

交通計画に対する住民参加型社会実験の有効性* Sufficiency of the Social Examination for Transportation Planning

溝上章志¹・高山純一²・久保田尚³・森川高行⁴・藤原章正⁵・高野伸栄⁶・山崎一真⁷・宇都正哲⁷

By S.Mizokami, J.Takayama, H.Kubota, T.Morikawa, A.Fujiwara, S.Takano, K.Yamasaki & M.Uto

- 目次
1. 交通計画における社会実験の意義と効果
 2. 社会実験の実施経緯と世界の取り組み
 3. 札幌市における交通実験の経緯と概要
 4. 広島市のP&R社会実験から得たデータの分析
 5. 社会実験から得られる学術的知見と今後の研究の方向性について
 6. 金沢における通勤時P&Bシステムの交通社会実験とその実現化方策
 7. 社会実験と合意形成

1. 交通計画における社会実験の意義と効果

熊本大学 溝上章志

1. 1 社会実験とは

都市圏における新たな交通施策は、その計画が住民に十分に理解され、かつ住民の意見を考慮した上で実施されることが望ましい。しかし、このような手続を経ることは実際にはなかなか困難である。また、これまでの交通計画立案プロセスでは、標本調査データから需要分析モデルを作成し、計算機シミュレーションに基づいて将来予測や評価を行うのが一般的であった。したがって、予測した効果などの信頼性をチェックするには、事後分析や他地域での適用可能性分析による以外に方法がなかった。このような問題を解決するために、計画案策定時に実社会で事前に実験を行うという方法が各地で試みられている。

表-1.1 交通計画に関する実験の分類と実施例

	実験室的実験	社会実験		
		シミュレーション型	住民参加型	
			行政主導	住民主導
地区交通	敷地内ハンプ	ボンネルフ	協同集配	買い物公園 歩車共存道路
交通システム	経路選択 AHS	路車間通信 ETC	P&R システム 時差出勤	都心巡回バス

社会実験の定義は実に様々であり、統一的なものはないようであるが、実社会に対してある交通条件を一定期間働きかけて理論上の仮説を検証する手続きと言える。現在までの事例や文献から、交通計画に関する実験は実施場所によって「実験室的実験」と「社会実

験」に分類され、かつ社会実験は実物の共用のためにテストコースなどで実施される「シミュレーション型」と、住民が何らかの形で実験に参加する「住民参加型」に分類される。また、対象交通によって地区交通と都市圏レベルの交通システムを対象としたものに分類できそうである。地区交通計画に対する実験は1970年代初頭から実施されてきており、都心活性化のための買い物公園や歩車共存道路の整備、団地内の生活環境向上のためのハンプやボンネルフ設置などに有効に機能してきた。しかし、現在、注目されているのは、影響範囲がより大きい交通システムを対象とした住民参加型社会実験である。

1. 2 社会実験の目的と効果

社会実験が普及してきた理由としては以下のようなことが考えられよう。1) 行政主導型のハード施策の実施が困難になってきた現在、TDM施策や地区交通計画など、市民にとって身近な施策が重要な交通政策となっており、これに対する市民自身の判断・評価が重要視されてきている。2) プロジェクトに対する費用/便益や市民へのアカウンタビリティが求められる中、より精度の高い需要と効果の予測が必要とされてきた。裏を返せば、従来の交通需要予測シミュレーション技法の能力に限界があるためともいえるかもしれない。

新しい交通施策の導入に当たって社会実験を実施する目的と効果は、1) 導入しようとしている計画案の有効性の即地、即時的検証、2) 施策内容の具現的・体験的周知可能性、3) 関係者の実体験に基づく意見の計画案へのフィードバック、および、4) 関係者の意識向上と合意形成の促進などが、従来から挙げられている。

1. 3 社会実験の課題

実験の実施主体の中には、P&Rシステムの導入実験により交通混雑などが従来よりも減少しなければ、その実験は失敗であり、当該交通施策そのものを否定的に考える傾向がある。実験は、基本的には「やってみなければ分からないから、やってみよう」が原点であ

