

## 21. 市民の討論過程からみた駐車デポジット制度 (PDS) の賛否に関する分析

### A Study of Public Acceptance on Parking Deposit System (PDS) from the View of Public Debate Process

安藤章\*, 森川高行\*\*, 三輪富生\*\*\*, 山本俊行\*\*\*\*

Akira ANDO\*, Takayuki MORIKAWA\*\*, Tomio MIWA\*\*\*, Toshiyuki YAMAMOTO\*\*\*\*

While road pricing (RP) is considered one of the most effective means of traffic demand management (TDM), its poor acceptability has been the greatest impediment to its implementation. The authors propose a "parking deposit system" (PDS) as a flexible road pricing scheme. In a previous study, the authors proved the acceptability of PDS were influenced by fairness, infringement on mobility, recognition of effectiveness, which was investigated by constructing decision making model of PDS approval. The main purpose of this study is not only to extend the knowledge of the effectiveness of policy information on PDS when decision making, but also to measure the influence of social interaction in public debate process. This paper discusses the fundamental factors of acceptability toward PDS by using the data from the focus group interviews.

**Keywords:** PDS, Focus Group Interview, Policy Information, Social Interaction, Opinion Analysis

駐車デポジットシステム (PDS), フォカスグループインタビュー, 政策情報, 相互作用, 意見分析

#### 1. 研究の背景

##### (1) 研究目的と PDS の概要

地球温暖化問題や渋滞対策等の観点から、欧米諸国ではロードプライシング (以下、RP と称す) を中心とした TDM が推進されており、既に一定の成果があげられている。しかし、実際に RP を導入した都市は未だ少なく、最大の課題は“合意形成の困難さ”にあるといわれている。

このような中、筆者らは従来の RP の交通削減効果を保持しつつ、市民や事業者の受容性を高める新しいロードプライシングシステムとして“駐車デポジットシステム (以下、PDS と称す)”を提案している。

PDS は、筆者らの既往論文<sup>1)</sup>に示した通り、従来の RP のように課金エリアに侵入する全車両を課金対象とするのではなく、**駐車場に駐車した後、買い物・飲食等で課金エリア内の地域経済活動に貢献したドライバーには課金額の一部、又は全額を返金する点**が特徴である。これによって、路上駐車や通過交通が効率的に排除でき、一方で都心来訪者へのコスト負担が軽減されるため、受容性の改善が期待できる。PDS の交通削減効果<sup>2)</sup>や受容性改善効果<sup>3)</sup>については、既往の研究論文が示す通りである。

本研究では、今後 PDS の実現に向け必須となる合意形成過程で発生するであろう事象を実証的に把握するため、分析者が予期せぬ市民の多様な賛否態度や賛否評価指標の発掘、また討論過程で発生する相互作用等の影響等を具体的に観測することを目的としている。そのため、従来のアンケート調査のように構造的な質問形式でなく、合意形成の現場により近い形であるフォーカスグループインタビュー (以下、FGI と称す) によって PDS に対する市民の賛否態度データを収集することとした。これによって、PDS 実現に向けた戦略的知見を得ることが可能になると考える。

##### (2) 道路課金政策等受容性に関する既往研究

RP の合意形成に関する代表的な研究として、Jones<sup>3)</sup>の指摘する i) 交通需要抑制のために RP が必要であること、ii) RP の代替手段は非効率であること、iii) RP は実用的で効率的であること、を市民に明示することが重要だとの指摘がある。本研究においてもこれを念頭におき FGI を計画する必要がある。また、藤井<sup>4)</sup>は、RP の説明フレームは課金区域内・外居住者で異なることを指摘しており、本研究でも FGI の対象者を明確にし、これに沿った形で説明を行う必要がある。同様に<sup>5)</sup>、RP の社会的ジレンマを発生させないため、自動車利用が社会的に望ましくないとの認識を明示することが必要としている。一方、北村ら<sup>6)</sup>は、東京都での RP 導入計画における物流業者と都のコンフリクトの構造を分析し、“物流業”という業種の社会性と課金対象の可否を巡る経緯を詳述している。これに関連し Jones<sup>3)</sup>は物流等商業車を課金対象外とすることが望ましいとしている。この点は FGI での説明時に配慮すべき事項と考える。PDS の受容性については、筆者ら<sup>7)</sup>が構築した道路課金政策に対する賛否意識モデルがある。これによれば賛否意識は公正感、公平感、移動制約感、効果認識、現状問題認識、車依存性によって決定されるが、このうち前 4 者が賛否にかかる直接的な心理要因としている。

一方、RP に限らず、公共プロジェクトの合意形成分野での研究に目を向けると、羽鳥ら<sup>8)</sup>は公共事業における反対派は、地域における経験的事実や個人的・心理的な意見で主張することを指摘している。大沼ら<sup>9)</sup>は、ドイツでのアンケート調査結果より政策受容性は手続きの公正さと社会的便益に対する自己認識フレームで決定されるとしている。以上の点を念頭に置き、本研究における FGI の実施計画を検討した。

