

地域発案型アプローチからみた社会実験の評価に関する研究

森田哲夫¹・中村文彦²・秋元伸裕¹・高橋勝美¹

¹正会員 工修 (財)計量計画研究所 交通研究室 (〒162-0845 東京都新宿区市ヶ谷本村町2-9)

²正会員 工博 横浜国立大学助教授 工学部建設学科 (〒240-8501 神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5)

近年、数多く実施されている交通計画分野の社会実験を対象に、地元の市民や企業・行政等の「地域」が計画を発案する地域発案型アプローチからみた社会実験の評価、ならびに行政の一部局ではなく営利を目的としない非行政組織の役割についての考察を行った。その結果、社会実験において地域発案型アプローチの有効性が認められ、同アプローチの特色を発揮させるためには、行政から独立した組織が計画に関わることで、今後は我が国においても非行政組織による計画の発案が求められることが明らかになった。

Key Words: regional initiative planning approach, experimental scheme, non-administrative organization

1. はじめに

(1) 研究の背景

近年、我が国では、交通計画分野において、パークアンドライド、トランジットモール等の施策案について社会実験が数多く実施されている。

一方で、交通円滑化のためのNPO設立が促進される¹⁾など、これまで行政主導で行われてきた交通計画に市民が関わることが期待されてきており、今後の交通計画分野の社会実験においては、施策案の策定や有効性の検証の段階への市民の関わり方が重要な視点になってきていると考えられる。

社会実験は、施策案に関する市民の理解促進や合意形成を目的としている面があるが、実験自体が中止になる場合や、実験後に施策の実施に結びついていない事例もみられる。現在は行政主導で多数の社会実験が積極的に実施されているが、市民の組織が社会実験に積極的な関わりをもつ事例もみられるようになってきた。今後は、行政と市民の組織の役割を明確に位置付け、社会実験を実施していくための課題について議論がなされるべきであると考えられる。

(2) 研究の目的

本研究は、地元の市民や企業・行政等の「地域」が計画を発案する地域発案型アプローチ²⁾に着目し、交通計画分野の社会実験を対象に、次の2つを視点として分析・考察することを目的とする。

①市民との関わり方のひとつの概念である地域発案型アプローチからみた、交通計画分野の社会実験の評価を行う。

②地域発案型アプローチからみた、社会実験における非行政組織の役割について考察する。

(3) 研究の構成

2章では、まず、本研究で扱う地域発案型アプローチ、非行政組織等の用語の整理、および既存研究との関係における本研究の位置づけを整理する。3章では、我が国における社会実験の動向を整理した上で、本研究において分析対象とする社会実験の事例を設定する。4章において、分析方法を設定し対象事例についてケーススタディを行い、5章で研究結果をまとめる。

2. 用語の整理と本研究の位置づけ

(1) 本研究における用語の整理

a) 地域発案型アプローチの概念

市民らによる計画プロセスへの関わり方に関する研究の中で、地域が計画を発案し実現を図るプロセスを地域発案型アプローチとして位置づけ、事例分析を通して地域発案型アプローチの役割について考察を加えた研究がある²⁾。この研究における「地域」の定義は、地元根ざした活動・行為を行っている主体であり、かつ地元の問題を認識している主体としており、この2つの条件を満

たす市民、市民団体、交通事業者、地元プランナー、行政等が相当する。ここで、地域の定義に含まれる行政とは、政策実行主体あるいは許認可主体となる行政部局以外の主体であり、広域的な計画における地元自治体、自治体の職員等を指している。本研究においては、交通計画分野の社会実験について地域発案型アプローチの視点に着目し分析・考察するものとする。

b) 非行政組織の定義

特定非営利活動促進法の成立(1998.3.19)以来、非営利の立場で市民の自発的な意思に基づき公益活動を行う市民活動団体である非営利組織(NPO: Non-profit Organization)の活動が活発化している。また、開発問題、人権問題、環境問題、平和問題等の解決に非政府の立場から取り組む市民主導の非政府組織(NGO: Non-governmental Organization)も活動を活発化させている。非政府組織は、欧米では国際的な組織を指すことが多いが、我が国では、国内組織も含めNGOとしている場合が多い³⁾。

文献3)では、地域発案型アプローチの視点からみた非行政組織の役割について研究している。この研究においては非行政組織(Non-administrative Organization)の定義を、行政の一部局ではなく、都市計画・交通計画のプランニング能力を有し、基本的には営利を目的としない組織としている。したがって、我が国における広義の非政府組織、および非営利組織に含まれる組織であるといえる。

また、文献4)では地域発案型アプローチの担い手としての非行政組織の成立性について研究している。本研究においては、前項a)で整理した「地域」のうち、行政の一部局ではなく、都市計画・交通計画のプランニング能力を有し、基本的には営利を目的としない組織を非行政組織と定義する。すなわち、本研究では、「地域」の一部として「非行政組織」を位置づける。また、組織としての行政の部局を、行政組織と称すものとする。

c) 社会実験の定義

社会実験の定義としては、文献5)において「条件操作の困難な実社会に一定期間働きかけを行って仮説を検証するという目的をもち、同時に、事業の実現化のプロセスに何らかの形で寄与することが期待される手続き」としており、文献6)においては「事業や施策の本格実施に先立ち、期間と地域を限定して、住民や企業・行政など関係主体が協力・参画し、既存の枠にとられない新しい考えや新制度・新技術を試み、評価を行うこと」としている。本研究においては上記の2つの定義を考慮するとともに、本研究の視点である地域発案型アプローチおよび非行政組織の定義を加味し、社会実験を定義する。すなわち、地域発案型アプローチの特色である、計画プロセス上における、地域や非行政組織を含めた計画関連

主体との関わり強調し、「計画プロセスのある段階において、市民、企業、行政等の計画関連主体が参加し、施策案を検証し、理解促進・合意形成を図るための、期間および地域を限定した試み」と定義する。

d) 社会実験の目的

社会実験の目的としては、文献5)において①計画案の有効性を即地的に検証すること、②計画案に対する住民・関係者の理解促進、③関係者からの意見収集(計画・設計へのフィードバック)、④合意形成の促進があげられており、文献6)においては①実社会における施策案の有効性の検証、②市民に対する施策案の体験的周知、③市民側からの意見表明とそれによる施策案修正の機会提供、④それらの結果としての合意形成であるとしており、いずれの文献においても同様の趣旨の目的があげられ、市民の理解促進や合意形成が重視されていることがわかる。

文献5)、7)においては、住民参加の一手法としての社会実験を「住民参加型社会実験」として定義し、実験実施に対する住民等の取り組みの視点から、「行政主導型」と「地元主導型」の2つに分類している。このように社会実験は、市民・住民との関わり方の程度が重要視されているものと考えられる。

