

8

道路行政セミナー

2004 August

目 次

エッセイ

たかがみち されどみち	大野 美代子	1
-------------	--------	---

特集／平成15年度社会実験結果とりまとめ

平成15年度社会実験とりまとめについて	道路局 地域 道路調整室	4
人と環境にやさしい交流の里を目指して ～津和野町交通社会実験「津和野ぶらりウィーク2」～	島根県津和野町 建設課	8
歩いて時間を感じるまちづくりを目指して ～観光地における交通社会実験～	日田市建設部 都市計画課	14
「歴史街道 あるいてにぎわう枚方宿」 社会実験の概要について	枚方市土木部 土木総務課	21
中心市街地に魅力と賑わいを取り戻そう ～福島市中心市街地活性化に関する社会実験について～	渡邊 あゆ美	27
人と環境にやさしい都心交通の実現に向けて	札幌市都心まち づくり推進室	32
簡易デマンドシステムと情報提供による玄関口バス運行実験	清水 智哉	38

国土交通省重点施策（道路関係）について	道路局総務課	44
道路交通情報提供に関する利用者意識 (アンケート調査結果より)	(財)日本道路交通情報 センター調査部	48



第3の「副都心・蘇我」(千葉市)	矢口 和之	63
額に汗して(毎日がサウナ・・・)(京都府)	堀本 恒秀	65
時・時・時		68

平成一五年度社会実験とりまとめ

道路局地方道・環境課地域道路調整室

一 はじめに

道路に対するニーズが多様化し、地域において住民との合意形成を得ながら施策を導入していくことが求められている中、実際に住民等が施策の実体験をしながら、その導入の可否を検討する社会実験は、地域に合った施策を導入する際に非常に有効な手法である。

国土交通省道路局では平成一一年度より、社会実験を実施する地域に対して、その費用の支援などを行う社会実験制度を実施しており、これまでに渋滞対策のための公共交通利用の促進や道路空間の有効活用、物流・駐車対策などをテーマとした社会実験が各地域で実施されてきた。

平成一五年度は、歩行者・自転車優先施策（くらしのみちゾーン・ランジットモール）、NPO等との協働による道活用などをテーマとして、二〇地域で社会実験が実施された。本稿では社会実験の概要とあわせ、平成一五年度に実施された社会実験について記すものとする。

二 社会実験の概要

社会実験とは、既存制度の大幅な見直しを伴う、抜本的かつ斬新的な施策について、当該施策を本格実施に移行する際、事前に効果や影響を確認するため、場所と期間を限定して試行・評価するものである。

社会実験実施の流れを図1に示す。各地域にお

いて実験企画の立案を行い、実施計画を策定し、実験を実施してその結果を評価し公表する。この一連のプロセスを踏まえて施策を本格的に導入するか否かの判断を行うこととなる。国土交通省道路局では、平成一五年度までに六五件の社会実験を地域の方々とともに実施しており、そのうち二七件については実験した施策が本格導入または一部導入となっている。

三 平成一五年度に実施された社会実験

平成一五年度は表1のとおり、二〇地域において社会実験が実施された。以下に施策別に平成一五年度の社会実験の実施状況及び結果概要を述べる。

1 歩行者・自転車優先施策
(くらしのみちゾーン)

くらしのみちゾーンは、外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地の街区などにおいて、警察と連携して一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とし、併せて無電柱化や緑化等の環境整

備を行って、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ろうとする取組みである。

平成一五年度は、七地域で実験が実施されており、これらは住宅地を対象とした取組み(佐賀市、鎌ヶ谷市)、駅前や市街地中心部などの商業地を対象とした取組み(広島市、郡山市、茨木市)、観光地や歴史街道を対象とした取組み(日田市、

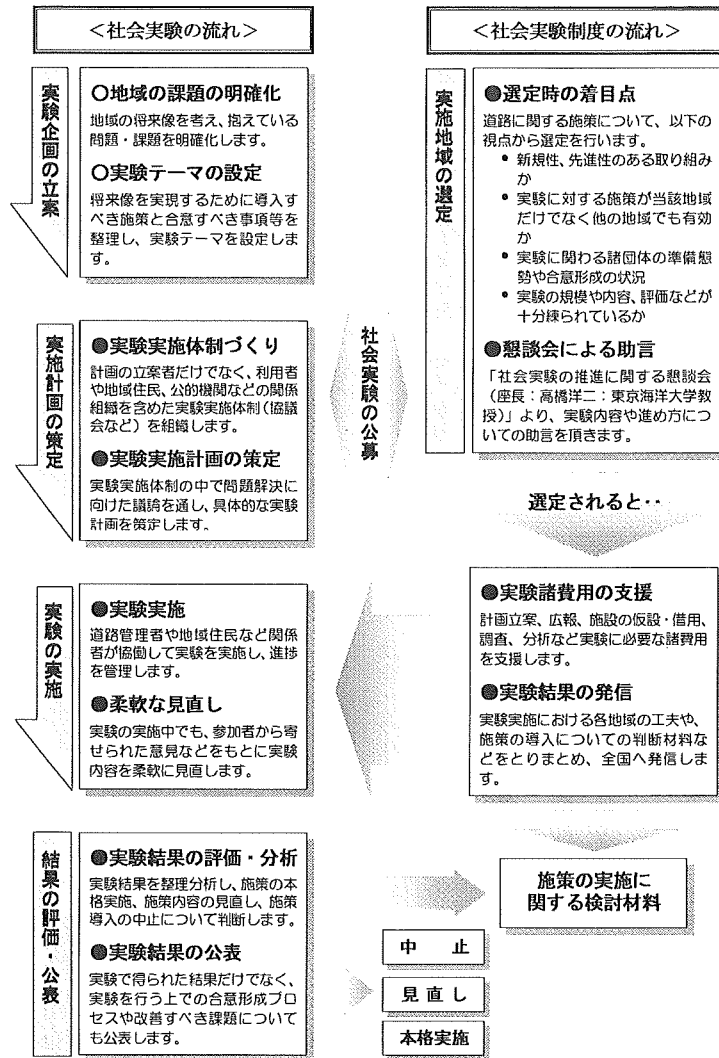


図1 社会実験の流れ

表1 平成15年度に実施した社会実験

テーマ	実験名・実験地域
歩行者・自転車優先施策 (くらしのみちゾーン)	日新地区交通環境改善プログラム～通学路の安全性～(佐賀県佐賀市)
	歩行者に安全なまちづくり導入実験(千葉県鎌ヶ谷市)
	都心商業地区における歩行者と自動車、自転車の共存化に関する実験(広島県広島市)
	中心商業地における交通情報提供と歩行支援実験(福島県郡山市)
歩行者・自転車優先施策 (トランジットモール)	JR茨木駅周辺交通円滑化社会実験(大阪府茨木市)
	天領日田、歩いて時間(とき)を感じるまちづくり社会実験(大分県日田市)
	「歴史街道 あるいてにぎわうまち」社会実験(大阪府枚方市)
	那覇市国際通りトランジットマイル社会実験(沖縄県那覇市)
NPO等との協働による 道活用	～ロープウェイ通り～歩いて楽しむ実験(愛媛県松山市)
	津和野市と環境にやさしいまちづくり交通社会実験(島根県津和野町)
	交通政策の転換に向けた岐阜市総合型交通社会実験(岐阜県岐阜市)
	道路空間のコミュニティインフラ化 in 博多(福岡県福岡市)
物流・駐車場対策	地下駐車場(既存ストック)を活用した中心市街地活性化実験(福島県福島市)
	地域住民による『遊びの歩道』創出実験(岩手県東和町)
	御堂筋賑わい空間づくり社会実験～みち再生からはじまる地域主役の都市再生～(大阪府大阪市)
	IT社会における駐車場情報提供等の高度化社会実験(愛知県名古屋)
バス利用の促進	デマンドシステムと情報提供による玄関口バス運行実験(愛知県豊田市)
バリアフリー	円滑な移動環境を提供する歩行者ITS社会実験(愛知県名古屋)
道路管理における 地域住民との協働	COOL ROAD提供実験(山形県鶴岡市)

住宅地を対象とした実験では、一定通学路の主要エリアにハンパ設置や車両通行制限を行った佐賀市において、自動車速度抑制効果が現れ住民からも好評であり、実験で導入した二二箇所のハンパのうち九箇所は継続して設置することとなった(写真1)。また鎌ヶ谷市の住宅街に設置したハン

プも速度抑制効果が高く、実験後、設置について継続的な検討がなされている。

商業地を対象とした実験では、路上駐車や放置自転車などによって歩行環境が悪化している広島市の中心商業地区において、歩車分離や臨時駐輪場の設置などの実験（写真2）を行ったほか、郡山市の中心市街地では、バリアフリーのための電動スクーターレンタル実験などを実施し、茨木市ではJR茨木駅周辺の一方通行化と合わせた歩行者空間の創出実験が行われた。そのうち広島市では、放置自転車が減少するなど歩行環境の改善に寄与したものの、本格実施に向けては引き続き協議することとなった。他の地域においても実験結果を踏まえ継続的に検討を進めることとしている。



写真1 はんぷの設置状況（佐賀市）

観光地を対象とした実験では、狭あいな道路に観光車両が入り込むことが課題となっている日田市で自動車進入制限などの実験（写真3）が行われた他、枚方市において旧街道に流れ込む通過車両を抑制するため歩行者専用道路化などの実験が行われた。いずれも評価は高かったものの、枚方市では周辺道路に渋滞が発生するといった課題も生じた。

2 歩行者・自転車優先施策
（トランジットモール）

2 歩行者・自転車優先施策

（トランジットモール）

トランジットモールは、中心市街地のメインストリート等で警察と連携して一般車両の利用を制限して、歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関の利便性を高め、街のにぎわいを創



写真2 商業地での歩車分離（広島市）

出しようとする取組みである。

平成一五年度は四地域で実験が実施された。那覇市（写真4）では市のメインストリートである国際通り（約一・六km）をトランジットモール化する実験を行った。平成一四年度にも土・日曜日に実験したが、平成一五年度はこれに金曜日を加え、一月二一日（金）～二三一日（日）の三日間実施した。三日間で通常時の二倍近い七万五千人の来街者があり、施策の内容も好評であった。今後は当面休日の試験的導入を検討しながら、平成一七年度の本格導入を目指すこととしている。

その他松山市、津和野町、岐阜市でもそれぞれ中心部の通りをトランジットモール化し実験を行っており、いずれも一定の効果を得たものの、商業者等から不便さが指摘された地域もあり、今後



写真3 観光地での自動車進入抑制（日田市）

の本格導入に向けては課題を残している。

3 NPO等との協働による道活用

NPO等との協働による道活用とは、地域の住民団体やNPO等が、道路管理者との役割・責任分担のあり方を明確にした上で、地域特性を活かした道路空間づくりや道路管理へ参画する機会を拡大するとともに、これを継続的な活動とするための取組みである。

福岡市の博多エリア、福島市の中心市街地、東和町の中心商店街及び大阪の中心部である御堂筋において社会実験が行われた。

このうち御堂筋では一月二三日（日）の二時～一七時の五時間、約八〇〇mの区間で一般車の通行規制を実施し、イベントの開催やオープン



写真4 メインストリートのトランジトモール化（那覇市）

テラスを設置した（写真5）。推計二二万人の来場者があり、大きな集客効果が得られたほか、道路空間のイベント利用について来街者と周辺地域から高い評価を得た。一方、周辺道路の渋滞などの交通問題を解決する必要があるなどの課題が残っている。

4 その他の施策

地域の課題解決のため、物流・駐車場対策など四つの施策で五地域が社会実験に取り組んだ。いずれも実験の結果を踏まえ導入に向けて継続的な検討を行うこととしているが、名古屋市、札幌市では同じ地区で道路空間の有効活用についての社会実験を本年度に行い、更なる課題解決、本格導入への検討を進めることとなっている。



写真5 道路空間のイベント利用（大阪市・御堂筋パレード）

四 おわりに

以上、平成一五年度の実施地域を中心に概観した。国としては、実験実施までのプロセスや実験結果などをその地域だけの情報にとどめず、知見としてとりまとめ、これから同様の施策を実施しようと考えている地域へ情報提供していくことも必要であると考えている。これまでの社会実験結果は、社会実験ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/road/denopro/index.html>）で概要等紹介しているとともに、平成一五年二月には「社会実験事例集」（大成出版社）を刊行しているので参照されたい。

なお、平成一六年度については、引き続き「くらしのみちゾーン・トランジットモールの社会実験」について取り組みほか、道路空間をより柔軟に活用して街の賑わい創出を図ることを意図した「オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」、路上工事による渋滞を軽減するための「路上工事縮減等に関する社会実験」を実施する。八月四日現在で二九地域の社会実験に着手しており、夏から秋にかけて各地で社会実験が実施される。実施予定等は前出のホームページで随時紹介するので、ご覧いただきたい。

人と環境にやさしい交流の里を目指して

津和野町交通社会実験「津和野ぶらりウィーク2」

島根県津和野町建設課

一 はじめに

津和野町では、道づくりを中心としたまちづくりを進めるため、平成一〇年度より「津和野町まちづくり検討委員会」を立ち上げ、道路交通問題を中心として、観光、地域振興に至るまちづくりの議論を進めています。

平成一〇年に『人と環境にやさしい交流の里づくり』を基本理念として掲げ、歩行者や自転車を優先する道路づくりを進めていく方針が立てられました。

平成一五年度には、国土交通省の「くらしのみちゾーン・トランジットモール地区」への応募を行い、津和野町津和野地区が登録されました。

「車中心から人中心の道路整備」というくらし

のみちゾーンの考え方と津和野町の歩行者や自転車を優先する道路づくりを進めていく方針には通じるものがあり、この共通項が登録の要因であったと思われる。

津和野町では、歩行者や自転車を優先する道路づくりを進めていく具体的施策として、「パーク&ライド」「循環バスの運行」「トランジットモール」を展開することとしています（図1）。

このような具体的施策を試行的に実施し、地域住民の反応や、津和野町での施策の適合性などを検証することを考え、平成一五年度交通社会実験事業を実施しました。

まちづくりを実現するための将来交通体系

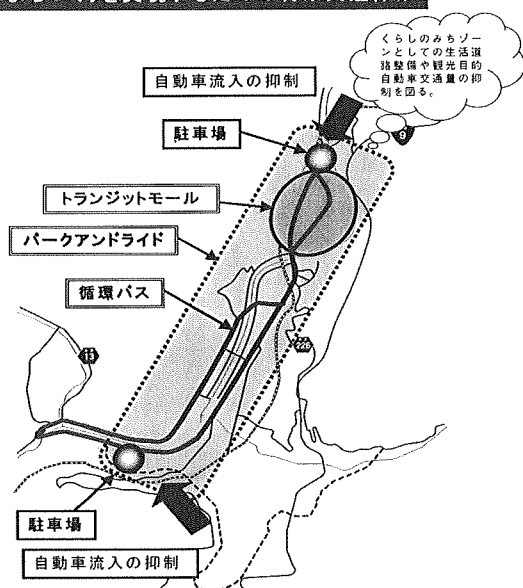


図1 津和野町の将来の交通体系図

今回は、平成一五年度に実施した交通社会実験について概要と結果及び得られる効果などについて紹介します。

二 交通社会実験の概要

交通社会実験は、秋の観光シーズンである平成

一五年一月一日から一六日までの一六日間で実施されました。今回の交通社会実験では、歩行者や自転車を優先する道路づくりを進めていくための具体的施策四項目について実験を実施しました(図2)。

① 津和野市街地循環バスの運行

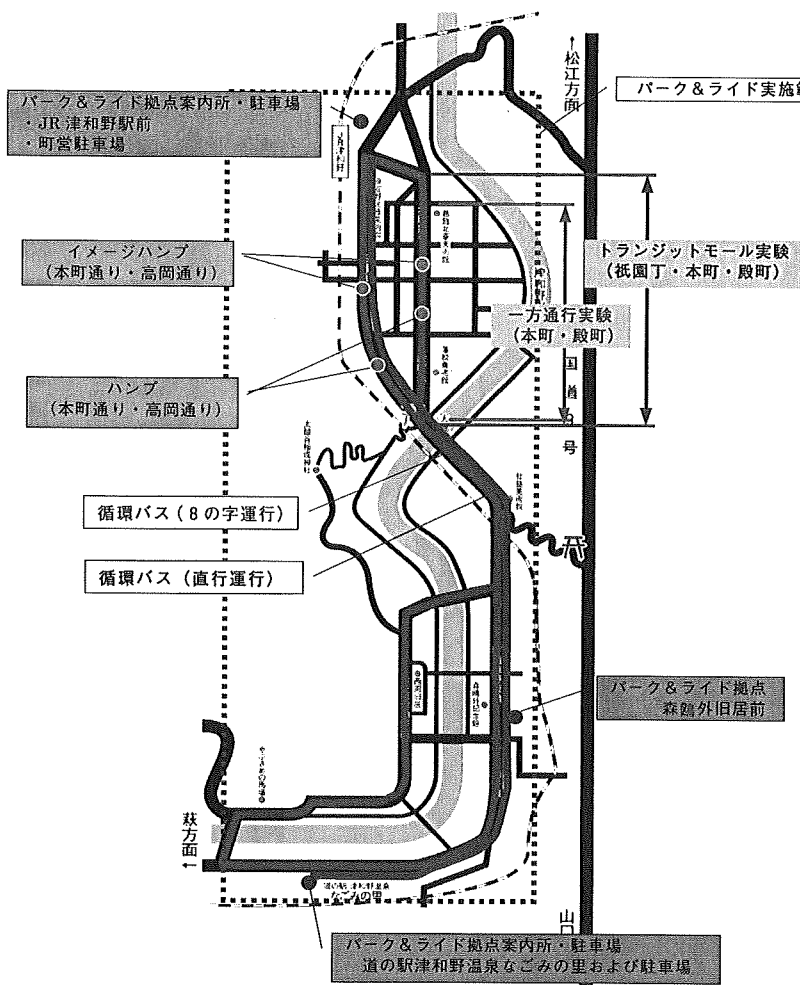


図2 津和野町交通社会実験概要図

② パーク&ライドの実施

③ トランジットモールの実施

④ デバイス(ハンプ)による速度抑制の実施

循環バスは、津和野町の市街地を8の字で運行し、料金は均一料金の一〇〇円としました。また、一日乗車券三〇〇円券の発行も行いました。運行時間は九時から一七時まで、三〇分おきに計一七便の運行としました。主にパーク&ライド利用者の代替補完的公共交通としての役割を持ちます。

パーク&ライドは津和野市街地の南北にそれぞれ「駐車場」を設け、観光目的の車を止め、バス・レンタサイクル及び徒歩で市街地観光エリアを周遊してもらうものです。駐車場の近くに「拠点案内所」を設置し、利用者の利便性を高めました。

トランジットモールは、津和野観光のメインストリートとなる本町通りと殿町通りにおいて実施しました。公共交通と通行許可車輛のみ通行を認め、観光目的の自家用車の通行を規制することで自動車交通を抑制し、安全な歩行空間を創出しました。また、一方通行とすることで歩行空間を広くし、歩行者や自転車が快適に周遊できる環境をつくり、まちの賑わいを創出しました。

デバイス実験として、固定ハンプ・イメージハンプを津和野市街地内でも交通量の多い高岡通りと観光による周遊の多い本町通りに設置し、自動

三 交通社会実験の結果

1 循環バスの運行

循環バス(写真1・2)は市街地を8の字で循環するバスと南北のパーク&ライド拠点を直行で結ぶバスの二パターンで運行しました。

利用者は両パターン合計で三、六三七人、全日の平均乗車密度は一三・三人／便となりました。休日のみ平均乗車密度は二一・〇人／便であり、バスの乗車定員（二九人）をほぼ埋めるほどの利用者がありました。



写真1 循環バス「ぶらりバス」



写真2 循環バス車内の様子

2 パーク＆ライドの実施

津和野市街地の南北のパーク＆ライド駐車場に看板によって車を誘導し、津和野市街地への観光目的車輛の流入抑制を行いました。

津和野市街地への流入交通量を「一」とした時の津和野大橋断面交通量（津和野市街地の中心に位置し、最も交通量が多い断面）は、平成一四年度で「一・一六」、交通社会実験中で「一・〇七」となり交通社会実験中の方が「〇・〇九」少なく、パーク&ライドによる交通量の抑制の効果がみられました。

パーク&ライドには駐車場に停めて歩いて周ることによって観光滞在時間を長くし、商店の活性化を促すという目的もあります。休日におけるパーク&ライド駐車場での平均滞留時間は平成一四年度と同等の約二時間でした。しかし「三時間以上」滞留する車の割合は、平成一四年度と比べて

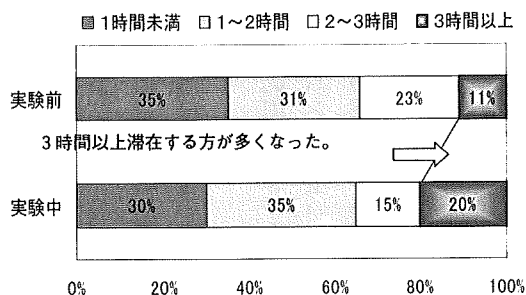


図4 パーク＆ライド北拠点における滞在時間比較（休日）

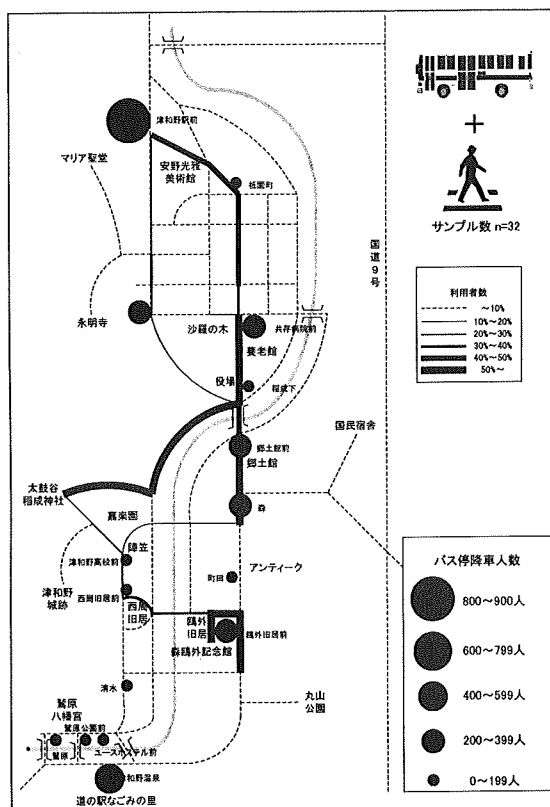


図3 バスと徒歩を組み合わせた観光密度

九%多くなりました(図3)。

パーク&ライドの実施によって、観光行動にも変化が現れました。循環バスの導入によって、森鷗外旧居周辺までバスで行き、降りて散策をする等の新たな観光周遊行動が確認できました(図4)。