\* 正会員 工修, 株式会社日建設計総合研究所 (Nikken Sekkei Research Institute)  
\*\* 正会員 Ph. D., 名古屋大学大学院環境学研究所 (Nagoya University)  
\*\*\* 正会員 博 (工), 名古屋大学エコトピア科学研究所 (Nagoya University)  
\*\*\*\* 正会員 博 (工), 名古屋大学大学院工学研究科 (Nagoya University)

## 2. フォーカスグループインタビュー調査の実施概要

### (1) FGI の調査設計

本研究では、PDS に対する市民の評価を露見性のない形で把握するとともに、政策情報の開示レベルによる受容性の変化、及び賛成者と反対者の間で生まれる相互作用の影響をみる心理実験として FGI を実施した。すなわち、PDS の合意形成の現場で発生し得る事象を FGI によって実験的に捉えることが目的である。

具体的な実施方法を以下に示す。

#### ① FGI 調査の計画

##### a) 収集すべきデータ群と収集方法

FGI 参加者（以下、参与者と称す）の PDS に対する賛否と賛否に影響する 5 つの心理要因<sup>1)</sup>（公正感、公平感、移動制約感、効果認識、必要性認識。以下、心理指標と称す）が、PDS に関する政策情報量（以下、単に政策情報量と称す）によって、どのように変化するかを把握するため、表 1 に示す 3 段階の政策情報レベルを設定した。これを FGI の進行にあわせて、順次 STEP1 から 3 に引き上げていき、その過程で参与者の賛否認知がどのように変化していくかを把握する。参与者の賛否と 5 つの心理指標については、各 STEP での説明終了後毎に記入する「質問紙」（表 2 参照）によって把握することとした。また、質問紙だけでは参与者の賛否認知を正確に把握することが困難と考えられるため、会議中の参与者の「発話内容」も重要なデータとして収集し、分析することとした。

##### b) 制御すべき政策情報群の選定

1.(2)の既往研究のレビューで示したように、賛否意識に

表 1 FGI における PDS 政策情報の提供手順

<p>◆STEP1 (不完全情報レベル)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞、路上駐車、環境対策のために車を減らす必要があるため PDS が必要と説明（これに係る統計データは提示しない）。</li> <li>PDS の実施方法として、課金<sup>2)</sup>、課金・返金額、課金対象外となる車両の説明（物流、タクシー、バス、身障者車両）、課金返金は ETC を活用して実施することを説明。</li> </ul> <p>◆STEP2 (一部不完全情報レベル)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>先の PDS の必要性について渋滞、交通事故、温暖化問題に係る具体的な統計データを用いて説明。</li> <li>海外の RP の効果事例と問題点（都心空洞化、迂回渋滞帯）を紹介。</li> <li>PDS の実施方法を説明（同：STEP1）。</li> <li>シミュレーションによる名古屋都心部の交通と CO2 の削減効果を提示。</li> </ul> <p>◆STEP3 (完全情報レベル)</p> <p>討論の流れを踏まえ、討論途中に以下の情報を追加提示。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>RP と他 TDM の自動車削減効果の比較事例（London, Washington）。</li> <li>課金収入使途の考え方（海外事例により公共交通活性化、環状道路整備、中心市街地活性化対策としての活用事例）を紹介。</li> </ul>
--

表 2 質問紙の内容

<p>◆質問紙 A (日常の交通行動と認識)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車と公共交通の必要性、渋滞認識、歩行環境評価、公共交通利便性評価、行政への信頼感、環境意識、車の嗜好性、RP 認知</li> <li>都心の来訪頻度、手段、車の利用頻度 等</li> </ul> <p>◆質問紙 B (PDS の評価 ⇒ STEP1 の説明後実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PDS の賛否（1：賛成、2：反対の選択）</li> <li>公正感（PDS は正しい政策か否か）、公平感（自分にとって公平な政策だと思うか否か）、移動制約感、必要性認識、効果認識について 7 件法で評価 ※公平感については口頭で意味を説明。</li> </ul> <p>◆質問紙 C (PDS の評価 ⇒ STEP2 の説明後実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>質問紙 B と同じ</li> </ul> <p>◆質問紙 D (PDS の評価 ⇒ STEP3 を踏まえた全討論が終了後)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>質問紙 B と同じ</li> <li>本日の説明・討論の中で今現在頭に残っていること（自由記述）</li> </ul>
---