り、想定した目的に応じた実験条件下での、参加者や関係者の行動や意識データ、交通実態データの収集と分析が目的なのである。そのためには、1)実験の目的・位置付けを明確にし、2)「前例がないから…」などの理由によって、本質的条件の設定を不可能にすることがないようにすることが重要である。また、社会実験は、「多くの関係者や市民に手伝ってもらわなければ、実験実施主体だけではできない」から、3)財政面、法制度、役割分担などの調整がスムーズにできるように、実験のシステム化を図る組織や制度の確立が必要である。そのためには、次のステップとして、4)これまでは数日間の実験を長期間、かつ現実のサービスを提供するような本格的な実験の実施、5)重要な交通施策の導入に対しては、社会実験を計画プロセスの1ステップとして義務化することも必要であろう。さらに、6)実験による成果の評価項目、評価手法の確立、7)広く一般市民の実験への参加と実験成果の広報のあり方を検討することが必要である。

全国各地で試みられている交通計画に対する住民参加型社会実験の成果や課題、計画案導入への教訓、学術的研究課題の提起などについては、学術面だけでなく、行政レベルにも還元されていないのが実状である。本SSでは、1)住民参加型社会実験の経緯、2)最近の実施状況と成果・課題の整理、3)本格実施への適用事例、4)調査・分析手法や需要予測・計画評価手法に関する新たな学術的知見と研究の方向性、および、5)関係者と市民の合意形成に関わる課題について、議論のための話題提供を行う。

2. 社会実験の実施経緯と世界の取り組み

野村総合研究所 山崎一真、宇都正哲

2. 1 社会実験の端緒 <1970年代にみる社会実験の萌芽>

イギリス・ノッティンガム市は1975年に交通実験都市を宣言し、さまざまな交通実験を開始した。その一つは「ゾーン・アンド・カラーシステム」というもので、都心に自動車乗り入れ規制区域、郊外住宅地域に自動車交通流出抑制地域を設置し、郊外と都心を結ぶ道路にバス専用レーンやバス優先信号を設け、都心では無料バスの運行実験を行った。現在に至るまで、さまざまな実験がさまざまな地域で行われており、実験の結果は総合的に評価され、レポートとして市民に公開されている。実験の結果、効果が実証されなかったり、市民の合意が得られなかったりして、施策が導入されないケース

も多い。

一方、日本においても1969年の「旭川買物公園」の試行が有名であり、車両交通を遮断した上で道路を買物公園化するという未曾有の実験にチャレンジしたのである。

このように1970年代あたりから、社会実験らしき取り組みが実施されてきており、先般の「道路審議会建議」により「社会実験の推進」が政策課題として明確化されたものの、古くから実施経緯のみられる手法と捉えることもできる。

2. 2 注目される取り組み事例

①「ピーク・ロード・プライシング」

<主な取り組み事例>

- ・ユーロ・トール・プログラム (EC: 欧州共同体)
- ・モビルパス (ドイツ、シュツットガルト)
- ・LERTS (レイセスター、英国)
- ・混雑料金パイロット・プログラム (米国, ISTEA 1991)
- ・ERP (Electronic Road Pricing) 導入のフィージビリティ・スタディ (香港)

<主な実験内容>

- ・新技術の信頼性の検証
- ・住民理解の促進 (プライバシー確保等)
- ・ピーク・ロード・プライシング導入による量的効果測定など

②EVの導入 (電気自動車)

<主な取り組み事例>

- ・ブラクシテル計画 (サンタンカン・イブリーヌ: フランス) — ルノーによる都市型交通機関の実験
- ・TULIP計画 (フランス) — プジョー・シトロエン・グループによる都市における個人用公共交通システムの実験
- ・近未来型地域交通システム (ツインリンクもてぎ: 栃木県) — ホンダによる ICVS (Intelligent Community Vehicle System) コンセプトの提案
- ・州法によるEVの本格導入の目標 (カリフォルニア, アメリカ) — 新車販売台数の10%をEVとした法律を制定

