

酒都大学広島構想 part2 ~ 学生主導のTMAの実現化にむけて ~

広島大学 交通工学研究室 高本 圭吾、住吉 祐志、西尾 慎也、大後戸 勝、力石 真、岡 英紀、矢舗 麻美、増田 尚吾、小野 隼人、李 綱、東 香織

東広島市とは

東広島市は1974年(昭和49年)4月20日に誕生し、2005年(平成17年)2月7日の市町村合併により面積は広島県の約7.5%を占め、広島県中央地域の中核都市となった。東広島市は「**未来にはばたか(国際学術研究都市)**」を目指し、多彩な個性を活かしたまちづくりを推進するための基本目標として、「豊かな自然環境・文化・歴史を活かしたまちづくり」、「国際・学術・技術・研究機能を活かしたまちづくり」、「県央の交通拠点性を活かしたまちづくり」の3点を掲げ、社会基盤や産業基盤の整備を進めている。

東広島市ならではの大きな特徴は以下の2つが挙げられる。まず、市内に大学が3つ(広島大学・近畿大学・広島国際大学)もあり、学術研究施設も点在している学園都市であるということ。そして、中心部の西条地域は造り酒屋が軒を連ね、瀬(兵庫県)、伏見(京都府)に並ぶ**三大銘醸地「酒都」**として栄えた時代の面影をのこしているということである。

酒都大学広島構想

以上のような背景のなかで、昨年の「酒都大学広島構想」では酒都西条に足をのぞく広島大学において地域の分化に根ざしたカリキュラムやシステムを形成し、地域に根ざした高等教育施設となることで東広島市の目標である「未来にはばたか(国際学術研究都市)」の達成に寄与する提案を行った。具体的プランとして「知」、「動」、「楽」の3つがある。

- ・「**知**」:酒教育と酒研究の推進
酒教育・酒研究
- ・「**動**」:行動パターンの類似性を利用した学生主導のTMAの設立
放置自転車を再利用した学内レンタサイクル・通学相乗りシステム・飲み会相乗りシステム
- ・「**楽**」:空きアパートを活用した滞在型「学生気分」観光システムの構築
学生用アパートの空室を有効利用・学生気分滞在型観光

今後は「提案」にとどまらず、「実現」に向けてプランを進めていかなければならない。今回の「酒都大学広島構想part2」では「**動の飲み会相乗りシステム**」に着目し、実現化を目指すことにした。2006年8月25日に福岡市の「海の中道大橋」で発生した飲酒運転による幼児3人の死亡事故以来、飲酒運転が社会問題となっており、酒都西条の発展に向けても飲酒運転ゼロのまちづくり実現化に向けた取り組みが必要であると思われる。そこで、我々は飲酒運転撲滅の動きを酒都大学広島の学生から広めていけるような飲み会相乗りシステムの確立を目指すことにした。そして確立のための基礎資料として広島大学生を対象に飲酒運転に対する意識と現状、および新しい飲み会相乗りシステムの利用意向に関する調査を実施した。サンプル数は100である。なお、新しい飲み会相乗りシステムの詳細は後で述べる。

飲酒運転に対する意識と現状

ここでは飲酒運転に対する意識と飲酒運転の現状に関する集計結果を示す。図1は自動車・バイクと自転車飲酒運転に対する意識についての集計したものである。自動車・バイクの飲酒運転はしてはいけないという意識が高いということが分かる。しかし、自転車については自動車と同じ車種に分類されるのにも関わらず、飲酒運転に対する意識が低いということがいえる。道路交通法では自転車も自動車同様の罰則を定めているものの、現実では大目に見られていることが多いからであると思われる。

次に、図2は飲酒運転の現状についての集計結果を示している。自動車・バイクの飲酒運転はよくないという意識に反して飲酒運転をしたことがあるという人が約半数を占めている。この理由は一般的にも言われるように自分なら大丈夫、距離が短いからその間だけいつもより注意しておけば問題ないという甘えによるものであろう。あとは、公共交通機関が利用しにくい理由の1つであると思われる。確かに西条はバスの便が悪いし、タクシーは学生にとってはとても高額である。我々が提案する飲み会相乗りシステムは飲み会の際の移動手段を確保するシステムなので、飲酒運転の撲滅に寄与するであろう。

