

交通社会実験の実施形態に関する一考察

福井大学工学部 正会員 川本 義海
(財)豊田都市交通研究所 FID-会員 伊豆原浩二

1. はじめに

本稿は交通社会実験の実施形態が多様化する中、実験回数、実験内容、実験対象施策の組み合わせならびに施策の本格実施状況について考察し、わが国の交通社会実験の動向を把握するための基礎情報を得ることを目的とする。

2. 交通社会実験に関する調査

著者らがこれまでに収集した全国の実験実施情報をもとに、これら実験実施市町村の道路担当部署に対し「交通社会実験に関するアンケート」を実施した(平成12年9月実施 配布数177 回収数84 回収率47.5%)。以下では、実験回数、実験対象施策の内容(メイン施策とサブ施策)とその組み合わせ、ならびに実験後の本格実施の状況をもとに分析する。

3. 実験の実施形態

(1) 自治体規模・実験回数

今回分析対象とした84自治体の人口規模は表-1のとおりである。また表-2のように、実験を複数回(2回以上)実施している自治体は4割程度であり、過半数の自治体では1回のみの実験となっている。

表-1 実験実施自治体の人口規模

人口規模(万人)	~3	3~5	5~10	10~20	20~30	30~40	40~50	50~100	100~	計
自治体数	7	9	10	20	6	12	7	6	7	84
割合(%)	8%	11%	12%	24%	7%	14%	8%	7%	8%	100%

注)84自治体のうち、市=76自治体、町村=8自治体(3万人以下=7、3~5万人=1)となっている

表-2 過去の実験実施回数

過去の実験回数	1回	2回	3回	4回以上	不明	計
自治体数	48	12	5	13	5	84
割合(%)	58%	14%	6%	15%	7%	100%

(2) 実験内容

実験対象施策の内容として、調査に先立ち予め想定した33施策についてみると、表-3のように循環バス

表-3 実験回別にみた実験対象施策の内容

実験内容	P&R	P&BR	都心循環バス	循環バス(郊外)	ワンコインバス	無料バス	シャトルバス	コミュニティバス	福祉バス	ダイヤモンドバス	低床式バス
1回目 115(36)	10(2)	10(1)	10(3)	17(2)	8(4)	8(11)	4(0)	12(0)	3(2)	1(0)	2(1)
2回目 38(14)	2(0)	7(0)	5(0)	2(0)	5(2)	2(1)	1(0)	4(0)	1(1)	0(0)	1(3)
3回目 22(0)	1(0)	3(0)	2(0)	1(0)	2(0)	1(0)	1(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
計 175(50)	13(2)	20(1)	17(3)	20(2)	15(6)	11(12)	6(0)	16(0)	4(3)	1(0)	3(4)
実験内容	時差出勤	ノーマーカーデー	自動車共同利用	自動車相乗り	環境定期券	低公害車	サイクルトレイン	レンタサイクル	C&R	自転車共同利用	トランジットモール
1回目 115(36)	6(1)	2(0)	1(0)	0(1)	0(0)	0(2)	0(0)	2(0)	1(0)	0(0)	3(1)
2回目 38(14)	3(0)	3(0)	0(0)	0(1)	0(0)	0(1)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
3回目 22(0)	3(0)	1(0)	0(0)	1(0)	0(0)	0(0)	0(0)	1(0)	0(0)	0(0)	0(0)
計 175(50)	12(1)	6(0)	1(0)	1(2)	0(0)	0(3)	0(0)	3(0)	1(0)	0(0)	3(1)
実験内容	フルモール	歩車共存道路	交通規制・誘導	交通情報提供	駐車場案内	タウンモビリティ	介護・福祉タクシー	共同荷物置き施設	共同集配	バス専用優先レーン	ITS関連
1回目 115(36)	1(0)	4(0)	3(1)	1(1)	1(0)	3(0)	0(1)	2(1)	0(0)	0(1)	0(0)
2回目 38(14)	0(0)	0(0)	1(1)	0(0)	1(1)	0(0)	0(1)	0(0)	0(0)	0(2)	0(0)
3回目 22(0)	0(0)	1(0)	0(0)	1(0)	1(0)	0(0)	0(0)	1(0)	0(0)	0(0)	1(0)
計 175(50)	1(0)	5(0)	4(2)	2(1)	3(1)	3(0)	0(2)	3(1)	0(0)	0(3)	1(0)

注)数値はメインの実験延べ数、()はサブの実験対象施策数を表す。また上記以外の実験対象施策として、具体的にはタイムシェアリング、歩行空間の魅力付け、駐車場活用、駐輪方法の工夫、スクランブル交差点、バス停歩道高、PTPS、テラス型バス停、道路付属物駐車場の料金体系見直し、企業持ち帰り自動車の自肅、物流車両の運行時間調整、バス運行経路の変更、バス停見直し、割引周遊券、乗合タクシー、短時間駐車無料化、路面電車の無料化が挙げられている。