(2) 本研究の位置づけ

a) 従来の研究

社会実験に関する既存研究としては、鎌倉市のパークアンドライド⁸⁾、公共交通乗り継ぎシステム⁹⁾において、施策案の評価およびそれに基づく課題の考察がなされている。その他にも熊本市におけるパークアンドライド¹⁰⁾、大津市中心部におけるパークアンドバスライド^{11)、12)}、奈良市中心部における駐車コントロール¹³⁾など、数多くの研究が報告されている。土木学会土木計画学研究においてもスペシャルセッション¹⁴⁾が開催され、社会実験への関心の高まりがうかがえる。これら報告されている研究の多くは施策効果の把握や課題の整理に重点を置いている。

家田・加藤¹⁵⁾は交通計画における関係主体の交渉プロセスの比較研究を行っており、寺部・屋井・関^{16)、17)}は長期的・広域的な交通計画における市民参加意識やパブリックインボルブメントに関し考察している。また、久保田ほか¹⁸⁾は地区交通計画における市民参加の役割について考察し、社会実験の実施を提案している。NPOに着目したものととして、湯沢・折田・須田の研究¹⁹⁾があり、交通計画に限らず地域活性化対策に関しNPOの可能性と課題について考察している。このように、交通計画分野においても市民との関わりに着目した研究がみられるようになってきている。

本研究で着目する概念である地域発案型アプローチについては、筆者らによる以下の研究がある。先ず、地域

発案型アプローチの考え方を、市民参加、合意形成、パブリックインボルブメントといった概念の中で整理し、典型的ないくつかの計画事例について、計画プロセスにおける多主体の関わりを検証し、地域発案型アプローチの役割を考察している研究²⁾がある。次に、地域発案型アプローチの視点から、行政との関係やその成果物といった組織タイプの違いによる非行政組織の担う役割や計画プロセスへの影響や課題について研究されている³⁾。3つめに、アンケート調査結果より我が国の非行政組織の活動特性について把握し、ヒアリング調査をもとに地域発案型アプローチの担い手としての非行政組織の成立性について考察している研究がある⁴⁾。これらの研究を通し、地域発案型アプローチは、必ずしも新しいアプローチとはいえないが、市民参加の一種であり、合意形成のために必要な方法論であり、広義のパブリックインボルブメントの一要素といえることが示され、計画における地域発案型アプローチの有効性が明らかになった。さらに地域発案型アプローチの特色のみられる計画事例において、非行政組織が重要な役割を担っていることが示された。

b) 本研究の位置づけ

従来の研究との関連における本研究の位置づけは次のように整理される。第一に、社会実験を扱った従来の研究が、主に施策案の定量的な評価に関するものであったのに対し、本研究は社会実験における地域との関わりに重点を置く。第二に、従来の研究が市民参加、合意形成、パブリックインボルブメントといった概念の中で研究されているが、本研究はそれら概念と密接な概念である地域発案型アプローチの枠組みの中で研究する。第三に、筆者らの研究^{2),3),4)}の流れでみると、従来の研究が概念整理、および非行政組織の役割に関する分析であったのに対し、本研究は計画事例としての社会実験に着目したことと特色がある。

本研究は、従来の研究における定量的な分析・評価による研究手法ではなく、社会実験に関する定性的な情報を収集・整理し、地域発案型アプローチの概念の中で分析するものである。社会実験は近年数多く実施されているが、実験後に施策案の検討が継続され、具体的な取り組みが続けられた事例は少ない。本研究により社会実験の目的である市民の理解促進や合意形成を行い、本格的実施に移すための課題を整理することは意義が大きいものと考ええる。

3. 社会実験の動向と分析対象の設定

(1) 我が国における社会実験の動向

我が国における社会実験は、1969年の旭川市における買物公園に始まるとされており⁵⁾、実験内容は、JR旭川

駅の北側、延長1.0kmの道路におけるショッピングモール化であった⁵⁾。また、本格的な社会実験は、1980年に日立市で行われた交通渋滞緩和実験であるとされており、住宅団地から工場への通勤直行バスの運行、パークアンドバスライドの実験が行われた⁶⁾。

近年では、1997年6月の都市計画中央審議会答申²⁾において、本格的な交通施設の整備や運用の改善に先立ち、施策の導入効果の把握、関係者間のコンセンサスの形成等を図るため、施策の有効性の一般的な検証やPR、デモンストレーションを目的とする「交通実験」、及び施策の実施を予定している箇所での住民、利用者等の意向の反映やよりよい施設整備、運用の検討を行うために実施する施策の「試行」の導入を検討する必要があるとしている。同じ1997年6月の道路審議会建議²⁾においても、期間を限定して実際に現地で試行し、評価を踏まえて本格実施に移行すること(社会実験)を積極的に取り入れるべきであることが示されている。また、1998年11月、1999年11月の道路審議会の答申^{23),24)}においても、社会実験の積極的活用が引きつづき示されており、行政の側からも社会実験の積極的な実施が進められているといえる。

建設省道路局では、1999年度より社会実験の実施地域を公募し、4~5地域を選定しその費用負担することにより、全国で実施される社会実験の支援を行っている²⁵⁾。公募する社会実験の代表的な施策メニューは、パークアンドライド、パークアンドサイクルライド、HOVレーン、トランジットモール、ゾーンシステム、共同荷捌き施設、コミュニティゾーンとされているように、道路整備等の大規模な施設整備を伴わない交通需要マネジメント施策が中心である。1999年度は東京都世田谷区、神奈川県海老名市、神奈川県鎌倉市、愛知県豊田市、大阪府大阪市、島根県松江市の6地域が選定された。文献²⁵⁾によると6地域の社会実験の評価としては、「他地域での類似施策の展開にも資する成果を得ております。各地域では問題解決に向けて、引き続き取り組みが進められています」と建設省から公表されているが、以下に示す事例については必ずしもプロセスが円滑に進行していないものもある。

これら実験のうち、世田谷区で実施された生活道路へのミニバスの導入効果を検証する実験の一部路線では、「十分な地域合意が得られないため、今年度内の実施は困難と判断し、建設省の社会実験制度による各種実験実施につきましては、残念ながら中止²⁶⁾することとなった。複数の社会実験を総合的に実施している鎌倉市は、1999年度にパークアンドライド社会実験を実施し全国から注目を集め、2000年度においてもロードプライシング実験を実施する予定であったが、業者らでつくる市民団体が市長宛に社会実験を中止するよう陳情書を提出し、

市側も「市民の理解が前提、実験を強行することはない」とし、交通実験の継続は困難になっている²⁷⁾。以上より社会実験の実施にあたっては市民との関わり方が重要であると考えられる。

建設省土木研究所で作成された交通需要マネジメントのデータベースで「社会実験」をキーワードとして検索すると43件が検出される²⁸⁾。これら実験は本格的な実施には至っていないが、現在、実験結果を用い施策案の検討を行っている状況にある。

