

交通政策の計画プロセスにおける社会実験の位置付け*
 ～全国社会実験アンケート調査を通して～
 Positioning of a social experiment in a plan process of a traffic policy*

中村孝之**・坂本邦宏***・久保田尚****

By Takayuki NAKAMURA**・Kunihiro SAKAMOTO***・Hisashi KUBOTA****

1. はじめに

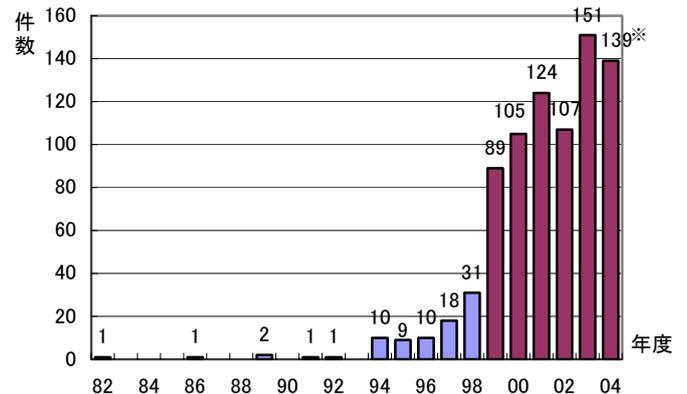
我が国における交通計画に関する社会実験は、1970年代初頭からの先進的な取り組みを除いては90年代中盤まで積極的な実施は見られなかった。その後、1997年の道路審議会建議および都市計画中央審議会において実験・試行が推奨されたことに加え、1999年に建設省(現、国土交通省)による交通社会実験(以下、社会実験)に対する助成制度などの積極的な支援が開始されたことを受けて、交通政策上の計画プロセスとしての認識が高まり、全国各地で数多くの社会実験が実施されるようになった。一方、支援制度を持つ国土交通省では社会実験のデータベース¹⁾を公開しているが、全国で実施されてきた社会実験を網羅的に調査した調査研究は存在しない。

そこで、本研究では1999年度から2004年度の間日本全国で行われた社会実験の事例調査を行った上で以下の研究目的を設定した。第一は、近年の社会実験の傾向を明らかにする。第二は、筆者らが過去に実施した1998年度以前の社会実験調査結果²⁾と比較することで社会実験に対する実施主体者の意識の違い・変化を把握する。第三は、施策の有効性が確認されているにもかかわらず本格実施とならなかった事例が相当数報告されていることから、本格実施に至っていない事例についてその理由を分析するとともに、本格実施に至った事例についても分析し、この二者の相違を把握する。

2. 事例収集

(1) 事例収集の方法と実験件数の推移

近年実施された社会実験の状況を把握するために1999年度から2004年度までに国内で実施された社会実験の事例を収集した。事例収集方法は既存論文・資料の検索に加えて、インターネットによる情報検索、@niftyデータベース新聞・雑誌記事横断検索を用いた。その結果、把握できた事例件数を実施年度ごとに表したものが図-1である(ただし、1998年度以前の事例件数については1998年度に実施された調査²⁾に基づく)。



※2004年度は、調査時期の関係から2005年2月以降の実施データは含まない。

図-1 年度別社会実験実施数

(2) アンケート調査概要

各実験の実施主体者を対象として、実験の詳細及び主体者の社会実験に対する意識を把握するためにアンケート調査を実施した。回答方法としては、郵送回答とメールでの回答の2通りを用意した。回収率を表-1に示す。

表-1 アンケート回収率

	部署数		実験数	
アンケート送付数	447部		687部	
	219部		332部	
アンケート返信数	メール回答	郵送回答	メール回答	郵送回答
	109部	110部	170部	162部
回収率(%)	48.99		48.33	