影響する政策情報には幾つかのものがあげられる。しかし、今回は極限られた参与者数での検証となるため、制御すべき情報群を多く設定することは不可能である。

そこで、制御情報群（FGI のなかで開示/非開示する情報群）を選定するためにプレ調査<sup>3)</sup>を実施した。既往研究が指摘する賛否に必要な政策情報の中から、特に重要性の高い情報を制御情報群とする。プレ調査では、賛否に影響する 18 項目を整理し、一般市民 47 名を対象としたアンケート調査によって順位付けを行ってもらった。その結果、「PDS の運用方法に関する情報（課金・返金額、エリア設定、対象車両等 5 項目）」と「わかりやすい効果説明」、及び「課金収入の使途」が上位項目に位置づけられた。そこで、本研究では、特に後者の 2 つに着目し、当該情報の開示/非開示によって、賛否認知がどのように変わるかを検証することとした。特に効果情報の開示の重要性については、Jones ら<sup>4)</sup>が指摘する“代替施策と比較することの重要性”を検証する実験を行うこととした。なお、名古屋都心における PDS の導入効果については、金森ら<sup>5)</sup>が行った試算結果を用い、他の代替施策との比較については London や Washington で行った RP とその他 TDM 施策の試算効果の比較結果<sup>6)</sup>（以下、代替施策との効果比較と称す）を類似例として提示した。

##### c) FGI 調査の進め方

表 1 に示すような段階的の情報開示では、不完全情報下での長時間の討論内容（主に反対者からの意見）が賛否認知に影響することも予想される。そこで、STEP2 の段階で完全情報を開示するグループ（STEP2 と 3 を同時に実施する）を 2 グループ 設け、他 6 グループ と比較することで、この影響の有無を確認することとした。

会議の進行は、図 1 に示すように司会者からの PDS 説明、質問紙記入、討論を一連の進行単位とし、政策情報の開示レベル（STEP1～3）を変える度にこれらを繰り返し行った。なお、各グループの会議時間は 2.5 時間程度であった。

##### d) その他注意点

・参与者の発言内容とその発言時の他者の反応等を正確に

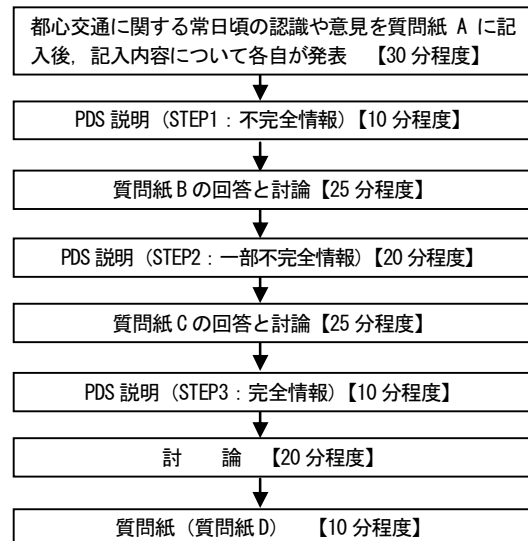


図 1 FGI 調査の進め方

記録するため、デジタルカメラでの撮影を行い、実験終了後速やかにトランスクリプト<sup>10</sup>を作成した。

- ・調査票は、各STEPでの記入が完了する度に回収し、参加者が自身の記入内容を前後比較できないよう配慮した。

## ②参加者の募集方法と募集結果

参加者は、PDS導入想定地区である名古屋都心部(4.5km<sup>2</sup>)に下記の目的と頻度で来訪する一般市民(課金対象外に居住)を対象とし、募集は求人広告誌で行った。またFGI調査では属性を類似させることが望ましいため<sup>11</sup>、中京都市圏パークトリップ調査を参考とし、車の発生原単位が高い30-50代の男女を中心に募集した。また、募集にあたっては、名古屋大学が調査実施主体となり、「名古屋都心の自動車交通を考えるモニター調査」と題して募集を行った。

### 【参加者の募集要件】

- ・都心部に車で通勤する従業者
- ・業務活動で都心部を車で通過する従業者
- ・自由目的で月2~3回以上、車で都心部に来訪する市民

その結果、男女あわせて36名(男性24名、女性12名)の参加者が召集できた。年齢構成も30代17名、40代10名、50代4名、20代後半が1名となった。また、参加者の平均年収は約450万円(最頻値は500~600万円)であった。職業構成は従業者が18名で最も多く、次いで自営業6名、パート5名、専業主婦2名、その他5名であった。

参加者は、同性・同移動目的でグルーピングし、表3に示す8グループとし、概ね1グループ4~5名で実施した。

表3 FGIのグループ分類

来訪目的	性別	政策情報開示分類	グループ名
通勤・業務	男	表1の基本形	グループ 1-3
	男	STEP2で完全情報開示	グループ 4
自由目的	男	表1の基本形	グループ 5
	女	表1の基本形	グループ 6-7
	女	STEP2で完全情報開示	グループ 8

## (2)参加者の概要

質問紙の結果を用いて参加者の属性を示す。

参加者は、車の必要性認識(約77%が必要)、日常生活での利用頻度(63%が週5日以上)、運転の嗜好性も高い(約60%が運転が好き)ことから、一般的な車利用層と捉えることができる。渋滞認識については、“大変混んでいる”の回答者は少なく(約8%)、概して混んでいる(約58%)との認識をもっているようである。また、環境意識については、“どちらともいえない”、“気にしていない”(合計で40%)であった。