<主な実験内容>

- ・米国ではガソリン車の代替を目指しているのに対し、欧州はガソリン車の補完的な役割を果たす都市部の公共レンタカー・システムの導入

2. 3 社会実験の仕組みとして注目される動き

①制度的仕組み

- ・米国におけるパイロット・プロジェクトに対する予算措置とそれを支える法制度

<91年総合陸上交通効率化法: 米国> (Intermodal Surface

表-2.1 パイロット・プロジェクトによる予算措置の内容

- ・プロジェクト設計と検証
- ・設備設置と運営
- ・パイロット地区での代替交通手段の提供 (鉄道・バス、ライド・シェア)
- ・住民向け情報提供キャンペーン活動

出所) "Congestion Pricing Homepage" Hubert H. Humphrey Institute of Public Affairs より野村総合研究所作成

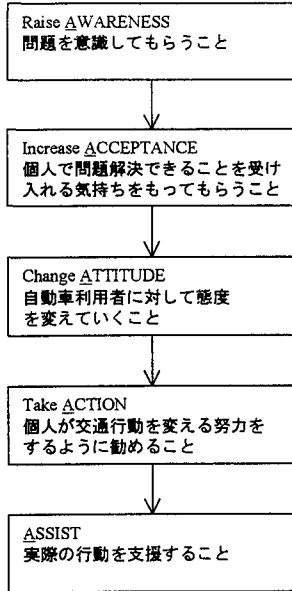


図-2.1 5つのA

出所) イアン・チャットフィールド氏
(ノッティンガムシャー郡の道路部門マネージャー)

②実験資材の共同利用

- ・社会実験における実験資材を貸し出すことによる実験費用の効率化

<主な事例>

- ・ドイツ：全ドイツ自動車クラブ (ADAC) による実験資材の貸し出し
- ・スイス：スイス自動車クラブ (TCS) による実験資材の貸し出し (1981～84年)
- ・アメリカ：カリフォルニア州パークレイにおける仮設施設の設置

2. 4 社会実験にみられる新しい見解

- ・ノッティンガムの経験 (5つのA (図-2.1 参照のこと))

3. 札幌市における交通実験の経緯と概要

北海道大学 高野伸栄

3. 1 札幌市都心交通対策実行委員会

札幌市の自動車保有率の伸びは大きく、特に冬期間は著しい交通渋滞が日常的である。一方、都心部の歩行者通行量は郊外大型店の充実により、買物行動が変化し、人口の伸びと比較すると低い。このような札幌市都心部の交通問題や経済活動の求心力低下を改善するため、平成4年3月に商業・運輸業界、各種団体、関係行政機関等からなる札幌市都心交通対策実行委員会が設置された。実行委員会においては、これまで、違法駐車への指導・啓発活動、混雑時間帯における荷さばきの自粛などの活動を行ってきたが、平成9年5月、新たに「都心部交通実験プロジェクト推進委員会」とその下部組織として市民代表をも含む3つのWGを設置し、3つの都心部交通実験プロジェクト、「トライ」³⁾に取り組んでいる。これらの取り組みにあたっては、①都心交通対策、②都心商業の活性化、③環境保全、④交通弱者への配慮、⑤都心景観の整備、を共通の視点として推進を図るものとしている。

【トライ1 都心循環バスの運行】

(都心における利便性の高い交通手段の確保)

都心の複数の商業核を結ぶことにより経済・観光の活性化を図ったり、イベントゾーンなどを巡り参加者の快適な足を確保し、都心内での移動の利便性を高める等の観点から、都心を縦横に循環するバスの試験的運行を行う。将来的には、低公害型・低床バス・リフト付バス等の導入を検討するとともに、さらには市電の再整備も視野に入れた事業化につなげていく。

【トライ2 新たな歩行者ゾーンの創出】

(新たな歩行空間と公共交通機関との調和)

