

交通施策の社会実験から本格導入への移行過程に関する研究*

A Study on the Process from the Experimental Schemes to the Practical Operation of the Transport Measures*

川本 義海**・伊豆原 浩二***

By Yoshimi KAWAMOTO**・Koji IZUHARA***

1. はじめに

地域における交通施策の検討において、本格実施に先立つ事前の準備・検討期間として交通社会実験（以下、「実験」）を位置づけ実施することが多くなった。その実験事例は年々増加する一方、本格実施に移行している事例は同様には増加していないのが現状のようである。その大きな理由として、当初から十分な検討がなされないまま社会実験の精神である「とにかくやってみよう」のもとに実験はしてみたものの、その後の方向性が見出せない場合や結果が思わしくないということなどにより、その後の検討が頓挫してしまっていることが挙げられる。これは実験実施にあたっての評価基準・判断基準や関係主体の役割、費用負担と受ける便益についてそもそも曖昧な場合が多く、結果として本格実施に至っていない例が多数含まれているためと推察される。

実験の成否は、最終的には対象とする交通施策がその後いかに効果的・効率的かつ有効に改善または導入されたかによって評価されるものであり、また実験の大きなねらいの一つでもある。実験とはいえ、非効果的な実験を少なくするためにも事前に周到的な戦略と将来展望を描いておくことが必要である。

そこで本研究では、交通計画における一連の過程の中で実験がきちんと評価されかつ実験段階から本格実施に移行している事例を対象として、その推進体制、考え方などを整理し、実験が単なる実験に終わらないための要件について考察する。なお本稿で

は具体分析に先立ち、まず過去に実施した実験に関するアンケートの結果をもとに本研究の基本的視点とその考え方について述べる。

2. 自治体が出た実験に対する知見

社会実験に対する取り組みと評価を把握するため、2000年秋に全国自治体の道路担当部署に対しておこなったアンケートの自由記述部分について、本論で特に着目する評価基準・判断基準、関係主体の役割、費用負担・便益について整理した¹⁾²⁾。

(1) 評価基準・判断基準

実験段階でいったいどの程度の成果を求めるのか、また実験での目標は達成できたか、その評価にあたっての基準設定は実験準備段階での熟度（問題に対する関心・認識の程度など）によって異なるであろう。また本格実施を見据えた場合、どこまで（どの部分）を実験が受け持つかについて明確にしておく必要があり、合わせて関係各主体独自の基準も考慮すべきである。さらには実験全体としての基準を見出すためにも意見集約の方法が重要となる。

(2) 関係主体の役割

行政はもちろん市民、企業の協働は今や不可欠であるが、その具体的な方法・体制が十分見えていない状況が見受けられる。各主体がどの段階でどのような部分を担うか、また効果的かについて体系的に整理する必要があり、各主体の役割とその大きさについて関係主体間の相互理解とコンセンサスづくりが求められる。

(3) 費用負担・便益

市町村自らの負担に加え、国・県などからの各種補助により実施している場合が多くみられるが、各自治体の応分の負担がなければ実施は困難である。

*キーワード：交通計画評価、計画手法論、市民参加、交通社会実験

**正会員 博士(工) 福井大学工学部建築建設工学科
(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)

***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 0565-31-9888
E-mail: izuhara@ttri.or.jp)

表 - 1 評価基準・判断基準に対する知見

- ・要望を受け入れ過ぎると行き詰まる可能性もある【×タイムシェアリング】
- ・利用者からの評価は概ね良好なのに対し、運行経費を一部負担している地元商店街においては必ずしも個々の商店の売上増には至っていないという現状【都心循環バス】
- ・市民意識の向上が重要【×時差出勤】
- ・実験の目的や内容の周知を徹底しなければならない【時差出勤、都心循環バス】
- ・施策の内容の理解を深める効果的なPR手法、および実験参加者の効果的な募集方法の検討が重要【P & R等】
- ・実験参加者確保の努力が重要【×時差出勤】
- ・事業手法、主体、事業費用の確保について十分に検討する必要がある【×都心循環バス】
- ・施策の継続、実施には関係者の役割分担（費用負担）をとりまとめ、運営の仕組みを作り合意を得ることが重要【トランジットモール、共同荷捌き施設】
- ・広域的かつ正確な広報PRが重要（誤解に基づく反対論の收拾は非常に困難）【割引周遊券】
- ・実験で合意しても必ずしも円滑に本格実施へと移行しない【歩車共存道路】
- ・主体となるべき商店街とのコンセンサス形成が重要【買物循環バス】
- ・数年にわたり継続して実施しているため、バスツアーの一部にシャトルバス利用が組み込まれるケースが多い【シャトルバス】
- ・計画段階からの住民参加が必要【×シャトルバス】
- ・実験における数値結果も大事であるが、市民一人一人がどのように関心を持ち実験に参加するかも施策実現に向けた大きな鍵【都心循環バス】
- ・実験は多くの選択肢を設定した上で継続し効果を判断することが重要【×P & R】
- ・交通問題に対する住民の意識がまだまだ低い【P & R】
- ・市民の要望、意見に対し迅速に対応していくことができるフィードバック体制が整っていない【コミュニティバス、ノーカーデー】
- ・実験では必ずしも本格実施を100%想定しておこなうことが事実上難しく、ギャップが大きいことを実験段階で十分認識すること【×P & R、P & B R、自動車共同利用】

