

交通社会実験の行政評価に関する研究*

A Study on the Administration Evaluation of Experimental Schemes on Transportation Planning*

伊豆原 浩二**・川本 義海***・松井 寛****

By Koji IZUHARA**・Yoshimi KAWAMOTO***・Hiroshi MATSUI****

1. はじめに

1997年の建設省道路審議会建議および都市計画中央審議会答申において「社会実験・試行の実施」が推奨されて以来、交通社会実験（以下、実験ともいう）がここ数年来全国各地で実施されるようになった。その結果、実験の効果また問題点も次第に明らかにされつつある。

社会実験は住民参加の有効な手法の一つといわれながらも現状は行政主導で行われているものが多く、また施策の本格施行が前提で実施されるのが望ましいと思われるものの、実験後、実際に施策として実施される事例はあまり多くないのが実状である。

社会実験をより効果的に実施するためには、一般社会に広く認知される必要があり、そのためには交通政策の中で社会実験をどのように位置付け、またその評価を行っていくのかを明確にすることが大きな課題といえる。

本研究では以上の認識のもと、社会実験が都市交通施策実施の重要なプロセスとして確立されるための要件ならびに実験の評価システムを明らかにするための基礎情報を得ることを目的とする。なお本稿では多くの場合実験の実施主体となっている行政（自治体）の評価を中心に考察する。

2. 社会実験に対する認知

(1) 実験の動向

1960年代後半に旭川市においてショッピングモールの社会実験が行われて以来、著者らが収集した事例に限っても表-1に示すように全国でこれまでにおよそ150都市、300以上の実験が実施されている。ここ2~3年の間に実施例が増加しており、その内容は多様化の方向にある。表-2からも分かるように、特に公共交通の利用促進、交通利便性の向上、

表-1 年別実験実施都市数

実施年	~89	90	91	92	93	94
実験都市	9	1	1	6	6	7
実施年	95	96	97	98	99	-
実験都市	7	11	23	52	90	-

表-2 ねらいと実験内容から見た実験都市数

実験内容	①乗り継ぎ	②バス運行	③外施策	④情報化
ねらい				
中心市街地再生	3	3	0	2
交通渋滞緩和	4	2	1	8
公共交通活性化	1	5	0	1
移動弱者支援	0	1	0	0
地球温暖化防止	4	4	8	0
交通静穏化・安全	0	0	0	1
物流効率化	0	0	0	0
実験内容	⑤交通管理	⑥脱自動車化	⑦社会福祉	⑧物流
ねらい				
中心市街地再生	0	4	2	0
交通渋滞緩和	4	0	0	2
公共交通活性化	3	4	4	3
移動弱者支援	0	1	1	0
地球温暖化防止	0	2	0	1
交通静穏化・安全	0	1	0	0
物流効率化	0	0	0	5

注) 2000年3月までの実験を対象としている。一部、地区・地域を含む。また1都市が複数のねらい、実験内容に該当している場合もある。

- ①P&R, P&BR, C&R, K&R など
- ②循環バス, シャトルバス, ワークインバス, コミュニティバス, デイマントバスなど
- ③時差出勤, フラックスタイム, ノーカーター, 環境定期, カフェアタックなど
- ④道路交通情報提供, 駐車場案内など
- ⑤交通規制, バス専用・優先レーン, 交通指導員など
- ⑥歩車共存道路, ホンダ・コミュニティ道路, モデル, レンタサイクル, サイクルトレインなど
- ⑦パリアリ, 低床式バス, STサービス, タクセルリテ, PICS など
- ⑧共同集配, 宅配バス, ホットロディング, 荷捌きタイムシェアリングなど

*キーワード: 総合交通計画, 交通計画評価, TDM, 交通社会実験

**フェロ-会員 修士(工)(財)豊田都市交通研究所研究部
(471-0025 豊田市西町4-25-18, TEL 0565-31-7543, FAX 31-9888
E-mail: izuhara@ttri.toyota-mta.co.jp)

***正会員 博士(工)(財)豊田都市交通研究所研究部
(471-0025 豊田市西町4-25-18, TEL 0565-31-7543, FAX 31-9888
E-mail: kawamoto@ttri.toyota-mta.co.jp)