建設省都市局においても、1998年度には浜松市のトランジットモール実験、大津市のパークアンドバスライド実験の2件、1999年度には10件の交通需要マネジメント施策に街路交通調査費として補助が行われている²⁹⁾。また、建設省都市局は2000年度より総合都市交通情報システム実験を都市再生交通拠点整備事業として補助し、大阪市において、高齢者等が携帯端末を持ち端末からの経路案内情報を得て移動する実験やインターネットを活用した駐車場予約のための車両識別の実験が行われる³⁰⁾。

我が国における社会実験の動向全般については文献20)において、1997年以降多くの社会実験が実施され、1997年17都市、1998年37都市で行われていることが報告されている。実験の目的としては、交通需要マネジメントを主とする「交通渋滞の緩和・道路交通の円滑化」を目指すものが多く、次いで「公共交通の利便性の向上・利用促進」があり、その他、自転車の効率的利用、物流の効率化、福祉サービスであるとしている。実験の体制としては、行政組織が主体となって実施する 경우가多いが、地域の住民や事業所（商工会議所、企業、交通事業者、各種団体等）の参加が多くなっているとしている。

一方、行政組織以外が発案主体となり社会実験が実施された事例も存在するが、全体を網羅する資料は存在しないため、近年の3事例を示す。1つめは、長岡市で実施された「お買物バス券」の社会実験であり、長岡都心行バスの車内でお買物バス券引換券を配布し、引換券を持参し2,000円以上の買物をした利用者にはお買物バス券を提供するというものである³¹⁾、³²⁾。この社会実験は、文献4)においても紹介されているように、非行政組織が発案主体となったこと、社会実験の検討と調整も非行政組織である平成ランプ会が行ったことに特色がある。2つめは文献2)、3)においても紹介されている中国地方を中心に活動する非行政組織である中国・地域づくり交流会が発案したタウンモビリティ実験である。文献33)、34)によると、電動スクーターや車椅子を高齢者や障害者に貸し出すことにより商店街での買物等を支援するタウンモビリティ社会実験が、1996年以來実施され、1999年には広島市、2000年には福山市、庄原市において電動スクーター・車椅子の貸し出しサービスが本格的に実施された。3つめは、同じく非行政組織であり岡山市で

活動するRACDA（路面電車と都市の未来を考える会）が発案した社会実験である。実験の内容は、1998年11月、1999年3月に実施したトランジットモール実験³³⁾、2000年5月に実施したタウンモビリティ実験、レンタサイクル実験・低床シャトルバス実験に合わせて実施された歩行者天国の実験³⁴⁾である。これら3つの事例は、行政組織ではなく非行政組織が発案主体となっている点に特色がある。

(2) 分析対象とする社会実験の設定

前節(1)の社会実験の動向から得られる知見を整理すると次のようになる。

- ①我が国の本格的な社会実験は約20年前から実施されており、近年は国の支援により、数多くの社会実験が実施されている。
- ②実験内容は、交通需要マネジメントなど大規模な施設整備の伴わない短期的に整備可能な施策が主である。
- ③発案主体は行政組織の場合が多いが、非行政組織が主体となって計画を発案している事例もある。
- ④社会実験自体が中止になった事例、実験後に継続して施策案の検討をしている事例、次年度も継続して社会実験を予定している事例、本格的な実施に至った事例など、様々な状況がある。

以上より、本研究で分析の対象とする社会実験を以下の方針で選定する。

- ①近年実施された、交通需要マネジメント施策を主とする短期的な施策に関する社会実験の中から、実験内容にバラエティをもたせ選定する。
- ②地域発案型アプローチおよび非行政組織の役割について分析するため、文献5)、7)に整理されているように行政との関わりに着目し、行政組織が発案した事例と非行政組織が発案した事例に分けて選定する。

以上の2つの方針に基づき、①実験内容の軸、②計画案の発案主体と行政との関わり方の2つの軸により、分析対象となる社会実験を設定する。

表-1（次頁）に示した①実験内容の軸には、文献20)において収集された実験内容と事例数^{注1)}を整理しており、パークアンドライド等の交通機関の「乗り換え」に関する事例、循環・巡回バス等の「バス」に関する事例、歩車共存道路道路等の「徒歩・自転車等」に関する事例、「自動車」の管理や制限に関する事例、時差出勤等の「時刻変更」に関する事例、「物流」の効率化に関する事例の6つの区分に分類できる。事例数をみると、近年の環境問題、高齢社会への対応の必要性等から、「乗り換え」、「バス」、「徒歩・二輪車等」の事例が多いと考えられる。②発案主体と行政の関わり方の軸については、行政組織と非行政組織の2区分とした。

以上の2つの軸を用い表-1を作成し、実験内容の区

表-1 分析対象とする社会実験の設定

区分	①実験内容 ^{※(1)} 内容	②発案主体の行政との関わり	
		行政組織	非行政組織
乗り換え (30)	パークアンドライド (8)	c)鎌倉市 (100%) e)海老名市 (100%)	—
	パークアンドバスライド、サイクルアンドライド、キヤンドライド (22)	a)日立市 (100%)	—
バス (46)	循環・巡回・ループバス、コミュニティ福祉バス、買物バス (34)	d)世田谷区 (100%)	f)長岡市 (10%)
	シャトルバス・快速バス (12)	—	—
徒歩・自転車等 (16)	歩車共有道路・ボーンウォーク・コミュニティ道路・モール (7)	b)浜松市 (100%)	h)岡山市 (97%)
	レンタルサイクル・自転車共同利用・サイクルレイン (4)	—	—
	バリアフリー、低床式バス、STサービス (5)	—	g)広島市 (100%)
自動車 (11)	道路交通・駐車場案内・管理 (3)	—	—
	交通規制、道路構造変更 (5)	—	—
	ノーカー・ノマーカー・交通手段転換等 (3)	—	—
時刻変更 (12)	時差出勤・フレックスタイム (12)	—	—
物流 (8)	物流効率化 (共同集配・宅配バス等) (8)	—	—

() 内は事例数。a)~h)の事例は本調査で着目する実験内容により分類した (表-2 参照)。太枠は、分析対象として選ぶ際の目安である。
 () 内は、社会実験の実施費用のうちの行政組織の負担割合である。

