

NPO による住民参加型社会実験

ひろしま NPO センター 正会員 ○中村隆行
 広島大学大学院国際協力研究科 正会員 藤原章正
 広島大学大学院国際協力研究科 学生員 尾高慎二

1. はじめに

都市機能が中心部に集中する広島市では郊外住宅地と市内中心部を結ぶ交通手段として新交通(アストラムライン)やバス等の公共交通が整備されつつある。しかし依然として自動車に依存する面が強く、特に通勤時間帯において市内中心部に向かう道路の混雑は激しい。道路渋滞の損失を削減し、環境負荷の小さい都市を目指して、最近、既存の公共交通機関の利用促進を求める声が住民からも発せられてきた。

そこで本実験では自動車とアストラムラインの選択が可能な広島市安佐南区の毘沙門地区から市内中心部(紙屋町)までの交通を対象に、交通部会が組織されている「ひろしま NPO センター」が主体となって道路交通と公共交通の情報を同時に提供する「マルチモーダル情報提供」の住民参加型実験を実施した。また、NPO が実施主体となった交通社会実験は前例が少なく、NPO が実施する社会実験の利点と問題点、今後の課題について整理する。

2. ひろしま NPO センターの概要

ひろしま NPO センターは、日本財団の助成を受けて1997年9月に結成された。ひろしま NPO センターは、以下のような活動を行っている。

- ・ NPO に関わる人、組織、イベント、事業展開の報告などの情報を収集・整理・提供
- ・ NPO の社会的役割などに関する人々の理解や意識啓発を行うことや、環境、芸術、地域づくりなど分野別の課題に関わる学習会やシンポジウムなどの開催
- ・ さまざまな機関や専門家等との連携・協力のもとに NPO の活動実態や課題の調査、活動基盤の充実に役立つ研究の実施

その1つとして1999年12月から、まちづくりに関心の強い市民団体の代表が集まり、広島都市圏の慢性的な自動車の渋滞解消、環境負荷の小さい公共交通(JR、路面電車、バス、アストラムライン等)の利用促進をテーマに、定期的に「広島のみちの使い方を考える研究会」を開催している。この研究会は将来的にはTMA(交通マネジメント協会)を目指しており、本実験の実施主体となる研究会である。

3. NPO 主体の社会実験実施プロセス

1) 計画の立案

研究会での討論の結果、利用者に交通混雑の現況を周知し、かつ多様な交通手段の中から手段選択の可能性を広げるような情報を提供する「マルチモーダル情報提供」の交通社会実験を建設省(当時)の社会実験公募制度を活用して実施することにした。

対象地域として、定時性にすぐれたアストラムラインがあり、朝のピーク時に自動車を利用すると渋滞に巻き込まれる、安佐南区の毘沙門地区を選定した。リアルタイムな情報提供のメディアとしてCATVを採用した。このCATVで提供する情報内容は、アストラムラインの「時刻表」「運行状況」、市内流入部ボトルネックにおける道路の「渋滞長」「渋滞区間」「規制」などリアルタイムな情報であり、双方の情報を同一画面上で提供した。

2) 詳細の設計と準備

ひろしま NPO センターとしての社会実験が建設省に選定されてから、実施に向けての各関係機関との協議を行うと共に、社会実験のPR方法等詳細の設計と準備を行った。

まず広島県警交通部とは、情報提供内容の道路情報について協議を行った。渋滞情報は協議の結果、道路交通情報センターからリアルタイムで送信されることとなった。一方、自動車の所要時間情報はシステムの課題等が整理できなかったために今回は見送ることとなった。

キーワード：NPO、社会実験、マルチモーダル情報提供
 連絡先：ひろしま NPO センター

730-0051 広島市中区大手町 1-5-31
 TEL：082-545-3588 FAX：082-545-3566

また、関係機関である、広島県警、広島ケーブルビジョン（CATV 局）、道路交通情報センター、広島高速交通（株）（アストラムライン）との CATV 提供画面についての交渉で、デジタルデータの互換性の問題、画像制作の連携など、技術的問題の調整を行った。

社会実験の PR 方法については、チラシ・HP を研究会メンバーが作成した。また、事前・事後アンケートの作成やワークショップ（以下 WS）の運営については、メンバーとシンクタンクとを交えて検討を行った。しかし、人的・経済的問題から十分な PR 活動を行うことが出来なかった。