3 トランジットモールの実施

トランジットモール実験を実施した殿町通り、本町通りでは、自動車の交通量を通常時の六二%

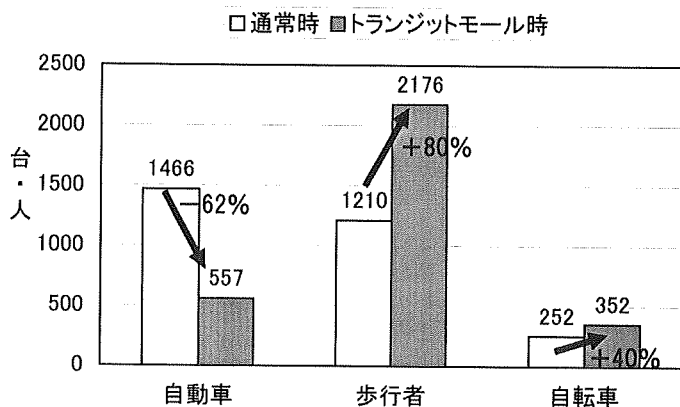


図5 自動車・歩行者・自転車の交通量変化

まで抑制することができ、歩行者は通常時よりも八〇%増加しました(図5)。

その結果、観光客や地元住民が安全で快適な周遊を楽しむ姿を見ることができ、通りには活気が見られました(写真3)。また、地元の商店が自主的にオープンカフェ等を展開し、積極的な道路空間利用を行ない、トランジットモールが市街地に活気と賑わいを創出する有効な手段としても活

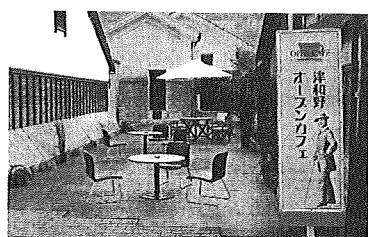
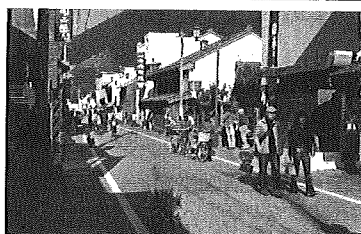


写真4 オープンカフェの様子
(本町通り)



写真3 トランジットモールの様子
(本町通り・殿町通り)



用されました(写真4)。

4 デバイス(ハンプ実験)の実施

ハンプと呼ばれる自動車の速度抑制施策を実施し、津和野市街地内の安全性の向上効果を検証しました。

ハンプはこぶ状の固定ハンプと視覚的な速度抑制を促すイメージハンプを用い、交通量の多い高岡通りと観光周遊の往来が多い本町通りに設置しました。

固定ハンプの設置によって、自動車の速度が〇・九〜一・八km/h低下し、イメージハンプの



写真5 固定ハンプによる速度抑制の様子
(本町通り)



写真6 イメージハンプによる速度抑制の様子
(本町通り)

設置によって、〇・七〇・八九km/h低下しました（写真5・6）。

5 交通社会実験による住民意識の変化

今回の交通社会実験にスタッフとして参加した地元住民同士の意見交換を目的としたワークショップを実施後に実施しました。

主に社会実験を通じて気づいたことや今後津和野町の観光について、どのような取組み・活動を行うべきかを議論しました。

ワークショップでは観光案内の強化と充実についての具体的内容や観光客の特性に合った観光振興を模索など、観光振興のために実施すべきことを中心に議論が展開されました。

このワークショップでの意見交換をきっかけとして、平成一六年四月には地元有志による「ボランティアガイドの会」が発足し、土日を中心にガ

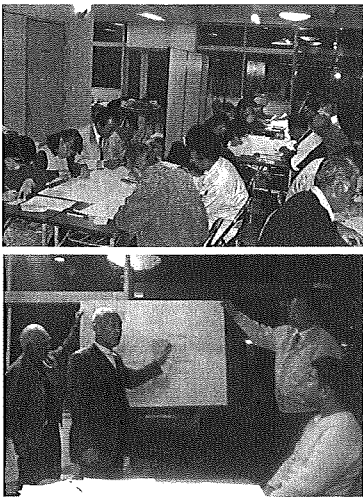


写真7 交通社会実験後のワークショップの様子

イドや観光案内を展開しています（写真7）。また、平成一六年七月二四日には地元商店会が主催し、道路空間を利用したオープンカフェ（夜市）が開催され、交通社会実験による住民の観光振興や地域活性化への積極的な動きが今でも見られています（写真8）。

四 交通社会実験によって得られる効果

津和野町のまちづくりの基本理念は「人と環境にやさしい交流の里づくり」であり、本実験では、「人と人との交流増加」「地域の活性化」「安全

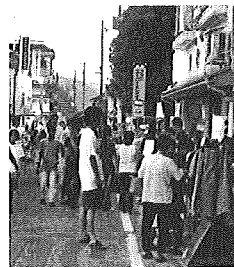


写真8 道路空間利用によるオープンカフェの様子（祇園丁通り）

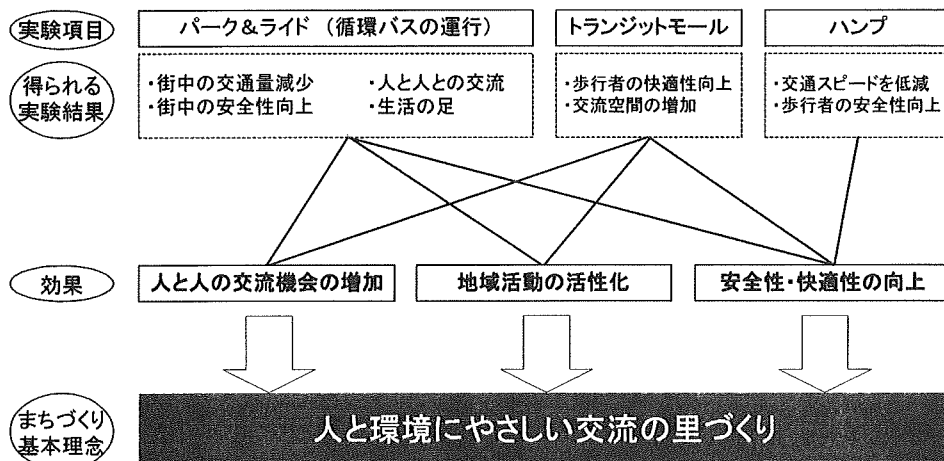


図6 交通社会実験によって得られる効果

性・快適性の向上」という効果を確認することができました(図6)。

五 交通社会実験によって得られる課題と対応

1 循環バス運行の課題

将来の本格的な導入を考え、採算の取れる料金と運行時間の設定が必要であり、試算の結果、Sし運行日限定運行での採算が確保できることがわかりました。平成一六年度実施予定の交通社会実験では、採算の確保が可能であることを確認するため新たな設定によるバス運行を行ないます。

2 パーク&ライド実施の課題

今回の実験では、市街地内の有料駐車場の経営を圧迫することなく市街地内への交通量抑制を実施しました。主に看板による案内のみでパーク&ライドを展開しました。また、観光バスの流入抑制についても観光エージェントとの調整が必要であったため、実施できませんでした。

本格的な導入に向けては、「継続的な実施」と「恒常化」に向けた検討が必要です。積極的に観光目的の車輛の流入を抑制できるよう市街地内の民間駐車場経営者との調整を図り、観光バスの抑制を視野に入れ、平成一六年度実施予定の交通社会実験にて検証し、将来継続して実施できる体制を

模索します。

3 トランジットモール実施の課題

トランジットモールは観光と生活行動が混在する通りで通行車輛規制や一方通行化を図り、実施しました。観光客には快適な観光行動が可能となりましたが、住民にとっては、一方通行化などによる移動の不便さを伴う結果となりました。平成一六年度実施予定の交通社会実験においては、沿線の住民がどの程度の不便さを許容できるかを確認するとともに沿線住民の道路空間の活用などへの積極的な協力を促し、今後継続的に実施できる体制を確立します。

4 デバイス実施の課題

ハンブについては、実験中警備員を配置し安全な通行が行なえるよう配慮しました。しかし、将来本格的に実施することとなれば、警備員を毎日配置することは不可能です。

また、「安全で快適に行動すべきエリアの入口に設置することで、スピード抑制効果は向上する」という見解や固定ハンブについて「段差が自転車等の二輪車には危険」「景観上設置した赤いハンブは似合わない」というアンケートからの住民意見も得られました。

平成一六年度実施予定の交通社会実験では、最

適な設置箇所でのハンブの設置を検討し、イメージハンブの有効的な活用を視野に入れて本格的導入に向けた検証を行います。

六 おわりに

交通社会実験で実施した各々の交通施策は前述する課題を解消し、今後継続的に実施しすることで「くらしのみちゾーン・トランジットモール地区」の早期実現をめざすこととしています。

しかし、それら交通施策を今後、継続的に実施するためには津和野のまちづくりに対する住民の認知度をより一層高めていく必要があります。住民主導の施策展開を行い、各々の交通施策が恒常的に実施することができ、住民に受け入れられる必要があります。

平成一六年度は住民主体の実行委員会を立ち上げ、第二回の交通社会実験を行うこととしており、本格的な施策導入に向けて官民一体となって努力していく事としています。

歩^{とき}いて時間を感^{とき}じるまちづくりを目指して

（観光地における交通社会実験）

日田市建設部都市計画課

一 日田市豆田の交通状況

日田市豆田地区は、二〇年来の古い町並みを活かしたまちづくり活動の成果により、二、三月の「天領日田おひなまつり」時には大いに賑わいを見せ、年間五三万人の観光客が訪れる市を代表する観光拠点となっている（図1、写真1）。

地区を南北に貫通する二本の街路は、昔ながらの町割を形成する狭隘な道路（幅員約五m）である。近年の観光地化に伴い大型の観光バスを始めとする多くの観光車両が入り込み、観光客と車が過度に混雑している。加えて慢性的な駐車場不足や案内板の未整備による駐車場を探す車のうろつきも見られる。また、信号がないことから、一般車輛の抜け道となっておりスピードを出した車の

通過が多く、更に、地区内の民間観光施設の駐車場では間口の広さが十分でないため、観光バスの入庫や入れ替えの際には道路を塞がれ、交通が

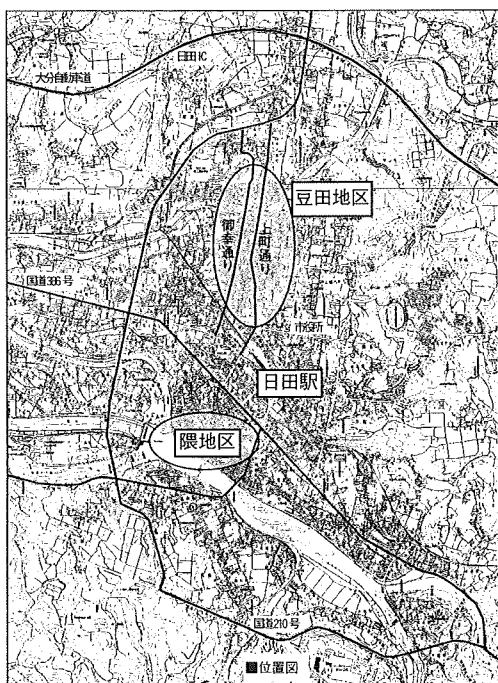


図1 位置図

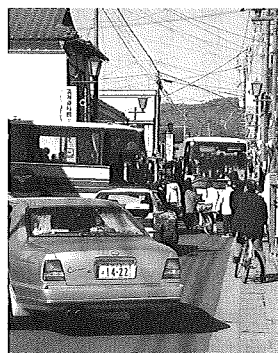


写真2・観光バス進入による交通混雑の様子

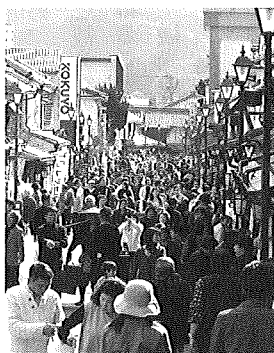


写真1 ひな祭り時の豆田の賑わい

寸断されるために渋滞がたびたび発生している（写真2）。

このため子供連れや高齢者が安全に歩行することができず、住民の生活環境が阻害されている状況になっている。また、観光客にとっても快適にゆつくりと町並み巡りを楽しめない環境となっている。この歩行環境の悪化は、特に「おひなまつり」の期間に顕著であり、以前より地区内外から「一方通行」等の通行制限の必要性が話題となっていた。

平成一四年に町並み保存対策調査の一環で豆田地区全世帯に対して行ったアンケート結果（回収率九〇%、回答四七八名）でも、「交通量が増えた」「危険で歩きにくい」などの交通上の問題が、豆田らしさを失った原因や生活上の問題点として多く上げられおり、住民からは、「観光客の増加により道が危険になった」、「駐車場不足」、「歩行環境の悪化」などの交通問題が豆田の魅力を損なっていると危惧する意見が多く出された。

II まちづくりの課題と交通施策の検討

このような豆田地区の交通問題と中心市街地の活性化策を踏まえて、平成一四年度に「日田市まちづくり交通計画協議会」を設置して、交通面から中心地のまちづくりを支援する施策の検討を行った（写真3）。

委員は交通事業者、行政機関をはじめ商工会議所、商店街、観光協会、まちづくり団体、地域住民、市議会代表及び学識経験者など三〇数名で構成し、関係機関調整と意思決定を図った。協議会の下部にワーキングを組織し、まち歩きなどの調査を実施して地域の課題や問題点の整理を行った。ワーキングメンバーは特に固定せずに、地域住民や各種団体等から多くの方に参加してもらって意見の集約を図った。このワーキング活動の中



図3 協議会の様子



図4 ワークショップの様子

で豆田と並ぶ市の観光拠点である限地区の温泉旅館が所有する屋形船を昼間にも活用することで、新たな観光資源とすることができないのかとの問題提起もなされた（写真4）。

結果、まちづくりの課題を①豆田や限地区等の歴史的界限における魅力の向上、②観光拠点間の相互の交流促進、と整理し、この課題を解決するためには、今後掘り下げた議論を重ねていく必要があるため、社会実験という形で施策を試行し、地域住民と観光客が実際に体験してみることで検討材料を得ることになった。社会実験メニューは五種とし、観光のシーズンの秋と冬の二期に分けて実施することとなった（図2）。

III 社会実験実施に向けて

実験の実施体制は、ワーキンググループを「社会実験実行委員会」に発展改組し、実行委員がメニュー毎の部会員となって準備にあたった。

実験は、観光地であるという特性から、地元住民はもとより遠方から日田を訪れる観光客や旅行者等の協力と内容の周知が必要であった。このため、旅館や観光施設の予約状況を確認して、個別に協力を要請するとともに、全国の主な旅行業者やバス会社に実験情報を送付し、協力を求めた。更に市民や来訪者に実験情報を広く理解してもらうため、市の広報誌はもちろんのこと、ホームペ

社会実験の全体概要

■実験日

第1回社会実験：平成15年11月15日(土)、16日(日) …パークアンドシップライド実験

第2回社会実験：平成16年2月21日(土)、22日(日) …その他の実験

■実験内容

- ①自動車コントロール実験
- ②パークアンドシップライド実験
- ③拠点連絡バスの運行実験
- ④放置自転車を活用したレンタサイクル実験
- ⑤情報提供実験

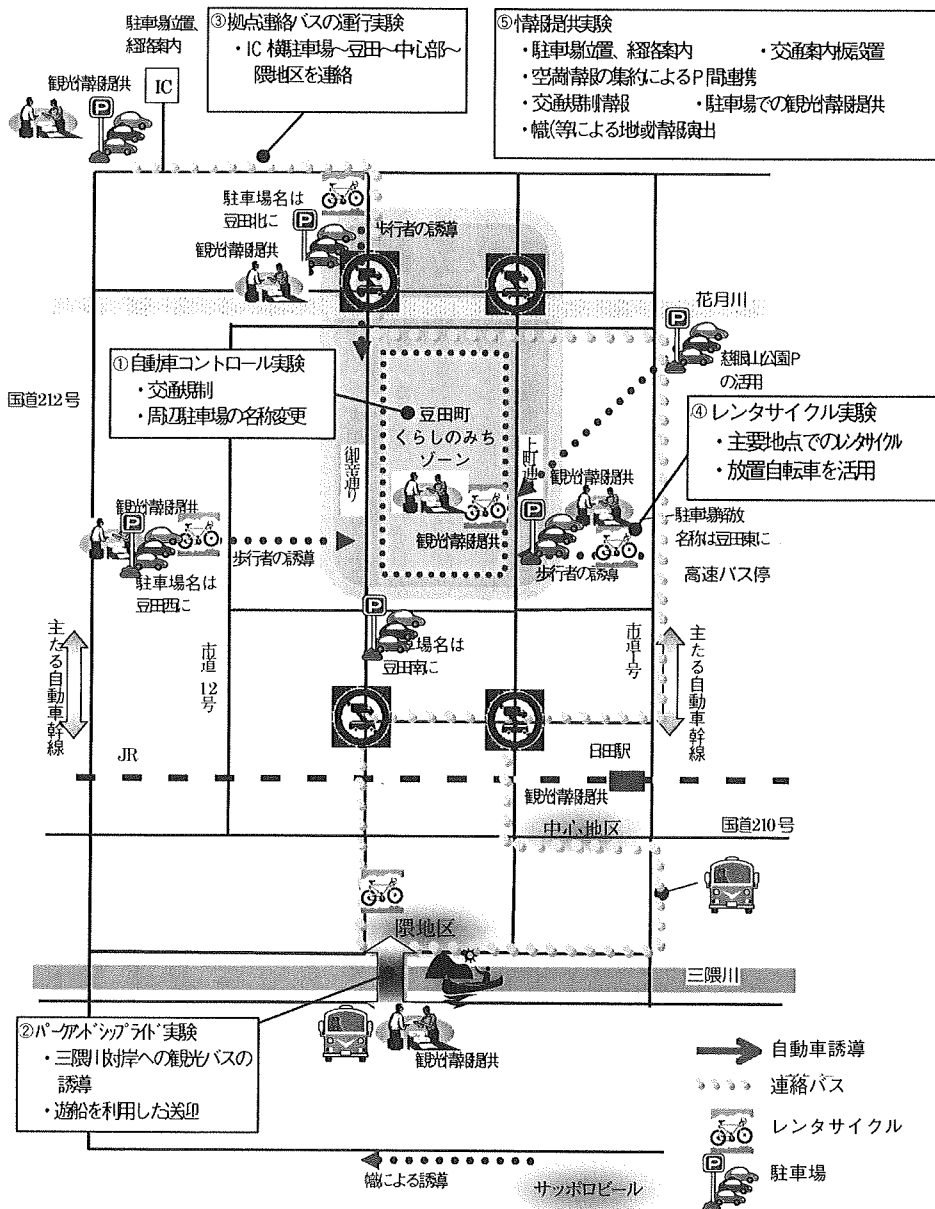


図2 社会実験全体概要図

ージを開設しニュースレターで逐次実験情報の発信や周知を、また、新聞・雑誌等のマスコミ各社にも協力を得て情報提供を行った。この他にも、各種交通機関や主要な交通結節点及び観光施設にポスターの掲示やチラシ配布を行い事前の周知を図った。中でも、特に豆田地区の交通コントロール実験は、交通規制により住民生活に影響を与えるため、地区住民に対して個別協議や各戸に文書を配布し、実験情報の提供や協力要請を行った

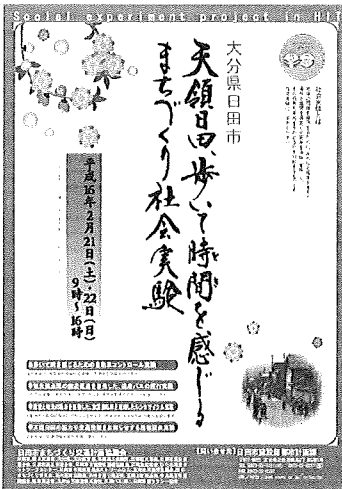


図3 周知ポスター（豆田）



図4 周知ポスター（隈）

（図3・4）。

実験で実施する豆田地区の交通コントロールの具体的な手法について、何らかの交通規制は必要であるとしながらも、どのような規制方法がいいかということについては先送りされていた。住民にとっても交通規制は長年の懸案事項であり、意見調整は難航を極めた。

まず、豆田及び周辺地区の七自治会と二つの商店街との懇談会を開催したが、豆田地区内とその周辺地区とでは、交通規制に対する反応に温度差が見られた。周辺地区における説明会では「豆田地区が一方通行や進入規制を行うと周辺地区の交通量が増大しないか心配」との意見が出され、一方地区内の事業者からは、交通規制によって営業や生活への影響などを懸念した抵抗の声があり、一方通行や一般車の進入禁止では地元の合意を形成するのは難しい状況であった。種々の意見が出され議論しあった結果、特に大型バスの進入が最大の交通問題になっており、今後の交通規制の方法として実行性があるとして、交通コントロールの具体的手法は、大型車を排除する方法で実験を行うことで一定の了承を得た。

