

パークアンドバスライド社会実験実施側の実験効果の認識に関する研究

(株)ブレンズ 山下健太郎
○山梨大学 正会員 佐々木邦明
山梨大学 正会員 西井 和夫

1.はじめに

交通社会実験の目的の一つに、実際に対象となる交通政策を実際に体験し、その効果について理解を深めることが挙げられる。利用者は実際に体験することで、公共交通を利用した場合の利便性や生活変化などについて知ることができる。利用者だけでなく、実施側においても、対象とする交通政策に対する住民の反応、政策の目的に対しての効果がどの程度か、また、政策の本格的実施時の問題点などについての知見を得ることができ、政策の実現可能性について検討する材料ともなっている。そこで、本研究は、甲府市を中心としたパークアンドバスライド(以下 P&BR)の試験運行を対象として、実施側に属する人が、実験の効果についてのどのように認識しているのかを知ることを目的としている。

著者らのこれまでの研究では、主に利用者側の意識の変化などに焦点を当て、社会実験前後での意識変化についての知見を得てきた。しかし、実際の実施について、実施した側が効果を適切に認識していない場合には、その実験は実際には目的に対して十分な効果を発揮したとしても、遂行される可能性は低くなってしまふのが現実である。そこで、社会実験を本格実施へと移行させてゆくためには、利用者側だけでなく、実施側の認識も非常に重要であると考え、実施に携わる人を対象として調査を行い、その実態を把握することにした。

2. 甲府都市圏 P&BR の期待される効果

対象とした甲府都市圏 P&BR 社会実験の目的は、甲府都市圏の交通渋滞緩和と沿道の環境改善が主目的であったが、平成 11 年に沿線住民に対して行った意識調査で、この社会実験に対して周辺住民がどの

ような効果を期待しているのかが尋ねられた。その結果、沿線住民の多くは①通勤時間短縮、②交通安全性の向上、③排出ガス削減、④公共交通活性化の 4 項目に期待していることが明らかになった。そこで、本研究では、住民が抱いている実験効果への期待について、P&BR 実験がどの程度効果を発揮したのを実施主体側でどのように認識されているのか、またそれが実際の効果とどの程度異なっているのかを調査することとした。

3. P&BR 実施効果の認知に関する調査

調査対象として、P&BR 実施側という位置付けで、山梨県庁の交通施策に関連する企画部、土木部、環境部の職員の方々に協力をお願いした。調査対象者はいずれもインターネット接続が可能であり、その接続元の IP アドレスが特定可能であること、また分析の利便性を向上させることが可能であることから、ウェブサーバーとデータベースの連携によるオンライン調査を実施した。その調査の画面の例を図 1 に示す。調査は平成 16 年 1 月に実施され、78 人の回答を得た。その内訳は 事務系職員 58 名、技術系職員 20 名であり、女性職員は 10 名、男性職員は 68 名であり、年齢層は各世代ほぼ均等に得られた。

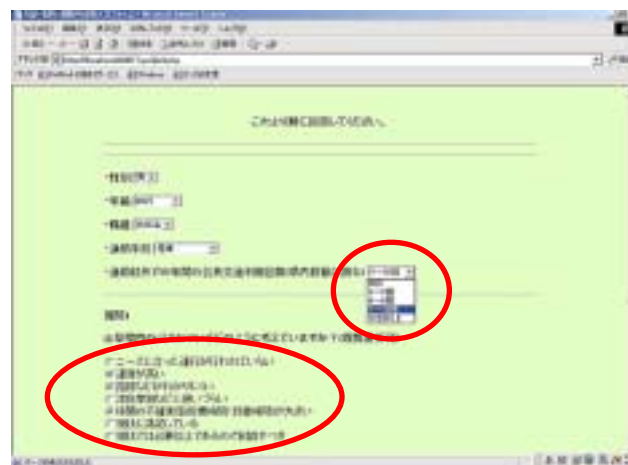


図 1 オンライン調査の実施画面

キーワード：社会実験、公共交通、意識評価分析
〒400-8511 山梨県甲府市武田 4-3-11
山梨大学大学院医学工学総合研究部社会システム工学領域
Tel.&Fax. 055-220-8671
E-mail: sasaki@yamanashi.ac.jp

4. 調査の結果の概要

本章では、各期待される項目についての集計した結果を示す。

まず「通勤時間短縮」については、実際の効果を平成9年の実験時にとられた、沿道所要時間の事前調査と実施中の調査の差の平均値とした。その結果、実験期間中で朝のピーク時に平均5分の短縮がみられていた。それに対して、そのときの効果がどの程度であったか？という問に対する回答を図2に示した、この図を見ると、効果を実際より低く認識していた割合が約半数であった。とくに効果がないと回答した割合が一番多くなり、正解である5分と回答したのは1/4程度となった。

