

マルチモーダル情報提供の効果の分析

広島大学大学院国際協力研究科 学生会員 ○尾高慎二
広島大学大学院国際協力研究科 正会員 藤原章正
広島大学大学院国際協力研究科 正会員 岡村敏之

1. 研究の背景と目的

「マルチモーダル施策」とは、複数の交通機関の連続性・選択性を高め、利用者のニーズに応じたより良い交通環境をつくる総合的な施策である。その1つとして複数の交通機関の情報を提供する施策がある。交通機関情報を提供することで人々は普段利用頻度の少ない交通の情報も得ることができ、交通手段の選択肢が増加する。これは円滑な交通の実現を目指すTDM施策の1つとして位置づけられている。

本研究では、広島市で実施された、わが国で初めての試みである「マルチモーダル情報提供社会実験」を対象に、実験の事前・事後のアンケート調査から、利用者の行動や意識を調査し、その情報提供について効果の分析を行うことを目的とする。

2. マルチモーダル情報提供社会実験の概要

この社会実験では、平成12年11月13日（月）から約1ヶ月間、広島市安佐南区の住宅団地を対象に、市内中心部までの自動車の道路交通情報とアストラムライン（新交通）の運行情報とをケーブルテレビを利用して同一画面上に提供した（図1）。実験前後で1回ずつアンケート調査を実施し、実験前調査ではマルチモーダル情報提供による出発時刻や交通手段の変更可能性について把握することを、実験後調査

では実際の行動の把握を目的とした。さらに、住民間の意見交換の場としてワークショップも実験前後で開催した。表1に本実験の実施プロセスを示す。

次に対象地域の交通の実状を説明する。アストラムラインは通勤時間帯は3～5分間隔で運行され、最寄りの毘沙門台駅から本通駅（市内中心部）までの所要時間は19分である。一方、朝ピーク時の自動車の市内中心部までの所要時間は通常時の2倍の60分前後を要する。

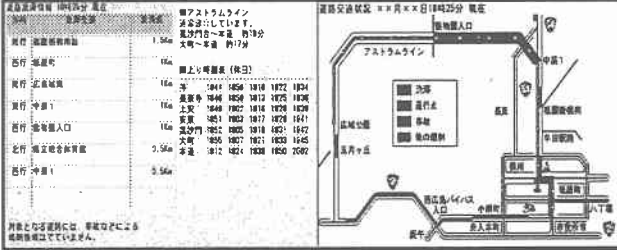


図1 CATVの情報提供画面

3. アンケート調査の集計分析

実験前アンケート調査は、対象地域のCATV視聴可能者364名を対象に「個人属性」「ふだんの行動の実態」「交通機関に対する安心感」「情報提供について」の項目で、平成12年10月20日発送により実施した。

実験後アンケート調査は実験前アンケート調査の回答者335名を対象に、実験前調査の項目の実験期間中の状況に加えて「情報提供内容について」「住民参加型実験について」の項目で、平成12年11月30日発送により実施した。以下に情報提供についての集計結果を示す。

図2は年齢層別の交通手段構成比を示している。高齢者ほどアストラムラインの選択割合が高くなっている。また、全体の交通手段選択割合は、約54%がアストラムライン利用者で、約37%が自動車利用者となっている。図3は移動目的別の交通手段構成比である。通勤・業務目的の移動はアストラムラインと自動車の選択はほぼ同数であるのに対し、買い

表1 マルチモーダル情報提供社会実験の実施プロセス

時 間	アンケート調査		ワークショップ	
	日 時	平成12年10月20日(金)～	日 時	平成12年10月26日(木)
事 前	対 象	CATV視聴可能者364名	主 催	ひろしまNPOセンター
	回収数	335票	参加者	23名
	目 的	・情報提供利用意向 ・手段変更意向 ・情報重要度	内 容	・広島市の交通の現状 ・グループディスカッション ・体験された問題の類型化
↓ 社会実験	実験期間	◆平成12年11月13日(月)～12月10日(日)		
	実験対象	◆広島市安佐南区(毘沙門地区) CATV視聴可能世帯		
	実施主体	◆ひろしまNPOセンター		
↓ 事後	実験内容	◆道路交通情報およびアストラムライン情報をCATVにより同時に提供		
	提供内容	◆アストラムライン情報:時刻表、所要時間、運行状況 ◆自動車の道路交通情報:渋滞先頭交差点、渋滞長さ、道路の規制		
	日 時	平成12年11月30日(木)～	日 時	平成13年1月25日(木)
↓ 事後	対 象	事前回答者335名	主 催	ひろしまNPOセンター
	回収数	312票	参加者	14名
	目 的	・情報提供利用実績 ・行動・意識変化の把握 ・住民参加型実験の必要性	内 容	・アンケート調査結果の報告 ・グループディスカッション ・意見の類型化