## 3. 政策情報によるPDS賛否意識の変化分析

本章では、政策情報に基づく討論によって、参加者の賛否意識がどのように変化するかを把握する。

### (1)賛否意識の傾向把握

質問紙による各STEPでの賛否より、政策情報量が多くなるほど、賛成者数が増加することがわかる(図2 STEP別賛成・反対者数)。特にSTEP1と2の違いは、現状説明に統計データを用いたこと、海外でのRP事例と問題点を紹

介したこと、シミュレーションによる名古屋都心でのPDS導入効果を示したことのみであるが、賛成者が3名増加している(STEP1の賛成者13名のうち、1名がSTEP2で反対に転向)。さらに、STEP2から3では、代替施策との効果比較と課金収入用途説明を行うことで、さらに2名増加している。(うち、1名は先ほどの反対への転向者が再び賛成に転向)

STEP別心理指標の基本統計量(表4)と変化傾向を図2に示す。なお、心理指標値は、最高点は7で最低点は1、中間点4となっており、**値が小さくなるほど(1に近づくほど)PDSに賛成意向**となることを示している。

- ・参加者全体の傾向では、政策情報量が増加するほど、各心理指標も賛成方向に移行している。
- ・公正感の改善量は1.00、必要性認識は0.84であるが、公平感、移動制約感、効果認識は何れも0.4と小さい。賛成層と反対層、さらに先述の賛否転向者(以下、浮動層と称す)別に指標値をみると、賛成層の心理指標値は反対層のそれより小さく、浮動層は賛成/反対層の間に位置していることがわかる。

賛成層の心理指標に着目した場合、公正感、公平感、必要性認識はSTEPが上がるにつれ、賛成方向に移行しているが、効果認識はSTEP2で悪化、制約感STEP3で悪化となっている。効果認識については、相互作用によってPDSに疑念が生じたが、STEP3の情報(代替施策との効果比較+課金収入の用途説明、両者はSTEP3で同時に説明)によって改善されたものと考えられる。一方、制約感の悪化については、反対層との相互作用によるものと考えられる。

一方、反対層も政策情報量の増加に伴い、改善傾向にあるものの賛成層との差は開いたままの推移であった。浮

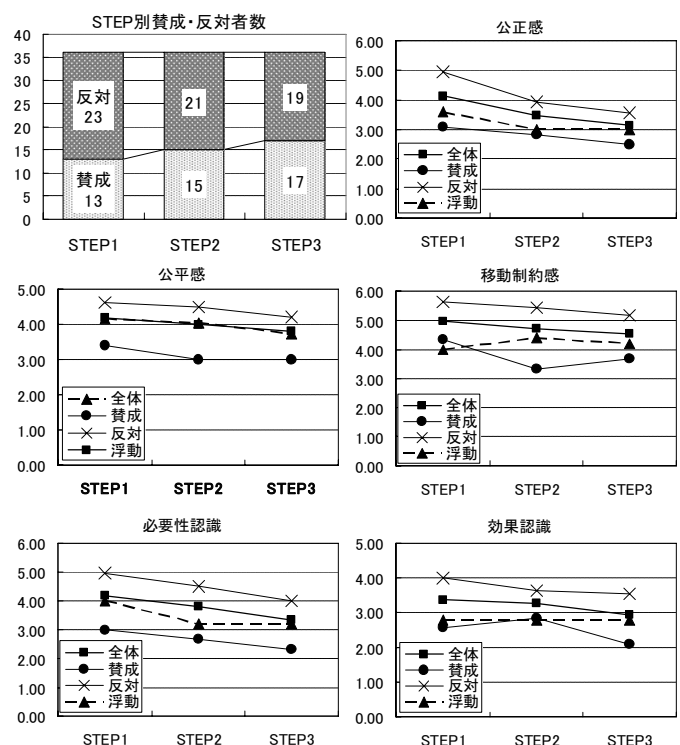


図2 STEP別の賛否者数と心理指標値の推移

表4 心理指標値の平均値と標準偏差値 (サンプル数: 36)

※ ( ) は標準偏差

	賛成層			反対層			浮動層		
	STEP1	STEP2	STEP3	STEP1	STEP2	STEP3	STEP1	STEP2	STEP3
公正感	3.08 (1.24)	2.83 (1.72)	2.50 (1.31)	4.95 (0.97)	3.93 (1.21)	3.58 (1.47)	3.60 (0.89)	3.00 (0.71)	3.00 (0.71)
公平感	3.42 (1.17)	3.00 (1.55)	3.00 (1.21)	4.63 (0.96)	4.50 (1.02)	4.21 (1.27)	4.20 (0.45)	4.00 (0.71)	3.80 (0.84)
移動制約感	4.33 (1.61)	3.33 (1.37)	3.67 (1.67)	5.63 (0.90)	5.43 (1.02)	5.16 (1.29)	4.00 (1.00)	4.40 (0.89)	4.20 (0.84)
効果認識	2.58 (1.00)	2.83 (0.75)	2.03 (1.09)	4.00 (1.29)	3.64 (1.34)	3.53 (1.12)	2.80 (0.45)	2.80 (0.45)	2.80 (0.45)
必要性認識	3.00 (1.21)	2.67 (0.82)	2.33 (0.89)	4.95 (1.03)	4.50 (1.35)	4.00 (1.33)	4.00 (0.71)	3.20 (0.84)	3.20 (0.45)