四 社会実験の概要と結果

以下、実施した主な実験メニューについて結果を報告する。

1 パーク&シッププライド実験

屋形船を活用した「パーク&シッププライド実験」は、豆田地区と同様に狭隘な限地区の道路への観光バスの進入抑制と新たな観光資源としての開発を採ったもので、観光バスを三隈川の対岸の仮設駐車場に誘導待機させ、観光客を屋形船で各旅館に送迎するという手法で行った。船の中では湯茶のサービスや観光ガイドで観光客をもてなした。

二日間で延べ二八団体、約七五〇人が利用し、アンケート調査では「情緒があり良かった」など利用者の評判は極めて高く、添乗員とバス運転手からは、観光資源として活用できそうだと意見が寄せられた。地区住民も通常と比較して、実験



写真5 屋形船運航風景

時の方が歩きやすくなったと感じており、歩行環境の改善や新規観光資源としての訴求力は高い結果となった。しかし、旅館の人手問題、運行費用など運営面での課題や、桟橋・駐車場整備などハード面の問題が残った（写真5、図5）。

2 自動車コントロール実験

自動車コントロール実験は、豆田地区の二本の街路への大型車の進入規制を中心に実施した。二日間で八〇台の観光バスを郊外の駐車場に誘導し、観光客には周辺部に設けたバス乗降場から歩

いてもらい、さらに一般車については、案内看板や警備員の配置により地区周辺の駐車場へのスムーズな誘導を行うことにより、地区内の渋滞を解消し、ゆっくりと歩いて豆田の町並みを楽しんでもらう環境をつくった。

観光客や住民等を対象としたアンケート調査では、「いつもより歩きやすい」と感じた人が多勢を占め、観光地と近隣商業地という二つの側面を持つ歴史的界隈における交通整理手法として、大型車の規制だけでも歩行環境の改善に大きな効果をもっているという検証結果を得ることができた。しかし、実験後のアンケートでは実施を希望

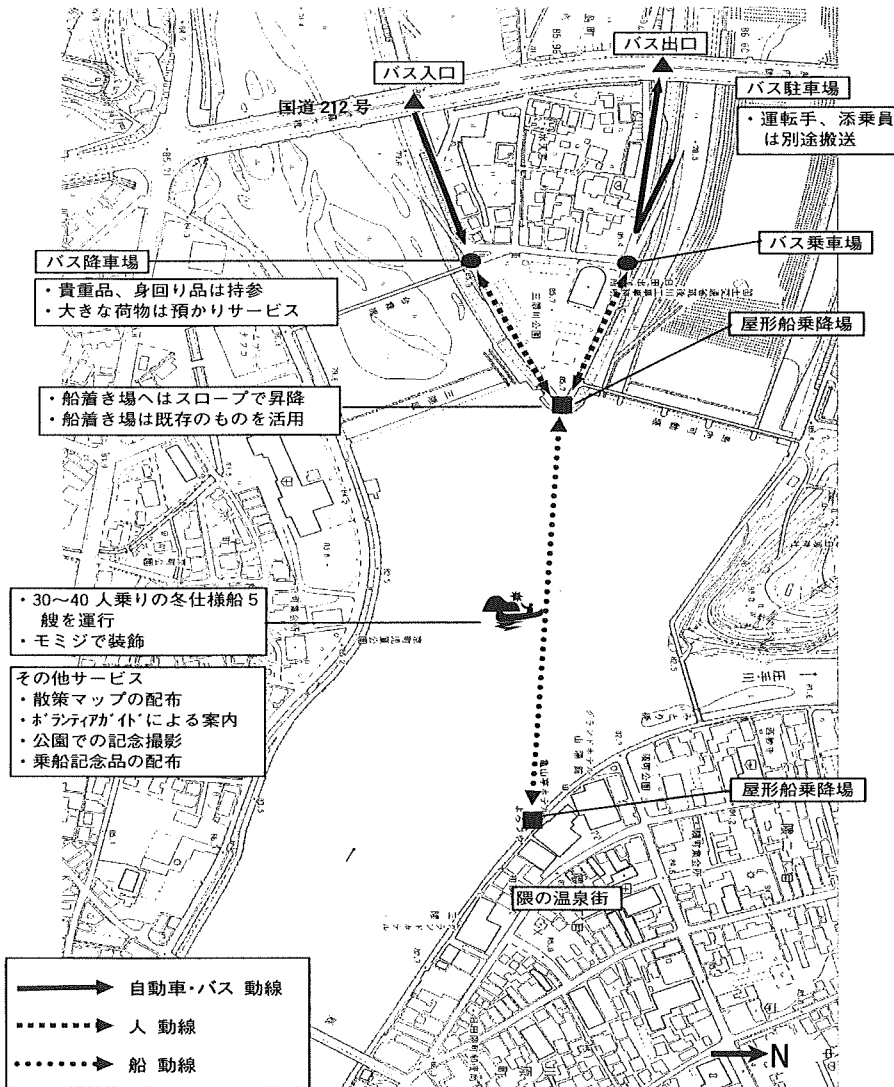


図5 屋形船運航概要図



写真6 特設乗降場への観光バスの誘導

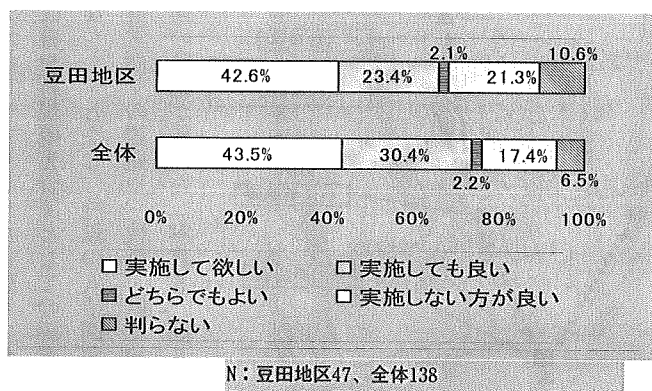


図6 今後の豆田地区での交通規制について
(地域住民アンケート)

する規制内容にばらつきがあり、商業者からは規制そのものに否定的な意見が多い結果となっている(写真6、図6、8)。

この他に各駐車場から観光拠点を連絡し観光客の回遊促進を図った拠点連絡バスやレンタサイクルの実験においても利用者の半数が豆田と隈地区を回遊していたことから、一定の効果が期待できることがわかった(写真7、8)。

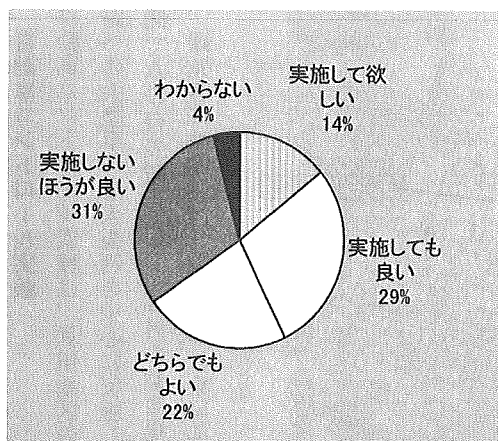


図8・豆田に何らかの規制を実施する場合の意見(商業者アンケート)

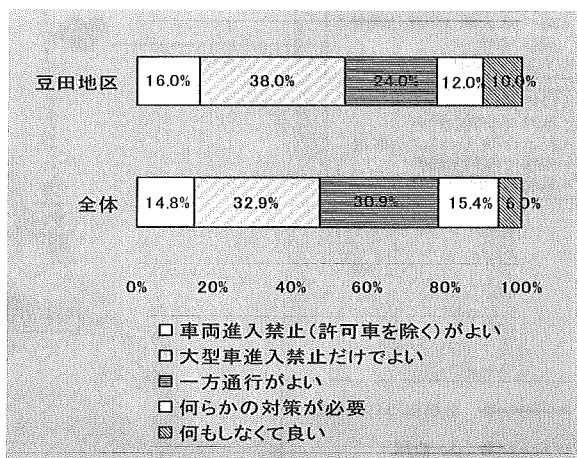


図7 期限付き交通規制の内容(地域住民アンケート)



写真8 一般車輛駐車場情報表示看板



写真7 レンタサイクル貸出の様子

五 官民協働で取り組んだ実験

今回の社会実験の特徴は、メニューが多岐にわたり、秋と冬の二期に分けての実施であったため、非常に多くの地域関係者が長い期間、準備に直接又は間接的に携わったことが上げられる。実験当日の運営にも秋冬あわせて延べ八〇〇名ものスタッフが参加した。実験スタッフは一般から募集し、地元住民をはじめとして、実行委員の所属する関係各機関や団体などから多くの方々にボランティアとして協力を頂いた。



写真9 スタッフによる交通量調査

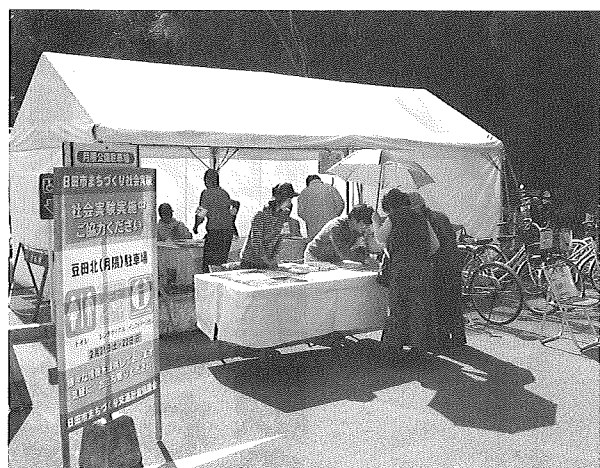


写真10 観光客への情報提供

六 今後の取組み

実験後のアンケートによると、八五・七%のスタッフが、実験に参加して良かったと回答し、実験を契機に「日田のことが再認識できた」と、故郷の良さ悪さも再認識する機会になったことが伺える。また、地域においても、商業者、住民ともに以前より交通問題に対する意識が高くなっており、今回の実験が地域の問題に関心を深める契機とすることができたと考えられる（写真9・10）。

「パーク&シップライド」は、新規観光資源として高い評価が得られたが、今回の実験で運転す

るための多くの課題が明らかになった。今後、旅館組合はイベント等で試行したいとしており、官民の役割分担で一つずつ課題を解決していきたいと考えている。また、ある旅館では係留した船の昼間の活用として、水辺を散策する観光客や市民の休憩所等としての開放を予定している。

豆田地区の「自動車コントロール実験」においては、大型車の進入抑制が歩行環境の改善に一定の効果上げることが実証されたが、交通規制の本格導入には商業や生活の面で多くの影響があることから、住民や商業者の合意形成には今後も多大な時間を要することが改めて浮き彫りになった。現在、豆田地区は、より質の高い町並み形成を目指し、住民の合意により「伝統的建造物群保存地区」の地区指定がなされ、町並み保存計画の策定作業を進めている。今後は伝統的な町並みの保全と併せて町本来の暮らしやすい環境を実現するため、今回の社会実験で得たデータを活かし、「くらしのみちゾーン」計画により、道路の無電柱化、美装化など歩行環境の改善を図る予定である。

今後は、実験で得た成果をまちづくりに活かすため、実験の感動を風化させないように、継続的な実践へつなげていくことが重要であると考え

「歴史街道 あるいてにぎわう枚方宿」

社会実験の概要について

枚方市土木部土木総務課

一 はじめに

枚方市は、大阪府の北東部、京都と大阪の中間に位置し、人口四〇万人、面積六五km²の北河内地域の中核的な都市である（図1）。

「歴史街道枚方宿」では、東海道五六番目の宿場町として、歴史資源を活用したまちづくりを進めているが、幹線道路の渋滞を避けて流れ込む通過交通に悩まされており、地元住民の協力のもと、歩行者に主眼を置いた道路整備や交通規制の見直しなどによる通過交通の排除に取り組んでいる。

今回、身近な道路から通過交通を排除して、「クルマ」中心から「ひと」中心へという、国土交通省の施策である「くらしのみちゾーン」の地区登録を受けて、交通規制により通過交通を排除

した、快適で安全な道路空間において賑わいイベントを実施し、地区の活性化を目指した社会実験を行った（図2）。

また、地域が主体的にまちづくりに取り組むための継続的な収益確保方策である「枚方宿まちづくり基金」を試行・検証した。

実験期間…

平成一五年一月一日（土）～七日（金）

各日七時～一九時

実施主体…

枚方宿地区まちづくり協議会

枚方市

枚方宿の交通量…

三、四〇〇台／12h（日12枚方市調査）（写真1）

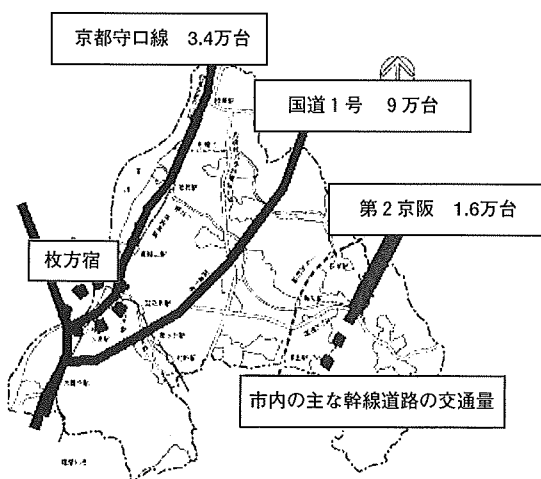


図1 枚方市の交通

また、街道の歴史的景観を保全・整備していくために、街なみ環境整備事業として、町屋の修景助成などを行っている。

三 社会実験の概要

交通規制により創出した道路空間を活用して、かつて人や物が集まり交流していた枚方宿にふさわしいまちの活性化を図るため、枚方宿街道菊花祭や人力車体験、市内留学生や学生たちによる、着物着付け体験、地元商店会の協賛によるスタンブラリー、小中学生による枚方宿写生大会を開催し安全な道路空間を体感するなどの「にぎわいイベント」を行った（写真3）。

●枚方宿の歩行者・自転車交通量比較



写真3 にぎわいイベントの様子

平常時…一、一六二人
実験中…二、五二六人（約二倍増）

1 枚方宿まちづくり基金

道路空間を活用した賑わいイベントにより確保した収益を、まちづくり活動へ還元する「枚方宿まちづくり基金」が、継続的な収益確保方策として有効であるかどうかを検証した。

結果、収支面からは事業効果は期待できなかったが、住民や、来街者からは満足度が高く、歴史街道枚方宿を大いにアピールすることができた。今後、確実な資金確保として、協議会の活動に賛同する会員（個人・法人）を募集し、その会費をもって基金を継続していく。

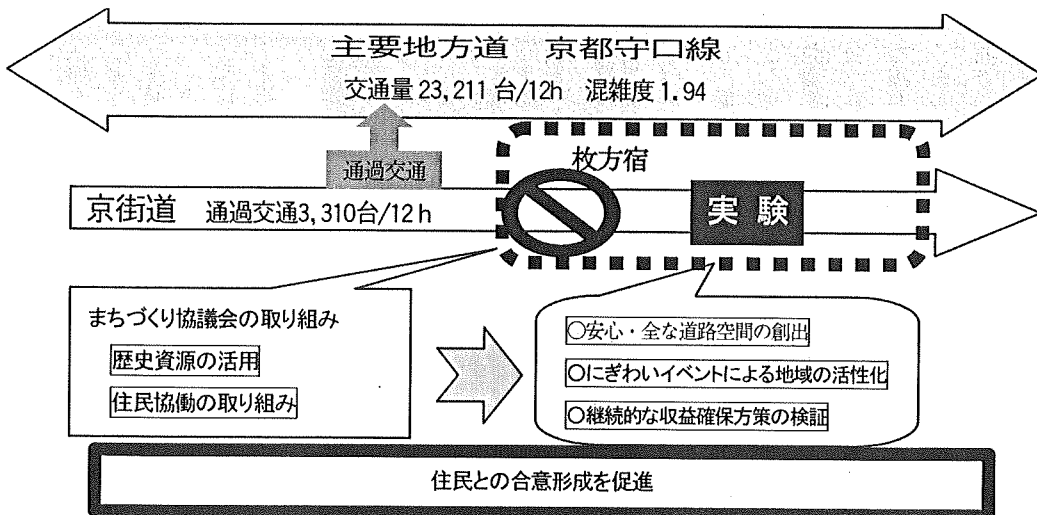


図3 社会実験のイメージ

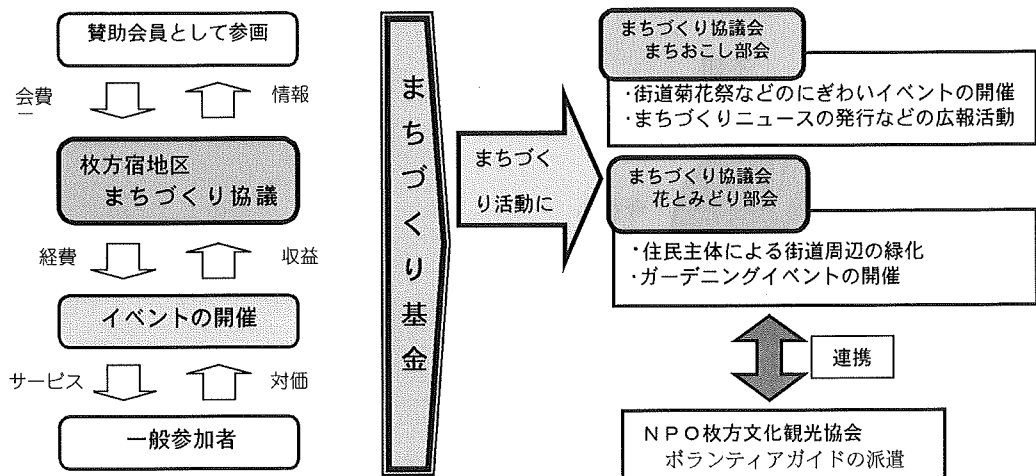


図4 まちづくり基金の仕組み

2 アンケート調査
来街者アンケート…
インタビュ形式(二九二人)(写真4)
居住者アンケート…
調査票を配布し、郵送による回収。配布総数は
三六五通、回答数は一七八通、回収率は四九%。
交通規制についての感想(図5)
来街者及び住民とも「歩きやすかった」が、全
体の五割〜七割程度を占めている。
住民は、「自転車の利用」「騒音の減少」等、生
活環境面からの満足度が高い。
交通規制の今後の意向・要望(図6)
来街者及び住民とも「今後も継続してほしい」

ガーデニング講習会

今回の「にぎわいイベント」の収益はコンテナガーデニングの花苗と肥土の購入に充当し、枚方宿の美化に還元しました。

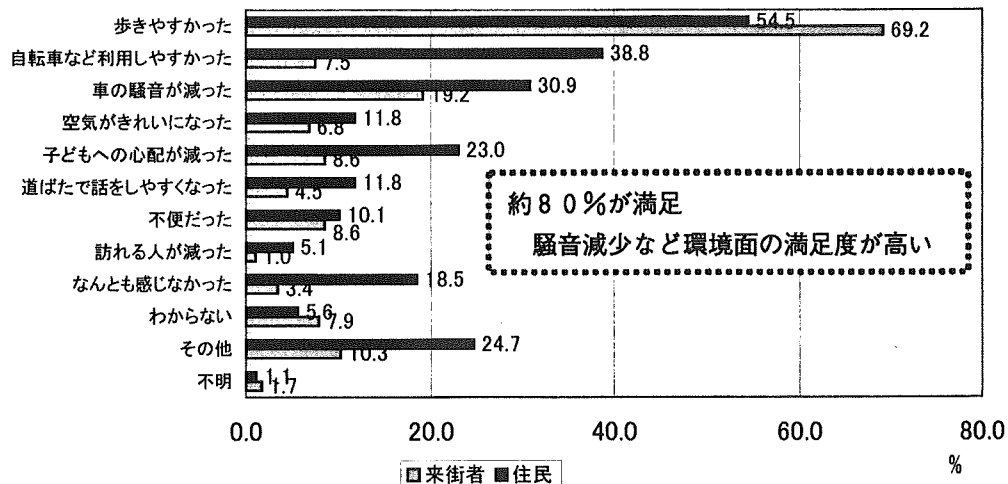


図5 交通規制の感想

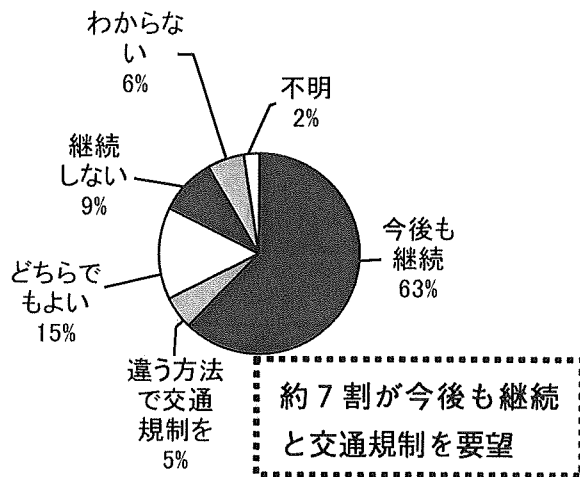


図6 今後の交通規制について

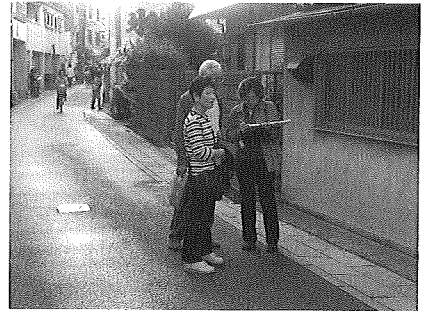


写真4 来街者アンケート

表1

交通量	平常時	実験中	増 減
車両通行止め	3,340	48	居住者の交通
代替道路	178	1,595	約9倍に増加
府道	12,658	11,313	10.6%減少
通過速度	21.8	8.9	59.1%低下

3 交通影響調査

が最も多く、全体の六割程度を占めている。
また、「通行止めとは違う方法での交通規制」を合わせると、約七割が通過交通の排除を希望している。

平常時と実験中の利用交通量を比較すると、全体的に減少しているものの、交通規制を実施したにも関わらず、地区内の交通量は相変わらず多い。特に通行止め区間の北側にある代替道路の交通量は、九倍になった（表1、写真5）。