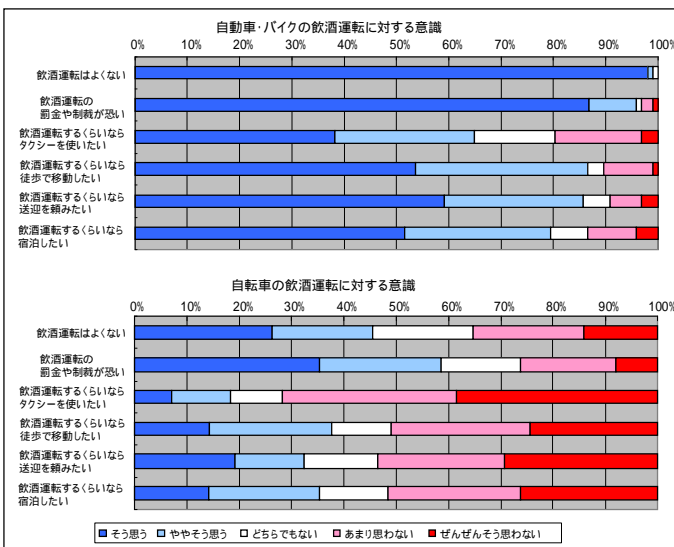


図1 飲酒運転に対する意識

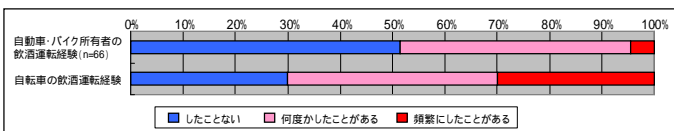


図2 飲酒運転の現状

飲み会の現状

ここでは飲み会の現状を示す。ここでいう「飲み会」とは「誰かの家で飲み会をする家飲み」と「店で飲み会をする店飲み」の両方を含んでいる。図3は飲み会の頻度を示している。7割の学生は月に1回以上飲み会をしており、2.5割近くの学生は月に2、3回のペースで飲み会をしているということが分かる。学生はサークルやアルバイト等様々なつながりがあり、飲み会の頻度も多いのではないと思われる。

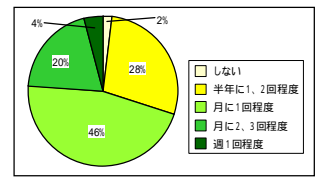


図3 飲み会の頻度

次に図4は学生の自宅の分布を示している。大学に近い下見地域が多いといえるが他の地域にも点在しているということが分かる。図5は飲み屋とその中でも学生がよく利用する飲み屋の分布を示している。飲み屋は下見地域に加え、西条駅前の地域、広島大学と西条駅間の地域に分布しているが、学生がよく利用する飲み屋のほとんどは下見地域に限られており、西条駅前地域の飲み屋は学生にはほとんど利用されていないことが分かる。言い換えれば西条駅前地域の飲み屋は学生にとって非常に利用しにくいといえる。アンケート調査の自由意見には「行く店に限られる」、「タクシーはあまりにも高い」という意見も見られ、学生が飲み会をするときは移動やそのコストの制約が大きいという状況にあるといえる。



図4 学生の自宅の分布



図5 飲み屋と学生がよく利用する飲み屋の分布

飲み会相乗りシステム

この飲み会相乗りシステムは酒都大学広島の学生が**相互の助け合い**によって移動手段を提供し、楽しく安心して飲み会に参加できるようにサポートするシステムである以下にその概要を示す。

- ・ 自動車を所有している人の事前登録(無料)が必要
- ・ 他会員を送迎することによりポイントを稼くことができる
- ・ 溜まったポイントは他会員に送迎を依頼するために使用できる
- ・ 完全予約制で予約媒体による事前予約が必要
- ・ 送迎の人数や台数、距離に応じてポイントが消費される

この飲み会相乗りシステムの実現により、以下のような効果が期待される。

- ・ 今までやむを得ず飲酒運転していた人が相乗りシステムを利用できるようになる
- ・ ハンドルキーパーで仕方なく飲まなかった人も飲めるようになる
- ・ 学生街の下見地域に限らず、広範囲で飲み会ができるようになる
- ・ 今まで仕方なく歩いていた、友人を呼んでいたなどの手間が省けるようになる