動層は、公正感、必要性認識では、STEP2 の段階で賛成層と同水準まで改善されているが、効果認識については変化なし、移動制約感については反対方向に推移している。これも先述の賛成層と同様、反対層との相互作用の影響と考えられる。

以上のように、政策情報量の増加は、受容性改善に一定の効果があると考えられる。しかし、合意形成の現場において発生し得る相互作用によって、賛成・浮動層の心理要因が悪化する可能性があることも示された。例えば今回の場合、司会者が準備した政策情報では、PDS 導入に伴う移動制約感が十分に払拭できなかったため(課金収入を公共交通活性化に投入する説明は有)、ここに参加者の争点が集まり、賛成層と浮動層の移動制約感が悪化したと考えられる。これについては、以降追加検討を加える。

(2) 政策情報が賛否意識に及ぼす影響

まず最初に、STEP2 で完全情報下の2グループとSTEP3 で完全情報下になる6グループで賛否意識形成に差があるかを確認した。5つの心理指標値を特性変数とし、賛否と群分類(グループ4と8を第1群、他6グループを第2群)を因子とする分散分析を行った。その結果、公正感について、主効果の群分類は(F(1, 71)=0.164, >P=0.05)で有意とは認められなかった。その他の心理指標でも群分類は有意と判定されず2群の差はない、すなわちFGI内での情報提供のタイミングの差は賛否意識形成に影響しないことが示された。

次いで、各STEPでの政策情報が、心理指標に及ぼす影響を分析するため、心理指標値を特性値とし、(現状説明データの有無) × (シミュレーション結果提示の有無) × (代替施策との効果比較+課金収入使途説明) × (賛否・浮動層区分)による4元配置の分散分析を行った(表5参照)。なお、STEP2と3ではグループ間での説明に差異が生じないよう、説明文の定型化を行っていたため、上記変数はSTEP2と3の区分によって設定した。

全ての心理指標において、賛否が有意であることから、筆者らの既往研究の通り、心理指標と賛否認知は関係があ

ることが検証できた。

公正感については、現状説明データの有無、シミュレーション結果提示の有無、代替施策との効果比較+課金収入使途説明の全てが有意となっており、政策情報が公正感に一定の効果をもたらすことがわかる。次いで、必要性認識に着目すると、シミュレーション結果のみが有意となっていない。公平感については、代替施策との効果比較+課金収入使途説明のみが有意となっている。しかし、移動制約感と効果認識については、何れの政策情報も有意でない。

以上の点を踏まえると、

- ・ 賛否意思形成過程において、PDS 導入の背景(対象地区の現状問題と課題)を現状データ等を用いて丁寧に説明することが有効であることが示された。
- ・ 先述の(1)で示した通り、今回の政策情報では移動制約感を払拭することができず、“課金収入で公共交通を便利にする”といった説明だけでは不十分で、より具体的な公共交通活性化案の提示が求められると考えられる。
- ・ 必要性認識においてシミュレーション結果の因子が有意でなかったことから、PDS の導入効果は“代替施策との比較で開示すること”の有効性が示された。これは心理指標値でもSTEP3 で改善効果があったことからわかる。Jonesらの指摘する通り、代替施策との効果比較や課金収入使途説明は重要な政策情報となり得る。

4. モニターの意見分析と賛否との関係

(1) 意見分析の実施方法

① 意見分析に関する既往研究手法

賛否認知の相互作用となる討論内容を把握するため、FGI録画より作成したトランスクリプトを用いて意見分析を行った。

意見分析の方法論としては、主なものに内容分析、グラウンデッドセリアプローチ、会話分析<sup>12)</sup>があげられるが、本研究ではPDSの賛否に係る参加者の価値基準や社会的背景を解明することを主目的とすることから、内容分析による意見分析を採用することとした。内容分析<sup>12)</sup>とは、コミュニケーションの内容を客観的・体系的・数量的に分類することにより、どのようなメッセージであるかを記述するための研究方法である。具体的な例として、ある地域や時代の新聞に記載されている単語の出現頻度を数量的に把握することで、時代の背景や地域性、さらに送り手の価値意識や特徴を分析する手法である。そのため、本研究においても、参加者の発言内容を統計的に分析することで、賛否認知に係る価値基準

表5 心理指標値と政策情報・賛否意識の分散分析結果

(※太文字は5%有意な結果を示す)