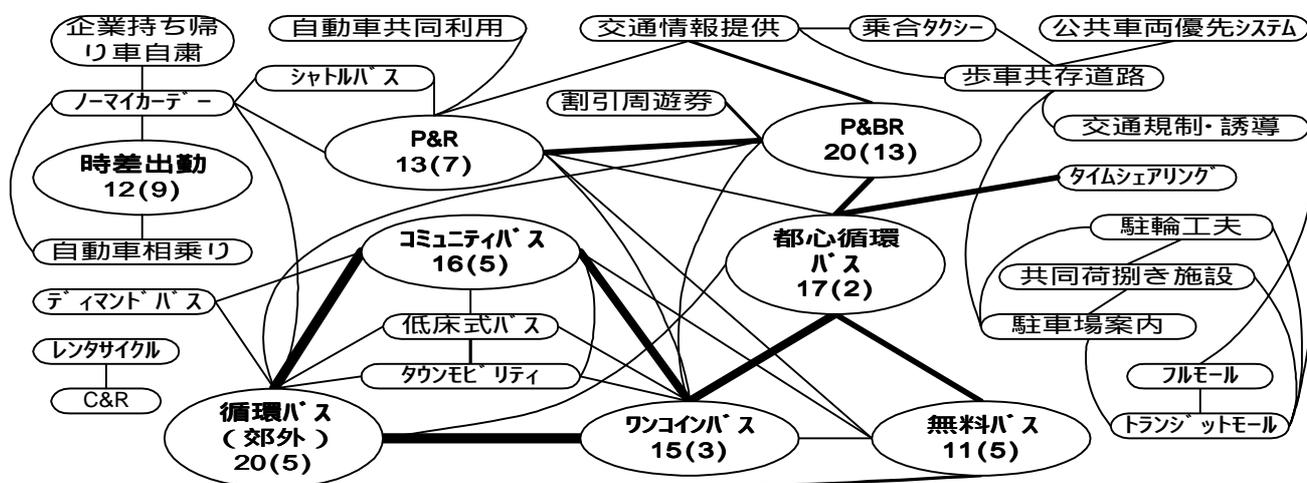
キーワード：交通社会実験、交通施策、施策の組み合わせ

連絡先：〒910-8507 福井市文京3-9-1, TEL:0776-27-8763, FAX:0776-27-8607, E-mail:ykawamot@anc.anc-d.fukui-u.ac.jp
〒471-0025 豊田市西町4-25-18, TEL:0565-31-7543, FAX:0565-31-9888, E-mail:izuhara@tttri.or.jp

(都心・郊外), 無料バス, ワンコインバス, コミュニティバスといったバスに関連するものが多く, これら5施策で全体の約半数(46%)を占めている. また複数回にわたり実験を実施している自治体では, 同じ内容の実験を繰り返し行う場合が多くなっている.

(3) 実験対象施策の組み合わせ

実験対象施策の内容についてみると, 複数施策の組み合わせで実施している自治体は56%(47自治体)であり, 特に循環バス(都心・郊外), コミュニティバスをメイン施策として付帯的(サブ)施策にワンコインもしくは無料としている場合が多い. これら以外では歩車共存道路, トランジットモール(フルモール)をメインとして, バスレーン, 循環バス(無料)をサブとした施策もいくつかみられる. メイン施策についてその組み合わせを図-1に示す. これより, コミュニティ循環バス(郊外型), 都心循環バス(ワンコイン)といった形態が比較的多く, 特に循環バス(都心・郊外)は様々な施策との組み合わせで実施されている場合が多いことが分かる. その一方で, 時差出勤, P & B R, P & Rはそれ単独で実施される場合が比較的多くみられるが, P & RとP & B R, P & B Rと都心循環バスの組み合わせもいくつかみられる.



注) 数字はメインの実験延べ数. うち()内はそれ単独で実施されている実験延べ数. また線の太さは施策組み合わせ数の多少(7~1)を表す

図-1 メイン施策の組み合わせ

(4) 本格実施された実験対象施策

実験後, 本格実施に至っている実験は延べ42(メイン=37, サブ=5)あり, 全実験延べ数(225)の約2割程度となっている. その内訳をみると, 先の33施策のうち本格実施された事例があるのは20施策, 一方すべて実験で終わっているものは8施策(ダイヤモンドバス(0/1), 自動車共同利用(0/1), 低公害車(0/6), レンタサイクル(0/6), C & R(0/2), トランジットモール(0/4), フルモール(0/1), 交通情報提供(0/3))となっている. 施策別にみると事例は少ないものの介護・福祉タクシーについてはすべて本格実施(2/2), また歩車共存道路(3/5), 交通規制・誘導(2/6), 自動車相乗り(1/3), タウンモビリティ(1/3), バス専用・優先レーン(1/3)については本格実施の割合が比較的高くなっている.

4. まとめ

現時点では多くの場合, 交通社会実験は1回のみの実施となっており, また施策の組み合わせもバス関連を除いて比較的限定的であること, またバス関連の実験数は多いものの本格実施の割合はそれほど高くないことが分かった. 今後複数回にわたる実験ならびに施策の組み合わせ実験が蓄積されることにより, 様々な実験形態の評価が可能になると思われる. 最後に, アンケートにご協力頂いた自治体関係者の皆様にはここに記して感謝いたします.