写真5 交通量調査

四 これからの枚方宿

社会実験の結果を踏まえて、交通問題やまちの活性化について、施策の実現にむけて、地区の道路整備や地元住民との合意形成を目指す。

1 まちの活性化について

○にぎわいイベントの定着

地域主体による道路空間を活用した街道菊花祭を継続して開催する。

○まちづくり基金の拡充

地域住民や企業、関係団体などに協議会の活動に支援いただく賛助会員を募集する。

コンテナガーデンやコミュニティガーデンの制作や管理などを行い街道美化とまちの魅力づ



図7 枚方宿の整備イメージ

くりを目指す。

2 交通流動について

○当地区の交通規制方法の検討

社会実験で施策を体感した住民と共に、地区全体の交通規制を見直し、歩行者に主眼を置いた歩車共存の道路整備や一方通行などの交通規制の見直しを進めていく。

○(主)京都守口線の機能強化

枚方宿から通過交通が転換することにより交通量が増加する(主)京都守口線の機能強化を行うとともに、能動的に通過交通が幹線道路へ転換する取組みを実施する。

3 枚方宿の将来像

枚方市は、「歴史と文化が薫る、川に開かれたまち」をコンセプトにして、枚方市駅周辺を京阪奈の中心都市にふさわしい質の高いまちにするため、都市のにぎわい(枚方市駅)とともに豊かな歴史文化(枚方宿)と自然の恵み(淀川)が調和した一体的な整備を基本方針としている。

(主)京都守口線に隣接する高度医療施設の整備や淀川舟運の復活などと共に四〇万人都市の中心部における身近な歴史資源である歴史街道枚方宿を活用して、人が出会い、ふれあい、まちへの愛着を共有しあうため、枚方宿の賑わいをとり戻し歴

史文化を感じられる、品格のある「まち」を形成していく。

中心市街地に魅力と賑わいを取り戻そう

～福島市中心市街地活性化に関する社会実験について～

社会実験実行委員会事務局長 渡邊 あゆ美

一 はじめに

多くの地方都市と同様に、福島市においてもモータリゼーションの進展に伴う郊外地域への商業機能の流出が著しく、中心市街地の活力の停滞が大きな問題となっています。このような状況に対応するために、中心市街地の活性化に向けての取り組みとして、路上駐車による慢性的な渋滞対策、安心して歩けるコミュニティゾーンの形成を目的として、国土交通省によって平和通り地下駐車場の整備が行われるなど、中心市街地に人が訪れるために必要な受け皿としての駐車場の整備は徐々に進められつつある状況にあります。中心市街地活性化のためには、ハード・ソフト両面の施策が必要不可欠なこともありません。

今回の社会実験では、これまでに寄せられた市民の声を体系的に整理した上で、国土交通省福島河川国道事務所や福島市、福島商工会議所等、関係機関多数の協力を得ながら、街なか集積している駐車場や街なか広場等の既存の都市空間・都市施設を活かしつつ、福島市中心市街地の活性化のために、①イベントを企画したい人と、イベントを見に来る人をまちなかに呼び込むことができるか？ ②イベントを積極的にサポートする仕組みづくりが可能か？ の二つを主たるテーマとして実施しました。

実施箇所は街なか広場を中心とする中心市街地、実施期間は平成一五年一〇月一九日～一二月二二日の一〇週間の週末です（写真１）。なお、一〇週にわたる実験期間中、週末の社会実験結果

を迅速にとりまとめ、その反省点などを翌週末の社会実験に反映させるために、毎週、社会実験実行委員会（委員長・福島大学鈴木浩教授）の事務局会議を開催するという対応を図りました。



写真１ 街なか広場での社会実験の様子

二 集客のための4つの要因

社会実験は、それを通して市民の声・反応を集める機会もありますが、より大切なのは、あくまでもその後の本格的・恒常的な施策実施に向けての試行でなくてはなりません。このような観点から、社会実験の実験施策の抽出にあたっては、前述したこれまでに寄せられた中心市街地に対する市民の声を、《集客》という観点に基づく「交通」「情報」「魅力」「ホスピタリティ」の4つの要因を切り口として集約・分析することで、中心市街地の活性化に向けた市民の期待（ニーズ）を明らかにし、これに対応するかたちで組み立てを行いました（図1）。また併せて、施策の評価と市民意向を把握するための4つの調査を実施しました（図2）。

三 実験施策の評価

1 交通 来街の抵抗となっている駐車料金
中心市街地での駐車料金が来街に抵抗を感じさせる要因の一つとなっているのではないかと仮定のもとに、社会実験では意向調査への回答と引き換えに一時間の駐車サービス券を配布しました。

駐車サービス券の配布について、意向調査では来街者の八割が「満足」、またイベント実施者の

集客4要因に応じた実験施策

集客のための4つの要因			
交通	情報	魅力	ホスピタリティ
- 街なか広場において、来街者意向調査の回答者に、1時間分の駐車サービス券を配布。 - 配布実績～681組（1組＝30分無料券2枚）	- イベント内容および社会実験内容の積極的なPRを実施した。 - 来街者意向調査等の中でPRの効果を把握。	- 街なか広場へのイベント誘致と、イベントの企画・実施の支援を実施。 - 街なか広場に全天候型大型テント、オープンカフェを設営。	地域ぐるみでの街なか活性化に向けて、立場を超えた関係者による組織により社会実験を運営。

図1 実験施策との4つの要因の関係

社会実験施策の評価と中心市街地活性化に対する市民の意向を把握する4つの調査

歩行者通行量、駐車場利用状況などを調査することで、社会実験の集客効果を把握した。また、来街者、イベント参加・協力者、街なかの事業者を対象としてアンケート調査を行い、実験施策の評価と中心市街地活性化への市民の意向を把握した。

4つの調査	集客効果等調査
	①歩行者通行量②駐車場利用状況③違法駐（停）車状況の調査から社会実験による集客効果を把握。
	来街者意向調査
	毎週日曜日に街なか広場にてアンケート調査を実施し、各実験施策の評価と来街者の意向を把握。
	イベント実施者意向調査
	イベント参加・協力者にアンケート調査を実施し、イベント支援施策の評価および課題を抽出。
	事業者意向調査
	街なかの事業者にアンケート調査を実施し、本社会実験が街なかでの事業に及ぼした影響を把握。

- 10週間の実験期間中、来街者意向調査の調査結果を毎週ごとに速報として取りまとめを実施。（※その他の調査についても、調査実施後に速報として取りまとめを実施。）
- 調査結果の速報を、毎週の社会実験実行委員会の事務局会議にはかることで、調査結果を継続する実験へ適切にフィードバック。

図2 社会実験の効果把握のための4つの調査

駐車サービス券配布に対する評価

駐車サービス券配布に対し来街者の8割が満足

駐車サービス券満足度	前期	中期
大変満足	107 36.4%	53 41.1%
やや満足	132 44.9%	46 35.7%
どちらともいえない	27 9.2%	20 15.5%
やや不満	19 6.5%	3 2.3%
大変不満	3 1.0%	3 2.3%
NA	6 2.0%	4 3.1%
総計	294 100.0%	129 100.0%

イベント実施者の8割が集客に効果ありと回答

駐車サービス券の集客効果	
大変効果的	12 42.9%
やや効果があった	10 35.7%
あまり効果はない	2 7.1%
わからない	3 10.7%
NA	1 3.6%
総計	28 100.0%

駐車サービス券配布に対する継続意向

来街者の半数以上が駐車料金の低廉化を望む

街なかへの希望	前期	中期	後期
駐車料金の低廉化	194 55.4%	99 45.8%	194 54.8%
イベント開催	155 44.3%	88 40.7%	171 48.3%
歩行者天国	60 17.1%	34 15.7%	36 10.2%
商品やサービス	191 54.6%	131 60.6%	220 62.1%
イベント環境整備	— —	14 6.5%	32 9.0%
その他	14 4.0%	18 8.3%	21 5.9%

イベント実施者9割、事業者7割も配布継続を希望

駐車サービス券継続意向	イベント実施者	事業者
ぜひ続けていくべき	21 75.0%	48 38.4%
できれば続けていくべき	5 17.9%	42 33.6%
どちらともいえない	1 3.6%	25 20.0%
続けなくてもいい	0 0.0%	9 7.2%
NA	1 3.6%	1 0.8%
総計	28 100.0%	125 100.0%

図3 意向調査に見る駐車サービス券に対する要望

八割がイベントの集客に「効果があった」と回答しており、実際に来街した人の評価は高いものでした(図3)。

中心市街地への要望を確認したところ、第一位は商品・サービスの充実でしたが、次いで、駐車料金の低廉化やイベントの開催も約五割の人々が望んでおり、やはり駐車料金の負担が来街の抵抗となっている実態が明らかとなりました。

2 情報 情報の継続的発信

地元新聞社二紙への三回にわたる折り込みチラシ、新聞報道やTV報道等のマスコミの協力、立て看板やポスター、ミニPRチラシの配布等様々な広報手段を通じて、社会実験を実施していることを積極的にアピールしました。さらに、地元のFM局の協力も得て週末の金曜日の夕方に放送枠をとっていただき、事務局のメンバーがパーソナリティとなって広報活動を継続的に展開いたしました。継続的に情報発信しつづけたことで実験期間を通じて次第に認知度が高まってきました(図4)。

また、多様な情報発信チャンネルの中でも、とりわけ「口コミ」が集客に高い効果をもたらしている意向調査から読み取れたことは、今後のまちづくりの取組みにおける「草の根的情報発信展開」の重要性を再認識させてくれるものでした。

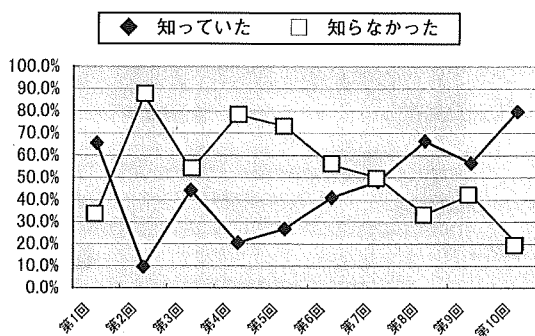


図4 社会実験に対する認知度の変化

3 魅力 街なかを演出するイベント

社会実験期間の後半には会場であるまちなか広場に大型テントやオーブンカフェを設置しました。それぞれ、風雪を防いだり、暖かい飲食物を提供する役割も持っていました。大型テントについては「雨や風を防げる」(五四%)につづき

社会実験の告知とともに、情報発信のもう一つの使命であった街なか広場でのイベント情報の告知については、中心市街地の事業者の八割が継続的な情報発信を望んでおり、イベントによる中心市街地への集客に期待を寄せている結果が明らかになりました。

「遠くからでも目立つ」(三一%)との意見がありました。またオープンカフェについては、ワンコインで楽しめることに加えて空間への出入りが自由だったためか、利用にあたっての「気軽さ」(五九%)が好評を博しました。両者ともに多様



写真2 大型テントでのイベント



写真3 オープンカフェ

な機能を持つ設備として評価されるとともに、福島中心市街地に新たな魅力を創り出したとみなすこともできると思っています(写真2・3)。

イベント実施者に対して行った意向調査からは、今後のイベント環境づくりに関する要望を読み取ることができました。意向から、①天候に左右されない空間の充実、②駐車料金が来街者の負担とならないような駐車サービス券配布、③地元商店街とのタイアップ、④個人でも飛び入りのできるイベントの開催の四つが重点的施策として挙げられました。また、イベント実施をサポートする空間づくりや機器の充実、広報支援、手続きの簡素化、イベント実施者や協力者間の交流の場づくりやネットワークの構築が必要といった意見もありました。

4 ホスピタリティ

これまで見てきたように、「交通」「情報」「魅力」それぞれの要因を充実させることはもちろん大切なことですが、ただそれだけでは、街なかに賑わいを取り戻すことはできません。街を訪れる人びとをもてなす気持ち、すなわち「ホスピタリティ」がなくては、訪れたいと思えるようなよい街にはならないのです。

福島中心市街地勉強会から始まった今回の組織は、立場を超えた関係者が集い「草の根的」な活

動を推進してきました。さまざまな人びとが寄り集まり、こうした活動を続けていくことによって、施策実施のノウハウが蓄積されるばかりでなく、地域ぐるみで街を盛り上げようとする気運が盛り上がってくるこそが、今後の街なか活性化にとってなにより必要なことなのだ、と思っています。

四 街なかの声を今後の街づくりに

最後に集客のための四つの要因に沿って今後の方向性を展望してみたいと思います(図5)。

「交通」については、駐車サービス券を配布するなど、街なかに人が訪れやすくなるための仕組みづくりが必要と考えられます。とりわけ、駐車サービス券を配布する際に、利用者が街なかを回遊できるような仕組みをつくること、サービス券の費用分担など運営システムを確立させることなどが肝要です。

「情報」については、情報発信を単発で終わらせるのではなく、継続して取り組んでいくことが効果的と考えられます。打ち上げ花火も、単発ではなく次々と上がるからこそ、多くの人を惹きつけるのですから。

「魅力」については、まず社会実験の舞台となった街なか広場の求心性を高めることと、そこを中心に行われるイベントの効果を街なか全体へと

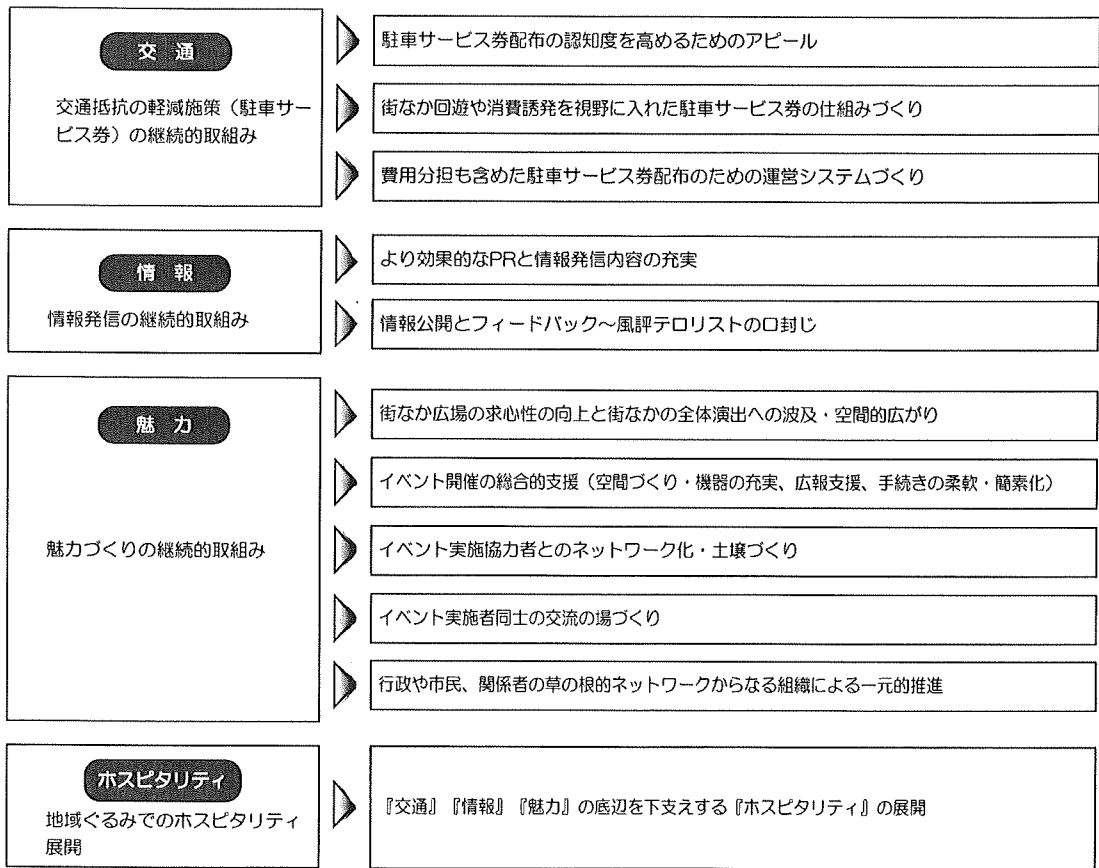


図5 今後の方向性

波及させていくような仕組みを考えたいと思います。また、イベント開催をスムーズに行えるようなサポートシステムの充実や、イベント実施者同士の交流・ネットワークの構築も、よりイベントの効果を高めることになります。

四つの要因である、「交通」「情報」「魅力」を下支えする「ホスピタリティ」は、地域ぐるみで取り組む姿勢と相補い合うものだと思います。街をよくしたいという気持ちと、多くの人に訪れてほしいという気持ちが重なり合うとき、そこに街なかに魅力と賑わいを取り戻す道が切り開かれるのだと思います。

今回の社会実験では、以上のことを実現するために、実施に向けて「街なかサポートセンター（仮称）」を設立し、人材・資源を初めとする活性化に関する情報を一元管理するとともに積極的に発信することを提言しました。同センターはイベントや憩い空間創出のために手続きのサポートとともに、複数イベントのコーディネート等も行うことを想定しています。

開始から提言までおよそ半年にわたった社会実験では多くの方々のお世話になりました。これからは市民の皆さん、関係機関の方々とこの社会実験で得られた事を元に、まちづくりに取り組んでいきたいと思っています。

人と環境にやさしい都心交通の実現に向けて

札幌市企画調整局都心まちづくり推進室

一 はじめに

札幌市は、モータリゼーションの進展とも相まって、急速な人口増加と市街地の拡大が進んでいます。また、自動車に過度に依存するライフスタイルへの懸念も高まりつつあり、多様な都市活動を支える新しい時代の交通システムの早期実現が望まれています。

特に都心部は、札幌市の顔として、市民のみならず観光客など来街者のためにも、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、魅力的で活力ある都心再生のための交通施策の展開が求められています。

このため都心交通計画では、「人と環境を重視した新しい時代の都心交通の実現」と「都心の活

性化に寄与する交通施策の推進」を計画の理念としています。この二つの理念を実現するためには、社会実験を継続的に行って、市民との協働により交通施策の検証を進めながら、計画の継続的改善を行うこととしています。

二 都心交通の課題と都心交通計画の策定

① 都心部の自動車交通量の約三割（約一〇万台）が都心に目的のない通過交通であり、これらの交通が都心部の交通混雑を増幅していると考えられます。

② 都心部における自動車交通量は横ばいの傾向ですが、旅行速度は低下しています。これは路上駐車の影響によるものと考えられます。

す。

③ 路上駐車は増加傾向にあり、平均駐車時間は三〇分を超えています。都心部全体で駐車容量は需要量を上回っていますが、駐車需要の多いところでは局所的に混雑が発生しています。

④ 荷さばきの九割が路上で行われ、五分以上の駐車も約六割あります。

⑤ 都心部の自転車利用は急増しており、歩行車と自転車の錯綜など交通安全上の問題が指摘されています。特に、自転車利用者の約七割は歩道上に駐輪しており、歩行者の交通を阻害しているほか、景観を損なうなど、その状況は社会問題化しています。

⑥ 冬期間は路面状況の悪化や堆雪による道路

幅員の減少が大きな要因となり交通渋滞が都心のほぼ全域に発生することがあります。

都心交通計画では、概ね二〇年間に実施が望まれる交通施策の方向性と、概ね一〇年間で、都心部におけるこれらの交通課題を解消するために、実現可能な交通施策をまとめています。

三 平成二五年度社会実験

平成一五年度は、都心交通計画の策定にあたり、各施策の実現性や課題の抽出を行い、その効果の検証を目的として、次の三つの社会実験を行いました。

- ① 重点ゾーン社会実験（平成一五年一〇月二三日（木）～二九日（水））
- ② 都心荷さばきシステム複合実験（平成一五年一〇月一日（水）～一〇月四日（金））
- ③ 街路空間の魅力づくり実験（平成一五年一〇月二三日（木）～一〇月二二日（土））

四 重点ゾーン社会実験

1 実験概要

都心交通計画では、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現することを目指しています。

このためには、限られた都心の道路を有効に活用するための機能分類を行い、それぞれの道路の求められる機能を向上させることで、道路網全体

として交通機能の向上を図る必要があります。そこで、都心部の道路機能を、車両の走行空間としての機能「トラフィック機能」と沿道建物との出入りと歩行空間としての機能「アクセス機能」に分けて位置付けています。

この都心道路の機能分類の実証実験として、「重点ゾーン社会実験」を実施しました。都心部において比較的交通量が多く、沿道に商業施設が集積している、南一条地区（重点ゾーン）を対象に実験を実施しました。この地区内の幹線道路である、南一条通と西二丁目線をアクセス機能重視道路、その周辺の大通、創成川通、南二条線、西三丁目線をトラフィック機能重視道路として道路機能の分類を行いました（図1）。

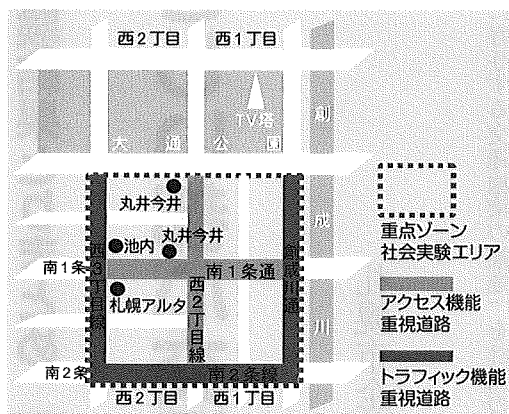


図1 重点ゾーン社会実験エリア

アクセス機能重視道路では、四車線→二車線に車道を狭めて、両側に荷さばき・タクシー・一般車の停車スペースを設置しました（写真1・2）。西二丁目線の一部にはテラス型のバス停も設置し