(主効果)	(df1, df2)	公正感		公平感		移動制約感		効果認識		必要性認識	
		F 値	P	F 値	P	F 値	P	F 値	P	F 値	P
		賛否	(2, 96)	11.12	<b>(6.11E-05)</b>	10.84	<b>(7.53E-05)</b>	13.88	<b>(7.79E-06)</b>	12.07	<b>(2.95E-05)</b>
現状説明データ	(1, 96)	9.63	<b>(0.003)</b>	1.41	(0.240)	1.67	(0.200)	1.23	(0.271)	6.58	<b>(0.012)</b>
シミュレーション結果	(1, 96)	5.43	<b>(0.023)</b>	0.25	(0.619)	2.11	(0.150)	1.28	(0.262)	2.73	(0.103)
代替施策との比較	(1, 96)	10.42	<b>(0.002)</b>	4.23	<b>(0.043)</b>	0.94	(0.335)	2.01	(0.160)	12.08	<b>(0.001)</b>
課金収入使途											

※交互作用については、何れも有意な結果が示されなかったため表中記載を行っていない

を推察することができる。

一方、羽鳥ら<sup>7)</sup>は、公共プロジェクトにおける討論過程の現場をとりあげ、討論参加者がプロジェクトに対してどのような解釈を行って、討論が形成されていくかを分析している。このなかでは Guttman の提唱するファセット理論を用いた内容分析を実施している。

②分析データの作成

既往研究を参考とし、発話内容を表 6 に示すファセットに分類して、参加者の討論特性と価値基準を分析した。

表 6 発話内容のファセット分類表

ファセット A (テーマ)	ファセット B (根拠)	ファセット C (方向)	ファセット D (公共心)
交通環境の一般認識 名古屋の交通内見や環境政策等社会トレンドに関する発言	経験的事実	利点	あり
代替・補完施策の提案・意見 PDS を否定し代替施策を提案する。又は PDS だけでなくカギ化して提案等の意見	論理的根拠	中庸	なし
PDS 総合評価・認識	憶測・うわさ	問題点	
PDS の運用 時間・エリア、対象時間帯等の PDS の運用方法に関する意見	感想・不安		
課金・返金	FGI 提示データ等		
個別の効果・影響 迂回交通の増加や交通量の削減等個別対象の効果・問題点に関する発言	賛成派の意見		
自分の行動変化・感想 行動変化や「困る」等自身の行動や感想	反対派の意見		
課金収入の使途			
システムの評価 ETC 等 PDS システムに関する意見			
今後の取り組み方			

・ファセット A : 発話テーマの作成

トランスクリプトを吟味しファセット分類毎にコード化する作業を行った。まず最初に、発話内容を文節毎の命題単位に整理した。例えば、「名古屋は公共交通が不便だが、車は便利」との発言であれば、「名古屋は公共交通が不便」、「名古屋は車が便利」といった 2 命題に整理した。これによって、全発話データを 196 の命題単位に整理できた。さらにこれらの命題を KJ 法によって表 6 に示す 10 種類のファセットに分類した。

・ファセット B : 発話根拠の作成

参加者の発言が何に基づいたものであるかをコードとして付した。特に、今回は専門的なテーマであることから、参加者の発言内容に多くの誤解・誤認が見受けられた。例えば、「名古屋の都市計画は自動車が売れるように細工している」とか「今の環境問題はマスコミがついた嘘」等のようなものであるが、このようなものは「憶測・うわさ」と分類している。このように参加者の発言から読み取れる論拠や一般的・専門的常識と照らし合わせ注意深く分類した。

・ファセット C : PDS に関する得失指摘の方向

PDS の問題点や利点を指摘する意見を分類した。どちらでもない又は関係ない発言は「中庸」とした。

・ファセット D : 公共心

「環境のために・・・」、「将来のことを思うと・・・」等公共心に基づく発言にコードを付した。

(2) 参加者の発話に関する内容分析

本論文では便宜上、命題の単位を (t) とする。

全参加者の発話を命題単位で整理すると 517t となった。

一つ一つの命題について 4 つのファセットについて、各々分類分けを行い、集計した結果を以下に示す。

①発話内容の傾向

テーマ (ファセット A) では、「個別の効果・影響 (99t)」が最も多く、次いで「交通環境一般の認識 (90t)」、「PDS 総合評価・認識 (80t)」、「代替・補完施策の提案・意見 (65t)」、「自分の行動変化・感想 (65t)」、「課金・返金 (49t)」の順となった。また、発話の根拠 (ファセット B) では、「憶測・うわさ (140t)」が最も多く、次いで「論理的考察 (131t)」、「感想・不安 (122t)」、「経験的事実 (58t)」、「提示データ (43t)」の順となった。今回のテーマが、専門的なものであるため、憶測・うわさに基づく発言が多くなったと考える。

次いで、賛成・反対・浮動層別に、内容分析を行った。賛成層の発話内容は 148t (15t/人)、反対層 324t (20t/人)、浮動層は 45t (9t/人) と反対層ほど発話が多かった。