3）住民との合意形成

社会実験実施を前に施策案を住民が中心となり議論を行う WS を開催した。この WS を通して、住民の意識もインフラ整備等のハードな施策だけでなく、TDM のようなソフトな施策の必要性を認識することができ住民主体で施策の合意形成を行った。

4）社会実験の実施（後述）

社会実験とアンケート調査を実施した。

5）実験の評価と課題の把握

事後アンケートの集計と事後のワークショップを開催し、住民の意見交換から社会実験の問題点・改善点の把握を行った。

4．社会実験内容と実施時の問題点の把握

平成 12 年 11 月 13 日（月）から 12 月 10 日（日）までの 4 週間、広島市北西部（毘沙門地区）の CATV（HBS: 広島ケーブルビジョン、接続世帯数約 2 万 2000 世帯、加入率約 34%）視聴者を対象に、毘沙門地区から市内中心部（紙屋町）を結ぶ区間に関する、自動車の道路交通情報およびアストラムライン情報を CATV の情報チャンネルを通じて同時に提供した。

提供画面は CATV で放送した情報チャンネルは多情報が繰り返し放送されるシステムであるため 5 分間のうち 1 分間の放送枠となった。この 1 分間に、20 秒文字情報（図 1）、10 秒地図情報を 2 回繰り返し提供した。交通情報は 5 分おきに更新され、非常時の提供画面の修正は NPO のメンバーが一人で行う形とした。また、提供画面のテストとして 11 月 8 日から情報の提供を開始し、13 日から社会実験として提供を行った。実験期間中、アストラムラインが電気の断線事故を起こし、一時不通となったが情報の入手がスムーズにゆかず即

座に情報の修正と不通の情報を提供することはできなかった。このことから NPO 主体でのシステム管理体制の再検討を行い、修正を行うメンバーを増やし対応できる体制にしたが、その後は情報の修正を要するような事故は起きなかった。表 1 は実験の概要である。

表 1 社会実験の概要

実験期間	平成 12 年 11 月 13 日（月）～12 月 10 日（日）
実験対象	広島市北西部（毘沙門地区）CATV 視聴可能世帯
実施主体	ひろしま NPO センター（広島のみちの使い方を考える研究会）
実験内容	道路交通情報およびアストラムライン情報を CATV の情報チャンネルを利用して同時に提供する
提供内容	アストラムライン情報：時刻表、所要時間、運行状況 自動車の道路交通情報：渋滞先頭交差点・渋滞長・道路の規制

道路渋滞情報 18時25分 現在			■アストラムライン 通常運行しています。 毘沙門台～本通 約19分 大町～本通 約17分					
方向	渋滞先頭	渋滞長	■上り時刻表（休日）					
南行	紙屋町南詰	1.5Km	伴	1844	1856	1910	1922	1934
西行	紙屋町	1Km	長楽寺	1846	1859	1913	1925	1936
南行	広島城南	1Km	上安	1849	1902	1916	1928	1939
東行	中須 1	1Km	安東	1851	1903	1917	1929	1941
西行	動物園入口	1Km	毘沙門	1852	1905	1919	1931	1942
北行	県立総合体育館	0.5Km	大町	1855	1907	1921	1933	1945
西行	中須 1	0.5Km	本通	1912	1924	1938	1950	2002
-	-	-	対象となる道路には、事故などによる 規制情報はでていません。					

図 1 CATV 提供画面（文字情報）

5．まとめと今後の課題

NPO が主体となって社会実験を実施したことの利点は、市民・利用者のレベル、客観的立場で社会実験全体を運営できたことである。また WS の参加者からは行政主体でないために参加しやすかったという意見も出された。反面、以下のような課題も明らかになった。

- ・「ひろしま NPO センター」の社会的認知が進んでいないため、実験やワークショップの参加案内に対して理解が得にくく、PR が難しかった。
- ・実験の企画、立案、実施、評価の体制の強化が必要である。
- ・情報提供システムの管理体制の強化が必要である。

今後はこのような課題を改善するための新しい方法ものを検討し、実験の実績を蓄積することが重要である。