61	40.7%
国道23号通行料金の信頼	全面的に信頼できない	38	25.3%	52	34.7%
	信頼できない	20	13.3%	8	5.3%
	あまり信頼できない	10	6.7%	9	6.0%
	どちらともいえない	57	38.0%	64	42.7%
	信頼できる	14	9.3%	10	6.7%
	かなり信頼できる	3	2.0%		
	全面的に信頼できる	8	5.3%	7	4.7%
国道23号通行料金の賛否意識	絶対に反対する	77	51.3%	68	45.3%
	反対する	27	18.0%	16	10.7%
	たぶん反対する	8	5.3%	17	11.3%
	どちらともいえない	24	16.0%	35	23.3%
	たぶん賛成する	1	.7%	3	2.0%
	賛成する	3	2.0%	3	2.0%
	絶対に賛成する	10	6.7%	8	5.3%
都心部通行料金の信頼	全面的に信頼できない	37	24.7%	41	27.3%
	信頼できない	21	14.0%	11	7.3%
	あまり信頼できない	10	6.7%	16	10.7%
	どちらともいえない	62	41.3%	64	42.7%
	信頼できる	12	8.0%	13	8.7%
	かなり信頼できる	5	3.3%	1	.7%
	全面的に信頼できる	3	2.0%	4	2.7%
都心部通行料金の賛否意識	絶対に反対する	64	42.7%	52	34.7%
	反対する	27	18.0%	20	13.3%
	たぶん反対する	7	4.7%	13	8.7%
	どちらともいえない	40	26.7%	45	30.0%
	たぶん賛成する	4	2.7%	6	4.0%
	賛成する	3	2.0%	4	2.7%
	絶対に賛成する	5	3.3%	10	6.7%

絶対に賛成する（+7）・・・絶対に反対する（+1）で得点化  