バスと歩行者が共存する新しい形の歩行者ゾーンの設定を都心部で実験的に行う。

【トライ3 荷捌きのタイムシェアリングの実施】

(時間帯区分による荷捌きのルール化)

午前と午後のそれぞれに集中荷捌き時間帯を設定し、荷捌きができる時間帯とできない時間帯を区分した荷捌きのタイムシェアリングの実験を行う。さらに、既存の地下空間施設を活用した荷捌きシステムの検討を行うとともに、将来的には共同荷捌き場の整備に向けた研究を進める。

3. 2 都心循環バス実験の目的

都心循環バス実験の目的をまとめると以下のとおりである。

- ①乗客として実験に参加することにより、「短距離交通システム」としての都心循環バスに対する市民の理解を促すこと。
- ②アンケート回答やOD調査参加などの形で効果測定に協力

してもらい、市民の意見を収集すること。

③実際の交通実態を把握し、また運行状況、利用状況から有効性、課題についての即地的検討が可能になること。

④市民や関係者の意見を収集した上での計画を策定することで、合意形成がし易くなること。

ここで、本実験の特徴は、実験を何度も行い、フィードバックを繰り返すことで、より高い合意の形成を得ようとしている点にある。

3. 3 実験概要

実験について、商店街、交通運輸関係、学識、市民、行政の代表からなるWGによって、上記目的を踏まえ、様々な制約条件を考慮しながら、下記実験及び効果測定の方法を定めた。

1) 第1回実験【初実験】

運行期間、時間帯：平成9年10月18日（土）、19日（日）、25日（土）、26日（日）、9時30分～18時、10分間隔で運行

運行主体：札幌市交通局

路線概要：南北2系統

車両：中型低床バス、1系統2台、計4台

料金：大人100円、子供50円

効果測定方法：全利用者のOD調査、利用者アンケート調査（車内で配布、郵送により回収）、モニター参加調査（試乗後アンケートを郵送により回収）

2) 第2回実験【雪まつり対応】

運行期間、時間帯：平成10年2月5日（木）～11日（祝）（雪まつり期間）、10時～20時、10分間隔で運行

路線概要：南北1系統、東西1系統

車両：大型バス、1系統3台、計6台

3) 第3回実験【長期・平日、夏まつり対応】

運行期間、時間帯：平成10年7月11日（土）～9月15日（祝）の土日祝日及び8月3日（月）～10日（月）（夏まつり期間）

の平日、10時～20時、10分間隔で運行

路線概要：南北1系統、東西1系統、9月は南北2系統

車両：大型バス、1系統2台と3台、計5台

料金：1日乗車券300円を追加

その他：車内でリーフレット等により都心情報を発信

3. 4 これまでの実験から得られた成果

- ・循環バスは徒歩と地下鉄の中間的な短距離交通システムとしての役割を担う可能性がある。
- ・100円という料金は多くの利用者に割安感を与えた。
- ・運行時間が予定に対してかなりばらつきを見せ、定時性が確保されなかった。

が確保されなかった。

・運行間隔は妥当であるという評価を得た。

・アンケートの回収率や、自由回答欄の記入率の高さから、市民の都心循環バスや都心交通問題に対する関心の高さが読みとれた。

4. 広島市のP&R社会実験から得たデータの分析

広島大学 藤原章正

4. 1 はじめに

社会実験は仮想的な交通環境を時限付きではあるが実際に設定して実行行動を観測するものであり、いわばRP調査とSP実験の中間に位置するものである。したがってSP実験のような操作性とRP調査に近い信憑性という長所をあせもつ。

ここでは広島市で実施されたP&R社会実験を事例として取り上げ、主として需要予測の観点から社会実験から得た「実験的RPデータ」の有効性について検証することとする。

4. 2 広島市P&R社会実験の概要

広島市西部郊外から市内中心部への自動車通勤者をモニターとして、1994年9月1日～30日の1ヶ月間、住民参加型のP&R社会実験を実施した。社会実験の目的はP&R通勤に対する住民の認識や、本格的導入の可能性を検討する際に必要となる諸条件について明らかにすることであった。