表-2 分析対象とする社会実験事例

都市名	実験名称	着目する実験内容	実験期間	発案主体
a)日立市 (茨城県)	日立パークアンドバスライド試行実験 ²⁸⁾	パークアンドバスライド ・市中心部への通勤者を対象とした高速バス利用のパークアンドバスライド	1996年11月25~29日(5日間)	行政組織
b)浜松市 (静岡県)	浜松市トランジットモール試行実験 ^{30), 28), 29)}	トランジットモール ・中心市街地の鍛冶町通りのトランジットモジュール化	1999年3月15~28日(14日間)	行政組織
c)鎌倉市 (神奈川県)	鎌倉地域交通円滑化総合実験 ^{25), 28)}	パークアンドライド ・七里ヶ浜駐車場から江ノ島電鉄へのパークアンドライド	1999年11月の土日曜日(8日間)	行政組織
d)世田谷区 (東京都)	駅周辺交通の円滑化と既存住宅地へのバス導入実験 ^{25), 28)}	ミニバス ・生活道路へのミニバスの運行 (南北線, 希望ヶ丘線の2路線)	1999年12月6日~2000年1月31日(57日間)	行政組織
e)海老名市 (神奈川県)	海老名エコパークアンドバスライドシステム実験 ^{25), 28)}	パークアンドライド ・共同利用の小型電気自動車を利用したパークアンドライド	2000年1月17日~3月31日(75日間)	行政組織
f)長岡市 (新潟県)	長岡市お買物バス券の試行実験 ^{1), 31), 32)}	お買物バス券 ・都心部商店街の買物客へのバス券の配布	1995年12月1~25日(25日間)	非行政組織
g)広島市 (広島県)	タウンモビリティ実験 ^{33), 34)}	タウンモビリティ ・公園内で電動スクーターを貸し出すタウンモビリティ実験	1996年11月6日~7日(2日間)	非行政組織
h)岡山市 (岡山市)	後楽園通り(鶴見橋)における歩行者天国実験 ^{35), 36)}	歩行者天国 ・後楽園通りにおいて一般車両の通行を規制し歩行者に開放する歩行者天国の実験	2000年5月21日(日)	非行政組織

別にかつ行政組織・非行政組織別に、最近5年間(1995年以降)の事例から1~3事例を設定した。実験内容が「乗り換え」であり発案主体が行政組織の事例が3であるのは、パークアンドライド、パークアンドバスライド、観光地でのパークアンドライド等のバラエティをもたせるためである。また、実験内容が「乗り換え」で発案主体が非行政組織の事例はほとんど存在しないため設定していない。これは、社会実験の規模が大きくなるため行政以外の組織からは発案されにくいためと考えられる。以上より8事例を扱うこととし、うち計画の発案主体用が行政組織のもの5事例、非行政組織のもの3事例を分析対象とすることとした。

実際の社会実験では、同時に複数の実験内容を実施す

る場合があるが、本研究では、表-1において分類したように1つの事例に対し、着目する1つの実験内容を分析することとした。社会実験の実施費用をみると、発案主体が行政組織の5事例(表-1のa~e)については、ボランティアによる市民等の協力はあるものの、全て行政組織(国、自治体)の負担である。発案主体が非行政組織の社会実験における行政組織の負担割合は、長岡市・お買物バス券実験10%、広島市・タウンモビリティ実験100%、岡山市・歩行者天国実験97%である。以上より、ほとんどの事例において費用は行政組織が負担している。なお、長岡市・お買物バス券実験の費用の70%は商店、20%はバス事業者が負担した。詳しい実験内容は表-2に示した。

4. 社会実験の評価および非行政組織の役割に関するケーススタディ

(1) 地域発案型アプローチからみた社会実験の評価

a) 分析方法

文献2)によると地域発案型アプローチは、①計画策定に対して多くの主体が関わる可能性をもたらし、より地域の実情を反映した計画を立案できること、②その結果として計画が市民に受容され易くなること、③計画プロセスの円滑化に寄与すること、④市民に受容されることにより不確実な状況へ対応し易くなること、⑤上位の意思決定での受容可能性を高めることの5つの特色をもつことが明らかにされており、本研究においても、3章において設定した社会実験事例について上記の5つの視点から評価することとする。

ただし、上記の地域発案型アプローチの特色は都市計画・交通計画一般を対象としたものであるため、本研究においては、社会実験における特色として以下のように再整理する。

- ①地域の実情や必要性を反映した施策案について社会実験を実施できる（以下「地域の実情・必要性の反映」）。
- ②社会実験の施策案が市民から受容され易い。すなわち、施策案に対する市民・利用者の評価が高い（以下「市民・利用者からの受容性」）。
- ③社会実験の企画から実施までのプロセスが円滑に進む（以下「実験プロセスの円滑性」）。
- ④社会実験の施策案が市民・利用者に受容されることにより、社会実験の企画段階から実施までのプロセス上における不確実な状況への対応性が高い（以下「不確実な状況への対応性」）。
- ⑤上位の意思決定での受容性が高まる。すなわち、地域において施策案に関する理解が得られ、実験後の継続的・具体的検討が行われる（以下「検討の継続性・具体性」）。

b) ケーススタディ

地域発案型アプローチの5つの特色と社会実験事例の適合性について考察する。社会実験の成果については、実験の実施主体、利用者、周辺住民等の様々な立場があること、個人々の捉え方も様々であることなどから、各実験を客観的に比較できる資料は存在しない。そのため、本研究では、実験の実施主体側が公表した資料を整理し、統一した視点から事例間の比較を行うこととした。実施主体が公表した資料とは、実施主体が開設しているインターネットのホームページ、実施主体名で発表された資料、それらを集約した資料等とした。5つの特色の適合度については、これら資料の記述を原則的に原文のまま用いるものとし、資料のみでは十分把握できない事項については補足的に当該の社会実験の関係者（実験の実施主

体側として活動した学識経験者、自治体、非行政組織、コンサルタント）へのヒアリング調査を実施し把握し整理した^{37)~39), 41)~43)}（次頁表-3）。

①地域の実情・必要性の反映については、社会実験を実施するに至った状況がいずれの社会実験についても存在するため、適合度は高いと考えられる。②市民・利用者からの受容性では、行政組織が発案主体の社会実験において適合度が低く、特に利用者以外からの受容性が低い傾向にある。③実験プロセスの円滑性については、浜松市・トランジットモール実験では実験時の交通円滑性、安全性確保に関する協議に時間を要し、秋期に予定されていた実験が翌年の3月実施となった。世田谷区・ミニバス実験の希望ヶ丘線では、駅周辺居住者の理解を得られず実験を実施できなかった。④不確実な状況への対応性については、社会実験が比較的短期間に実施されるため、不確実な状況に立ち至る場合が少ないと考えられ十分な評価はできないが、安全性の確保のため歩行者帯のマーキングを行うこととなった浜松市・トランジットモール実験、実験から試乗会に切り替えたが試乗会も実施されなかった世田谷区・ミニバス実験の希望ヶ丘線において適合性が低い。⑤検討の継続性・具体性については、日立市・パークアンドバスライド実験については実験以後具体的な検討は行われておらず、鎌倉市・パークアンドライド実験においては次年度（2000年度）予定されていた実験が中止となり、適合性が低いと考えられる。