 全面的に信用できる（+7）・・・全面的に信用できない（+1）で得点化

グループ統計量

	提示方法	回答数	平均値
伊勢湾岸割引の信頼	片面提示	150	4.00
	両面提示	150	3.85
伊勢湾岸割引の賛否意識	片面提示	150	5.49
	両面提示	150	5.79
トラック排ガス規制の信頼	片面提示	150	4.01
	両面提示	150	4.13
トラック排ガス規制の賛否意識	片面提示	150	5.11
	両面提示	150	5.42
国道23号通行料金の信頼	片面提示	150	3.20
	両面提示	150	3.00
国道23号通行料金の賛否意識	片面提示	150	2.29
	両面提示	150	2.53
都心部通行料金の信頼	片面提示	150	3.12
	両面提示	150	3.11
都心部通行料金の賛否意識	片面提示	150	2.48
	両面提示	150	2.90
住民参加への参加意図	片面提示	150	3.09
	両面提示	150	3.75

代替案への賛成度は、すべての代替案について片面提示より両面提示の方が高い。  
 行政機関の説明に対する信用度は、トラック排ガス規制強化のみが両面提示の方が高いが、その他の代替案ではいずれも片面提示の方が高い。

## 2-2 川越調査

### 川越調査

埼玉県川越市

面積 109.16k m<sup>2</sup>  
 人口 329,199 人 (平成 13 年)  
 アクセス 池袋から電車約 30 分、新宿から約 45 分  
 観光入込み客 年間約 400 万人

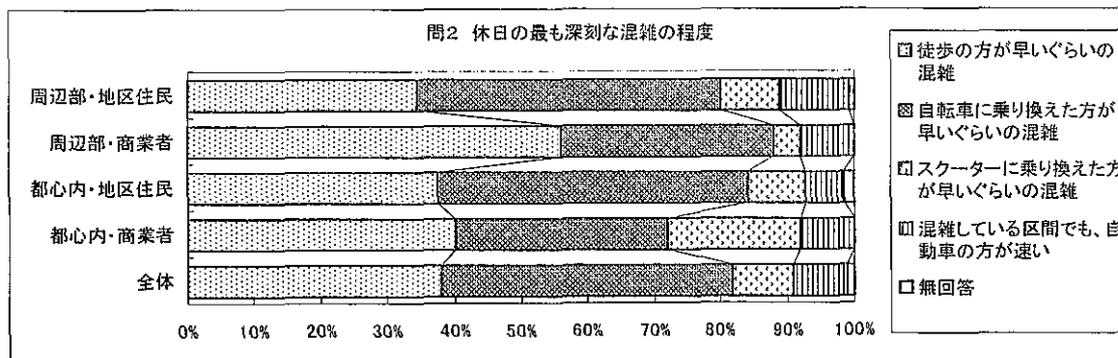
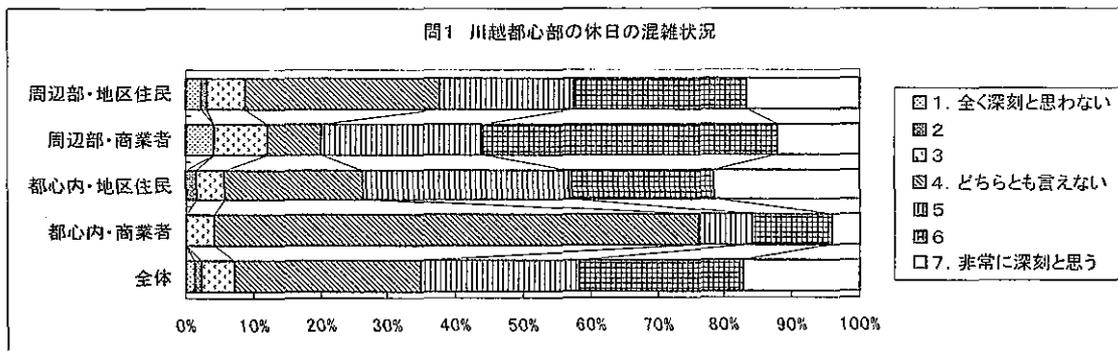
#### 1) アンケート調査サンプル数