写真2



写真1

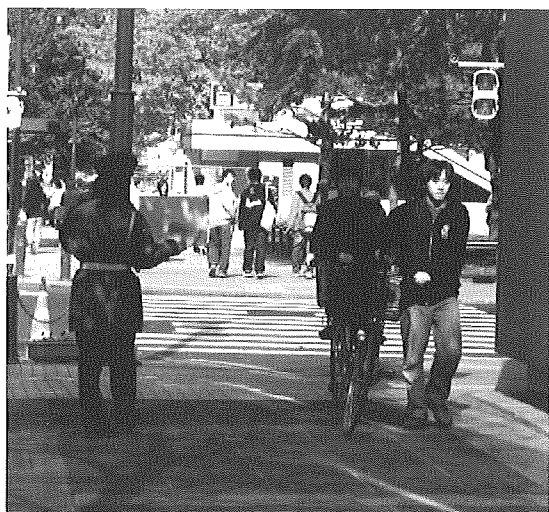


写真4



写真3

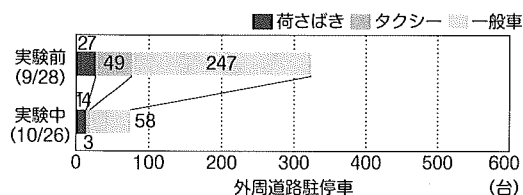


図3

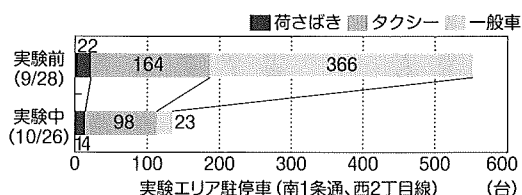


図2

ました。また南一条通では、停車スペースと歩道との間に自転車の走行レーンを設置しました。一方外周道路のトラフィック機能重視道路では、円滑な交通を確保するために駐停車抑制の啓発を行いました。

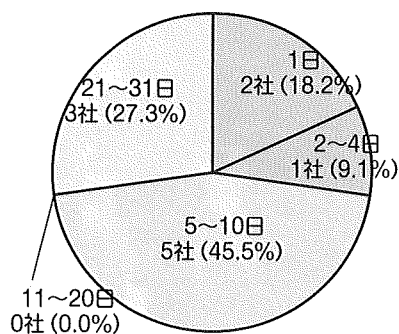
2 実験結果

都心道路を機能分類（トラフィック機能、アクセス機能）することについて、約八割の方が賛成しました。自転車通行レーンへの誘導や歩道上での自転車の手押しの啓発により、歩行者と自転車の錯綜が減少し、歩行者の安全性が向上しました（写真3・4）。

実験エリア内（アクセス機能重視道路）において荷さばきやタクシーの駐車場所を指定することにより、駐停車（特に一般車）が大幅に減少しました（図2）。

外周道路（トラフィック機能重視道路）においても、駐停車の抑制の啓発により、駐停車が減少しました（図3）。この外周道路の駐停車抑制は約九割のドライバーから賛同を得られました。

テラス型バス停による広いバス乗り場の設置などに対する利用者の満足度は高く、バス停の環境改善に対するニーズの高さが確認できました。



※82%がリピーター。
また、3社はほぼ毎日利用。

【調査数】 11社

図 4



写真 5

五 都心荷さばきシステム複合実験

都心部では路上での荷さばきが恒常化しており、交通混雑の原因になっています。都心交通計画では、この荷さばき対策として、路外の荷さばき施設の整備や荷受側の納品ルール化などの交通施策を掲げています。この荷さばき対策の実証実験として、①路外共同荷さばき駐車場、②ミニデポジットシステム、③荷受側の取組みなど、三つの社会実験を行いました。

1 路外共同荷さばき駐車場

民間の青空駐車場を荷さばき駐車スペースとして借用し、荷さばき車に無料で開放しました。結果としては、利用は一日平均五台で、駐車一回当たりの荷さばき回数は、路外駐車場を利用した場合の方が路上駐車した場合よりも多く、荷さばきが集約して行われました。また路外駐車場を利用した会社は、繰り返し利用することが多く、使いやすさや今後の利用意向についても高い評価でした（写真5、図4）。

2 ミニデポジットシステム

ビルの空き室を借り上げて、中継デポ（保管所）とし、そこから手押し車などによって配送しました。

結果としては配送エリア内で運行する荷さばき車両は、実験前に比べて、運行時間・駐車回数ともに大幅に減少しました（図5・6）。また運送事業者もトラックでの配送に比べて柔軟に配送す

■ 駐車回数（1カ月当たり）

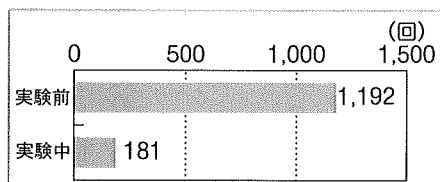


図 6

■ 運行時間（1カ月当たり）

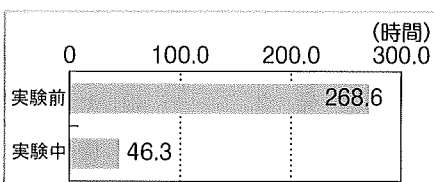


図 5

ることができ、効率化を評価しました（写真6、8）。

3 荷受側の取組み

路上荷さばきの削減や効率化を図るため、納品の集約、時間指定の緩和、集配回数の削減、納品

場所の集約の協力をお願いしました。

その結果地元商業者は、三つの項目については、参加者の概ね五割が実施したほか、新たに実施した項目についても、五割以上が今後も続ける意向を示しました。実験前は荷さばきが集中する時間帯と少ない時間帯での荷さばき車台数の格差が大きくありましたが、実験中はその格差が減少し、平準化しました（図7）。

六 街路空間の魅力づくり社会実験

1 実験の概要

近年、都心部の自転車利用が急増し、歩道上の駐輪や利用者のマナー低下によって、歩行者の交通障害を引き起こし、さらに良好な都市景観を損なうなど、その状況は社会問題となっています（写真9）。そこで、歩行上の自転車対策や歩行空間の演出などにより、「人が安心安全に楽しみながら歩けるストリート」の実現を、市民・地元商店街・行政が協働で行い、道路空間の維持管理及び活用を行う取組みの実現可能性や課題を検証しました。

① 商店街と行政による自転車対策として、駐輪自転車車の整理と自転車利用マナーの啓発を行いました（写真10）。

② 市民参加型の道路空間活用として、ピラーボックス（路上配電盤）を利用した絵画展示



写真7



写真6

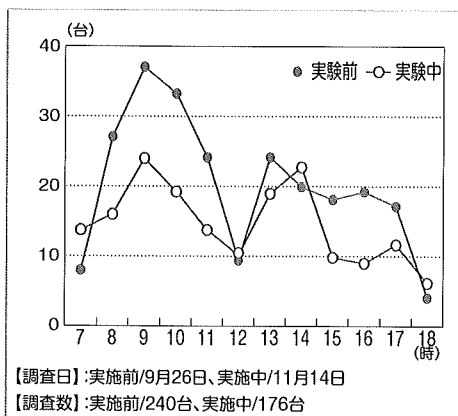


図7

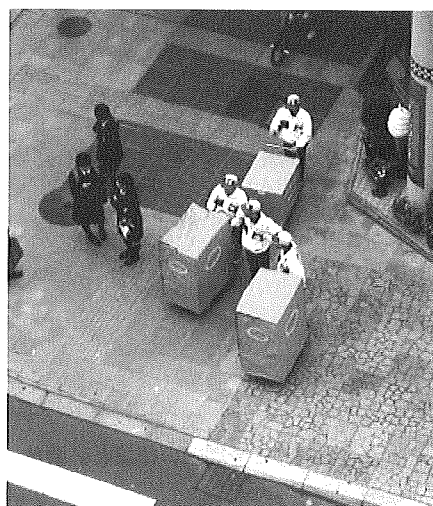


写真8

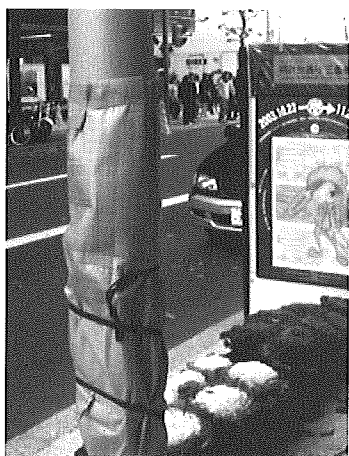


写真11

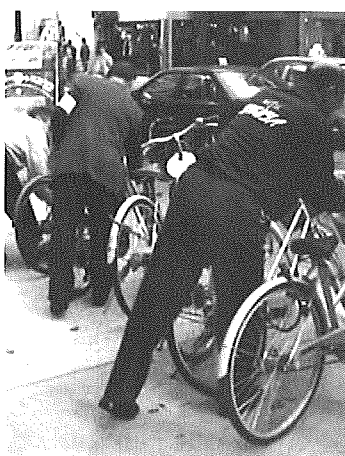


写真10

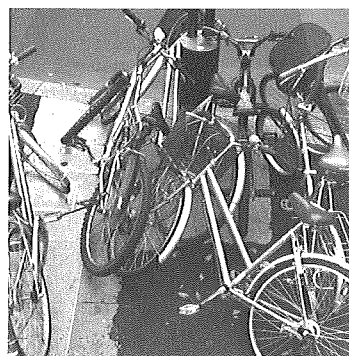


写真9

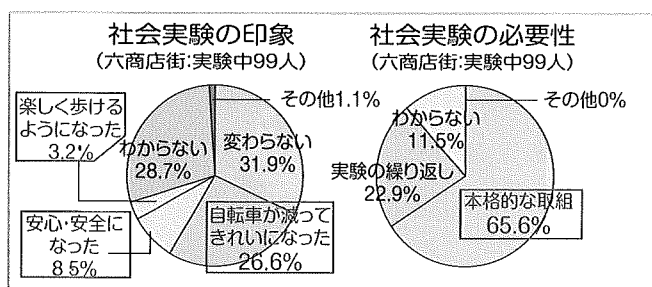


図8 地元商業者に聞く社会実験の印象と必要性

2 結果

実験前は自転車歩道上に乱雑にとめられていましたが、実験中は自転車を整理したことにより安全な歩行空間が確保されました。ただし、朝十時には歩道上に多くの自転車が並び、そのほとん

11)。

と歩道上にプランターを設置しました(写真

どは、通勤者による長時間駐輪と考えられ、実験前と実験中では駐輪の台数に大きな変化はありませんでした。

地元商業者からは、実験の取組みが安心安全な歩行環境づくりに必要な取組みであることを強く感じ、その効果や本格化に向けた継続実施について一定の評価をしています(図8)。

七 おわりに

これらの社会実験の実施は、都心交通計画の策定にあたって貴重なデータとなったほか、市民や地元商店街へPRができました。例えば、地元商店街では、路上駐輪対策として、従業員の自転車通勤の禁止を呼びかけたり、商業者による駐輪の整理(アダプト)をはじめするなど、今回の実験をきっかけとして、既に具体的な取組みが始まっています。

今回のアンケート調査の結果では、社会実験を実施することについて、約九割の市民が賛成しており、高い賛同率があることがわかりました。

今後の都心交通計画の施策展開を進めるためには、こうした社会実験の継続と市民評価の把握などを行って、適宜計画の見直しを行いながら、「人と環境に配慮した都心交通」の実現を目指していきます。

簡易デマンドシステムと

情報提供による玄関口バス運行実験

豊田市都市整備部交通政策課主査 清水 智哉

一 実験の背景

本市における市民の移動手段は、六四％が自動車であり、公共交通の利用は、鉄道が六％、バスは一％に過ぎず、中心市街地を中心に慢性的な道路渋滞が発生している。また、公共交通利用者は減少する傾向にあり、相次ぐバス路線の撤退により、現在のバス路線数はピーク時の1/4以下に減少している。このため、公共交通空白地域が拡大し、公共施設や病院、商業施設が立地している中心市街地でさえも、高齢者等の移動困難者の移動が不便となっている。

このような背景をうけ、本市では、移動困難者が、中心市街地の公共施設や病院、商業施設へ気軽に出かけられるように、「中心市街地玄関口バ

ス」を平成一四年六月から運行し、移動困難者の外出支援と、それに伴う地域の活性化を目指している。

このバスは、交通量の多い中心市街地を走行することから、道路上でのバスの停車や利用者の道路横断が、交通渋滞や交通事故の原因とならないように、延長二kmの路線にある六箇所のバス停のうち三箇所を施設の「玄関口」に設置している。

現在、一日当たりの利用者数は約三〇〇人で、「安全で安心して利用できる」と、高齢者や障害者の方々に大変喜ばれおり、利用は増加傾向にある。

一方、バスが施設の玄関口へ常に乗入れることについては、右折の多発や、施設内での他の自動車との交錯により、走行時間の「遅れ」が問題化



写真1 玄関口へ乗入れるバス

していたが、昨年一二月に導入した簡易デマンドシステムにより、バスの遅れ解消に一定の効果を上げることができた。また、平成一四年一月から一二月に実施した利用実態調査では、利用者の八〇%が運行内容に満足していたが、バスの付加価値として、位置情報等のバス運行に係る情報提供を望む回答が多く得られた。

そこで、この調査結果をふまえ、さらなる定時性の確保と、バスの定時運行と利用者への情報提供の実現に向けて、既存のシステムにITS技術を取り入れた実験を実施した。

二 実験の概要

(1) 実験期間

二〇〇四年一月～三月

(2) 実験の特徴

① 渋滞の多い中心市街地におけるバスの定時性を確保するため、利用玄関口バスの市役所・加茂病院に利用希望によりバス停に立ち寄る新デマンドシステムを導入する。

② 利用者の安心感・利便性の向上を図るため、玄関口バスの主要バス停（豊田市駅西口・市役所・加茂病院）に情報案内板を設置し、バスの現在位置情報と鉄道乗り継ぎ案内を提供する。

③ 利用者の安心感・利便性の向上と効率的なバ

ス運行を図るため、既存のデマンドシステム（市役所設置）と情報案内板を連動させ、バスの接近情報を音声と画像で情報案内板から提供する。

④ 効率的なバス運行を図るため、デマンドシステムの高度化により運転手のシステム操作に係る作業量の軽減する。

(3) システムの概要

本システムは、高度化した新デマンドシステムと、新規に開発した位置管理システムを活用した、情報案内板による情報提供が主要な役割を担っている。昨年までの簡易デマンドシステムでは、微弱無線を使用したシンプルなものであったが、今年度は、GPSとパケット通信を活用し、位置管理システムとデマンドシステムの一体化を実現した。両システムの一体化にあたっては、新たに「PCバス停」を開発し、このPCバス停を活用して、バスの位置情報提供や鉄道時刻案内、新デマンドシステムの管理等を行う「情報案内板」を設置した。

① 新デマンドシステムの運用イメージ

A 運転手が路線出発時に、車載機の運行開始ボタンを押下すると、車載機からの「バスの上り・下り情報」が、センターPC（位置情報管理システムの中央情報処理機）を経由してPCバス停へ通達される。PCバス停はこ

れを受けて制御装置に上り・下り情報を通知する。

B 利用者が、行き先方面の呼び出しボタンを押下すると、呼出表示灯が点灯するとともに、無線通信により、バス路線上に設置された、行き先方面のバス呼び出し回転灯が点灯する。この呼び出し情報は、呼出ボタンから制御装置を経由してPCバス停に通知される。

C PCバス停は、通常時は、バス停ごとに車載機から発信される位置情報をもとに、情報案内板にバスの現在位置情報を出力しているが、呼出ボタンが押された場合のみ、バス接近案内を画像と音声にて出力する。

D バスがバス停に到着し、乗降のためにバスのドアを開くと、バスの扉の開閉と連動し、ドアに取り付けられた無線機が呼出解除信号

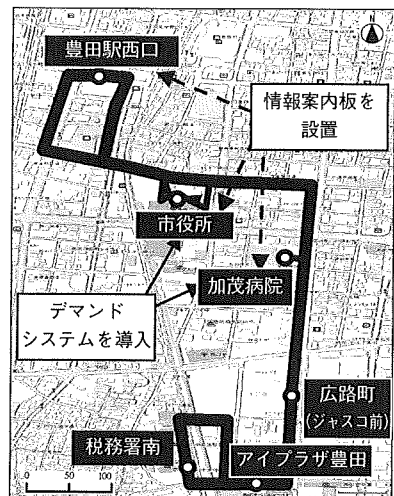


図1 路線図とシステム設置箇所

- を制御装置に発信する。制御装置はこの信号を受けて、バス停表示灯、及び呼び出し回転灯を消灯させる。また、このドアの呼解除信号はPCバス停に通知され、情報案内板の接近案内を元のバスの現在位置表示に戻す。
- ②情報案内板の運用イメージ
- A 運転手が、運行開始時に車載機の運行開始ボタンを押下すると、運行中、運行ルート上の定点を通過するごとに、定点通過情報が、GPSとパケット通信によって、センターPCへ送信される。
- B センターPCは、定点通過情報を集中管理し、バス現在地情報として主要バス停のPCバス停へとパケット通信にて送信する。
- C PCバス停は、センターPCから送信されたバス現在地情報を図式化し、情報案内板に出力する。
- D 情報案内板には、図式化されたバス現在地情報とあわせて、PCバス停に標準装備してあるタイマー（時計機能）をもとに、現在時刻と連動した鉄道時刻案内を出力される。
- ※ 情報案内板と新デマンドシステムは、PCバス停を介して連携している。PCバス停は、センターPCからの「路線上り下り情報」と、各バス停の呼出ボタンの押下情報が合致した場合のみ、「バスの接近案内」を

図2 新デマンドシステムの概要

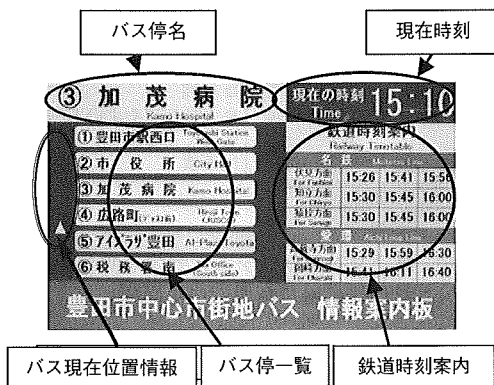
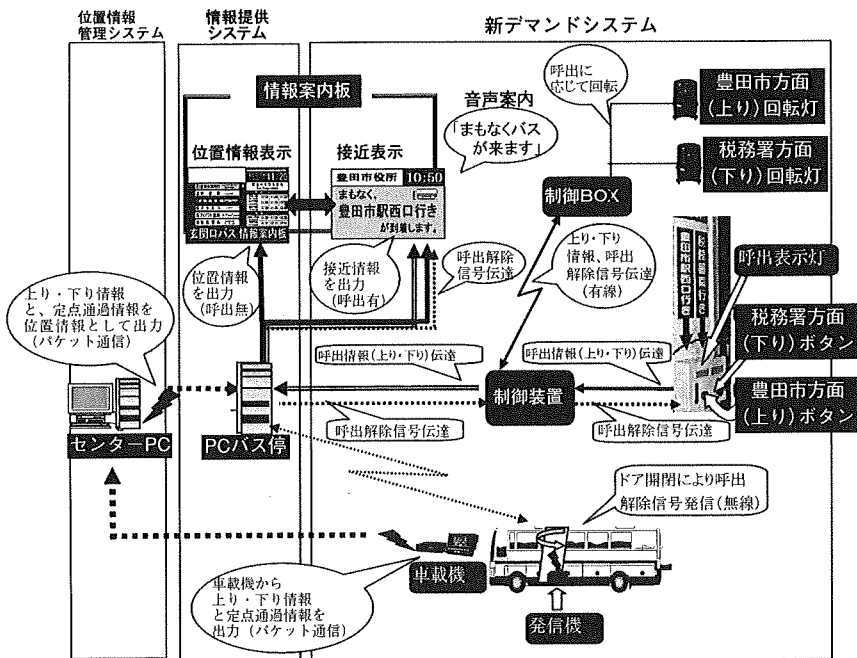


図4 情報案内板の表示内容



図3 加茂病院に設置した情報案内板

表1 平日休日別加茂病院立寄・通過別の片道所要時間の平均と標準偏差

	上り				下り			
	平日		休日		平日		休日	
	加茂病院 立ち寄り	加茂病院 通過	加茂病院 立ち寄り	加茂病院 通過	加茂病院 立ち寄り	加茂病院 通過	加茂病院 立ち寄り	加茂病院 通過
平均(分)	9.56	8.85	10.06	8.63	8.99	8.48	9.09	8.57
標準偏差	1.59	1.41	1.29	0.81	1.46	1.18	1.04	1.12

三 新デマンドシステムの導入実験の結果

(1) バス走行実態調査

モニターに表示する。

市役所のみに簡易デマンドシステムを設置した

昨年度と比較した場合、片道所要時間については、

加茂病院を通過する時は、平均で三〇秒ほど短縮できた。また、片道所要時間の標準偏差（所要時間のばらつき）についても、

加茂病院を通過する時は低下している。この結果、新デマンドシステムの導入により、バスの所要時間が短縮され、安定した定時運行の実現に近づいたといえる。

(2) 運転手ヒアリング調査

査

運転手のヒアリング調査により、「無駄な乗り入れがなくなり、合理的・効果的な運行が可能になった」、「ゆとりのある運

転ができるようになった」等の意見が得られた。

これは、新デマンドシステムがバスの定時・安定運行に寄与したことに加え、機能の高度化による運転作業量の低下が要因と思われる。旧システムでは、微弱無線のみを使用していたため、運転手がリモコンのボタン操作によって無線の送信作業を行っていた。しかし、新システムでは、GPSと微弱無線の併用システムに高度化した。この結果、運転手の送信作業が不要となり、運転手が一層運転に集中できるようになった。安全運転の面からも、新デマンドシステムは効果があったといえる。

(3) 利用者アンケート調査

バス利用者の八七％が、新デマンドシステムに対して肯定的にとらえており、昨年度の七三％から満足度が大幅に増加している。特に、「とても便利」と感じている利用者も、昨年度の四五％から六七％と非常に大きく伸びている。これは、今年度から利用者が多く、また周辺道路の混雑する加茂病院にも新デマンドシステムを導入したことにより、多くの利用者が実際に新デマンドシステムを体験し、またその効果を体感できたことに起因している。また、高い評価の背景として、利用の多い高齢者に配慮し、ボタンの形状を押しやすいものにしたことや、接近表示の画面を、高齢者が認識しやすい色・文字の大きさにし、接近表示