*キーワード：TDM

**学生員，埼玉大学大学院理工学研究科
 (埼玉県さいたま市桜区下大久保255,
 TEL048-858-3549, FAX048-855-7833)

****正員，工博，埼玉大学工学部

*****正員，工博，埼玉大学大学院理工学研究科

表-2 実験で実施された具体的メニュー

実験メニュー	件数	実験メニュー	件数	実験メニュー	件数	実験メニュー	件数
歩行者天国	17	サイクルバス	1	乗換支援・共通乗車券	9	ロードプライシング	1
オープンカフェ	15	観光情報提供	9	乗車券のIC化	2	リバーシブルレーン	2
歩行者専用道	4	コミュニティバス	42	乗換情報提供(公共交通)	7	スマートIC	3
コミュニティ道路	8	循環・巡回バス	56	運行情報提供(公共交通)	25	低公害車	6
自転車と歩行者の分離	11	シャトルバス	19	遅延情報提供(公共交通)	4	駐車場の整備・提供	13
歩道拡幅	18	路線バス	31	パークアンドバスライド	37	渋滞情報提供	13
自転車専用道	4	ワンコインバス	38	パークアンドレールライド	30	道路状況情報提供	23
レンタサイクル	23	高速バス	5	キスアンドレールライド	3	駐車場情報提供	18
駐車場の整備	12	デマンドバス	10	ハンブ	7	駐車場予約	6
バリアフリー信号	1	福祉バス	4	狭さく	13	交通信号機の高度制御	2
タウンモビリティ	4	ノン・ローステップバス	12	シケイン・スラローム	7	テレマティクス	2
バリアフリー経路案内	8	バス専用レーン	7	カーシェアリング	6	荷捌きスペース確保	23
歩車分離信号	1	バス優先レーン	3	カープール	1	共同集配	2
トランジットモール	10	バス情報提供(バス停)	6	デマンドタクシー	1	集配数削減	1
サイクルアンドバスライド	6	バス情報提供(バス車内)	3	乗合タクシー	6	納品時刻の指定緩和	2
サイクルアンドレールライド	2	バス情報提供(モバイル)	17	有料道路・高速道路の料金割引	42	時差出勤	9
サイクルトレイン	1	PTPS	5	ノーマイカーデー	8	フレックスタイム	1

3. 近年の社会実験の状況

(1) 社会実験の内容についての傾向

近年、社会実験で行われている具体的メニューとしては、コミュニティバス、循環・巡回バス、ワンコインバスの運行などの公共交通機関の整備に関する社会実験が主流となっている。ついで、パークアンドバスライド、パークアンドレールライド等の公共交通機関の連結に関する施策が多い。また、国土交通省が普及を進めているETCを活用した有料道路・高速道路の料金割引、さらに交通渋滞に関する情報提供、駐車場の位置や満空に関する各種情報提供実験なども多く行われている(表-2)。

実験を行った施策の種類としては、「交通渋滞対策・円滑化」、「公共交通対策・促進」の二施策の割合が、共に全実験の半数近くを占めた(図-2)。

(2) 支援制度の利用状況

全事例の約6割の実験が社会実験の支援制度を利用していた。また、利用された制度としては、支援を受けた実験のうち、9割以上が「実験費用の支援」を受けている。それに対し、「実験に関するノウハウの提供」と「実験設備のレンタル制度」に関しての支援を受けている事例はそれほど多くはない(図-3)。

また、社会実験の実施年度の予算額を「1000万円未満」、「1000万円以上3000万円未満」、「3000万円以上」に分類した。その分類別に社会実験の支援制度の利用状況を比較してみると、予算額が大きいほど支援制度を利用している傾向が見られる(図-4)。