****フェロ-会員 工学博士 名古屋工業大学社会開発工学科
(466-8555 名古屋市昭和区御器所町, TEL&FAX 052-735-5481
E-mail: matsui@doboku2.ace.nitech.ac.jp)

交通空白地の解消をねらいとしたバスの運行をはじめ、中心市街地の再生をねらいとしたバスの運行が多くなっている。さらには地球温暖化防止をねらいとしたソフト施策（時差出勤、ノーマイカーデー、環境定期券など）が多くなってきているのが特徴的である。また交通渋滞の緩和をねらいとしたP&R、P&B Rは依然として実施例が多い。

このように実験のねらいも多様化する中、複数の実験を組み合わせることでその効果を高めようとする動きも見られる。

(2) 実験に対する認知

筆者らが1999年3月に実施した社会実験に関する自治体アンケートによると、社会実験について見聞きがあるとした自治体は3割程度でしかなく、見聞きがない自治体が半数以上を占めている。

見聞きのある実験としてはP&R、P&B Rが最も多く挙げられており、次いでコミュニティバス、循環バス、シャトルバス、無料バスが多い。その他として時差出勤、トランジットモール、フレックスタイム、ノーマイカーデー、レンタサイクル、ポケットローディング、ロードプライシング等が挙げられている。著者らが収集した実験実施事例の内容を見ると、循環バス、ワンコイン(100円)バス、無料バスの順で多く、次いでP&B R、P&Rとなっており、これらで全実験の約6割を占めている。このように見ると、およそ実際の実験件数が一般的な見聞きの内容(認知の程度)にも反映されていると見ることができる。

以上のことから、一般には社会実験のイメージとしてバス関連の実験がまず思い浮かぶであろうことが推察される。しかしながらその目的とするところは地域の事情により様々であり、位置付けや評価も異なってくるものと思われるが、これらについてはまだ十分に明らかにされてなく、今後の課題といえる。

3. 社会実験の有効性と評価

(1) 分析の考え方

ここでは社会実験の評価に先立ち、まず実験に対する認知、関心、有効性の関係、また実験において期待される効果として今回考えた14の各項目別に見た評価について考察した。なお分析は、我が国における社会実験の動向を把握するために筆者らが実施

したアンケート調査(1999年3月実施。対象自治体数795、回収数197、回収率24.8%)の結果に基づいて行うこととした。

社会実験では実験により結果的に得られる効果(例えば渋滞緩和策における渋滞長の短縮など)もさることながら、実験としてどのような部分にその意義を見出し適切に評価していくかが実験における発想の基本的原点となる。都市の実状により対象とする施策の目標レベルは異なるであろうが、実験としての評価についてはどのような施策を実験対象にしたとしても統一された基準が必要となる。これが示されることによって初めて社会実験は交通計画における確立された計画プロセスの一部になると思われる。これは社会実験を社会実験たらしめるための基準ともいうことができよう。

(2) 社会実験の有効性

社会実験の見聞きと関心について示したものが表-3である。見聞き、関心がともにあるいわば積極的グループは全体の1/4であるが、見聞きも関心もないグループは全体の半数以上を占める。社会実験が急速に広がっているとはいえ、まだ十分には浸透してないことが窺える。

表-3 社会実験の見聞きと関心の関係

見聞き \ 関心	あり	なし	計
	あり	50(25%)	16(8%)
なし	22(11%)	109(55%)	131(66%)
計	72(37%)	125(63%)	197(100%)

表-4、表-5は、実験の見聞きと有効性、また関心と有効性について示したものである。いずれもよく似た傾向を示しており、見聞きや関心があるグループはおよそ実験は有効と捉えていることが分かる。一方、見聞きや関心がないグループではその有効性の評価は分かれている。これは有効か否かの判断材料が無いための憶測に基づく評価の結果と考え

表-4 社会実験の見聞きと有効性の関係

見聞き \ 有効性	有効	有効でない	計
	あり	56(28%)	10(5%)
なし	65(33%)	66(34%)	131(66%)
計	121(61%)	76(39%)	197(100%)

注)「有効」には「かなり有効」「ある程度有効」を含む。また「有効でない」には「あまり有効でない」「全く有効でない」「わからない」等を含む。

表-5 社会実験の関心と有効性の関係

関心	有効性	有効	有効でない	計
あり		64 (32%)	8 (4%)	72 (37%)
なし		57 (29%)	68 (35%)	125 (63%)
計		121 (61%)	76 (39%)	197 (100%)