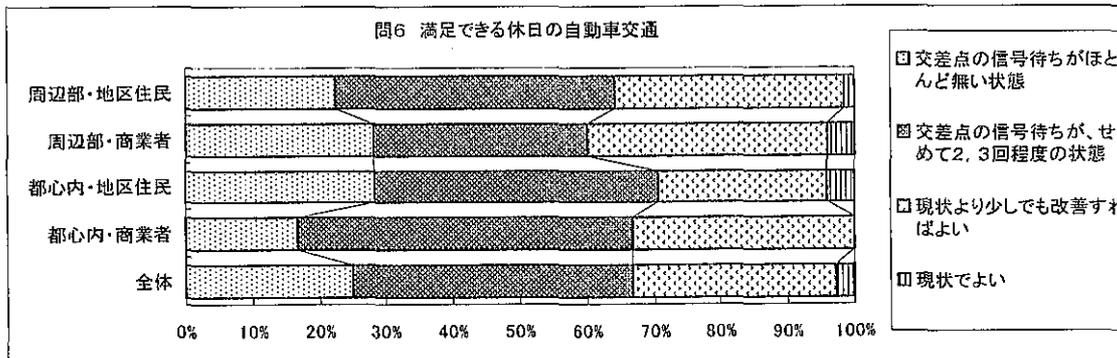
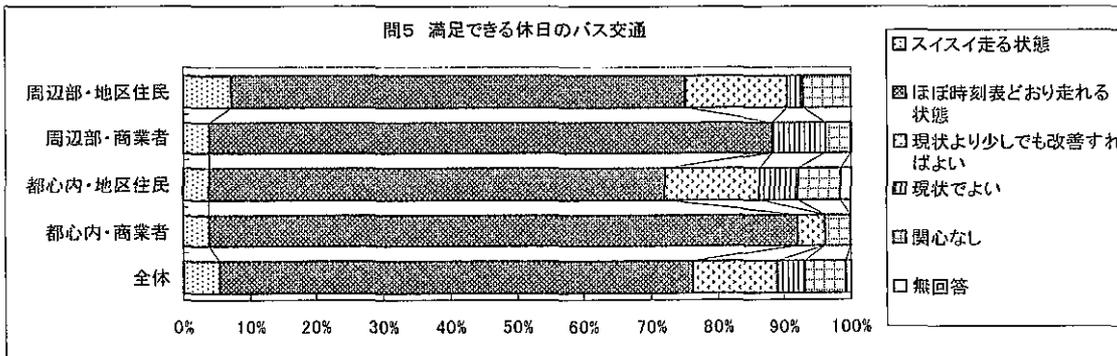
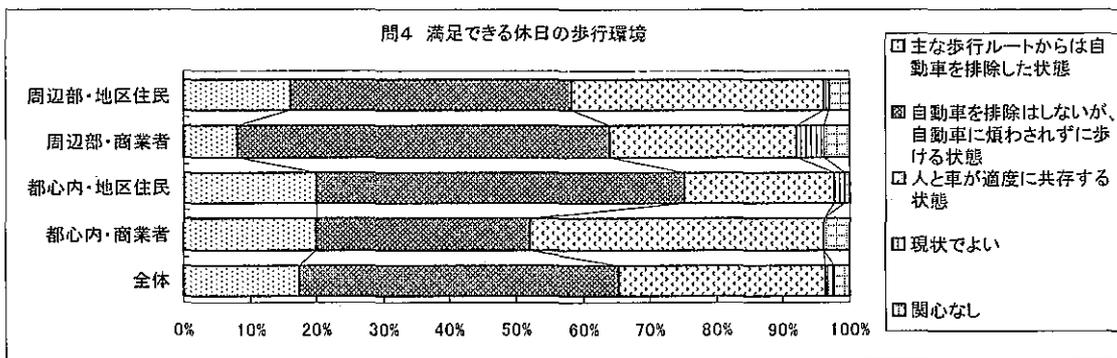
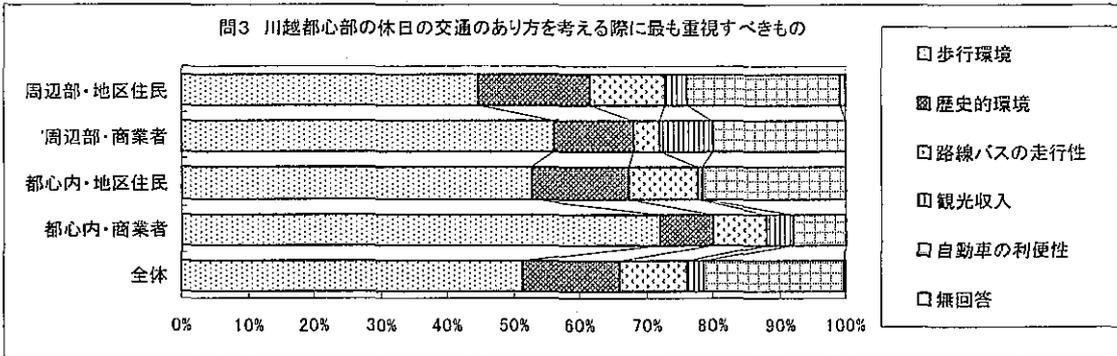
	商業者	地区住民	計
都心内	25	125	150
周辺部	25	125	150
計	50	250	300