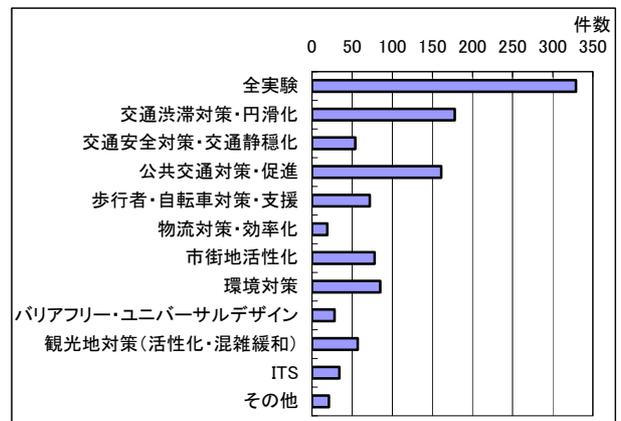


図-2 実験を行った施策の種類

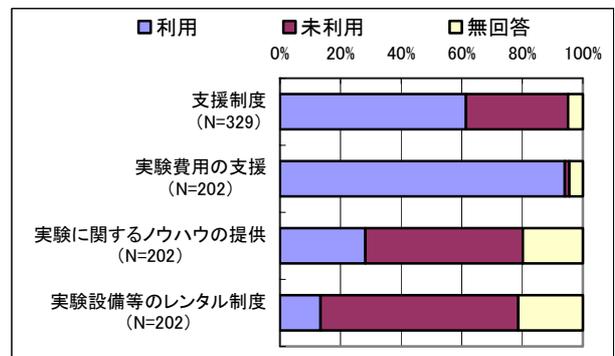


図-3 支援制度の利用状況

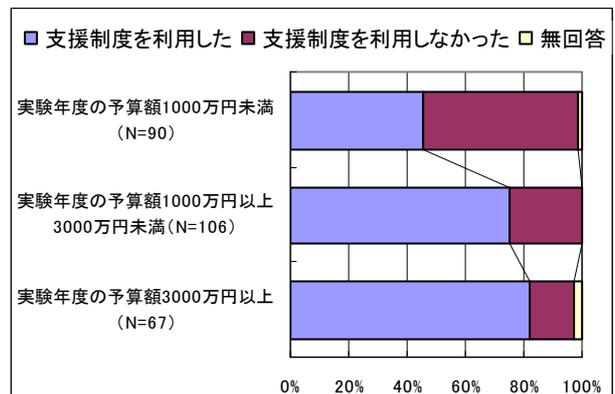


図-4 予算別の支援制度の利用状況

(3) 実験後の動向について

社会実験後、実験内容とほぼ同じ内容で本格実施した実験は全体の約3割である。また、本格実施については検討中であると回答した事例数も約3割となっている(図-5)。

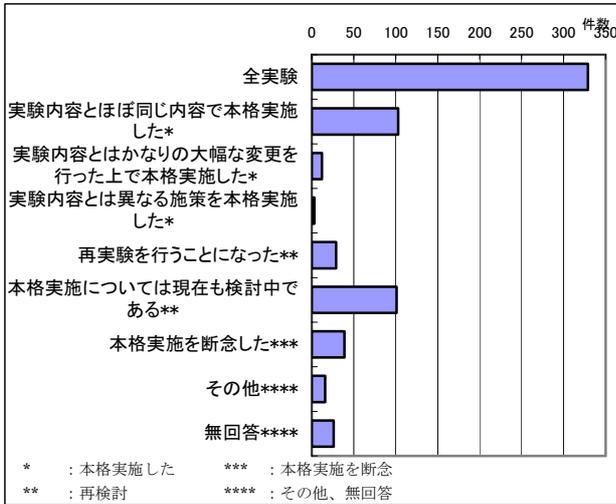


図-5 実験後の動向

a) 施策の種類別に見た実験後の動向

社会実験後の動向を実験で実施された施策の種類別に表したものが図-6である。施策の種類によって本格実施されている割合に統計上の有意な差は見られなかったが「公共交通対策・促進」、「歩行者・自転車対策・支援」、「市街地活性化」については本格実施に至っている割合が他に比べて若干高い傾向にある。

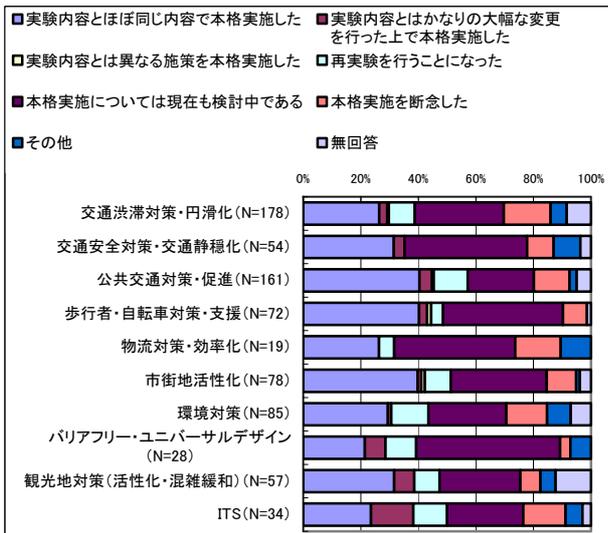


図-6 施策の種類別に見た実験後の動向

b) 実験年度の予算額別に見た実験後の動向

「公共交通対策・促進」、「市街地活性化」、「観光地対策(活性化・混雑緩和)」などの社会実験に関しては予算をかけているほど本格実施されているという傾向が確認できる(図-7)。