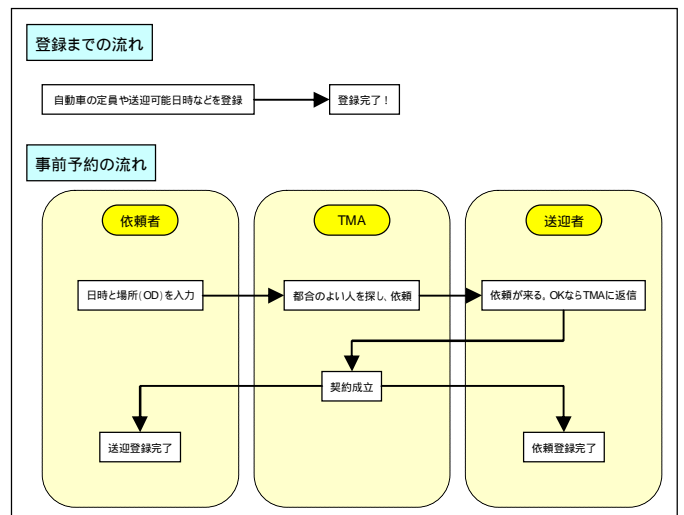


図6 飲み会相乗りシステムの流れ

飲み会相乗りシステムの利用意向

ここでは先ほど述べた飲み会相乗りシステムを実際に利用したいかどうかの集計結果を示す。なお、現在自動車所有していない人については自動車を所有しているものと仮定して回答してもらっている。図7の上段を見ると全体の半数以上の人々がぜひ利用したい、条件がよければ利用したいと回答している。現在広島大学で自動車を所有している人は約3000人であるから、登録者数は1500人を超え、実現可能性は十分にありえる。また、図7の下段は自動車・バイクの飲酒運転をしたことがある人(図2上段の何度かしたことがある、頻繁にしたことがあると答えた人)のみの飲み会相乗りシステムの利用意向を示したものである。これを見ると自動車・バイクで飲酒運転をしたことがある人も半数以上の人々がぜひ利用したい、条件がよければ利用したいと回答しており、この飲み会相乗りシステムは飲酒運転撲滅にも寄与するといえる。

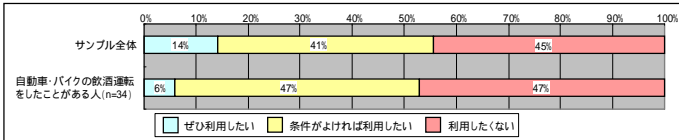


図7 飲み会相乗りシステムの利用意向

条件がよければ利用したいと答えた人の意見の内訳は予約の時間指定が詳細にできることや急な飲み会でも予約できるようにしてほしいといった**予約利便性**に関する意見が7つ、酒癖が悪い人や態度の悪い会員への**トラブルの対応**がしっかりしていることに関する意見が5つ、獲得したポイントの商品や金品と交換できるようにしてほしいといった**ポイント**を他のことにも使いたいという意見が5つ、利用時の多少の**時間の融通**がきいてほしいという意見が3つあった。

次に図8は飲み会相乗りシステムを利用したくないと答えた人の理由について集計したものを示している。上の2つの送迎に関する煩わしさについては相互助け合いの原理に対する消極的な意見であり、もっと相互助け合いのよさをアピールしていく必要がある。真ん中の2つについてはシステムを利用する頻度は少ないが、登録してから何もしなければ何も起らないシステムなので相乗りシステムの利用頻度は少なくても利用してくれる可能性はあるといえる。下の2つについては予約や事前登録の手間を省けるようなシステムにすることで解消できる。

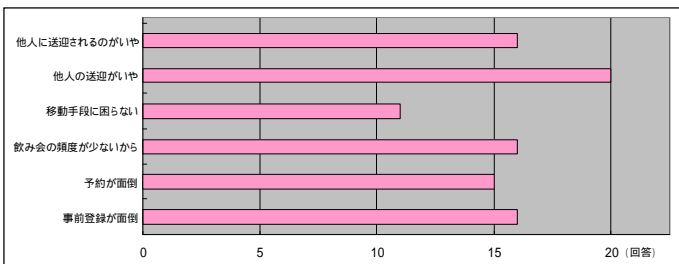


図8 飲み会相乗りシステムを利用したくない理由

飲み会相乗りシステムの利用頻度

利用意向の設定でぜひ利用したい、条件がよければ利用したいと回答した人には飲み会の際にどのくらいの頻度で利用したいかを質問している。この回答と図3の飲み会の頻度の積を求めると、その人の飲み会相乗りシステムの利用頻度を算出することができ、これを集計したのが図9である。そしてこの利用頻度の平均値を算出すると1人あたり1年に5.5回の割合でこのシステムが利用されることになり、システムの登録者を1500人すると、システムが利用される頻度は1日あたり23回と計算される。

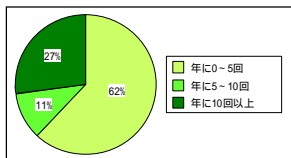


図9 1人あたりの飲み会相乗りシステム利用頻度

飲み会相乗りシステムの具体的提案

条件がよければこのシステムを利用したいという回答も含めて5割以上もの回答を得て、実現の可能性ができた。そこで、ここでは利用するための条件や利用したくない人の理由を参考にシステムの具体的な提案を試みる。

<事前予約システムの構築>

手軽に送迎予約ができ、かつ迅速にシステムが処理される必要がある。そのためにはパソコンもしくは携帯電話のブラウザを使用するシステムの構築がよいと思われる。送迎依頼の予約画面の案を図10に示す。

<当日の連絡方法>

当日の送迎直前に依頼者および送迎者の急な予定変更が起こることが考えられる。これらにも柔軟に対応できるようにするためには依頼者と送迎者が直接連絡をとり合うようにする必要があるが、個人情報保護の問題によりお互いのメールアドレスや電話番号を直接交換するのは抵抗がある。そのため、本システムでは事前にシステム専用のメールアドレスを発行、もしくはSNS(ソーシャル・ネットワーク・サービス)のサイトで互いに連絡をとり合えるようなシステムにする。