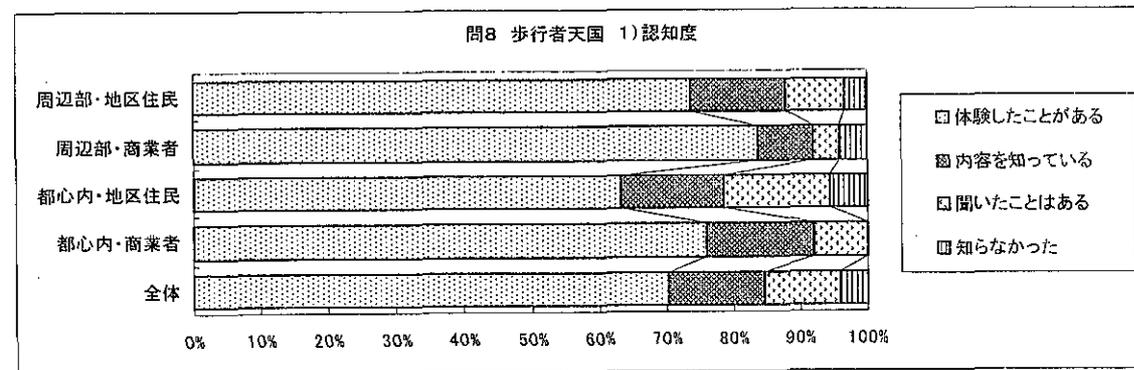
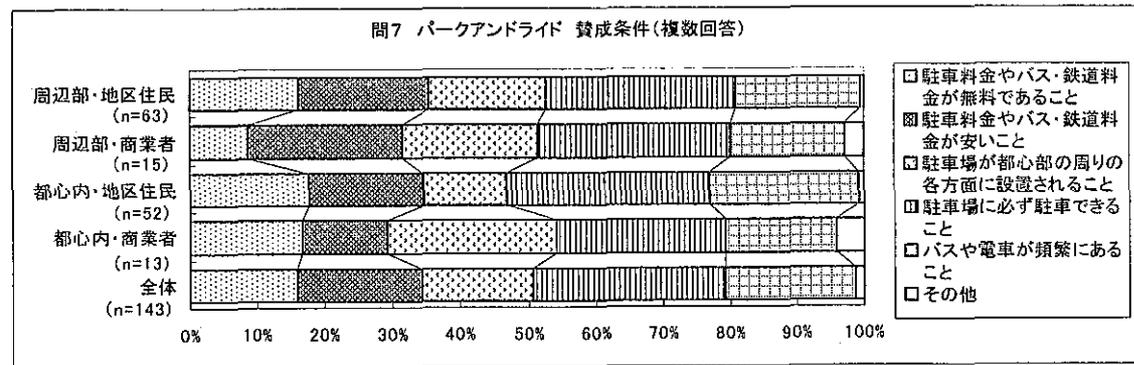
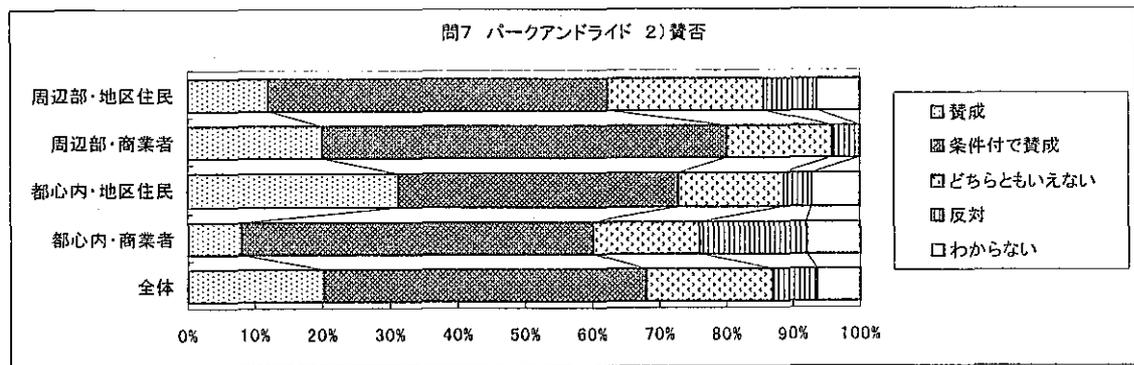
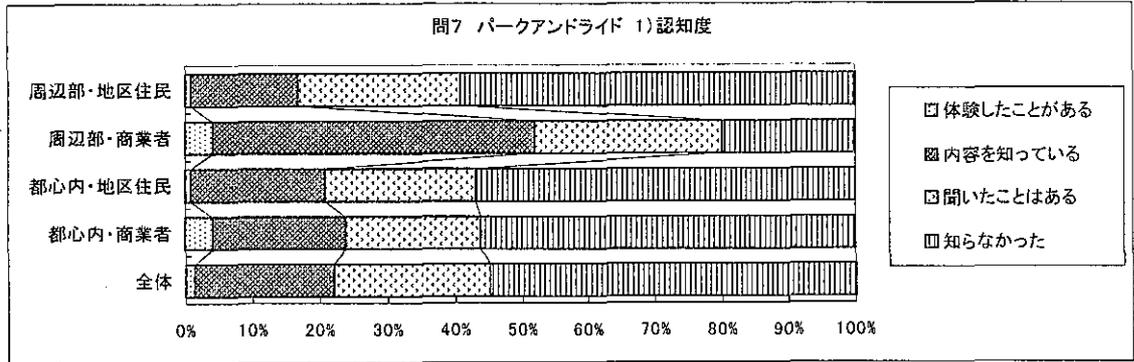
#### 2) アンケート調査用紙の設計