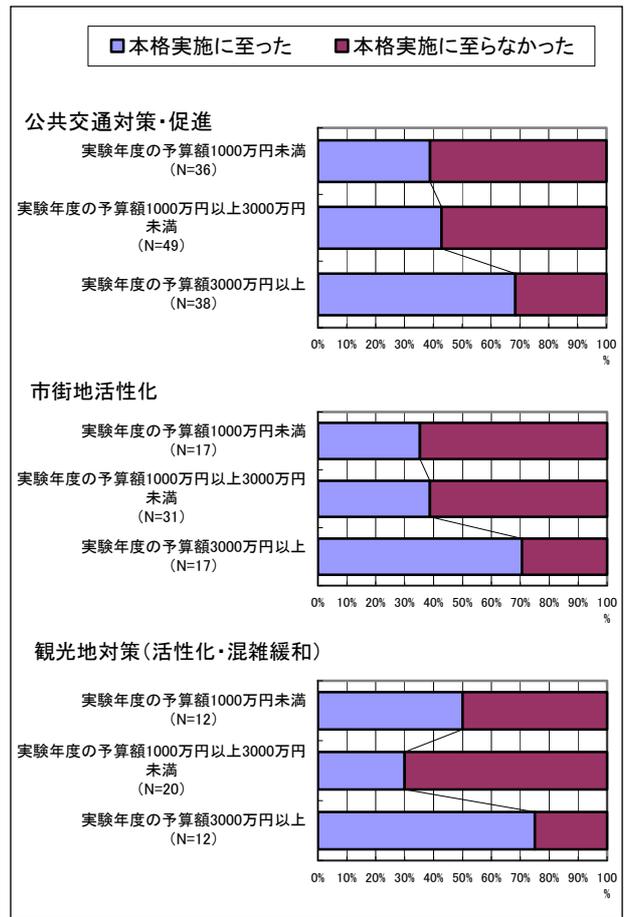


図-7 実験年度の予算額別に見た実験後の動向

c) 実験で実施された施策数と本格実施の関連

単一施策と複合的施策では、本格実施に至る割合が異なる結果を得た。社会実験で行われた施策の数を「1-2 施策」と「3 施策以上」に分類した上でその後の本格実施の状況を分析した。3 施策以上の実験の方が、実験内容とほぼ同じ内容で本格実施している割合が高い傾向であった(図-8)。

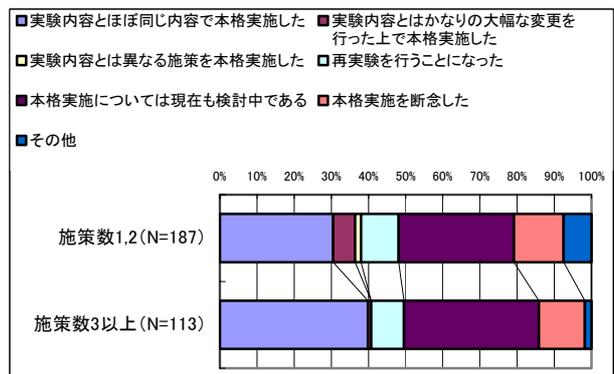


図-8 施策数の多少による実験後の動向

4. 社会実験に対する実施主体者の意識

(1) 合意形成の促進に対する社会実験の有効性

交通政策の合意形成という観点では、1998年以前で約7割が、1999年以降で8割強が社会実験の有効性を認めている（図-9）。統計的に有意な差があることより、合意形成を促進する上で社会実験は有効であるようになってきたと言える。社会実験が定着して一般的に行われるようになってきた社会的背景の影響が伺える。また、施策の種類に関わらず合意形成を促進する上で社会実験は有効であると認識している実施主体者が多数を占めていることが分かる（図-10）。特に、未知・未体験の交通施策であることが多いITSに関する事項は、特にその傾向が高い。