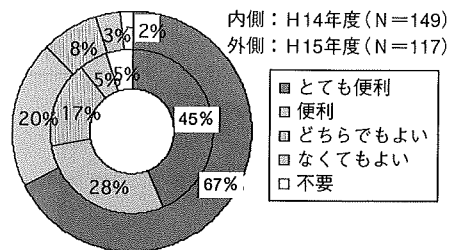


図5 新デマンドシステムに対する評価の比較 (H14年度は市役所のみに設置)

四 情報案内板の導入実験の結果

(1) 利用者アンケート調査

情報案内板で提供した情報内容（バス現在地情報・鉄道時刻案内・バス接近表示）に対して、全体の約八〇％が満足又はまあ満足と回答しており、非常に高い評価が得られた。これは、昨年度調査を踏まえ、利用者のニーズが高い情報を、利用者がわかりやすいシンプルな形態で提供したことが要因と分析できる。特に、複数の情報をひと

を音声にて提供したことも、新デマンドシステムの高い評価につながったと分析される。

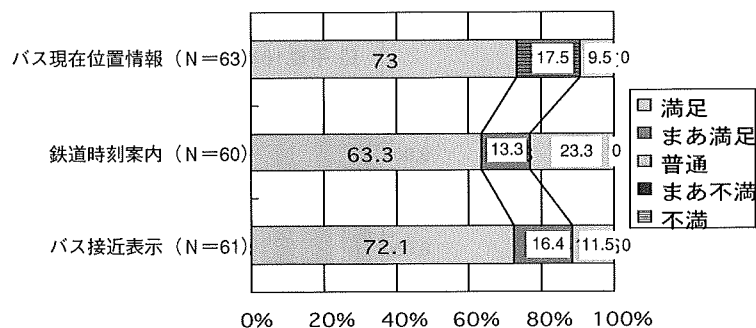


図6 情報案内板による利用者満足度

つの画面で提供するために、情報提供用のモニターを四二インチの大画面にし、バス位置情報を中心に「みやすく、わかりやすい」画面となるように配慮したことが評価されたと分析される。

また、バスの現在地情報に対する評価が高かった背景には、バス特有の「バスを待つ不安感」の解消があると分析される。バスの現在地を、利用

五 実験の総括

者が直接目で確認できるということは、それまで時刻表と時計だけが頼りであった利用者にとって、バスに対する情報がひとつ増えることになる。このバスに係る情報の追加は、利用者のバスに係る不安をひとつ除くことになり、高齢者を中心とした情報案内板への高評価へとつながったと分析できる。

今年度導入した新デマンドシステムと情報案内板は、バスの定時運行と利用者利便性の両面において、大きな効果があることがわかった。両システムの導入は、利用者数の増加にも寄与しており、現在の利用者数は、当初見込みの約一・七倍と高水準で推移している。利用者アンケートからも、昨年度よりも満足度が大幅に上昇しており、バスが高齢者を中心とした幅広い利用者からの支持を得て、生活に欠かせない交通機関として定着してきたといえる。

また、利用者からのヒアリング調査からは、利用者の新たな傾向として、情報案内板にて提供している鉄道時刻案内が、バスとの乗り継ぎ利便性の向上だけでなく、鉄道時刻をもとにした、駅周辺の商業施設で買い物（回遊性）の創出に寄与していることが明らかになっている。これは、本実験で導入したシステムが、様々な形態で利用者に

浸透していることを示すとともに、本バスの運行目的にひとつである市街地の活性化に、本システムが寄与していることを示すデータとして評価できる。さらに、運転手へのヒアリング調査からは、新デマンドシステムによる運転作業量の低下が、バスの安全な運行に寄与していることが明らかにされており、これも、バスの安全運行に寄与するデータとして評価できる。

以上のように、既存のシステムを、利用者のニーズに応える形で、GPS等のITS技術を活用して高度化した結果、バスの効率的運行につながり、利用者・運転手双方から高い評価を得られた本実験は、バスの運行目的である移動困難者の外出支援と、地域の活性化に寄与するものとして、大いに評価できるものである。

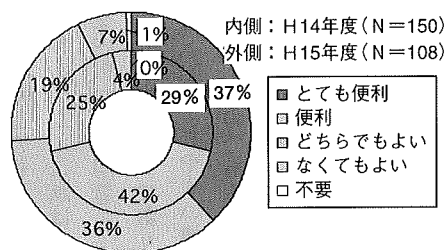


図7 玄関バスに対する満足度の比較

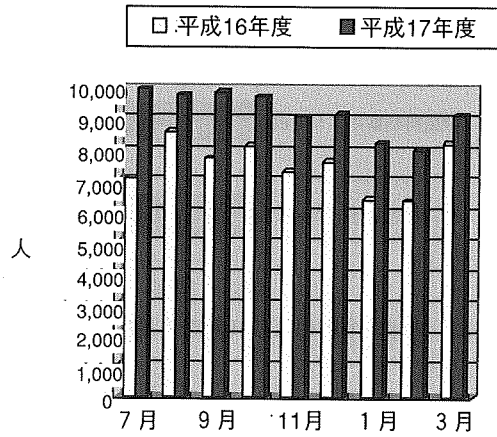


図8 玄関口バス利用者の比較

六 今後の展開

本市では、平成一六年三月に、自動車を利用できない高齢者や学生、主婦等が安全で安心して移動できる「ひと・まち・環境にやさしい交通社会」を実現するために、「豊田市生活交通確保基本計画」を策定した。この計画では、利用促進策として、バスロケーションシステムやデマンドシステム等を全市的に展開していく方針が示されている。

今回の実験においても、同計画の施行を視野に入れ、玄関口バス利用者に対して、バスに係る情報提供媒体のニーズ調査を行った。その結果、大

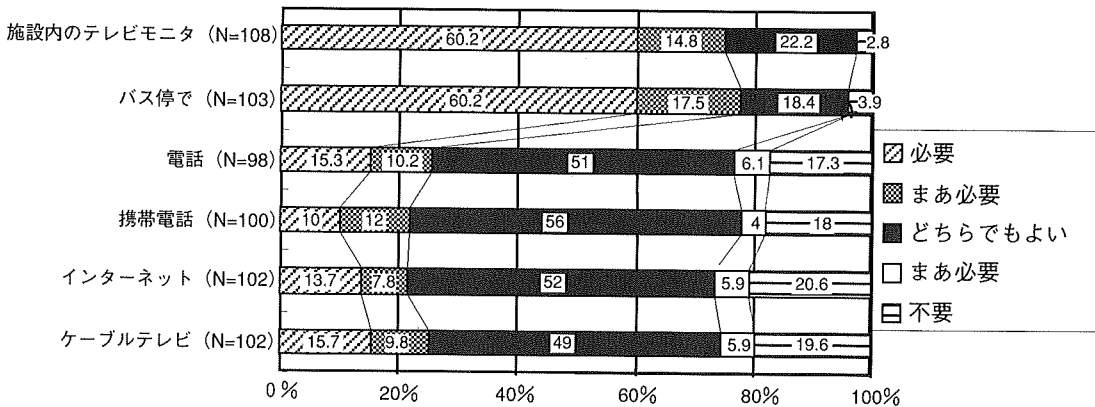


図9 利用者が望むバス情報提供媒体

型モニター等を活用した情報提供に対するニーズが高いことがわかった。これは、今回の実験で導入した情報案内板が、利用者ニーズに合致していたことを改めて示すデータであり、バス利用者が、「操作が簡単で、わかりやすい情報提供」を望んでいることを示すものである。

このように、今後、バスロケーション等を開発する上で重要になるのは、「いかにわかりやすく情報を伝えるか」ということである。特に、技術として難解なITS技術を、バス利用者の大半を占める高齢者等の情報機器に疎い層に対して、いかにわかりやすい形態に加工して、提供するかが鍵となる。

この調査結果を踏まえ、今後は、本実験におけるシステム開発で培ったノウハウを活かし、利用者のニーズに合致した情報を、利用者にとって分かりやすい媒体・方法で提供できるシステムを検討・開発していきたい。また、新たに開発したシステムを、市民が有効に活用できるように積極的にPRし、市民が高度な技術を簡単に体感できる土壌を整えていくことも必要である。

国土交通省重点施策（道路関係）について

道路局総務課

はじめに

今年度の重点施策は、当面する課題に対応する施策を、昨年に引き続き、ポンチ絵形式により、去る七月三〇日に公表された（http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/01/010730_3_.html）。九つの柱立てのもと、施策を網羅的に編集した本体と、それらの施策のいくつかをより詳しく記した別紙から構成されている。ここでは、本体を中心に主な道路局の施策を柱立てごとにピックアップするとともに、必要な箇所若干の解説を加えたい。

一 ユニバーサルデザインの考え方に基づく国土交通政策の構築

バリアフリー施策のバージョンアップ

◎バリアフリー化支援メニューの拡充

・全国の見本となるバリアフリー重点整備地区の道路に特別支援（三年を限度、全国数カ所）

《解説》バリアフリーをはじめ、身近な道路に対

する住民のニーズは高いにもかかわらず、市区町村道では、そうしたニーズに十分応えきれていない状況にある。地域の取組み意欲を喚起する必要性から、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区を対象に、国費率の高い交付金事業により特別支援する。

二 安心でくらしやすい社会の実現

成果が実感できる暮らしの改善

◎「開かずの踏切」対策のスピードアップ（開か

ずの踏切五〇〇箇所のうち、三年で四〇箇所を立体化、さらに遮断時間の短縮等一六〇箇所）
・当面は立体化されない区間等への「速効対策」の投入

・歩道設置等のための利用者意向を踏まえた新たな関係者調整ルールの導入

《解説》全国の踏切遮断による渋滞損失は、五・

五億人時間／年に及んでおり、特に、「開かずの踏切」（ピーク一時間あたり四〇分以上閉まっている踏切）は、大都市圏を中心に約五〇〇箇所存在し、社会問題となっている。

こうしたことから、これまで都道府県や政令市に限定されていた施行者について、能力ある市区を追加し事業のベースアップを図ること、踏切制御の高度化による遮断時間の短縮等の「速効対策」により踏切交通を円滑化すること、歩道の設置や拡幅、段差解消などにより適切な

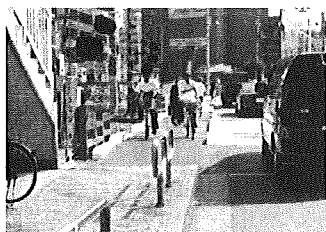


写真1 福生市の踏切拡幅の例

歩行者空間を確保し踏切バリアフリーを推進すること、などの踏切対策を総合的に推進する。

◎路上工事の短縮、道路環境の集中的改善（平成一七年までに路上工事時間一二％縮減）

・工事問い合わせ番号を用いて、工事の目的、内容等をわかりやすく提供

・路上工事不人気投票等の実施により、路上工事の縮減を促進

《解説》平成一五年度は路上工事時間の縮減に一定の成果があったものの、二三区では、道路補修工事が対一四年度比約二八％増加するなど、取組みはまだ不十分である。「問合せ番号」の導入による路上工事情報への簡単アクセスなど、路上工事情報提供の充実・徹底を図るとともに、「不人気投票」の実施など道路利用者による外部監視を強化する。さらには、毎月の路上工事時間をただちに公表する等のマネジメントの強化を図ることにより、平成一七年度までに路上工事時間を約一二％縮減する（平成一四年比）。

・沿道環境ワースト地域への集中的対策、五年以内の環境基準達成（NOx・SPM）

《解説》騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている地域（環境ワースト地域）につい

て、詳細な現況調査に基づいて、関係部局が連携して最大限の対策を集中的に実施することにより道路環境を改善する。

三 テロ対策や大規模災害対策等の危機管理・安全保障対策等

大規模災害対策の推進

◎総合的津波対策・地震対策

・緊急輸送道路における震災対策事業の国費率を引上げ

四 国土交通行政のグリーン化

地球温暖化対策の一層の充実

◎ヒートアイランド対策

・都心部で歩行者が多い商店街等の路面温度を低下させるため、保水性舗装等に関するモデル事業を創設

《解説》夏場の快適な歩行空間を確保するため、保水性舗装など路面温度を低下させる効果がある舗装の敷設に対し補助するとともに、効果や耐久性などを検証することにより技術の開発・普及を支援する。

五 地域再生・都市再生

誇りを持てる魅力的な景観形成

◎特色ある都市景観づくり

・道路占用料の減額により看板デザイン等の統一を促進

《解説》景観法成立など、景観に対する社会的な意識の高まりを背景に、地域や利用者等も含めた総合的な取組みが必要であるとの観点から、地域のデザインコンセプトに基づく看板に係る占用料を減額することにより、設置者に景観改善のインセンティブを付与する。

利便性・快適性の高いモビリティの確保

◎高速道路料金の引き下げ等

・高速道路について十七年春までに平均一割値下げ、観光施策等と連携した弾力的な料金設定

《解説》本来高速道路を走るとき交通が一般道路を走ることと渋滞、沿道環境の悪化等の弊害が発生している。より使いやすい高速道路を目指すべく、平成一七年度始めから公団により高速



写真2 並行路線（東北中央道）
がないR115（福島県内）

自動車国道の料金を平均一割程度割引することに加え、渋滞緩和や沿道環境改善等、公益重視の観点から国や地方による様々な割引等の料金施策を実施する。

◎公共交通の活性化

- ・ バスカメラを活用したバス走行円滑化、バスロケーションシステムの高速バスへの導入等によるバス再生の総合的な支援制度の創設

《解説》バスに装着したカメラを用いて悪質な違法駐車車両等に対して警告するなどのバス走行環境改善の支援や、上屋、ベンチ等の改善をはじめとしたバス基盤整備の促進を図る。また、バス経営者にとって経営改善の効果もあるバスロケーションシステムを、導入の遅れている高速バス路線への全面導入を支援する。

- ・ LRT導入のための総合的な整備制度の創設（鉄軌道事業者と地方自治体等による計画策定、施設整備補助等の総合的支援）や地方鉄道再生《解説》LRT（次世代型路面電車システム）は交通円滑化、環境負荷の軽減に資する公共交通として注目されているものの、我が国では、コストや導入空間の制約、関係者間の合意形成などが障壁となり導入が進んでいない。このため、意欲のある地域・事業者の取組みに対して、一

体的支援を可能とする事業を新たに創設するなど、関係部局が連携し、総合的にLRTの整備を推進する。

地域の自立を支援する基盤づくり

◎ETC専用のインターチェンジ（IC）導入によるIC倍増計画

- ・ 高速通過地域や渋滞緩和が可能な地域におけるIC設置への新たな支援

《解説》本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ることで渋滞、沿道環境、交通安全等に弊害が発生している。より身近な使いやすい高速道路を目指すべく、スマートIC（ETC専用IC）を導入してICを増設する。これにより一箇所あたり年間二億円の整備効果を生む一

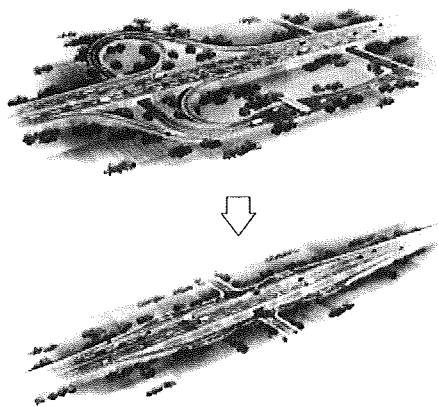


図1 スマートICイメージ

方、建設コストは従来のICに比して約三割削減、管理コストは約五割の削減が可能となる。

六 観光立国の実現に向けた観光施策の強化・充実

観光客受け入れ環境の整備

- ・ 歩行者向け道路案内への多言語表記の導入、路線番号標識のない主要交差点を概ね解消（平成一九年までに九〇％整備）

《解説》初めて訪れる人、観光客、外国人など、全ての道路利用者にとってわかりやすい道路案内標識とするため、歩行者を対象として、地図を用いた標識の活用による多言語表示や、自動車等を対象として、路線番号を主体とした表示を実施する。

七 アジアとの大交流時代に向けた国際競争力及び国際連携の確保

八 効率的で競争力のある物流対策

九 時代の要請に相応しい国土交通行政の新たな展開

事後評価等の徹底

「実感できる成果主義に向けて」

○PDCAサイクルの徹底——達成度報告書を新施策へはじめて反映（道路行政）

《解説》平成一五年度から、道路行政に「成果主義」を導入し、数値目標を公表のうえ、翌年度にその達成度を評価し、以降の行政運営に反映させることとしており、すでに本年六月に「平成一五年度達成度報告書・平成一六年度業績計画書」を公表している。来年度は達成度報告で得られたこれまでの取組みの評価と知見を、一つ一つの重点施策にはじめて反映する。また、優先度明示方式（効果的・効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを、課題の高い順に並べて優先的に対策すべき箇所に明示する方式）を導入し、予算費目の見直しや新たな助成制度の要求などにより、目標とする成果に直結する予算配分（費目の見直し）を行う。

ある成果に直結する予算配分（費目の見直し）を行う。

○政策効果のスピーディな発現

・関係者間における調整ルールの明確化―踏切歩行者空間の確保

《解説》前述の「開かずの踏切」対策のスピードアップ」を参照。

○目に見える、連続して感じられる空間づくり

―面的無電柱化を行うスーパーモデル地区への支援

《解説》バリアフリー同様、身近な道路に対する住民のニーズに応えるべく、全国の見本となるスーパーモデル地区を三年以内に構築、特別支援し、快適な生活空間を実現する。

○国民対話プロセスの充実―道の相談室における意見への迅速な回答と行政への反映

《解説》道路行政への相談のたらい回し解消と頂いた意見の行政への反映を目的として設置した「道の相談室」については、受付体制の不備や国民へのフィードバックが行われていないこと、道路行政への反映が十分でないことといった課題を踏まえ、ホームページへの意見に対する迅速な回答などの受付体制の強化や、「よく

ある質問と回答」の充実などの国民へのフィードバック等の施策を実施する。

効率性の追求・競争性の向上

○道路関係四公団の民営化―有利子債務の確実な返済、真に必要な道路の少ない国民負担での建設、民間ノウハウの発揮

《解説》未供用の整備計画区間約二、〇〇〇kmの費用便益分析等を厳しく実施する等、客観的な基準に基づく厳格な評価を実施。また、高速国道の有料道路事業費をほぼ半減すること、民営化後四十五年での債務完済・無料化、会社の自主性が活かされる仕組み、料金引きの実施、ファミリー企業の抜本的見直しを実施。

○ライフサイクルコストの最小化―劣化予測を基に最適な対策の選択を支援する仕組みの導入（直轄国道橋梁）、道路管理に係る経常的経費を五年で三割削減

《解説》道路の日常管理などの経常経費について、標準的単価を設定するとともに、地域特性等を考慮した管理水準を設定し、地方整備局、事務所への配分を適正化する。また、橋梁延命化のため、予防的修繕のマネジメントを強化するとともに、データの蓄積・管理に基づく科学的な道路橋管理システムを構築する。

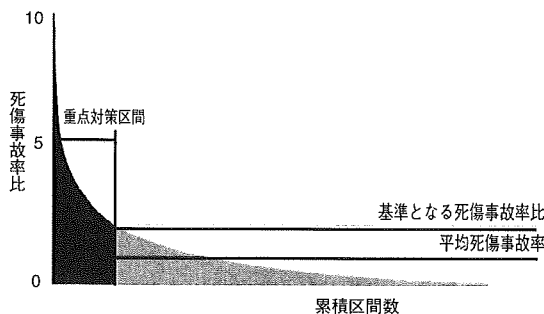


図2 優先度明示方式のイメージ

道路交通情報提供に関する 利用者意識

(アンケート調査結果より)

(財) 日本道路交通情報センター調査部

一 はじめに

(財)日本道路交通情報センター(以下「JARTIC」という。)では、昭和四八年から四十五年おきに、今後の道路交通情報提供の改善等に資するための道路交通情報全般に関する利用者への意識調査を行っているが、今回は平成一五年一二月～平成一六年一月にかけて郵送アンケート方式で実施した。

調査内容は、道路交通情報について、必要性和効果、利用状況と満足度、今後の情報提供への意向など、道路交通情報全般についてのニーズに加え、JARTICの主力業務である電話やテレビ・インターネットなど提供メディア別の満足度やJARTICの認知度の把握など、JARTICの評価に関する調査も行っている。

本文では、このアンケート調査について、調査概要と道路交通情報に対する利用者意識の特徴などを報告するとともに、これを踏まえた今後の効果的な道路交通情報の提供方法等について考察するものである。

二 調査の背景

道路交通情報は、車両の運転者に「車両の通行に必要な情報」として提供する(道路交通法第一〇九条の二第一項)ものとされており、適宜正確

な道路交通情報が提供されることで、車両の運転者にとっては、混雑している道路や通行規制中の道路を回避できるなど、運転の安全性や快適性が向上し、また道路交通全体で見ても、交通事故の抑止のみならず、混雑している道路から比較的空いている道路に交通流が誘導・分散されることで、道路ネットワークの利用効率向上や、交通公害の抑制などもたらされると考えられる。

道路交通情報については、近年の携帯電話、パソコン等の情報端末、カーナビの普及などにより、提供手段が多様化してきており、また平成一四年六月施行の改正道路交通法で予測情報提供や民間情報提供事業者による情報の編集・加工が可能となるなど、今後、提供内容が高度化されると見込まれる情勢にある。

JARTICでは、都道府県警察や、国土交通

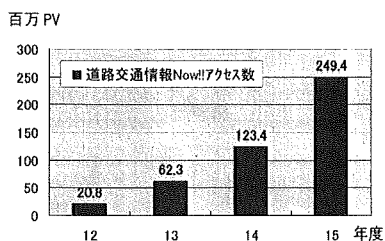


図1 インターネットアクセス数の推移

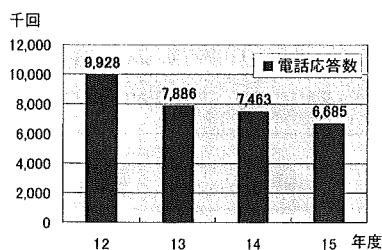


図2 電話応答件数の推移

省・公団などの道路管理者から収集した道路交通情報を、主にテレビ・ラジオの放送や電話問合せの応対、インターネット（道路交通情報NOW!!）で提供しているが、インターネット提供のアクセス数が平成一二年の提供開始以降、年々倍増している一方で、電話応答件数は近年低下傾向にあるなど、情報に対するニーズも量的・質的に変化していると考えられる状況にある（図1・2）。