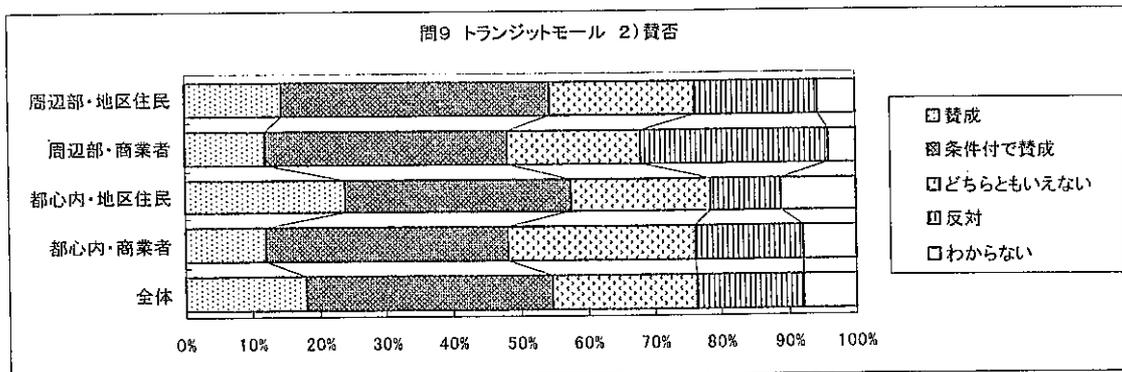
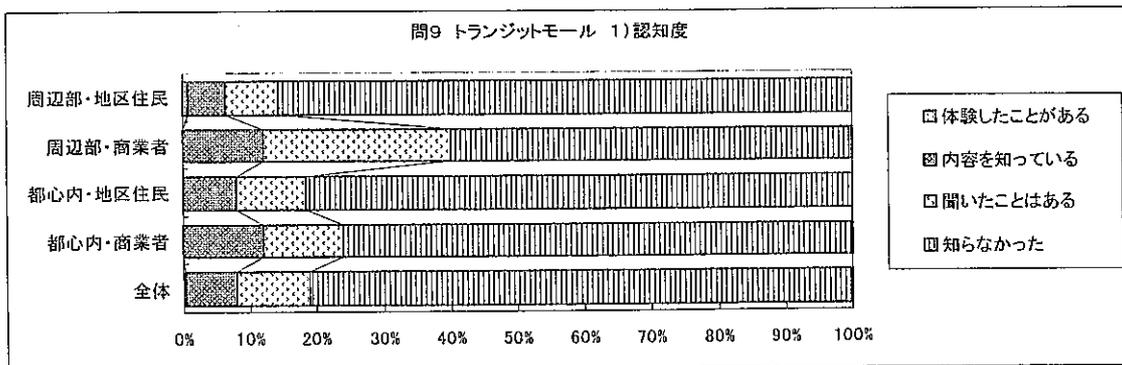
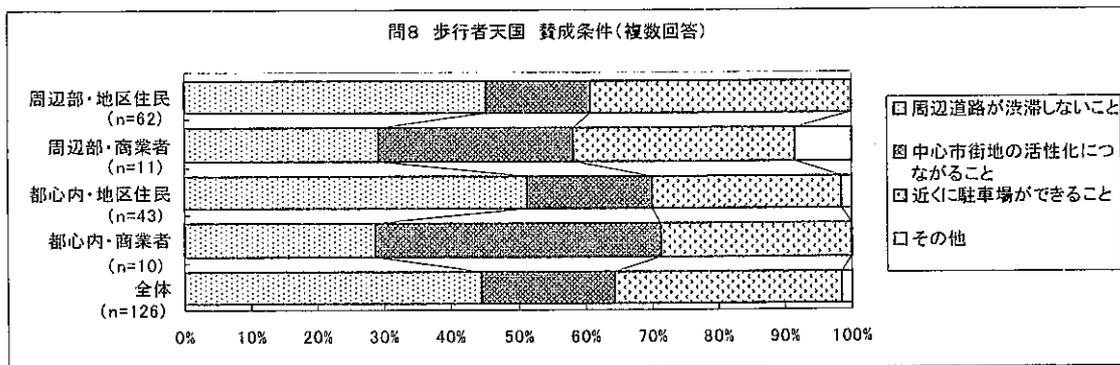
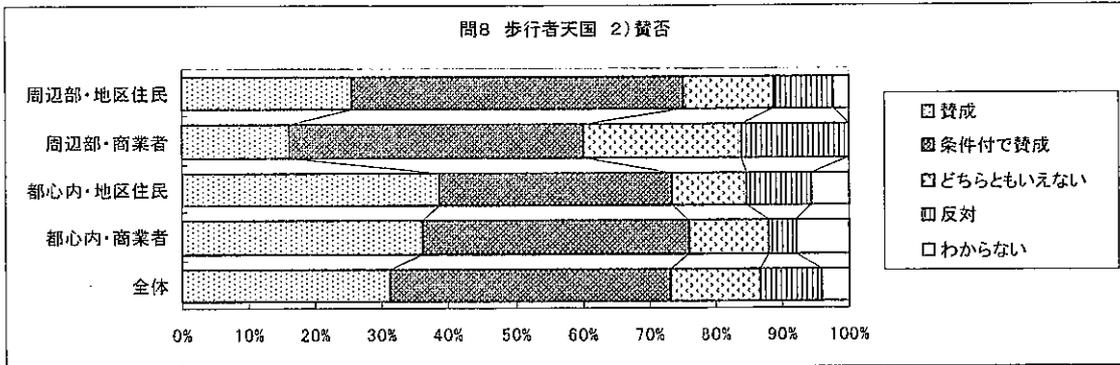
別紙(資料 1,1-9)に示すように、一般的な設問に加えて、アンケート用紙に各施策を仮想的に導入した状況を地図で示し、賛否などを問う形式を採用した。