実験の諸元は表4.1に示すとおりである。実験を1ヶ月間実施したこと、実験中の毎日の行動を記録したこと、実験前後にパネル調査を行ったことが特徴である。

4. 3 社会実験から得たデータの分析

仮説1 社会実験は参加者の意識改革や学習の機会となる → ○

参加者のP&R通勤のサービス水準に対する知覚値の実験前後の変化を調べたところ、表2に示すように一部の値について統計的に有意な変化が認められた。また意識構造にも変化が認められた。

仮説2 社会実験は潜在需要の抽出に効果的である → ○

表-4.1 P & R社会実験の諸元

【日程】	
モニター募集	1994.5.20～7.15
通勤経路に関する事前調査	1994.7.15～7.25
P & R意識調査（実施前）	1994.8.8～8.20
通勤定期券の郵送	1994.8.26
P & R社会実験の実施	1994.9.1～9.30
P & R意識調査（実施後）	1994.10.1～10.10
【場所】	
廿日市市 JR 阿品駅・広電田尻駅前 遊園地駐車場を開放	
【モニター】	
56名（テレビ・ラジオ・広報紙・ポスター等で公募）	
【インセンティブ】	
実験期間中、鉄道・電車の定期券を配布 駐車場無料	

表-4.2 P&Rサービス水準に対する知覚値の変化

サービス変数	実験前	実験後	差
総所要時間	64.6	62.1	2.5
アクセス時間	9.8	8.7	1.1
徒歩時間	5.4	4.1	1.2*
待ち時間	5.5	5.8	-0.4
乗車時間	31.1	29.6	1.5
エグレス時間	12.9	16.2	-3.3

*：5%有意，単位：[分]

本格的なP & Rシステムが導入された場合の転換意向を社会実験後に調べると、「利用する」と「たぶん利用する」の回答が全体の約半数を占めた。今回の社会実験がP & R通勤の潜在需要を引き出すのに効果的であった。

仮説3 社会実験により需要予測のための情報が得られる
→ △

6割のモニターが社会実験へほぼ毎日参加し、実験期間途中に自動車通勤に戻った人はわずか2名であった。ただし、参加行動は1ヶ月の期間中で変化しており、需要予測を行う際には時系列データを基にした動的予測を行わないと誤った結論を導く可能性がある。

仮説4 社会実験により本格実施に向けた課題が抽出できる
→ ○

P & R通勤の待ち時間、エグレス時間は実験前の見込値よりも実際には不便であり、これらが自動車からP & R通勤への転換の障害になることが明らかになった。

仮説5 社会実験の結果は周辺住民へ一般化できる
→ ×

社会実験への参加モニターと非参加の周辺住民とでP & Rの利用意向を比較すると、前者が48%と後者が34%であった。また交通機関転換モデルから計測した時間価値について比較すると12.1円/分と9.0円/分と、ともに両者間に有意差が

認められた。実験結果を周辺住民へ一般化するには、実験サンプルの偏りを補正する必要がある。

4. 4 まとめ

社会実験から得られた実験的RPデータは、需要予測の観点からみて有用であることが確認された。短期間の実験中においても参加者の行動や意識に変化が認められることから、動的視点に立ったデータ分析やモデル構築が必要であろう。

5. 社会実験から得られる学術的知見と今後の研究の方向性について

名古屋大学 森川高行

5. 1 社会実験の効果

- 1) 需要サイドの行動データを取り、需要予測モデルのインプット情報とする
- 2) 供給サイドにとって、恒久的施行の際の費用や制度的問題などを事前に把握することができる
- 3) PR効果と社会的コンセンサス形成
などが考えられる。これらのうち、以下に示すように、1)と3)の効果の測定そのものが、主たる学術的知見と今後の研究課題になりうると思われる。