注)「有効」には「かなり有効」「ある程度有効」を含む。また「有効でない」には「あまり有効でない」「全く有効でない」「わからない」等を含む。

られる。そこで以下の分析では、このような評価の不安定さを取り除くために、実験に関心のないグループを除き、関心のあるグループのみを対象とすることとした。

(3) 項目別に見た評価

アンケートにおける「関心あり」のグループの評価は、実態を踏まえての評価というよりはこれまでに入手した情報等をもとに、むしろ実験に対する期待を表すもの(事前評価)と考えることができる。一方、過去に実験を実施している都市の評価は実体験を踏まえた評価であり、実態そのものを評価している(事後評価)と考えることが妥当である。したがって実験実施の有無により、実験に対する評価は異なるものと考えられる。そこで、今回は実験に関心のある72自治体と実験実施済みの21自治体との比較を行う。

まず社会実験の有効性について見たものが表-6である。実験実施済みグループで僅かながら低いものの、評価はともに同じ傾向が見られる。

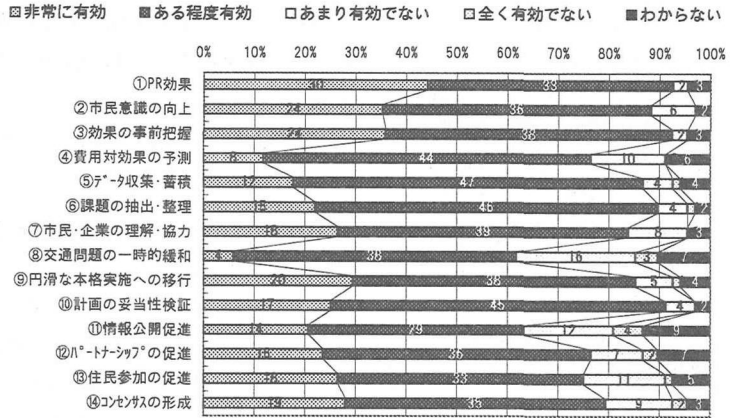
次に社会実験の実施効果はどのようであるかを具体的に明らかにするために、以下に挙げる14項目について見たものが図-1、図-2である。

関心があるグループでは、特に①PR効果、②市民意識の向上、③効果の事前把握の評価が高く、次いで⑨円滑な本格実施への移行、⑭コンセンサスの形成、⑦市民・企業の理解・協力、⑬住民参加の促進などが評価が高くなっている。

これを実際に社会実験を実施したグループについて

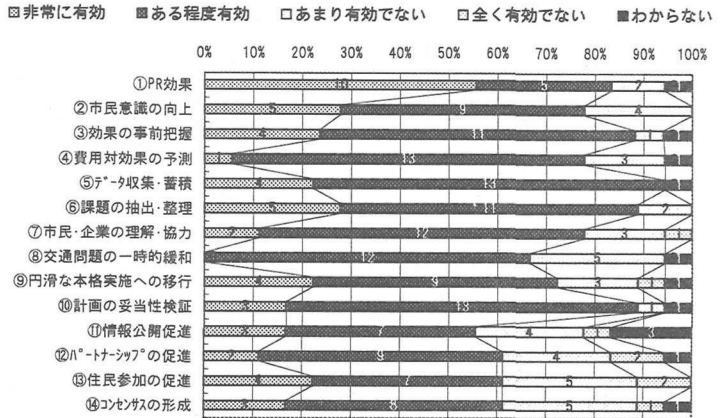
表-6 社会実験の有効性

	非常に有効	ある程度有効	あまり有効でない	まったく有効でない	わからない・未記入他
関心あり都市	21 (29%)	43 (60%)	0 (0%)	0 (0%)	7 (11%)
実験実施都市	6 (28%)	10 (48%)	0 (0%)	0 (0%)	5 (24%)



注) 未記入を除く

図-1 項目別に見た評価(「関心あり」72自治体)



注) 未記入を除く

図-2 項目別に見た評価(「実験実施済み」21自治体)

て見ると、「非常に有効」と積極的に評価されている項目として①PR効果が挙げられるものの、その他の項目については関心があるグループと同等もしくはそれ以下の評価となっている。特に関心のあるグループで評価の高い⑦市民・企業の理解・協力、④コンセンサスの形成、⑨円滑な本格実施への移行な