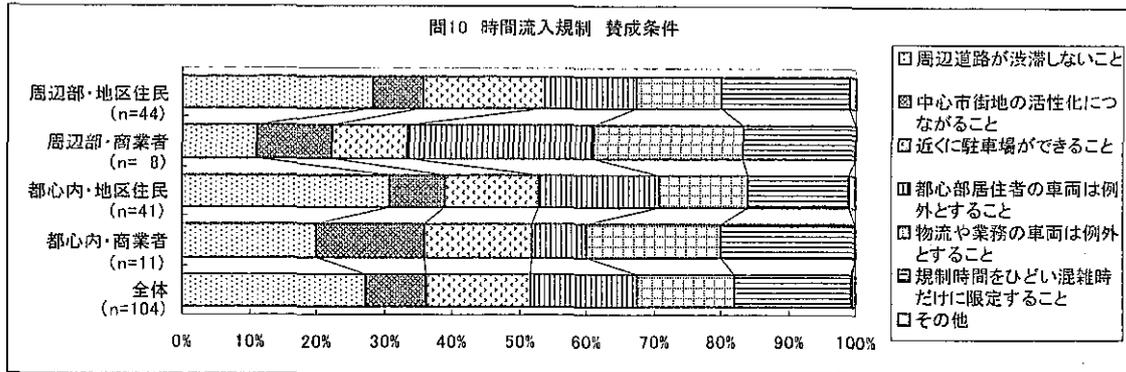
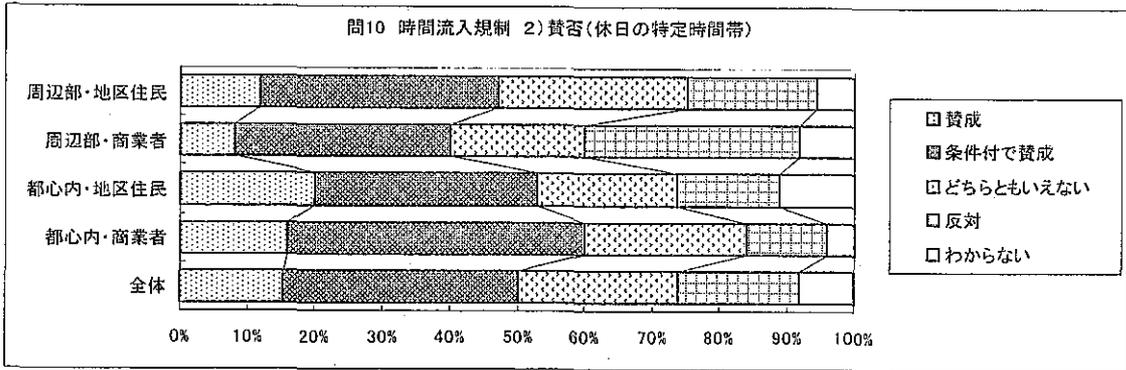
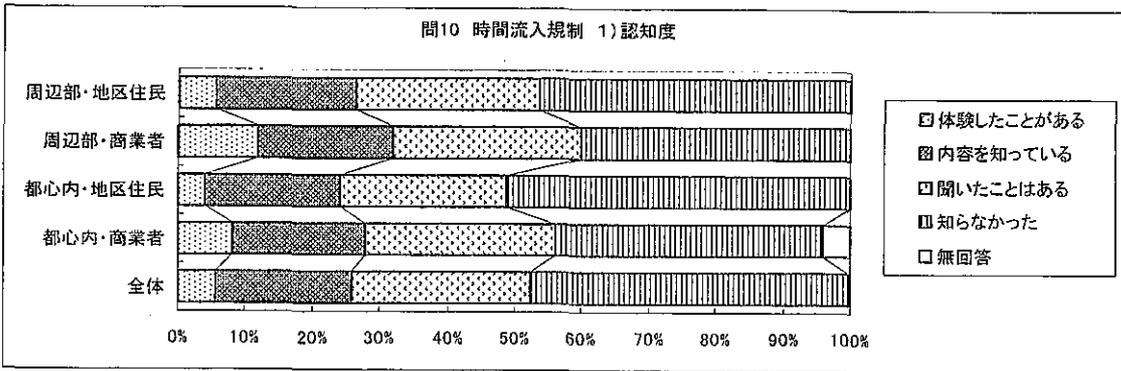
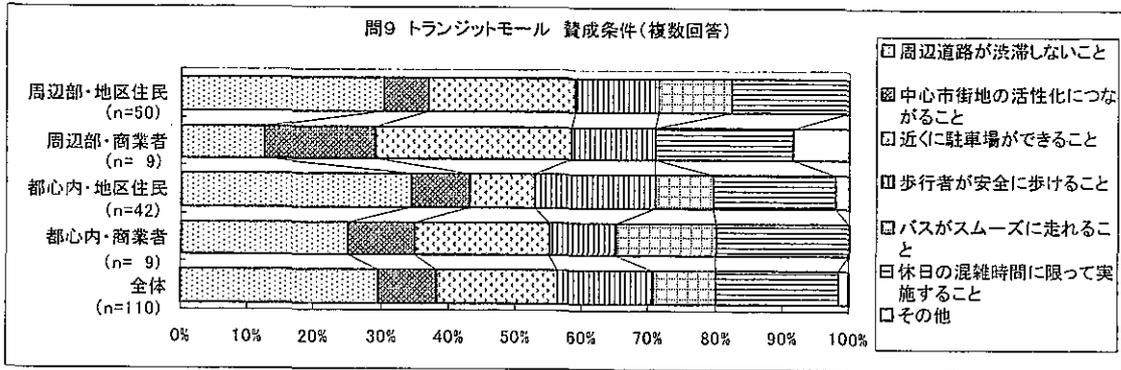
#### 3) 結果の概要