(1) 社会実験から得られる需要サイドデータの分析に関して
・社会実験の大きな目的はデータをとるために行うのであるからさまざまなデータをとりやすい。

・需要サイドのデータは、RPかSPかと言えば間違いなくRPであるが、SPバイアスのように実験であるがゆえに恒久的な施行とは異なる要因が入る可能性がある。とくに市役所などのモニターを利用してデータを取る場合、そのモニターが一般市民を代表しているかどうかのチェックが必要である。また、思いもよら無かった反応が得られた場合、それが実験であるがゆえなのかどうかの分析も重要である。

・通常短期間実施される実験下での人の学習行動や行動変化の分析

・新たな情報を得たことによる実験前後の行動変化

(2) 社会的コンセンサス形成に関して

・実験前後の市民の意識の変化や社会問題の認知の変化
・社会的コンセンサスを得る上での「成功実験」と「失敗実験」の要因分析

・費用及び便益の帰着と社会的コンセンサスの関係

・コンセンサス形成における地域性や社会経済属性の影響

5. 2 研究の方向性

1) どのような政策が実験に向いているか

- 2) 実験の実施方法
 - 3) 各種データの取得方法
 - 4) データ分析方法
 - 5) 実験そのもののPR方法、制度的にクリアすべきこと、費用削減方法
 - 6) 実験及びその後の恒久的施行の社会的コンセンサス形成方法
- などの知見がマニュアル化されると実務的には大変貴重な成果となるであろう。

6. 金沢における通勤時P&B Rシステムの交通社会実験とその実現化方策

金沢大学 高山純一

6. 1 はじめに

各種TDM施策の本格実施には、各地でこれまで数々の努力が払われてきた。その中で、本格実施の前に、次に示すような目的のために試行実験（交通社会実験）が行われる場合が、最近特に多くなってきている。

〔試行実験（交通社会実験）実施の主な目的〕

- (1) 本格実施時における実施（導入）効果の把握（計画の検証）のため。
- (2) 市民へのPR効果、あるいは市民や企業の理解ならびに協力を得るため。
- (3) モニターとしての参加者に実体験させることにより交通計画への関心を高めるため。
- (4) 本格実施に向けた具体的課題の整理と明確化のため。

ここでは、金沢都市圏における通勤時P&B Rシステム（パイロットシステム）*K Park* Park And Ride systems in Kanazawa）導入に関するこれまでの経緯について紹介するとともに、最終目標である駐車台数1000台へのシステム拡大の課題について整理したい。

6. 2 金沢におけるP&B Rシステム導入の経緯

金沢市では、通勤時のP&B Rシステムを導入するために、平成元年度より研究会（金沢市パークアンドライド研究会、平成3年度まで）を発足させ、本格実施に向けての研究を開始した。この研究会では、まず金沢都市圏における交通問題の現況把握とP&B Rシステム導入に対する市民の利用意向調査を実施し、本格実施のための計画案の作成ならびに試行実験実施のための実施計画案の作成を行った。

そして、この計画案にもとづき平成4年度と平成5年度の2ヶ年にわたり、本格実施を行うにあたっての課題を明確に

するために、実際規模（駐車台数については、平成4年度が南部方面：500台、北部方面：200台、平成5年度が南部方面のみで970台）の大きさでの試行実験を行った。試行実験実施の結果、明らかになったことは、（1）南部方面に1000台規模の駐車場を準備して、P&B Rシステムを導入すれば、通勤時の交通渋滞がかなり緩和されるということ、（2）居住地によって多少ばらつき（－17分～＋5分）はあるが、システム利用者の通勤時間は自動車利用よりも少し短縮されるということ、などである。さらに、このP&B Rシステムの改善項目としては、「低料金化（今回の実験では無料）」、「所要時間の短縮」、「終バス時刻の延長」、「乗り換え時間の短縮」などの項目が、上位にきていることが明らかとなった。ただし、本格実施の課題としては、（1）1000台規模の駐車場をどのように確保すればよいのか、（2）P&B Rシステムの運営主体、ならびに運営形態をどのようにしたらよいのか、（3）運営費用の分担をどのようにすればよいのか、など難しい課題が多いことが明らかとなった。そこで、平成6年度、7年度はこれらの課題を整理するとともに、本格実施のための計画案の策定と段階的（短期・中期・長期）事業推進の考え方をまとめ、パイロット（小規模）システムの実施計画案の作成を行った。