<ポイント制度の具体化>

登録者にかかる負担の不公平さをなくすためには獲得ポイントと使用ポイントのバランスを考慮しなければならない。バランスとして適当なのは1回の送迎を行えば1回の送迎を受けることができるようにすることであるが、それでは「移動距離」、「平日か休日」、「深夜時間帯」、「送迎人数」、「予定変更」等の原因によって不公平さが生じてしまう。そこで、回数に対してそれらの要因の重み付けを行うことでポイントのバランスがとれるシステムにする必要がある。

予約画面

日付: []年[]月[]日

飲み会場: あらかじめ登録した場所 その他 []

送迎に必要な人数: []人

送迎者の性別: 気にしない 同性的み

行きに送迎が必要ならチェックを入れる

時間: []時[]分にピックアップ場所

ピックアップ場所

あらかじめ登録した場所 その他 []

経由地1

あらかじめ登録した場所 その他 [] なし

経由地2

あらかじめ登録した場所 その他 [] なし

飲み会場

帰りに送迎が必要ならチェックを入れる

時間: []時[]分に飲み会場

飲み会場

あらかじめ登録した場所 その他 [] なし

経由地1

あらかじめ登録した場所 その他 [] なし

経由地2

あらかじめ登録した場所 その他 [] なし

最終目的地

あらかじめ登録した場所 その他 [] なし

図10 送迎システムの予約画面の案

<トラブルへの対応>

見ず知らずの学生の送迎を行うことは様々なトラブルが起こることが考えられる。(例:送迎時間に関する言い争い、喧嘩、車を汚された、出会い目的の登録者によるストーカー行為、etc...)。そこで、これらの問題に対応すべく、以下のことを提案する。

- 1) 送迎後の評価アンケートの実施
送迎終了後、依頼者・送迎者共に評価アンケートを実施し、登録者の評価値が分かり、評価があまりにも低い登録者には登録抹消などの措置をとることができる。
- 2) 送迎者の自動車へのエチケット袋常備を薦める
依頼者の急変にも対応が可能であり、被害を最小限に抑えることができる。
- 3) 大学・警察との連携
学生主導のTMAだけではどうにもできないような問題発生時にも即刻の対応が可能になる。

今後の飛躍

<利用者の規模拡大へ向けて>

・自転車・バイク利用者も参加へ!

現時点では、送迎することでポイントを稼ぐシステムとなっており自動車を所有していない人は登録すらできないため、システムを利用できない。しかし、特に自転車の飲酒運転は自動車よりも改善が必要であるため、バイクや自転車の利用者もこのシステムに参加できるようにするべきである。方法としてはTMAといった他の役割を受け持つことで送迎を行ったのと同様にポイントを獲得できるようにする案がある。

・一般市民も参加へ!

本飲み会相乗りシステムは現在のところ学生のみを登録の対象者としているが、地域全体の発展のためにも規模を拡大させ、一般市民も登録できるようにする。これによって学生及び地元住民の飲酒運転撲滅につながり、また地域住民と学生のコミュニケーションの機会を増やすことができるのではないかとと思われる。しかし、アンケート調査でシステムの一般市民への拡大に対する意見を聞いたところ、図11にも示すように一般市民に拡大してほしいと答えた人が1割以下であり、広大生に限定したいという意見が6割を超えた。理由は「トラブルに巻き込まれやすい」、「同じ学生の方が利用しやすい」という理由が多かった。このシステムを一般市民に拡大するためには安全面や人の意識面での課題が多く残っている。

一般市民も参加できるようにするためにはまず、学生だけでシステムを運営してみたら様子を見て拡大を検討するべきである。

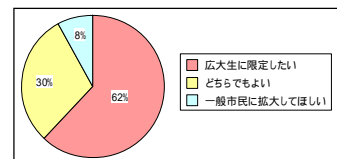


図11 システムの一般市民への拡大

<利用目的の拡大へ向けて>

・多目的相乗りシステムの構築

飲み会相乗りシステムは酒都西条の発展のために構築し、飲み会時の移動手段を確保するシステムであるが、「駅までの送迎」や「雨天時の送迎」など飲み会以外にも展開できる可能性がある。これにより、利用者の多目的における移動手段の確保につながり、さらに利便性が向上することが考えられる。

<大学との連携に向けて>

多くの大学では学生証のICカード化が進んでおり、近い将来は全ての大学でICカードが採用されるのではないかとと思われる。広島大学の学生証のICカードにこの飲み会相乗りシステムの情報等を組み込むことにより、さらなる利便性の向上や管理能力の向上にもつながるのではないかとと思われる。