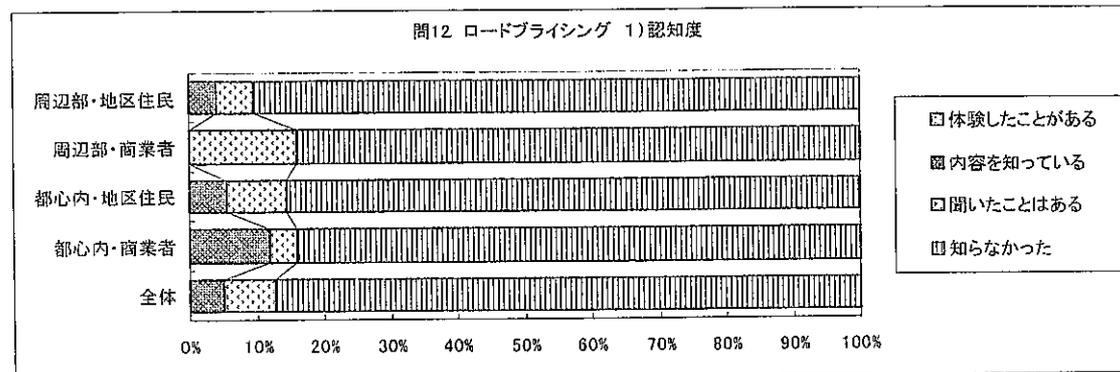
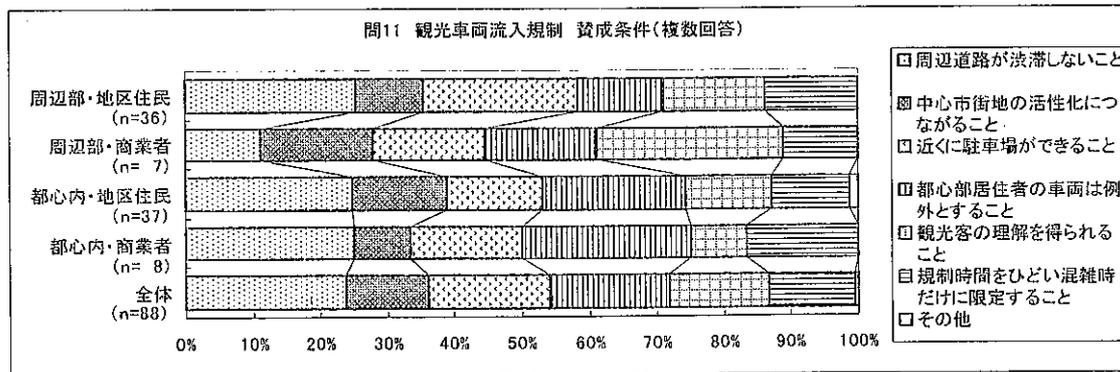
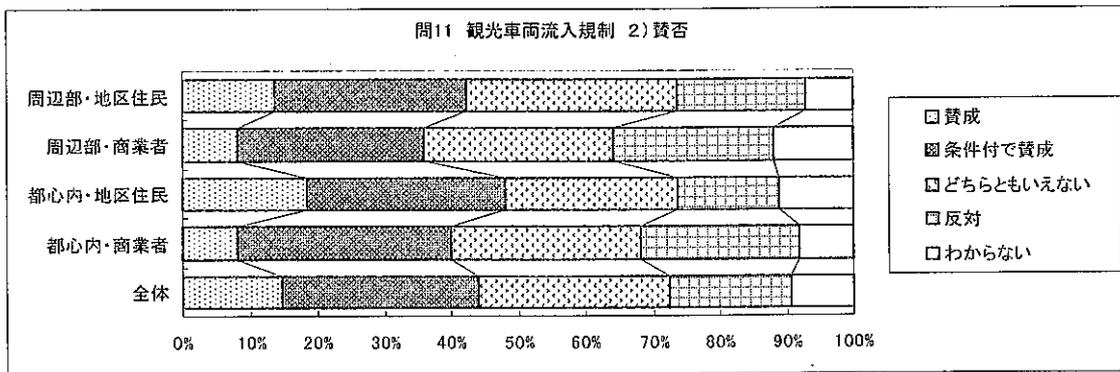
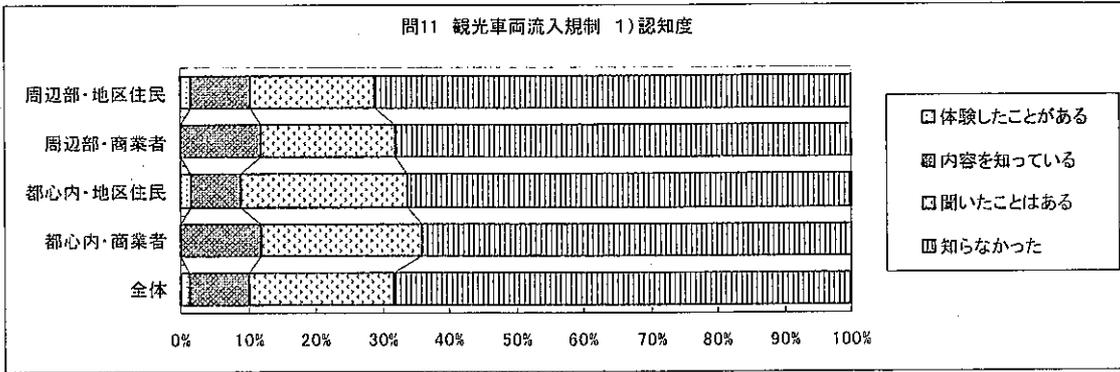