テーマ (ファセット A) とのクロス集計を行ったところ (図 3)、賛成層は「PDS 総合評価・認識」に関する発言 (例：環境のために良い施策等) が最も多く、大局的視点で PDS を評価していることがわかる。また「PDS の運用方法」(時間や範囲等) や「今後の進め方」等前向きな発言も多い。一方、反対層は「個別の効果・影響」(例：PDS だと都心が空洞化する、迂回路が渋滞する等) についての発言が多い。また「自分の行動変化・感想」(例：移動が不便になって困る等) や「交通環境の一般認識」(例：名古屋は車が便利、公共交通が不便等) に関する発言も多い点が特徴である。

発話根拠 (ファセット B) については (図 4)、賛成層は「論理的根拠」や司会者からの「提示データ」に基づき意見を述べる傾向にあるが、反対層は「憶測・うわさ」、「感想・不安」、経験的事実」に基づいて反対意見を述べる傾向にある。

PDS の得失の方向に関する発言 (ファセット C) では、反対層の PDS 批判が 60.2%、利点認識の発言が 7.4%であったの

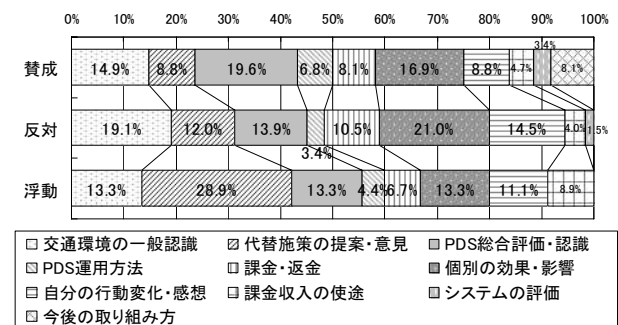


図 3 賛否者別発話テーマ (ファセット A) 割合

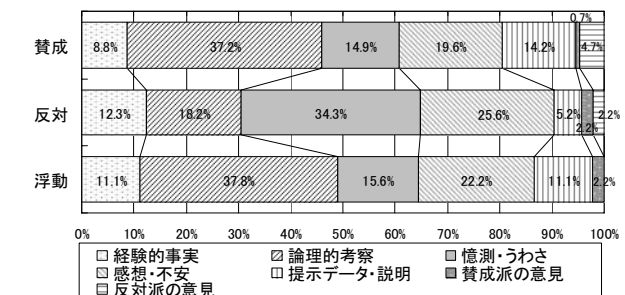


図 4 賛否者別発話の根拠 (ファセット B) 割合

表7 賛否者別発言テーマと根拠の関係に関する有意性の検定結果(調整残差による検定)

	経験事実	論理的考察	憶測うわさ	感想不安	提示データ	賛成派	反対派
交通環境の一般認識	●XX						
代替・補完策の提案・意見		●	XX				●
PDS総合評価・認識			X		○	○	
PDSの運用	○▲	X					
課金・返金				●XX			
個別の効果・影響			●X△		●XX		
自分の行動変化・感想				●XX▲			
課金収入の使途		XX			▲		
システムの評価			●XX				
今後の取り組み方		●					

賛成：●1%有意、○5%有意、反対：XX1%有意、X5%有意、浮動：▲1%有意、△5%

に対し、賛成層ではPDSの利点認識が41.9%、批判が17.6%であった。この点より、賛成層はPDSの問題点を認識しながらも、大局的な視点から、PDSの必要性を認識していると考えられる。公共心に関する発言(ファセットD)では、賛成層の発言内容の約29.7%がこれに起因すると思われる発言であるのに対し、反対層では3.4%と少なかった。

## ②内容分析

先の傾向を踏まえ、賛成・反対、浮動層がどのようなテーマをどのような論拠で発言する傾向にあるかを分析した。ファセットAとBのクロス集計を賛成・反対、浮動層別に行ったあと、両者の独立性の検定(調整残差)を行い、関係の有意性を確認した(帰無仮説：ファセットAとBは関係していない)。

結果を表7に示す。賛成・反対層に共通して言えることは、“交通環境の一般認識”は“経験的事実”に基づくこと、“課金・返金”や“自分の行動変化・感想”については“不安・感想”に留まる意見が多いこと、“個別の効果・影響”や“システムの評価”は“憶測やうわさ”に基づく発言が多いことである。効果やシステムについては、専門的事項であるため、“憶測・うわさ”での発言が多くなったと考えられる。

次いで、賛成層の特徴として、“代替・補完策の提案・意見”は“反対層”の意見を踏まえ、“論理的考察”で述べられている点である。3.(1)で賛成層の移動制約感や効果認識が討論を重ねると悪化する傾向にあったのは、賛成層が反対層の意見を聞き入れる傾向があるためと考えられる。また、“PDS総合評価・認識”については、司会者からの“提示データ”や“賛成派の意見”に同調しながら述べられていること等も特徴としてあげられる。