物・私事目的の移動ではアストラムラインを選択する人の割合が高い。

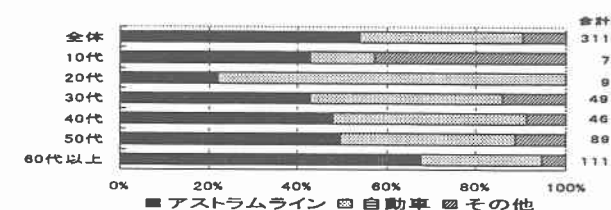


図2 年齢層別交通手段構成比

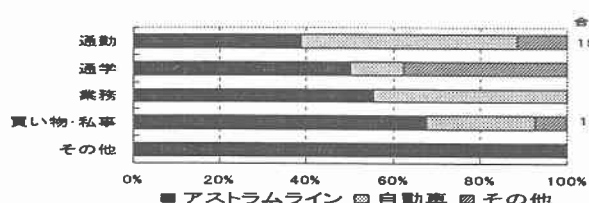


図3 移動目的別交通手段構成比

次に交通手段別の情報提供の利用意向（実験前）と利用実績（実験後）についてと情報提供内容についての集計結果を示す。

図4はアストラムライン利用者についてである。情報利用意向は70%弱であったが、情報利用実績は約25%であった。図5は自動車利用者についてである。情報利用意向は70%を超えていたが、情報利用実績は約20%となった。

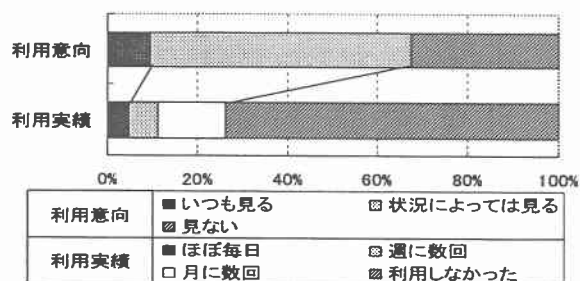


図4 アストラムライン利用者の情報利用意向と実績 (167人)

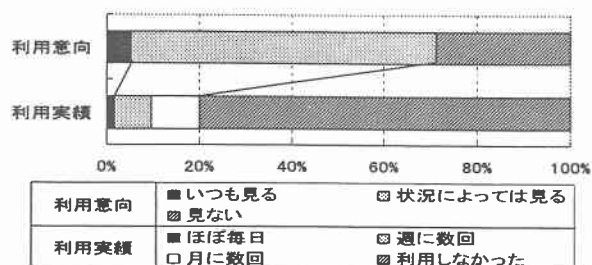


図5 自動車利用者の情報利用意向と実績 (114人)

図6は提供された情報内容、図7は情報提供の対象地域、図8は画面表示の方法、図9は提供された情報の有効性についてを情報利用者（75人）について集計を行った。いずれの項目についてもアストラ

ムライン利用者は今回の情報提供について「問題なかった」と回答した割合は高かった。一方自動車利用者はアストラムライン利用者 비해情報内容に何らかの不満を感じている割合が高くなっている。このことから、自動車利用者の情報利用意向が高かったにもかかわらず、実績がアストラムラインより低くなっている原因であると考えられる。

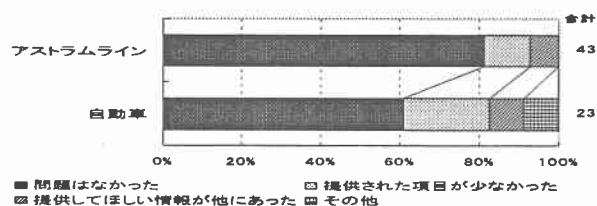


図6 情報提供内容について

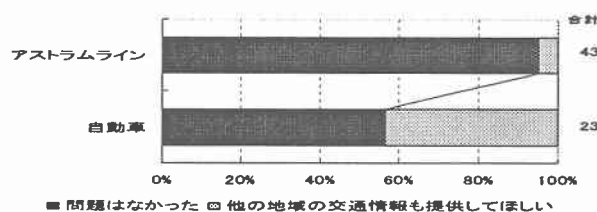


図7 情報提供の提供機器について

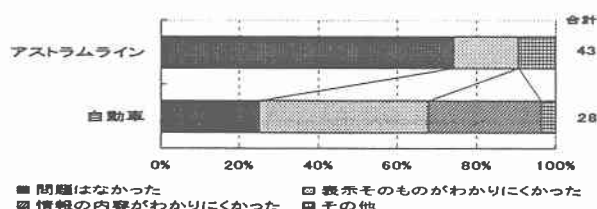


図8 情報提供の画面表示方法について

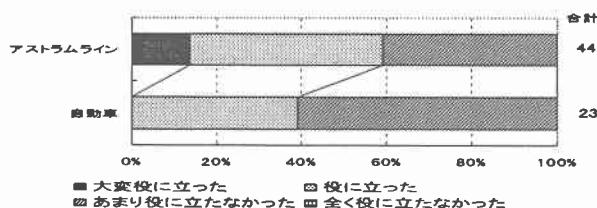


図9 情報提供の有効性について

4. 結論

本実験では実験前の情報利用意向は全体的に高かったにもかかわらず、利用実績は低めであった。これは、今回の情報提供内容はアストラムライン利用者には比較的有效な情報を提供できたが、自動車利用者は「提供内容」「対象地域」「画面表示方法について」問題点があり、満足していないことがわかった。今後マルチモーダル情報提供の内容、画面表示なども含めて、情報提供について再検討が必要であると考えられる。