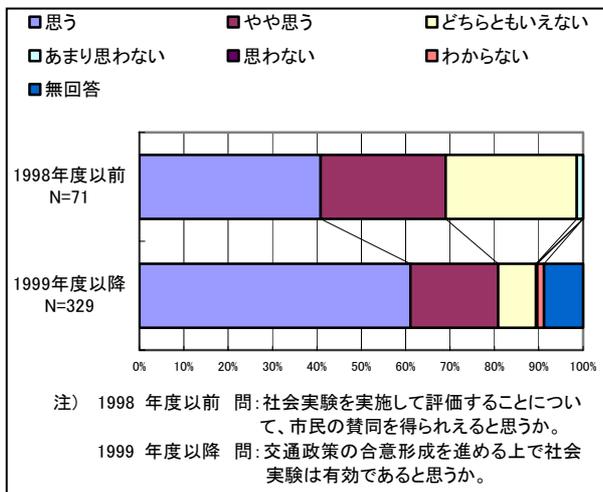


図-9 合意形成における社会実験の有効性の推移

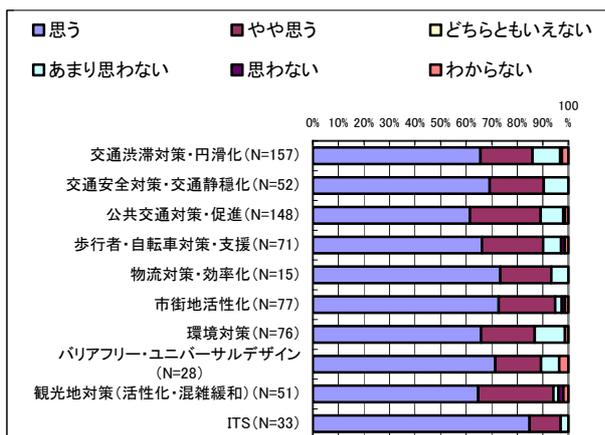


図-10 施策の種類別に見た合意形成における社会実験の有効性

(2) 本格実施時の費用に関して

本格実施に至った、至らなかった事例の二種類に分類し、予算や体制の確保について難しいと思っている割合について分析してみると統計的に有意な差が確認できた（図-11）。

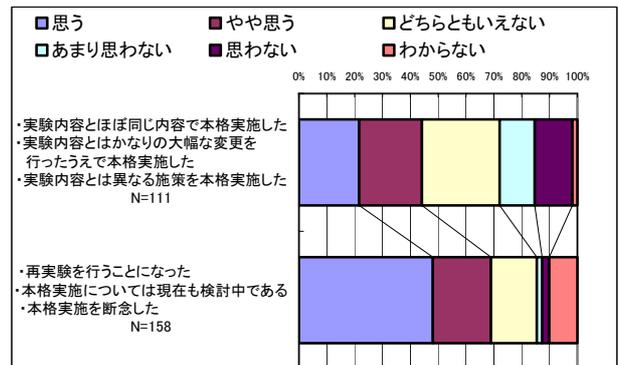


図-11 本格実施の有無別に見た本格実施後の予算・体制の確保に関する意見

5. まとめ

本研究では、近年の社会実験を網羅的に調査したことで、近年の社会実験の傾向として交通円滑化、公共交通の利用促進に関する社会実験が多く行われている傾向を把握することができた。過去の調査結果と比較することで社会実験に対する実施主体者の意識の変化の把握を行った。また、本格実施に至った実験と至らなかった実験の要因を分析し、両者を比較することでその相違の把握を行った。

その結果、施策の種類に関わらず交通政策の合意形成を促進するための手段として社会実験は有効であると認識されていることが分かった。しかし、社会実験で実施された施策を本格実施につなげるには、施策を継続的に実施できる予算や体制の確保が課題となっていると考えられる。今後、社会実験で実施された施策を本格実施につなげていくためには、社会実験に対する支援のみならず本格実施に対しても支援を行うことで、本格実施をしやすい環境をつくる必要があるのではないかと考える。

謝辞

本研究は、科学研究費補助金（基盤研究B：交通シミュレーションと社会実験を内包した交通まちづくりプロセスの構築、研究代表者：久保田尚）による調査研究である。また、社会実験アンケート調査に協力頂いた多くの社会実験実施主体者（行政機関、交通事業者、警察、NPO法人、民間企業）の方々に感謝の意を表します。

【参考文献】

- 1) 財団法人国土技術研究センター：社会実験事例集—道路施策の新しい進め方—, 大成出版, 2003
- 2) 山崎英海、坂本邦宏、久保田尚：交通施策導入プロセスにおける社会実験の有効性と課題に関する全国調査, 土木学会年次学術講演会講演概要集第4部, Vol:54, pp 242-243, 1999