三 調査概要

1 調査方法等

道路交通情報の利用者（ドライバー）の意識は、平日・休日の運転時期により異なると考えられ、また地域差（都市部と地方部、積雪地と非積雪地）や個人差（年齢、性別、IT機器の習熟度）もあると想定される。

このため、母集団を全国の運転免許保有者（約七、六〇〇万人）として、地域・性別・年齢等で偏りのない結果を得ることを意識して調査規模を決定した。

調査方法としては、アンケート調査票を対象者に郵送し、回答後に郵送回収する自己記入式郵送調査法で実施した。アンケート調査の実施概要を表1に示す。

このうち、対象者については、①（社）日本自動車連盟（JAF）は会員数一、七〇〇万人を有し、

地域・性別・年齢の層別に母集団を反映した理想的なサンプリングが可能であったこと、②過去の調査事例から回収率・信頼性が高いことが実証されている点から、JAFの協力を仰ぎJAF会員を対象として実施することとした。

なお、個人情報の保護に配慮し、アンケート調査票の発送・回収、謝礼の送付等はJAF内で実施していただいた。

表1 アンケート調査の実施概要

- ①調査対象：日本自動車連盟（JAF）会員（母集団：全国運転免許保有者）
- ②配布数：10,000（回収目標3,000サンプル、回収率30%を想定）
- ③抽出方法：ランダムサンプリング（運転免許保有者数の構成を基に、地域、性別、年齢を考慮）
- ④実施期間：平成15年12月19日（金）～平成16年1月19日（月）（回収期限）

2 調査内容

調査内容は、①運転頻度や情報入手手段（テレビ・インターネット等）などの基本属性、②道路交通情報の利用状況や必要性和効果、③メディア

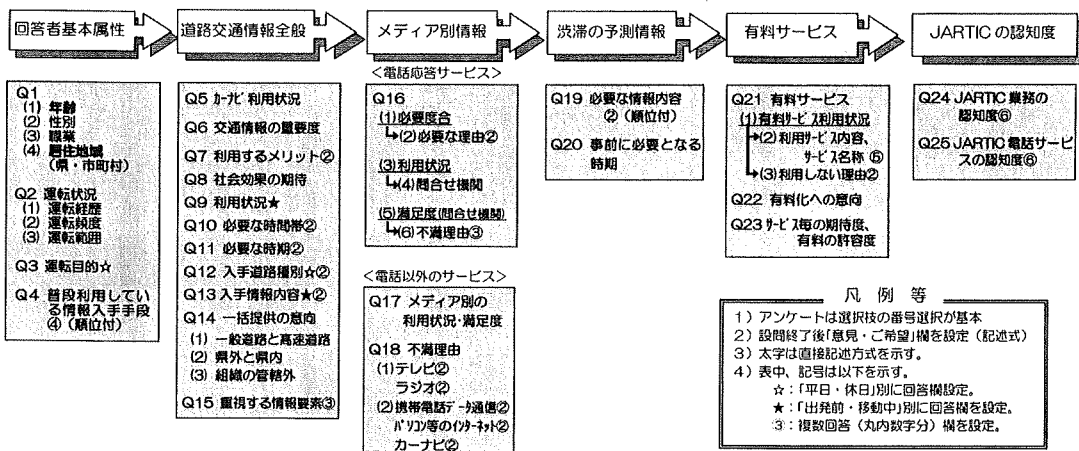


図3 アンケート設問の流れ

別の利用状況と満足度、④道路交通情報の有料化への意向、など道路交通情報全般に関する項目と、JARTICの提供業務についての認知度で構成し、全体で二五設問となっている。

なお、平日・休日での運転目的や、出発前・移動中での情報利用頻度など、差異が生じると思われる設問については、それぞれの実態が把握できるように、個別に回答欄を設定した。

四 調査結果

アンケート回収数は、目標の三、〇〇〇より若

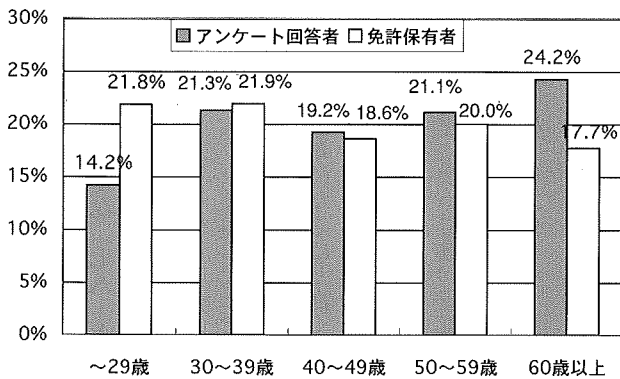


図4 回答者と免許保有者数の比較

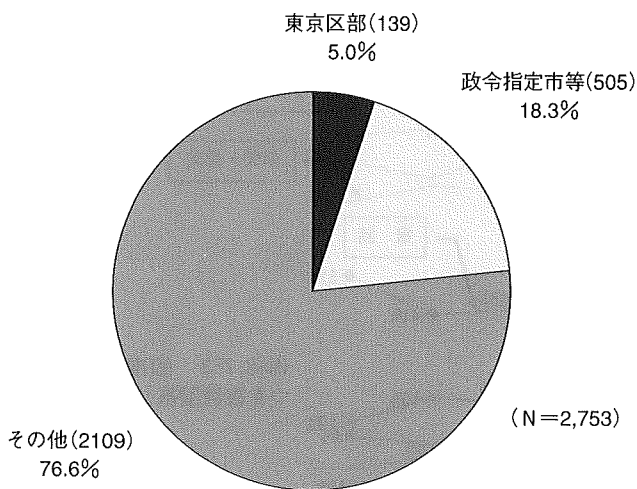


図5 回答者の居住地別の構成

整理すると、年齢において三〇歳未満が若干少な

1 回答者の基本属性

サンプルを年齢・性別・地域（居住地）により整理すると、年齢において三〇歳未満が若干少ない二、七五三（回収率二七・五％）であったが、全般的には母集団の構成と比較して地域、性別、年齢で偏りのない結果が得られた。なお、回収率が低めの結果となったことについては、年末年始を挟んだ調査であったことが一因として考えられる。

以下に主な集計・分析結果について述べる。

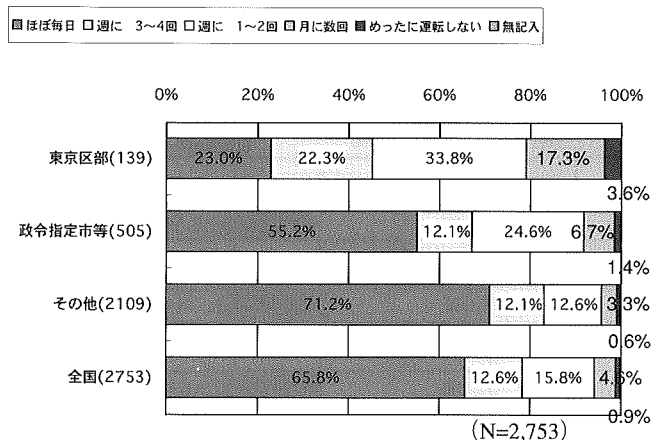


図6 回答者の居住地別運転頻度

く六〇歳以上が若干多く回収されているものの、全国運転免許保有者の構成比とほぼ一致する結果となった（図4）。このうち、都市部と思われる東京区部と政令市を合せて約1/4（図5）、また積雪地は一三％であった。

運転頻度では「ほぼ毎日」が六五・八％を占め、「週に三～四回」の二一・六％を加えると、回答者の八割程度が恒常的に自動車を運転していると判断される。また、地域で見ると、自動車による通勤が多いと思われる地方部で運転頻度が高い傾向にある（図6）。

道路交通情報以外を含めた普段利用する情報入手手段では、テレビ（九三・二％）・ラジオ（七八・九％）・新聞・雑誌（七八・七％）の順で、インターネット（携帯電話を除く）については半数弱の四五・一％となっている。これを年齢で見ると、インターネットは四〇代までは半数を超えているが五〇代以降で低下傾向にあり、携帯電話のデータ通信は若年になるほど高く三〇代未満では半数を超え、逆に電話では高齢者になるほど利用している傾向が見られた（図7）。

また、カーナビについては、三五・〇％が使っており、うちVICS対応カーナビの使用者は二三・〇％であった。インターネットやカーナビについては、いずれも都市部ほど普及しており、東京区部では約半数がカーナビを使用しているとの結果となった（図8）。

2 道路交通情報全般についての意識

(1) 現状の道路交通情報への評価等

道路交通情報については、「運転に不可欠」「あった方がよい」を合すると、九割が必要性を認識しており、利用するメリットとして「渋滞や事故の区間を避けて早く到着できる」が六割以上を占める結果となった（図9・10）。

また、社会全体への効果として「時間的なロスが少なくなり経済効率が高まる」が五三・一％を

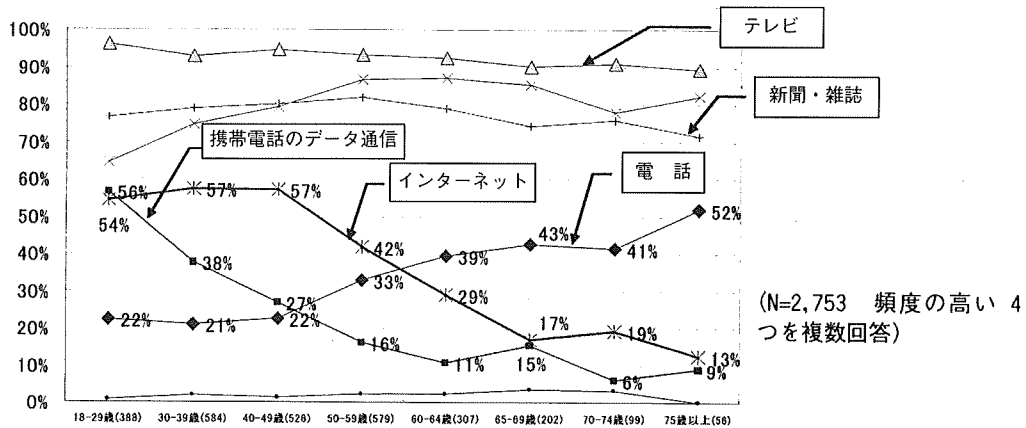


図7 年齢別の普段利用している情報入手手段（交通情報以外を含む）

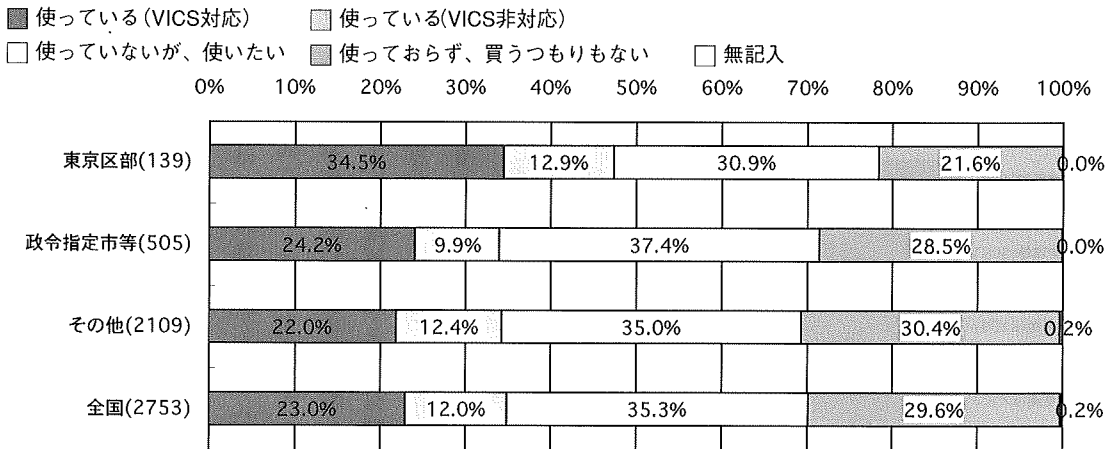


図8 地域別のカーナビの使用状況

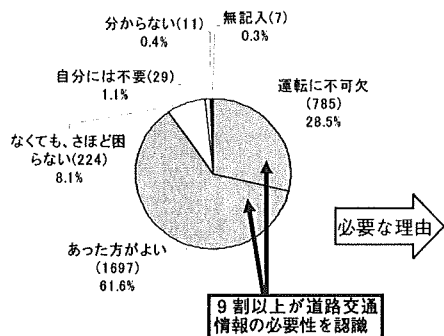


図9 道路交通情報の必要性

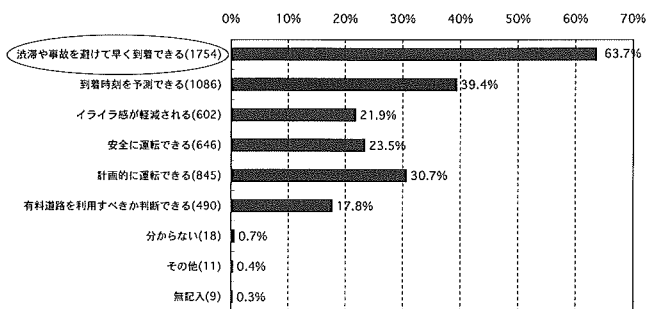


図10 道路交通情報のメリット

(2つまで記入N=2,753)

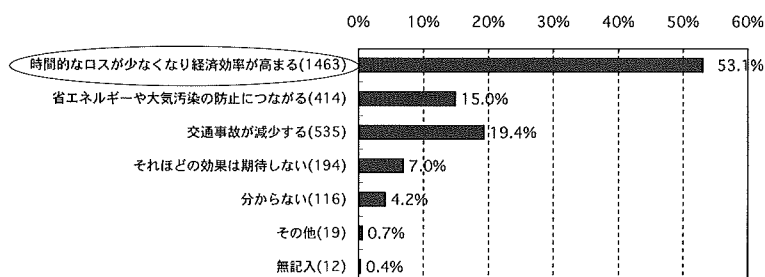


図11 道路交通情報の社会的効果

(N=2,753)

占めるなど、肯定的な意見が多く、「それほどの効果は期待しない」は七・〇%であった(図11)。従って、道路交通情報は個人や社会にとって有用であり、情報を活用して時間をより有効に使うことができる、と高く評価されていると考えられる。また、経済活動が活発で、時間価値のより高いと思われる東京都区部在住者における必要性が他と比べ高くなったことから裏づけられる(図

12)。

一方、地方部では道路交通情報が必要となる状況として、雪、大雨などの「異常気象時」や「災害発生時」に多い傾向があり、また道路交通情報を利用する際に重視することとして、積雪地で「どこでも利用できる」が他と比べ高いことを考え合わせると、地方部や積雪地では、外出先などでの災害発生時等、緊急度や切迫度の高い状況下

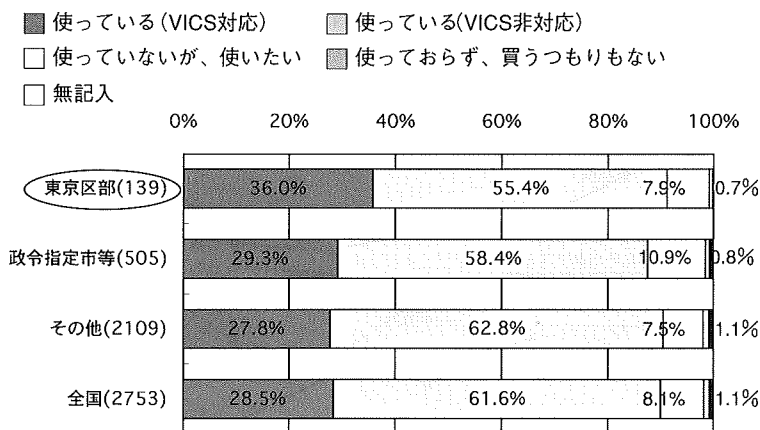
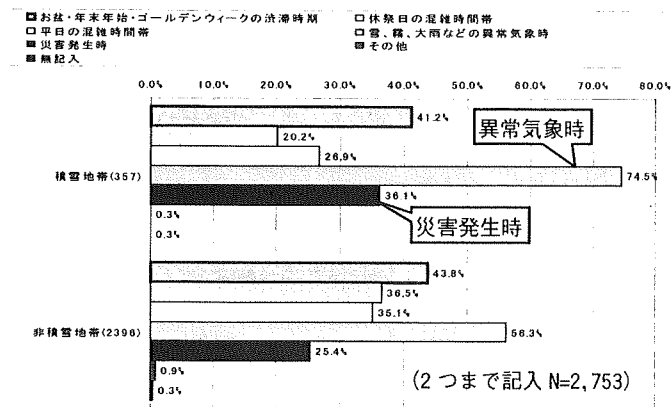


図12 道路交通情報の必要性 (地域別)

で必要な情報として捉えられていると推察される。

なお、道路交通情報の重視要素については、全体では八割以上が「正確で新しい」を挙げており、次いで「情報を自由に選択できる」や「二四時間いつでも利用できる」が半数弱となっている（図13・14）。

全体では出発前よりも移動中により利用されて



※積雪地帯

北海道（除札幌市）、青森県、秋田県、岩手県、山形県、新潟県、長野県、富山県、石川県、福井県、鳥取県

図13 積雪区別の道路交通情報が必要なとき

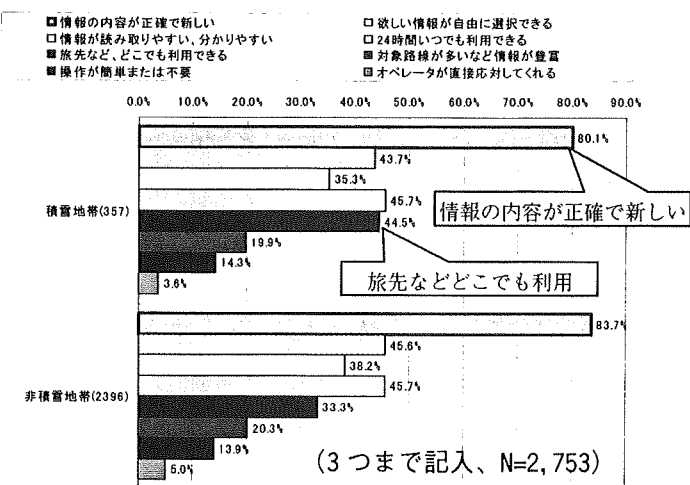


図14 積雪区別の道路交通情報の重視要素

いたが、年齢で見ると、六五歳以上の高齢者は、逆に出発前によく利用しているとの結果であった。高齢者が「安全に運転できる」ことを利用するメリットとして比較的多く捉えていることから、高齢者は、計画的で安全なゆとりを持った運転を心がけている様子が窺える（図15（次ページ）・16）。

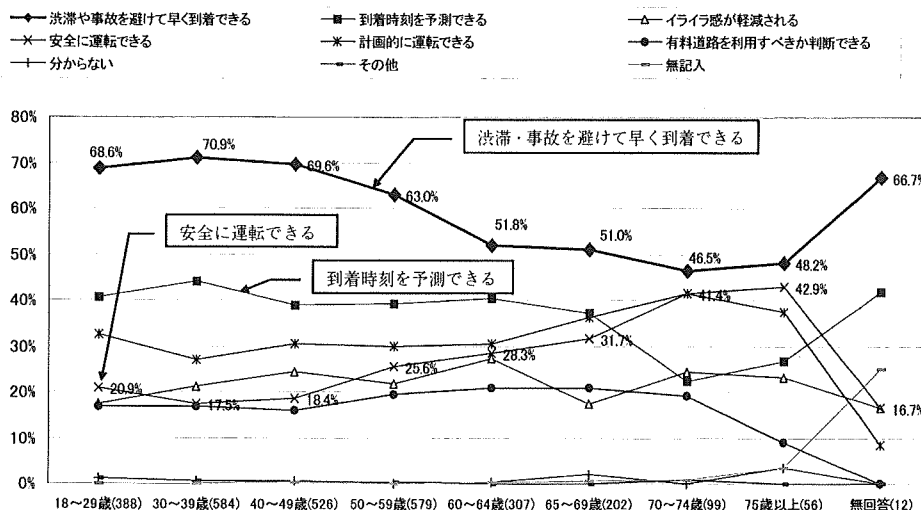
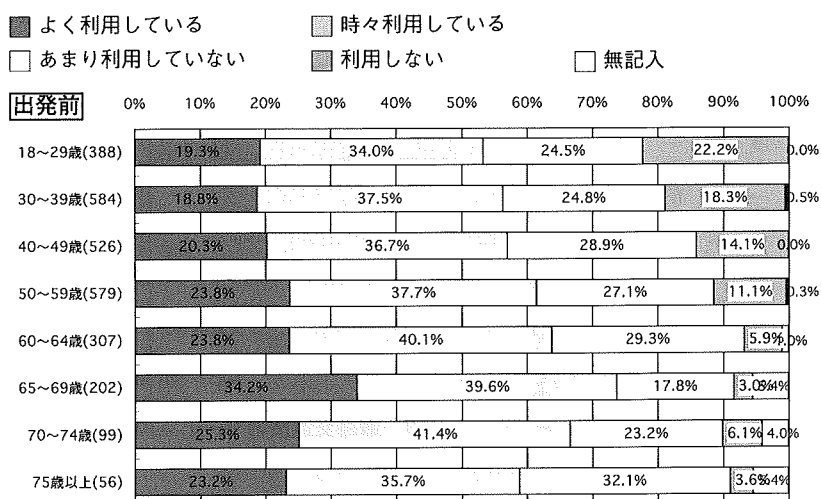