一方、反対層の特徴としては、“代替・補完策の提案・意見”や“PDSの総合評価・認識”では、“憶測・うわさ”でPDSを否定する傾向にあること(例：PDSは環境対策にはならない、海外での事例は日本では参考にならない、PDSは技術的に無理等)。また“PDSの運用”や“課金収入の使途”については“論理的考察”に基づきPDSを批判すること(例：市民と地域のライフスタイルにあわせて返金対象を考えるべき、課金収入の使途を明確に示すべきなど)である。

以上のように賛成・反対層では各テーマを異なった論拠に基づき、推奨/否定する討論が行われているが、全般的に反対層はPDSの専門的内容に踏み込み、うわさ・憶測で否定する傾向にあることや賛成層との同調が少ないことが特徴といえる。逆に賛成層は、反対層の意見や司会者からの提示

データを受け入れ、PDSを推奨する発言が多い点が特徴である。

## 5. まとめと今後の課題

本研究では、PDSの実施過程で必須となる住民説明のなかで発生し得る事象(賛否意識や政策に対する評価)を政策情報の熟度と討論の相互作用の視点から把握することを目的とし、一般市民を対象としたFGI調査実験を行った。その結果、政策情報量が賛否意識に影響するとともに、有効な政策情報について基礎的知見を得ることができた。また、討論内容の分析より、賛否者毎に異なった規準や背景で意見を述べていることや相互作用の影響も確認できた。

また、本分析結果の示唆は、名古屋都心部でのPDS導入に限らず、利害関係が複雑な交通政策の合意形成一般への拡大も期待できる。例えば、十分な政策情報量の提供が賛否に重大な影響をもたらすことのほか、今回のように移動制約感の増大を伴う政策にあたっては、モビリティマネジメント等による代替移動手段の普及啓発と誘導を一体的に実施することが極めて重要であること、そして何よりも政策の大儀(例：環境問題等)を訴求することの重要性が示された。

また、反対層の特徴的な態度(例：細部に亘る批判、経験に基づく批判等)や賛成層の特徴的な態度(例：反対者にも傾聴、政策を中立的に評価等)を実証的に解明したことは、合意形成に向けた政策の説明方法や説明会の開催方法等を検討する際の重要な知見となるものである。今後は色々な施策を対象としたケーススタディを蓄積することで、交通政策一般を包含できる実践的かつ戦略的知見を収集したい。

### 【補注】

- (1)平成20年9-12月に行ったPDS社会実験のモニター47名を対象に実施した。政策情報となる18項目には、現状説明データ、効果予測結果、代替策との比較、課金額、返金額、CO2、対象車両、課金時間、機器、課金収入使途、不正対策、マスメディア報道等18項目を提示した。

### 【参考文献】

- 安藤章, 森川高行, 三輪富生, 山本俊行; ロードプライシングの受容意識構造を踏まえた駐車デポジットシステム(PDS)の有効性の検証, 都市計画論文集, No42-3, pp907-912, 2007.
- 金森亮, 森川高行, 山本俊行, 三輪富生; 時間帯別・確率的統合均衡モデルを用いた駐車デポジットシステムの導入評価, 土木計画学研究・論文集, Vol. 24, 915-925, 2007.
- Jones, P. (1995), Road pricing: the public view point, in Johnson, B. and L.G. Mattson, Road pricing: Theory Empirical Assessment and Policy, Boston: Kluwer Academic Publishers, Chapter9
- 藤井聡; ロードプライシングの公共受容におけるルーシング効果-公衆の「倫理性」を前提とした広報活動に関する基礎研究, 土木学会論文集, Vol62, No2, pp239-249, 2006.
- 藤井聡; 社会的ジレンマの処方箋, カニシ出版, pp206-207, 2003
- 北村英隆, 井上祐一, 加藤浩徳, 城山英明; 東京都ロードプライシング導入に対する物流関係者の問題構造認識に関する分析, 社会技術研究論文集, Vol5, pp40-51, 2008
- 羽鳥剛史, 川除隆広, 小林潔司ら; ファセット理論に基づく公的討論過程のプロトコル分析, 土木計画学・論文集, No23, pp91-102, 2006.
- 大沼進, 広瀬幸雄, 野波寛, 杉浦淳吉; 政策受容に及ぼす公正感の効果-EUにおける熟考型社会決定の事例調査, 日本社会心理学会, 第48回大会, 2007
- 効果的な交通需要管理の立案・実施手法に関する研究, 日本交通政策研究会, 2001
- やまだようこ編; 質的心理学の方法, 新曜社, p88-99, 2008
- S.ガオン, J.S.シュム, J.シグフ; フォーカスグループインタビューの技法, 慶応義塾大学出版会, p88-99, 2006
- 大塚裕子, 乾孝司, 奥村孝; 意見分析エンジン, コナ社, pp68-79, 2007