注)【】内は対象となっている交通施策。は本格実施、は実験継続、は中断、×は実験終了をあらわす。

特に本格実施においては、財政面と市場性の担保が必要であり、受益者負担を基本とした負担分担が各主体に受け入れられるかどうか重要となる。この場合、負担割合をどのように設定するか、経費補填あるいはマーケティングの考え方で決定するか、その論理的判断（兼ね合い・調整）が求められる。

3. 今後の展開

本稿では社会実験から得られた知見についておもに3つの観点から整理した。今後は市民、企業の立場も踏まえ、実際に実験から本格実施に移行した事例の収集・整理を進めるとともに、実験が特に有効かつ必要と考えられる施策あるいは地域の交通環境といった具体場面について示していく予定である。

表 - 2 関係主体の役割に対する知見

- ・バス事業者の理解と主体的な関与が前提【コミュニティバス】
- ・関係機関間の事前の協議・打ち合わせが重要【時差出勤、都心循環バス】
- ・需給調整規制の撤廃により市民・企業・行政の連携は不可欠【×コミュニティバス】
- ・現時点では国等の補助を受けての実施だが、本格運行時に商店街等の地元が推進していく役割を担うべき【循環バス】
- ・予算面や直接商店街の活性化につながらない点を検討するまちづくり会社（株式会社）を発足。出資者と取締役を一般公募し、市民、企業、行政の協働を図っている【無料バス】
- ・地区における関係者の交通に対する問題意識の蓄積と検討委員会での合意形成における委員長のリーダーシップが重要【トランジットモール、共同荷捌き施設】
- ・関係者のボランティアによる支援、各マスコミの協力が不可欠【トランジットモール、共同荷捌き施設】
- ・民間企業の参加が必要【×シャトルバス】
- ・実験を通して市民、企業、行政がそれぞれの役割を分担しながらあるべき交通像を探ることが必要【都心循環バス】
- ・交通事業者との意思疎通と連携が重要【シャトルバス】
- ・自治体と民間との調和を図ることが重要【都心循環バス】
- ・実験から本格実施に至るまですべての段階において市民、企業、行政の協働が重要であり成功の鍵【×P & R、P & B R、自動車共同利用】

注)【】内は対象となっている交通施策。は本格実施、は実験継続、は中断、×は実験終了をあらわす。

表 - 3 費用負担・便益に対する知見

- ・デメリットのない取り組みには協力的であるが、デメリットがある場合は受け入れにくくなる【×タイムシェアリング】
- ・国、県からの補助は打ち切られても有料化により運行継続の予定【都心循環バス】
- ・営業収入でランニングコストを賄えることが積極的に関わることのできる条件【×コミュニティバス】
- ・福祉サービスにおける一定の受益者負担【福祉移動サービス】
- ・実験としての予算確保の困難性【歩車共存道路】
- ・整備費用の負担が明確でなく位置づけが必要【バス停】
- ・特定地域での実施であり利用者負担が必要【×シャトルバス】
- ・税の平等性の確保のための受益者負担【コミュニティバス】
- ・広域的な施策と中心部における施策で役割や費用負担を分担しておこなう【×P & B R】
- ・マイカーから公共交通への転換時のメリットをどれだけ与えることができるか、また公共交通の優遇策を整備することが重要【×P & B R】
- ・実験の費用負担は実験の主旨を十分理解してもらい、協力してもらうことも踏まえた上で、各方面からの援助が積極的に得られるよう働きかけるべき【×P & R、P & B R、自動車共同利用】

注)【】内は対象となっている交通施策。は本格実施、は実験継続、は中断、×は実験終了をあらわす。

参考文献

- 1)川本義海・伊豆原浩二：交通社会実験の効果的実施要件に関する研究、土木計画学研究・講演集No.24(2)、2001。
- 2)川本義海・伊豆原浩二：市民と行政の協働による交通社会実験の実施体系に関する研究、土木計画学研究・論文集、19、2002。