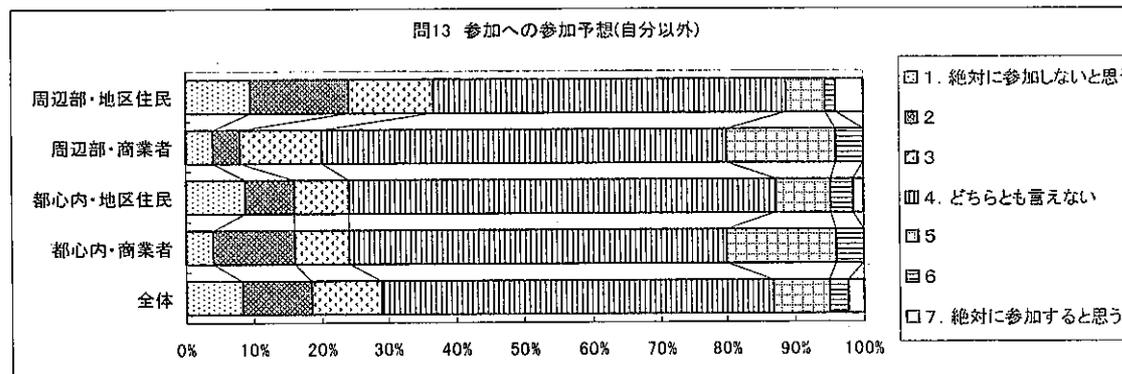
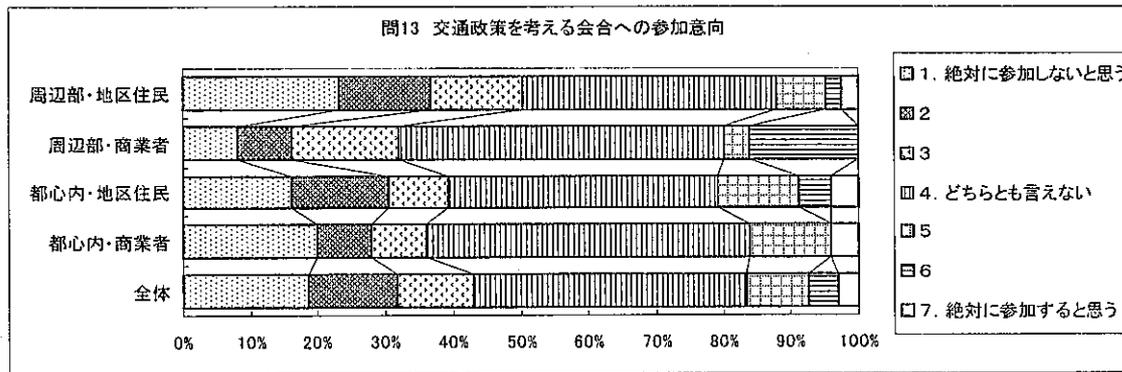
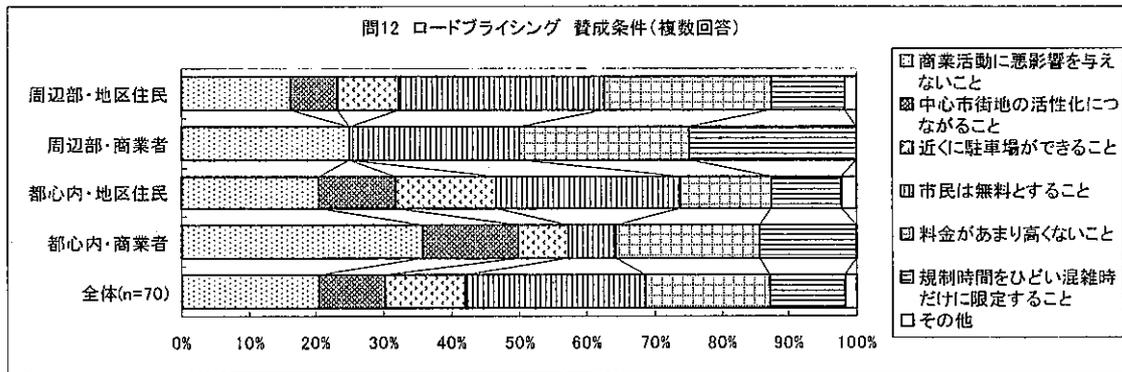
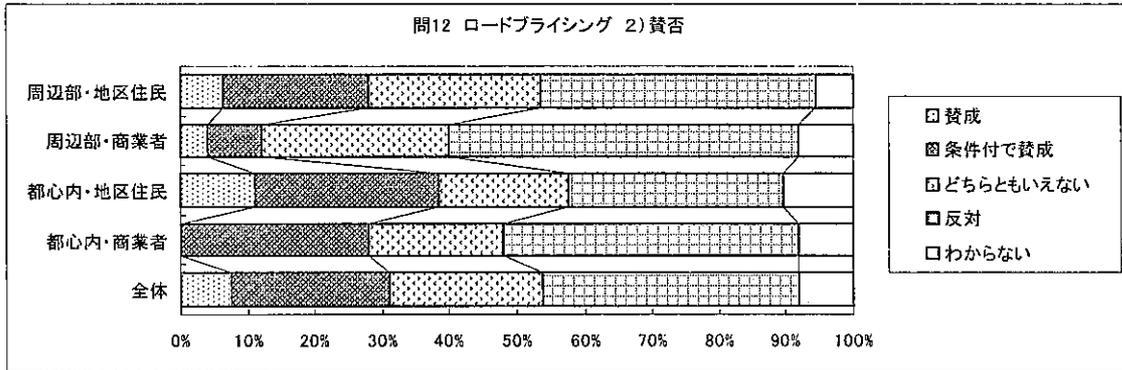












非売品

規制的手法を中核とした  
T D Mに関する調査研究

発行日 平成15年2月

発行所 財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲2-6-20 〒104-0028

電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。