行政組織が発案主体の5事例についてみると、浜松市・トランジットモール実験は、沿道商店主への事前の説明が不十分で実験への理解が得られないまま実施準備が先行したことや交通管理者との事前の調整が十分に行われていなかったことに課題があると考えられる。鎌倉市・パークアンドライド実験は、地元業者の実験の趣旨や効果について十分理解が得られなかったことが次年度予定の実験の中止につながったと考えられる。世田谷区・ミニバス実験の南北線については、地域発案アプローチの特色を有しているが、希望ヶ丘線については駅周辺居住者への説明が不十分のまま実験準備のみが先行したことが、実験自体が中止になったと考えられる。海老名市・パークアンドライド実験は、朝夕の送迎車による駅周辺の混雑の深刻さを地域の問題として市民が認識し、実験に対する関心が高まり、本格的な実施に向けた検討が始まったと考えられる。

次に、非行政組織が発案主体である3事例についてみると、長岡市・お買物バス券実験は、都心部へのアクセスに不便を感じている人に受け容れられ、地域である商店、交通事業者も費用を負担することにより、本格的に導入されるに至ったと考えられる。広島市・タウンモビリティ実験は、障害者等の交通弱者に受け容れられ、非行政組織や関係機関が協力することにより実験が円滑に

表-3 地域発案型アプローチの特色への適合性

都市名	着目する実験内容	地域発案型アプローチの特色への適合性 注(2) (○:適合する, -:どちらでもない, ▲:適合しない)					発案主体
		①地域の実情・必要性の反映	②市民・利用者からの受容性	③実験プロセスの円滑性	④不確実な状況への対応性	⑤検討の継続性・具体性	
a)日立市 (茨城県)	パークアンド バスライド	○企業城下町としての特性を反映した実験内容となった ³⁷⁾	○利用者は快適で便利というイメージをもった ²⁶⁾ ▲利用者以外のイメージ向上は十分でなかった ²⁶⁾	○実験に参加する企業の協力が得られ円滑に進められた ³⁷⁾	-	▲社会実験後の検討の継続、具体的検討は行われていない ³⁷⁾	行政組織
b)浜松市 (静岡県)	トランジットモ ーパ	○中心市街地の道路混雑の状況を反映している ³⁸⁾	○来街者には好評だった ³⁸⁾ ▲沿道商店主の一部から反対の動きがあった ³⁸⁾	▲実験時の交通円滑性、安全性確保に関する協議に時間を要した ³⁸⁾	▲歩行者の安全性確保のため実験設備を変更することとなった ³⁸⁾	○実験後も検討が継続されている ³⁸⁾	行政組織
c)鎌倉市 (神奈川県)	パークアンド ライド	○古都の特殊性を反映した実験内容となった ²⁵⁾	○利用者には好評だった ²⁵⁾ ▲地元商業者から実験実施の反対要望が出された ²⁵⁾	○前回実験(1996年)の経験を踏まえて実施できた ²⁸⁾	-	▲次年度(2000年度)実施予定の社会実験は中止された ²⁷⁾ ○検討は継続されている ⁴³⁾	行政組織
d)世田谷区 (東京都)	ミニバス	(南北線) ○鉄道不便地域の特性を反映している ²⁸⁾ (希望ヶ丘線) ○鉄道不便地域の特性を反映している ²⁸⁾	○本格運行への移行を望む声が多い ²⁸⁾ ▲駅周辺居住者の理解を得られなかった ²⁸⁾	○早期に地元の理解が得られた ⁴⁰⁾ ▲社会実験実施に至らなかった ^{25), 26)}	-	○本格運行に向け作業中である ³⁹⁾ ○継続的に検討する ²⁹⁾	行政組織
e)海老名市 (神奈川県)	パークアンド ライド	○駅周辺の通勤時の混雑状況を反映している ²⁵⁾	○参加希望者が多く、市民の関心は高かった ²⁵⁾	-	-	○本格実施を想定し検討している ^{25), 41)}	行政組織
f)長岡市 (新潟県)	お買物パ ス券	○都心部での交通混雑状況を反映した実験内容である ³²⁾	○利用意向が高い(特に交通弱者) ³²⁾ ○新たな買物客が創出された ³²⁾	○商店、交通事業者も費用負担し、円滑に進んだ ^{23), 42)}	-	○本格的に導入された ^{32), 42)}	非行政組織
g)広島市 (広島県)	ゆんぴり テイ	○イベントに合わせて中央公園周辺での障害者等のモビリティを高めた ^{30), 31)}	○実験後の利用意向が高い ^{30), 31)}	○非行政組織や関係機関が協力し短期間で準備した ^{30), 31)}	-	○広島市・福山市・庄原市(実験地区とは別地区)で本格的に実施された ³¹⁾	非行政組織
h)岡山市 (岡山市)	歩行者天 国	○混雑する観光地区としての特性を反映している ³⁶⁾	○非常に多数の利用者があった ³⁶⁾	○イベントと連携し円滑に実施された ³⁶⁾	-	○恒常的な実施あるいは観光シーズンの実施を検討している ³⁶⁾	非行政組織

行われ、本格的に導入されたと考えられる。岡山市・歩行者天国実験は、非常に多数の利用者があったこと、他のイベントに合わせて実施したことにより市民や来訪者に認知され、実験後の具体的検討につながっていると考えられる。

以上より、行政組織が発案主体の社会実験は、非行政組織が発案主体である社会実験に比べ、市民や沿道商店主等の地域から受け容れられないこともあり、プロセスの円滑性も損なわれる場合があると考えられる。また、市民からの反対などの不確実な状況への対応性が低い場合がある。さらに、行政組織が発案主体の場合、実験や本格実施の中止など、検討の継続性・具体性も低い場合

がある。ただし、行政組織が発案主体であっても、世田谷区・ミニバス実験や海老名市・パークアンドライド実験のように、施策案の必要性や内容が市民に受け容れられることにより、継続的な検討や本格的実施に至る場合もある。一方、非行政組織が発案主体である社会実験は、地域の実情・必要性を反映し、市民・利用者からの受容性、実験プロセスの円滑性、不確実な状況への対応性が高く、継続的・具体的検討につながる傾向がある。

したがって、地域発案型アプローチの視点から社会実験をみると、先ず市民・利用者等の地域に受け容れられることにより、実験プロセスが円滑に進み、不確実な状況にも対応しやすく、施策案検討の継続性・具体性が高