そして、その実施計画案にもとづき、平成8年10月1日から、民間商業店舗の平日空き駐車場（店舗J＝60台、店舗N＝30台、合計90台）を有効利用した「パイロットシステム」として、本システムの定着化を目指した本格導入の初期段階としてのP&B Rシステムがスタートしたわけである。

システムの概要は、以下のようである。

- (1) システム料金は各店舗の商品券を購入する方式とし、「バス代金＋商品券（5000円）」とする。
- (2) バス代は、定期券（1ヶ月、3ヶ月）、回数券を用意し、利用者が選択するものとする。
- (3) システムへの登録手続きならびにシステムチケットの販売等は、「実施協議会事務局」が行う。
- (4) 駐車場の管理は、警備員を配置せず、機械除雪とする。ただし、保険には加入する。
- (5) バスの運行については、現行の路線バスを活用する。ただし、配車の再編成を行い、特急バスの停車、各停バスの快速化、始発バスの運行など、利便性を向上させる。
- (6) 交通規制については、バスの追い抜き帯、ならびにバス専用右折車線の設置を行う。

6. 3 システム拡大への課題

現在、このパイロットシステムは利用者も順調に増加し、150台規模で運営されている。しかし、交通渋滞緩和を目標

とした1000台にはほど遠く、残りの駐車場の確保が最大の課題である。すなわち、民間ショッピングセンターの空き駐車場を提供してもらう現在の形態だけでは限界があり、駐車場（有料）を借り上げたり、新しく建設したりして、駐車場を確保する方が今後に残された最大の課題である。

また、現利用者から見た現行システムのサービス改善項目としては、（１）チケット購入場所の充実、（２）駐車場とバス停の近距離化、（３）朝の時間帯における車内混雑の解消、（４）バス代金の低料金化、（５）バスレーンの徹底化による所要時間の短縮、（６）バス停の拉幅整備などが挙げられている。

〔参考文献〕

- 1) 「金沢都市圏パーク・アンド・ライド・パイロットシステム 実施報告書」、石川県土木部都市計画課・金沢市都市政策部交通対策課、平成9年3月
- 2) 高山 純一：「21世紀へのプロローグ；まちづくりの戦略、3.3 交通需要マネジメントとまちづくり」、pp.93～105、川上光彦、丸山 敦、永山 孝一 編著、山海堂、1994年4月
- 3) 高山 純一：「金沢都市圏における交通需要マネジメント」、財団法人熊本開発研究センター、pp.71～90、第5号、平成7年7月

7. 社会実験と合意形成

埼玉大学 久保田 尚

住民参加型社会実験が主に対象とするのは、地区交通計画やTDMなど、関係者(住民を含む)の選択が施策決定の上で大きな比重を占めるタイプの交通計画である。そうした計画における社会実験の有効性は、すでに内外の多くの事例が証明している⁹⁾。計画・設計に携わった本人も含め、あらゆる関係者が、計画案を体験することによって、その効果や要改善点などを比較的容易に知ることができ、計画案のブラッシュアップができる。また、それらの体験を共有することによって建設的な議論が促進され、いわゆる合意形成が図られやすい。

こうした点での社会実験の有効性はもはや疑う余地がないが、合意形成という視点から社会実験をめぐる課題を以下に列挙しておきたい。

1) 合意形成を目指すのか？

社会実験は、基本的には、実現したい施策があつてその合意形成の過程で実施されるべきものである。しかし、必ずしも特定施策の合意形成を目指さないタイプの社会実験も現実には存在する。世論喚起のための実験、デモンストレーションのための実験、などである。こうした実験にも確かに存在意義が認められるのであるが、重要なのは、実験を実施する前に、当該の実験を何のために行うのかを、実験を体験することになる全ての関係者に周知することである。その時点で誤解が生じると、行政が市民に「夢だけをばらまいた」といつ