どの項目は「非常に有効」のみならず「ある程度有効」といった評価もかなり少なくなっている。これは実際の実験段階では実験実施までの準備・関係機関などとの調整といった面で苦心している様子が窺える。

このように、関心のないグループは関心のあるグループよりも評価が低いのは当然としても、実験を実施したグループの方が関心のあるグループよりも厳しい評価をしていることが窺える。

なおここでは実験に関心ありについてのみ扱ったが、因みに関心の有り無しグループの比較により同様の検討を行った結果、①PR効果、③効果の事前把握についてはともに有効と考えられているが、④費用対効果の予測、⑧交通問題の一時的緩和については有効と考えられていないことが分かった。

(4) 社会システムとしての評価

社会実験の評価体系はまだ確立されたものはないことは前述したとおりであるが、ここでは試行的に①技術面（施策に対する技術的要求の達成度合い）、②利用者便益（効率・安全・環境面での充足度合い）、③財政面（施策への投資・維持運営費）、④市場性（施策導入による将来的な市場規模）、⑤社会的受容性（利用者の受け入れ度合い・満足度）、法制度・組織評価（公共と民間の協調の促進度合い）という6つの視点に基づき考察することとした。

ここでは実体験に基づく評価の必要性から、アンケートの回答のあった自治体のうち、実際に実験実施済みと回答のあった21自治体について分析した。なお実施された実験の内訳を見ると、循環バス、シャトルバスに次いでP&BR、P&R、時差出勤が多く、その他としてコミュニティバス、交通規制、ノーカーデー、トランジットモールとなっている。図-3に示すように、利用者便益、社会的受容性については比較的评价されているものの、財政面、法制度・組織評価の面では評価が低くなっている。標本が少ないため実験都市の総意を的確に表したものはいい難いが、実験の現状をおよそ捉えていると思われる。

■非常によい ■よい □ふつう □わるい ■非常にわるい □わからない

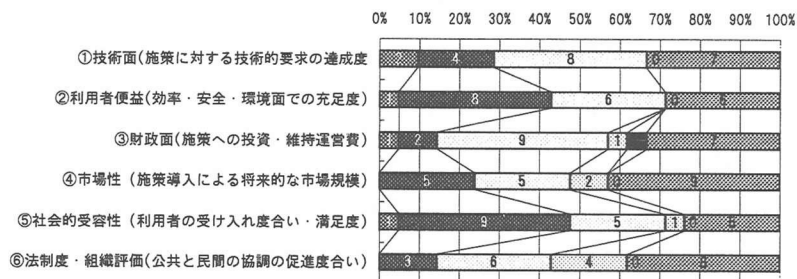


図-3 実験実施都市における社会システムとしての評価

4. 今後の研究の方向

本稿では社会実験の動向ならびに実験に対する一般認識とその評価について概観した。しかしながら現段階では期待としての実験評価の域に留まっており、実態を十分的確に評価しているとは言い難い。また現段階では評価のための有効実験事例数が少ないことから、実際には実験の狙い、実験内容によって異なるであろう評価について十分考慮されたものとなっていない。今後は実験実施都市を対象としたデータに基づき分析するとともに、試行から本格実施に至るまでの社会実験の体系を整理し、評価の枠組みを明確にすることが課題である。

参考文献

- (財)豊田都市交通研究所(1994)、「交通計画における社会実験」, 都市交通レポート⑥。
- 地域科学研究会(1997)、「交通」の社会実験と市民参加, まちづくり資料シリーズ25。
- 太田勝敏編著(1998)、「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。
- 溝上章志・高山純一・久保田尚・森川高行・藤原章正・高野伸栄・山崎一真・宇都正哲(1998)、「交通計画に対する住民参加型社会実験の有効性」, 土木計画学研究・講演集No.21(1), pp.619-626
- 伊豆原浩二・川本義海(1999)、「我が国の社会実験の動向」, 交通工学Vol134.No.5, pp.43-50
- 伊豆原浩二・川本義海・山崎基浩・松井寛(1999)、「都市交通施策と社会実験との関連性分析」, 土木計画学研究・講演集No.22(1), pp.531-534。
- 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(1999)、「交通計画に対する住民参加型社会実験の有効性(その2)」, 土木計画学研究・講演集No.22(1), pp.663-670。