表-4 行政関与と実施結果・実験後の動向

都市名	着目する 実験内容	発案主体	推進・実施主体および構成団体	実施結果および実験後の動向
a) 日立市 (茨城県)	パークアンド バスライド	行政組織 ・建設省常陸工 事事務所	日立「パークアンドバスライド」試行実験推進協議会 ²⁹⁾ ・学識経験者, 国, 県, 市 ・交通管理者, 交通事業者, 大規模事業所	・実験による渋滞緩和と効果が確認されたものの、 景気の低迷により事業所の協力を得にくくな ったことや、採算性がネックとなり、具体的な 検討、本格的な実施は行われていない ³⁰⁾
b) 浜松市 (静岡県)	トランジットモ ール	行政組織 ・浜松市	浜松市中心市街地交通管理計画策定協議会 ^{30), 28)} ・学識経験者, 国, 県, 市 ・交通管理者, 交通事業者, 地元団体	・実験による渋滞緩和と効果は確認できたが、本格 実施に向けては、沿道商店街の合意が得られて いないため、実験後も検討が継続されている ³⁰⁾
c) 鎌倉市 (神奈川県)	パークアンドラ イド	行政組織 ・鎌倉市	鎌倉地域交通計画研究会 ²⁹⁾ ・学識経験者, 国, 県, 市 ・交通管理者, 交通事業者, 地元団体	・2000年度に予定していたロード「ライジング」想定災 験は、地元商業者から実験反対の陳情書が提出 され、中止となった ²⁷⁾ ・研究会では、交通計画、社会実験について継続 的に検討している ⁴³⁾
d) 世田谷区 (東京都)	ミニバス	行政組織 ・世田谷区	世田谷区南北交通社会実験実施検討 協議会 ²⁹⁾ ・学識経験者, 国, 都, 区 ・交通管理者, 地元団体	・南北バス路線：駅前の交通混雑に効果があり、 市民の評価も高く、区は本格的な実施に向けた 作業を進めている ³⁰⁾ ・希望ヶ丘バス路線：環境悪化を懸念した住民の 反対で実験実施に至らなかったが、継続して検 討している ²⁹⁾
e) 海老名市 (神奈川県)	パークアンドラ イド	行政組織 ・海老名市	ロ・パークアンドライド研究委員会 ²⁹⁾ ・学識経験者, 国, 県, 市 ・交通管理者	・実験は円滑に実施され、市民の関心も高く、2000 年度は民間企業も参加し実験を実施予定であ る ^{25), 41)}
f) 長岡市 (新潟県)	お買物バス 券	非行政組織 ・平成7/9/会 ⁴⁾	長岡市公共交通機関利用促進調査委員会 ³⁰⁾ ・学識経験者, 国, 県, 市 ・交通管理者, 交通事業者, 地元団体	・利用者に好評であり、関係主体の協力も得られ、 1996年4月から本格的に実施された ^{30), 42)}
g) 広島市 (広島県)	タウンモ ビリティ	非行政組織 ・中国・城づく り交流会 ⁴⁾	中国・地域づくり交流会, 建設省 ³⁰⁾	・広島市, 福山市, 庄原市において、1999年10 月からタウンモビリティを開設し本格的に実施し ている ³⁰⁾
h) 岡山市 (岡山市)	歩行者天 国	非行政組織 ・RACDA ²⁸⁾	後楽園通り歩行者天国実行委員会 ²⁶⁾ ・地元団体 ・国, 県, 市, 交通事業者, 地元団体(後援)	・利用者から高い評価を得、鶴見橋の恒常的な歩 行者専用化、あるいは春秋の観光「ズン」の歩行 者天国化に向け、継続して活動している ³⁰⁾

まっている。この傾向を強めるためには、行政組織が発案主体の場合には、地域の実情や必要性を反映した実験を策定し、地域の十分な理解を得ることが必要であると考えられる。

(2) 非行政組織の役割に関する分析

a) 分析方法

文献3)では、非行政組織の行政関与に着目し、非行政組織が地域発案型アプローチの担い手として機能するためには、ある程度行政から独立し、独自の計画策定・提案を行っていくことが必要であり、これにより計画への影響力をもつことができるとしている。本研究においても、社会実験に関係する組織への行政関与と、社会実験に関する検討を継続的・具体的にしていくための影響力との関連に着目し分析することとする。

行政関与については、社会実験の発案主体、実験の推進・実施主体および構成団体を整理した。社会実験に関する検討を継続的・具体的にしていくための影響力については、表-3の地域発案型アプローチの5つ目の特色である検討の継続性・具体性の内容をより詳細に記述し、社会実験の実施結果および実験後の動向について整理し

た。以上を整理したものが表-4である。

b) ケーススタディ

日立市・パークアンドバスライド実験、浜松市・トランジットモール実験、鎌倉市・パークアンドライド実験、世田谷区・ミニバス実験、海老名市・パークアンドライド実験は、いずれも行政組織が発案主体となっている。実験の推進・実施主体は、学識経験者、国、都県、市、交通管理者、交通事業者等から構成される、行政が組織した協議会、委員会である。実験結果および実験後の動向をみると、市民からの評価の高かった世田谷区・ミニバス実験の南北バス路線は本格実施に向け作業が進んでおり、海老名市・パークアンドライド実験は市民からの評価も高く、次年度(2000年度)は民間企業も含め実施予定である²⁵⁾。浜松市・トランジットモール実験、鎌倉市・パークアンドライド実験、世田谷区・ミニバス実験の希望ヶ丘バス路線においては施策案の検討を継続している。

一方、長岡市・お買物バス券実験、広島市・タウンモビリティ実験、岡山市・歩行者天国実験の発案主体は非行政組織である。実験の推進・実施主体は、長岡市・お買物バス券実験では国、県、市を含む委員会、広島市・

タウンモビリティ実験は非行政組織と建設省との共同実施、岡山市・タウンモビリティ実験は国、県、市が後援する委員会となっており、実験実施の段階になると、実験の実施費用、多くの関連主体との調整等が必要となるため、行政組織が入り、実験が進められていると考えられる。実施結果および実験後の動向をみると、長岡市・お買物バス券実験、広島市・タウンモビリティ実験は本格実施に移行し、岡山市・歩行者天国実験も本格実施に向け継続的に活動している。

以上より、行政組織が発案主体となり実験を推進・実施していく場合よりも、非行政組織が発案主体となり行政組織を巻き込みながら実験を推進・実施していく場合の方が、実験後に施策案の検討が継続され、具体的な取り組みが行われる傾向があることがわかる。この理由は、表-3に示した地域発案型アプローチの特色への適合性の高い、世田谷区・ミニバス実験の南北線、海老名市・パークアンドライド実験、長岡市・お買物バス券実験、広島市・タウンモビリティ実験、岡山市・歩行者天国実験の多くが非行政組織の発案であり、地域発案型アプローチの特色を有することにより実験後に具体的な検討が継続されたためと考えられる。ただし、一般的に行政組織の検討は継続性があると考えられ、行政組織が発案主体の社会実験においても検討が継続されている事例が多く、今後の動向を見守る必要がある。

社会実験は、2章(1)節で整理したように、施策案の検証、市民・住民の理解促進、意見収集、合意形成を目的としている。実験後も市民・住民の理解を得、収集された意見による施策案の検証、実験の継続、本格実施に向けた動きがより強くみられるのは、発案主体が非行政組織の事例であった。これを2章(1)節に示した地域発案型アプローチの概念と合わせて考察すると、非行政組織が発案主体として活動することにより地域発案型アプローチの担い手として機能し、社会実験の目的に合致した成果があげられる可能性があることが示された。