た批判を受けかねない。

計画・構想プロセスの各々の段階で、社会実験がどのような目的で活用しうるのか、あるいは逆に活用すべきでないか、といった点についての議論が必要である。

2) 計画提案者の責任

社会実験によって有効性を確かめ、場合によっては案の修正や中止も考える、というのは社会実験を行う上での基本姿勢である。とはいっても、計画提案者の立場としては、その実験案を実現させようと思って提案しているはずである。社会実験が定着すればするほど、実はそうしたしっかりした姿勢が提案者には求められる。すなわち、「どうせ実験するのだから当初案はいいかげんでもいいや」といった安易な気持ちで実験に臨むと、実験が失敗して計画そのものが挫折したり、実験による知見があいまいになる、などの弊害が起りやすい。実験に供する計画案を作成する立場の人は、実験までの段階での綿密な検討が従来通り必要である（一方、いうまでもなく、実験を通して得られた知見を受けての柔軟な対応も同時に必要である）。

本格実施案と実験案との関係のあり方、実験案作成の上で注意事項、といった点についての議論が必要である。

3) 合意形成のための費用

合意形成には費用がかかる。社会実験そのものの費用は比較的明確化しやすいが、日本の社会において確実に合意形成に至るためには、それ以外の「費用」もかなりの比重を占める。その土地での意思決定に重要な役割を果たす人との交渉、最終段階での個別の折衝、などである。こうした費用が、現在の計画の仕組みの中では明確化されないことが多い。アメリカでは、「住民参加専門家」が存在するといわれるが、それはすなわち、住民参加のための費用が顕在化されていることを意味する。

わが国の社会特性を踏まえた上で、合意形成に必要なコストを正しく算定して事業費用の中に含めること、それが社会実験を含む住民参加を安定的に普及させるし、そのための人作りも可能になる。そのための仕組み作りが課題である。

4) 実験のための事前予測

合意形成の最初のハードルは、実験実施の合意形成を図ることである。そのために、実験案実施によって周辺道路の交通量はどのように変化するのか、といった、実験のための事前予測が必要となる。

住民参加型社会実験の主な対象である地区交通計画やTDMなどに適用可能な、短期的かつミクロ的な事前予測手法の開発が課題である。

5) 実験案の評価

実験を行ってそれが本格実施への合意形成につながる、ということは、実験についての何らかの評価が行われることを

意味する。実験案を体験した各々の人が、それぞれで実験案を「評価」すると同時に、マクロ的なデータを用いた評価も必要である。

実験案の評価手法が課題である。同時に、各々の評価項目を適用するために必要な社会実験の属性(実験の期間(例えば、交通事故削減効果といった項目を評価するためにはそれなりの期間の実験が必要であろう)、かけるべき費用(どこまで「本当らしく」見せるか)、など)を明確にすることも重要である。

6) まちづくりとしての社会実験

住民参加型社会実験は、もはやまちづくりのひとつの過程と捉えるべきであろう。そのとき、地元住民、行政、警察、といった各関係者が、その過程の中でどのような役割を果たすべきなのか、あるいは逆に、まちづくりの過程の中で社会実験がどのような形で貢献できるのか、を検討することが課題である。

[参考文献]

- 1) 太田勝敏編著、(財)豊田都市交通研究所監修：新しい交通まちづくりの思想ーコミュニティからのアプローチ、鹿島出版会、1998
- 2) 久保田尚：社会実験の安定的普及のために、交通工学、Vol.33, No.4, pp.3-6, 1998

key words : 社会実験, 住民参加, 交通計画

- 1 正会員 熊本大学工学部
- 2 正会員 金沢大学工学部
- 3 正会員 埼玉大学工学部
- 4 正会員 名古屋大学大学院工学研究科
- 5 正会員 広島大学大学院国際協力研究科
- 6 正会員 北海道大学大学院工学研究科
- 7 正会員 野村総合研究所