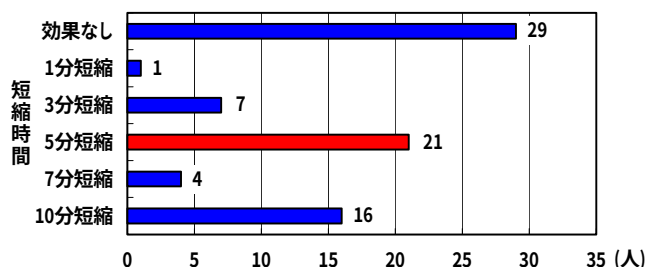


図2 通勤時間短縮効果

続いて交通安全性の向上についての回答集計結果を図3に示す。実際の安全性の評価は、山梨県の交通事故統計と、道路交通センサスより求めた、自家用車と路線バスの単位走行距離あたりの事故率とした。計算された自家用車とバスの事故発生率の比は約3:1であるのに対して、実際には10:1と回答した被験者が最も多い結果となり、この結果は社会実験とは直接関係しないが、バスの事故発生率が過少に認識されていることがわかる。

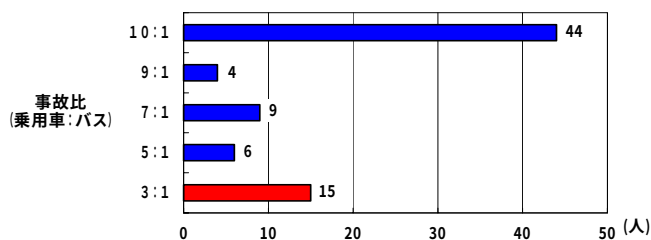


図3 交通安全性向上効果

排出ガス削減効果については、平成12年の社会実験前と実験中に行われたアクティビティダイアリーのパネル調査から、自家用車からバス利用に転換したサンプル21人を抽出して計算を行った。具体的には、交通行動の変化と各交通手段の排出原単位

を用いて、Co2 排出量の変化を排出ガス削減の指標とした。それに対する予想値の集計結果を図4に示す。21人が1年間継続したと仮定したときには、Co2の排出が約4t削減されるのに対して、2t削減と回答した割合が半数を超え、過少に評価されていることが明らかとなった。

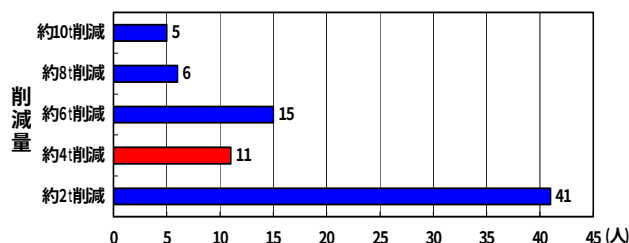


図4 排出ガス削減効果

続いて公共交通活性化効果として、バスの本数が実験実施によってどの程度増加したかを指標として、その認識について尋ねた。その回答の集計結果を図5に示す。

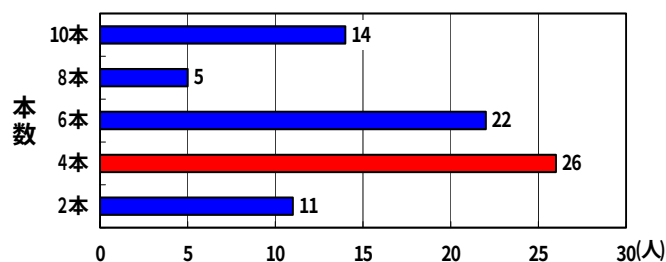


図5 公共交通の活性化効果

現状では、朝夕2本ずつの計4本だけが増発されているにもかかわらず、それ以上と認識している人の割合が半数を超えていた。

5. おわりに

本調査は、社会実験の実施主体である、県庁の関連部署職員を対象に、P&BR 実施効果の認識について調査を行った。その結果、実際の効果を正確に認識していない割合が非常に高いこと、とくに混雑解消および排出ガス削減については、実際の効果よりも低く認識されていることが明らかになった。また、社会実験がすでに7年間継続しており、その間に部署が変わった方も多く、P&BR の試験運行自体を知らない方もいた。このような状況では、社会実験実施の意義は限定的にならざるをえない。今後は、これらの正確な情報提供による主体側の意識変化についての分析を進めていく予定である。