5. 研究のまとめ

(1) 研究結果

本研究では、交通計画分野における社会実験を対象に、地域発案型アプローチからみた社会実験の評価、ならびに社会実験における非行政組織の役割について考察した。本研究の目的に対応した知見は次のとおりである。

a) 地域発案型アプローチからみた社会実験の評価

近年、数多く実施されている社会実験を地域発案型アプローチの視点からみると、非行政組織が発案した社会実験において、地域の実情の反映、市民からの受容性、プロセスの円滑性、不確実な状況への対応性、上位計画

への受容性の5つの特色がみられ、社会実験において地域発案型アプローチの有効性が確認できた。また、行政組織が発案した場合であっても、地域の実情・必要性を反映した実験を実施することにより、地域発案型アプローチの特色が現れることがわかった。

b) 地域発案型アプローチからみた非行政組織の役割

社会実験の目的である施策案の検証、市民・住民の理解促進、意見収集、合意形成を行うために、非行政組織には実験の発案主体となり、行政組織を巻き込み実験を推進・実施していく役割があり、非行政組織が地域発案型アプローチの担い手として機能すると、施策案の検討、実験の継続、本格実施につながる可能性が高まることが明らかになった。

(2) 地域発案型の社会実験の実施上の課題

地域発案型アプローチによる社会実験を実施するための課題として以下の項目を整理した。

a) 行政組織発案型の社会実験のあり方

近年実施されている社会実験の多くは、行政組織が発案している。行政組織が発案した社会実験であっても、地域の実情・必要性を十分反映したものであれば市民・住民に受け容れられ、地域発案型アプローチの特色がみられる事例があった。そのためにも、今後は計画策定のできる限り初期段階から市民・住民を巻き込み、地域の実情を反映した社会実験を実施することが必要であろう。市民・住民が、交通問題の把握等の初期段階から参加することにより、地域発案型の社会実験に近づいていくことになると思われる。

b) 今後の非行政組織のあり方

本研究で分析対象とした社会実験のうち、非行政組織が発案主体となった3事例は、お買物バス券実験、タウンモビリティ実験、歩行者天国実験であり、行政組織が発案主体となった社会実験に比べ、計画範囲が狭くかつ大きな施設整備を伴わない施策案である。一方、行政組織が発案主体の社会実験はパークアンドライド、トランジットモール等であり、比較的大きな施設整備を伴うものである。海外においては文献3)に示されているように、広い視野に立脚し計画提案を行う能力を有する非行政組織が存在する。我が国においてもより広い視野に立った計画を提案する組織の成立が期待される。そのためには、特定非営利活動促進法によるNPO等の設置を市民が主体となって進めることが課題であろう。一方で、行政側からも計画策定プロセスへの市民参加を積極的に進めること、そのための条例等の法整備を進めることが望まれる。

c) 非行政組織と行政組織の役割分担の整理

本研究においては地域発案型アプローチの視点から社会実験の評価を行ったが、行政組織の発案による施策案は広域性・専門性が高い、計画関連主体が多いといった

特徴があり、地域発案型アプローチの特色からのみ評価されるべきものではないと考えられる。すなわち、広域的視野に立脚した専門性の高さや、関係主体間の調整などからの評価も必要であろう。

今後も都市計画・交通計画における行政組織の役割は大きいと考えられる。より広域的な計画、専門性の高い計画の場合は行政組織が発案し、非行政組織は計画プロセスの初期段階から積極的に関わっていく、地域に根ざした計画の場合は非行政組織が発案し、行政組織がそれを取り上げ、計画関連主体間の調整を行い、実施するといった役割分担を整理する必要があると考えられる。

d) 非行政組織の人材育成

文献4)において、地域発案型アプローチの担い手として非行政組織が機能するためには、特に人材面で行政から独立することが重要であるとしている。本研究において分析した非行政組織を構成する人材についてみると、専門知識を持ったコアメンバーに支えられている場合が多く、今後は非行政組織における専門家の確保が課題になると考えられる。また、そのためには、行政側においても、情報の開示、参加機会の確保、計画技術に関する講習会の開催等により、市民の計画に関する知識および技術向上に努めるとともに、人材の受け皿としてNPOの基盤強化を進め、計画の専門家や学生の就職先としての魅力度を高めていくことも必要であろう。

謝辞：本研究は、(財)計量計画研究所の自主研究プロジェクト(平成8～10年度)として研究してきたものです。井上孝顧問をはじめ職員各位に感謝の意を表します。また、早稲田大学理工学部 浅野光行教授、中川義英教授より適切なアドバイスを頂きました。ここに記し謝意を表します。

付録

注(1) 文献20)による社会実験の事例は、(財)豊田都市交通研究所のアンケート調査(1999年3月実施)、新聞、機関紙、学会誌、論文、インターネットホームページ等により収集したものである。

注(2) 実施主体が開設しているインターネットのホームページ、実施主体名で発表された資料、それらを集約した資料等により整理したものである。

参考文献

- 1) 道づくり街づくりタウン誌ネットワーク：交通円滑化のためのNPO設立ガイドブック、1999.4.
- 2) 中村文彦、森田哲夫、秋元伸裕、高橋勝美：計画における地域発案型アプローチの役割に関する基礎的研究、土木学会土木計画学研究・論文集、No.15, pp.133-144, 1998.9.
- 3) 中村文彦、森田哲夫、秋元伸裕、高橋勝美：地域発案の視点からみた都市計画における非行政組織の役割に関する研究、第33回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.553-558, 1998.
- 4) 森田哲夫、中村文彦、秋元伸裕、高橋勝美：我が国における地域発案型アプローチの担い手としての非行政組織の成り立ちに関する研究、第34回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.313-318, 1999.
- 5) 太田勝敏：新しい交通まちづくりの思想—コミュニティからのアプローチ、鹿島出版会、p.41, p.42-43, pp.57-59, 1998.9.
- 6) 山崎一真編著：社会実験 市民協働のまちづくり手法、東洋経済新報社、p.2, p.3, p.5, 1999.9.
- 7) 山本雄二郎監修、太田勝敏、岡並木、高田邦道：(地域科学) まちづくり資料シリーズ25 交通計画集8「交通」の社会実験と市民参加、地域科学研究会、p.32, 1997.12.
- 8) 久保田尚、高橋洋二、松原悟郎、岩崎正久、尾座元俊二：市民参加による鎌倉市・七里ヶ浜パークアンドレイルライド実験、第32回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.571-576, 1997.
- 9) 高橋洋二、久保田尚、尾座元俊二：市民参加による鎌倉市・公共交通乗り継ぎシステム実験、第34回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.937-942, 1999.
- 10) 長野一生、南里徹、田中毅、中村宏：熊本市パークアンドライド試行実験の経過と課題、土木学会土木計画学研究・講演集、No.22(1), pp.535-538, 1999.10.
- 11) 川浦雅彦、松澤秀夫、吉田信博、安永洋一郎：滋賀県大津中心地区におけるパークアンドバスライド交通実験について、土木学会土木計画学研究・講演集、No.22(1), pp.539-542, 1999.10.
- 12) 川浦雅彦、松澤秀夫、吉田信博、安永洋一郎：滋賀県大津中心地区におけるパークアンドバスライド交通実験の実施効果について、土木学会土木計画学研究・講演集、No.22(1), pp.543-546, 1999.10.
- 13) 山中英生、藤岡啓太郎、吉田信博、釣田浩司：商店街における路上駐車実態と交通実験による制御効果の分析、土木学会土木計画学研究・講演集、No.22(2), pp.695-698, 1999.10.
- 14) 溝上章志、坂井祐一、山口哲央、高山純一、高野伸栄、久保田尚、木佐幸佳、小谷通泰、鈴木弘之、角知憲、森川高行、藤原章正、山崎一真、宇都正哲：交通計画に対する住民参加型社会実験の有効性(その2)、土木学会土木計画学研究・講演集、No.22(1), スペシャルセッション、pp.663-670, 1999.10.
- 15) 家田仁、加藤浩徳：わが国の交通基盤施設整備事業の計画策定における関係主体の交渉プロセスに関する事例比較研究、第31回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.397-402, 1996.
- 16) 寺部慎太郎、屋井鉄雄、関健太郎：長期交通計画策定に対する市民参加意識の分析、土木学会土木計画学研究・論文集、No.16, pp.161-166, 1999.9.
- 17) 屋井鉄雄、寺部慎太郎、関健太郎：広域交通計画におけ

- るパブリックインボルブメントの方法に関する研究, 土木学会論文集, No. 653/IV-48, pp.105-114, 2000. 7.
- 18) 久保田尚, 高橋洋二, 松原悟郎, 岩崎正久, 尾座元俊二: 地区交通計画の策定における市民参加の役割に関する研究—鎌倉市の古都地域を対象として—, 第31回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.415-420, 1996.
 - 19) 湯沢昭, 折田仁典, 須田熙: NP0による地域活性化対策の可能性と課題, 土木学会土木計画学研究・論文集, No. 15, pp.259-266, 1998. 9.
 - 20) 伊豆原浩二, 川本義海: 我が国の社会実験の動向, 交通工学, 第34巻5号, pp.43-50, 1999. 9.
 - 21) 建設省都市局/都市計画中央審議会, 「安心で豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備は、いかにあるべきか」についての答申, p. 40, 1997. 6.
 - 22) 建設省道路局/道路審議会, 道路審議会建議 道路政策変革への提言—より高い社会的価値を目指して—, p. 37, 1997. 6.
 - 23) 建設省道路局/道路審議会, より良い沿道環境の実現に向けて (答申), 1998. 11.
 - 24) 建設省道路局/道路審議会, 地球温暖化防止のための今後の道路政策について—未来へ引き継ぐ環境のための政策転換— (答申), 1999. 11.
 - 25) 建設省道路局: 社会実験の推進, <http://www.moc.go.jp/road/demopro/koubo/>, 2000. 8.
 - 26) 世田谷区都市整備部交通企画課, 希望ヶ丘～桜上水 社会実験ニュース, No. 2, 2000. 3. 1.
 - 27) 神奈川新聞, 「観光客離れ」で失速 鎌倉市の交通料金徴収実験 事実上の凍結の見通し, 2000. 2. 24.
 - 28) 建設省土木研究所道路研究室: TDM (交通需要マネジメント) データベース, <http://202.241.27.101/>, 2000. 8.
 - 29) 建設省都市局都市交通調査室, 社会実験, 1999.
 - 30) 建設省都市局: 総合都市交通情報システムの実験について, <http://www.moc.go.jp/city/koutsu/kisya0524/>, 2000. 8.
 - 31) 第20回土木計画学研究発表会実行委員会: 第20回土木計画学研究発表会—市民参加シンポジウム—, p. 40, 土木学会, 1997. 11.
 - 32) (社)交通工学研究会・TDM研究会編著: 渋滞緩和の知恵袋—TDMモデル都市・ベストプラクティス集, pp. 67-73, (社)交通工学研究会, 1999. 2.
 - 33) タウンモビリティ推進研究会編著: タウンモビリティと賑わいのまちづくり 高齢社会のバリアフリー・ショッピング, 学芸出版社, 1999. 2.
 - 34) 中国・地域づくり交流会: タウンモビリティ, <http://www.c-haus.or.jp/townmobility/>, 2000. 8.
 - 35) RACDA (路面電車と都市の未来を考える会) 編: 路面電車とまちづくり, p. 29, 学芸出版社, 1999. 5.
 - 36) RACDA: RACDA2000, <http://www1.harenet.ne.jp/~racda/>, 2000. 8.
 - 37) 日立市・日立パークアンドバスライド試行実験に関するヒアリング (財団法人 計量計画研究所) 資料, 2000. 8.
 - 38) 浜松市・トランジットモール試行実験に関するヒアリング (財団法人 計量計画研究所) 資料, 2000. 8.
 - 39) 世田谷区・駅周辺交通の円滑化と既存市街地へのバス導入実験に関するヒアリング (世田谷区都市整備部交通企画課) 資料, 2000. 8.
 - 40) 世田谷区都市整備部交通企画課, 希望ヶ丘～桜上水 社会実験ニュース, No. 1, 1999. 12. 1.
 - 41) 海老名市・海老名エコ・パークアンドバスライドシステム実験に関するヒアリング (横浜国立大学工学部建設学科中村研究室) 資料, 2000. 8.
 - 42) 長岡市・長岡市お買物バス券の試行に関するヒアリング (長岡市商店連合会平成ランプ会) 資料, 1998. 10.
 - 43) 鎌倉市・鎌倉地域交通円滑化総合実験に関するヒアリング (鎌倉市企画部交通政策課) 資料, 2000. 11.

(2000. 11. 6 受付)

AN EVALUATION ON EXPERIMENTAL SCHEMES THROUGH THE REGIONAL INITIATIVE PLANNING APPROACH

Tetsuo MORITA, Fumihiko NAKAMURA,
Nobuhiro AKIMOTO and Katsumi TAKAHASHI

This research object is experimental schemes of transport planning field, which have been practiced often these days. We evaluate those schemes through the regional initiative planning approach that the local people and enterprises or administrations propose the area plan, as well as investigate the role of non-administrative organizations, which is not belong to the administrative power nor in pursuit of profit. Consequently, the regional initiative approach is found its effectiveness on experimental schemes, and non-administrative organizations should be concerned to the town planning, also their proposals will be also needed in our country from now on.