図16 年齢別の道路交通情報を利用するメリット

民間の情報提供事業者が携帯電話等で有料の道路交通情報サービスを実施しているが、回答者の九割以上が「利用したことがない」状況であり、恒常的に利用していると思われる「よく利用している」はわずか〇・七％であった（図17）。

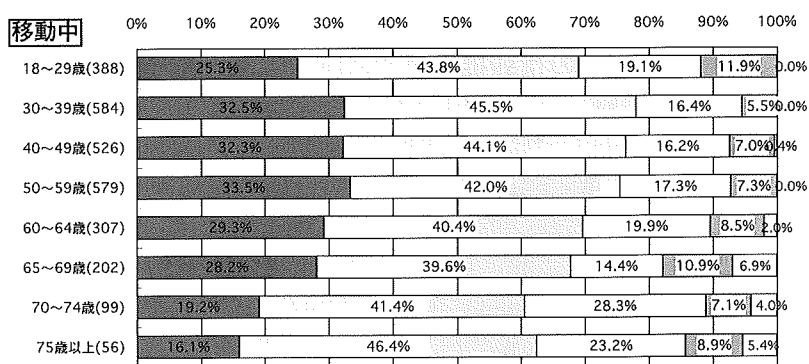
利用しない理由では、「サービスを知らなかった

(2) 有料サービスについての意向



た」が五八・二％と半数を超えているが、「公共性が高く無料であるべき」（二一・六％）や「無料情報でも十分役に立っている」（二九・五％）という意見も少なくない。

さらに、道路交通情報サービスが有料となることについては、三人に二人（六六・九％）が拒絶反応を示す回答となっている（図18）。



(N=2,753)

図15 年齢別の道路交通情報の利用程度

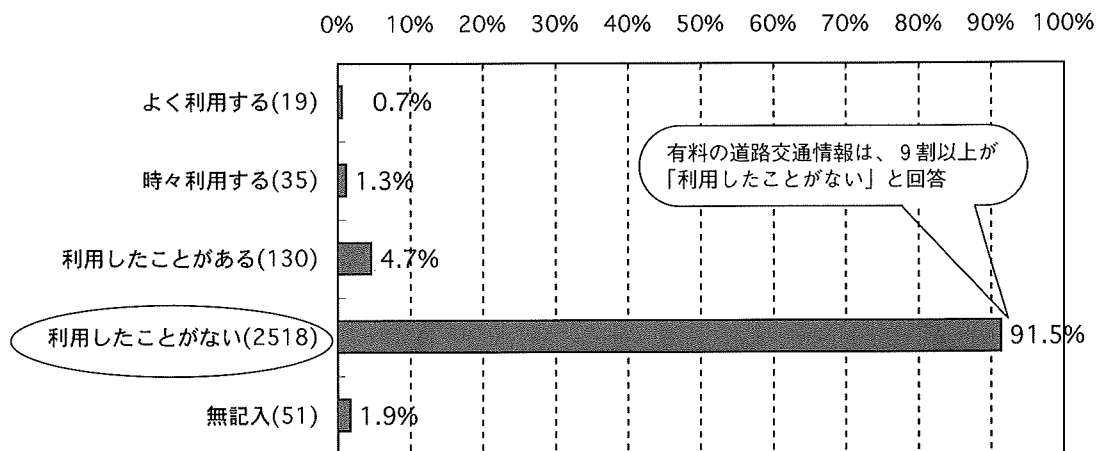


図17 有料の道路交通情報サービスの利用状況

(3) 道路交通情報の一括提供についてのニーズ
道路交通情報をよく利用する方は、都道府県警察や公団などの交通管理者、道路管理者等の組織管轄を超えた一元的な提供を望む回答が八四・六％と非常に高く、また、一般道路と高速道路の情報も六割程度が「まとめて提供」（一括提供）を望んでいる（図19）。

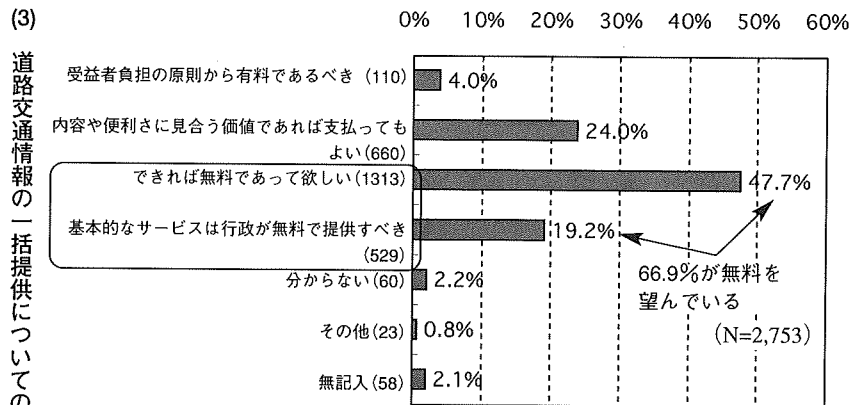
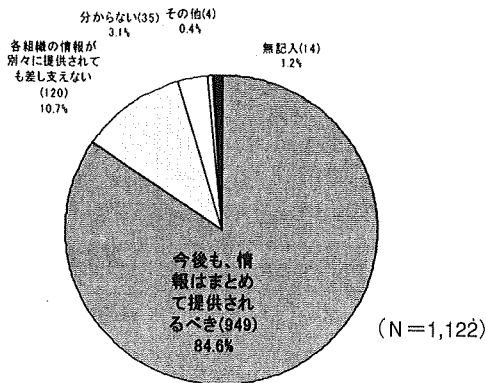


図18 道路交通情報サービスの有料化への意向

<組織・機関毎の情報提供>



<一般道路と高速道路の情報提供>

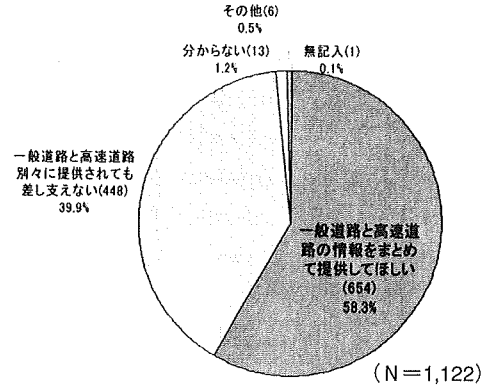


図19 一括提供の要望（道路交通情報をよく利用している方）

利用者は、平日は通勤で近隣一般道を、休日は観光・レジャーで高速道路等を利用しており、ま

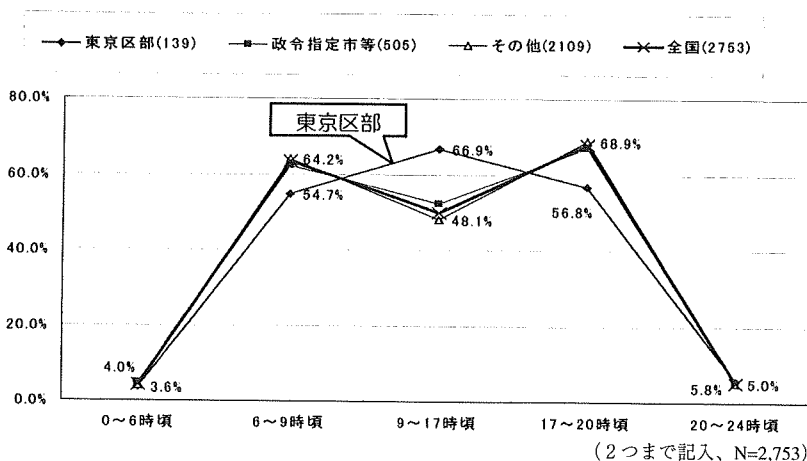


図20 地域別の道路交通情報が必要となる時間帯

た目的地により一般道路から高速道路へ、また県境を超えて他県へ行き来している。一括提供要望が高くなったことについては、このような運転行動を反映した結果であると思われる、運転時に目的の地までの道路状況の把握や、高速道路を利用すべきかどうかの経路判断を行っている状況が窺え

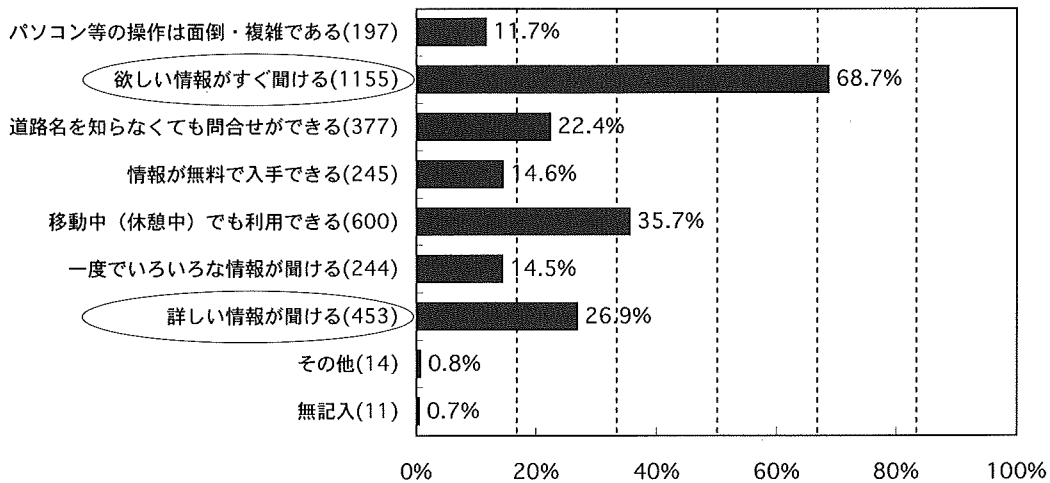


図21 電話サービスが必要な理由(必要とされた方)

(N=1,682)

る。

(4) その他

一日の中で道路交通情報が必要な時間帯については、交通量の多い朝夕の時間帯が全体としては、それぞれ六割以上と高いが、東京区部では、逆に昼間の業務時間帯が朝夕よりも高い結果となった(図20)。

渋滞予測情報については、必要な段階は「出発前日」(四〇・七%)、「出発当日」(三八・一%)が多く、また提供内容としては「渋滞区間と発生時間帯」が八一・一%と高く、「所要時間」(五二・五%)、渋滞解消時間」(四一・五%)と続いている。

3 提供メディア別の利用状況と満足度

(1) 電話による応答サービス

電話による応答サービス(電話サービス)は、六割(前回調査…六六・九%)が必要を感じており、高齢者や地方部で高くなる傾向が見受けられた。この理由としては、テレビ、インターネット、カーナビなどで不満の多い、「欲しい情報」や「詳しい情報」が聞ける、「移動中でも利用できる」といった利便性に関する指摘が多い。

なお、回答者の六割が必要を感じているにもかかわらず、実際に電話サービスを利用している回答が二割弱に留まったのは、いざ電話をかけよ

うとした時に、番号を調べなければならないことが影響していると考えられる(図21)。

電話サービスは、利用している方の約八割が満足しており、さらに「よく利用」しているとの回答者(二二名)に限ると、不満があるとした回答者は皆無で、利用者の満足度は極めて高い。また、

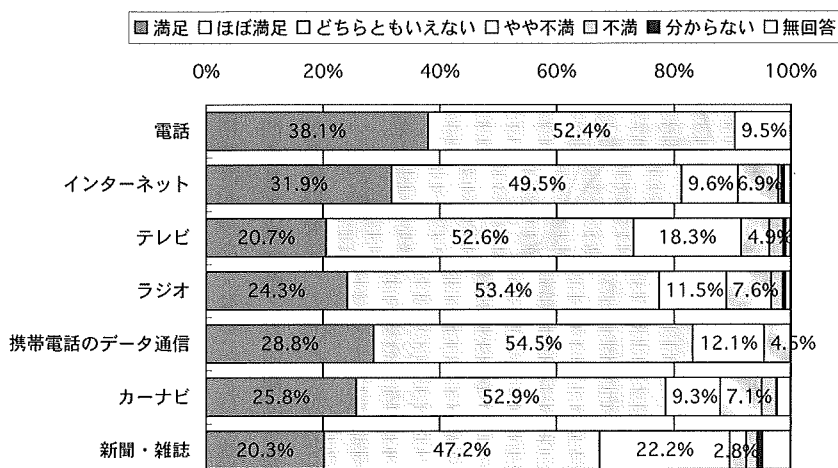


図22 提供メディア別の満足度(道路交通情報をよく利用している方)

電話サービスを利用している方は、「話中でつな
がりにくい」(二三・八%)などに不満を感じて
いる。

一方、電話サービスをあまり利用していない方
では、半数近くが「電話番号を知らない」として
おり、逆説的に言えば、もっと手近に番号が分か
れば利用につながると見ることができる(図22・
23)。

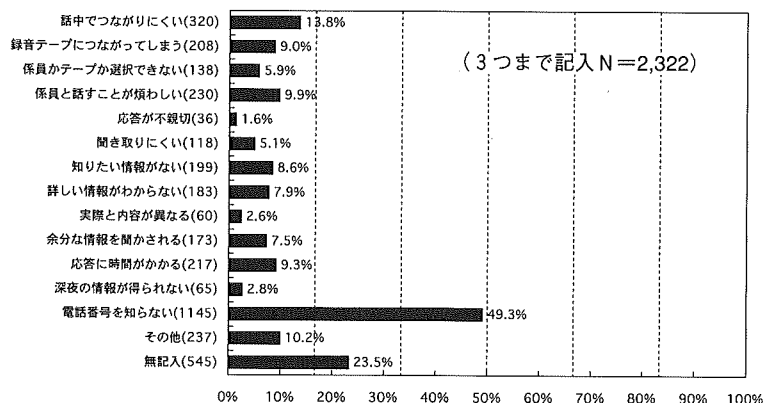


図23 電話サービスの不満内容

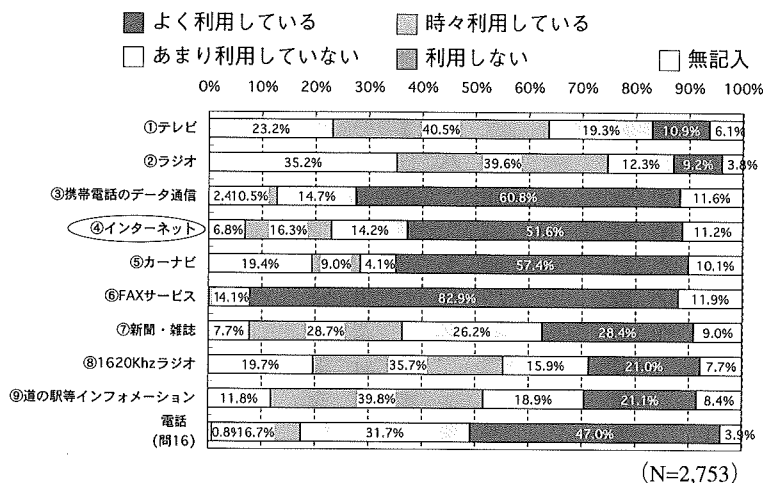


図24 道路交通情報のメディア別の利用頻度

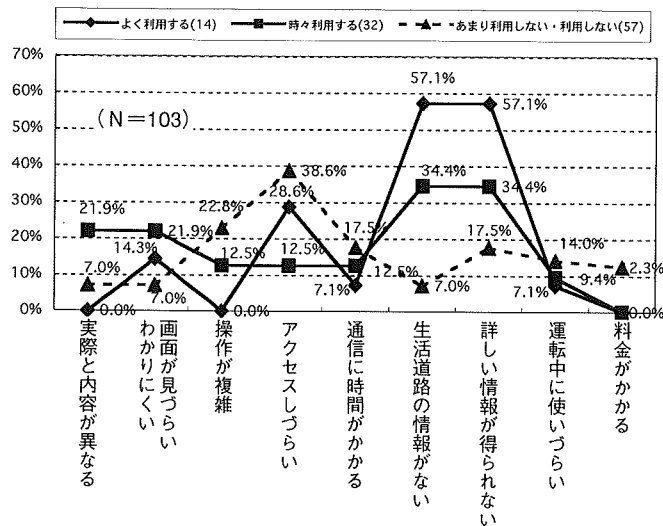


図25 インターネット提供の不満内容

(2) インターネット
道路交通情報を得るためにインターネットを利用しているのは二三・一%であり、道路交通情報意外を含めた情報入手手段として普段インターネットを利用しているとの回答が四五・一%であったことを考え合わせると、インターネット利用者の約半数は、道路交通情報にアクセスしていると推定される。

不満内容としては、「よく利用している」ヘビ
ーユーザ(二四名)は、「詳しい情報が得られない」(五七・一%)、「生活情報が得られない」(五七・一%)といった、提供内容に不満を感じて
いる意見が多い。

また、利用頻度が少なくなるにつれ、通信時間
や操作性に関する不満が多くなる傾向も見られ、
回線速度などの利用環境、アドレス登録などの操
作習熟度といった情報リテラシーの個人差が反映
されたと考えられる(図24・25)。

なお、今後期待するサービスとして、「渋滞状況や気象状況などをリアルタイムに画像で提供」が「事故時の通報」や「トイレ等の案内」について高く、「渋滞予測」や「交通障害の通知」を上回る結果となったが、これについては、主にインターネットでの提供を想定しての今後の期待と考えられる（図26）。

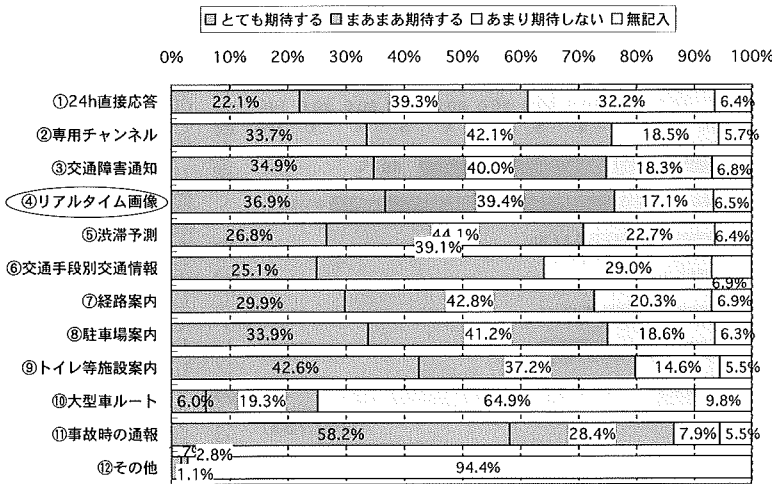


図26 今後の道路交通情報サービスへの期待

※2つまで

(3) テレビ・ラジオの放送

道路交通情報の利用メディアでは、ラジオが最も高く「よく利用」と「時々利用」の計で七五％程度（前回調査八四・六％）であり、次いでテレビの六三・七％（同六五・一％）となっている（図24）。

また、テレビ・ラジオから道路交通情報を入手している利用者は、道路交通情報の必要性を感じている割合（六一・一％）と同程度、若しくはそ

れ以上となっており、意識しなくても自然に入手できる情報源であることを反映した結果と思われる。

しかし、テレビ・ラジオはよく利用されている割には満足度が低い（図27）。この理由としては、「いつ放送しているかわからない」や「放送回数が少ない」といった機会の少なさや、「知りたい情報が得られない」や「詳しい情報が得られない」といった情報内容の不足への指摘が多い。

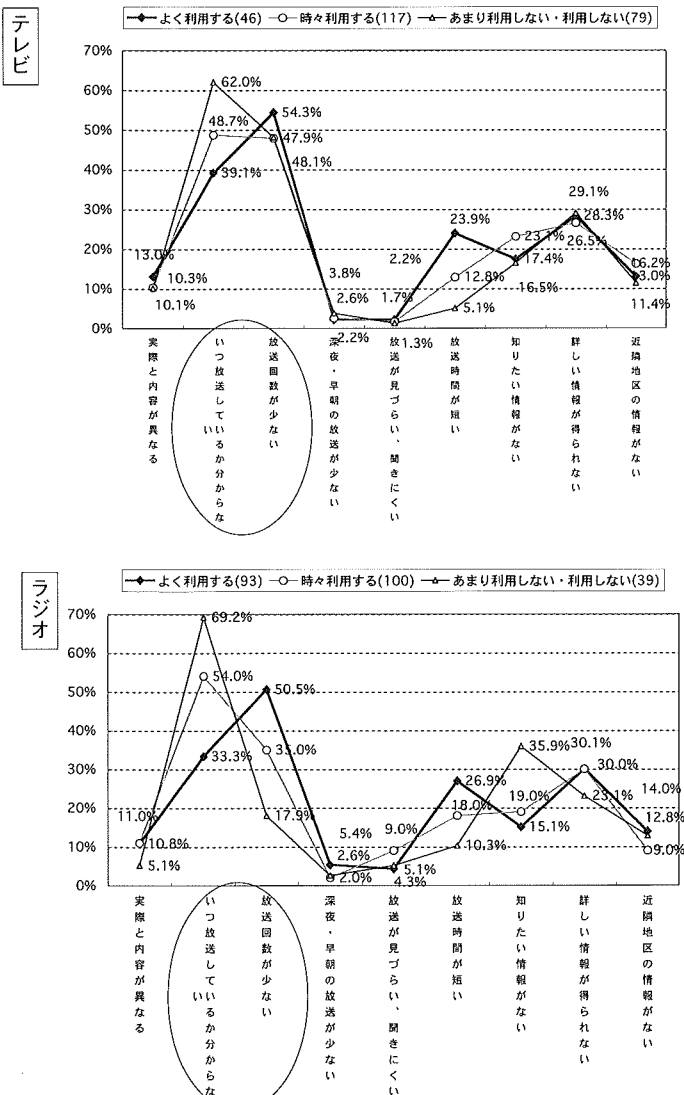


図27 利用頻度別テレビ・ラジオの不満内容

4 JARTICの提供業務への評価

(1) 情報提供サービスの認知度

JARTICの各メディアでのサービス認知度は、全体としては情報入手手段や道路交通情報での利用状況と同じ傾向を示しており、ラジオが八七％程度と最も高く、次いでテレビの六七％とな

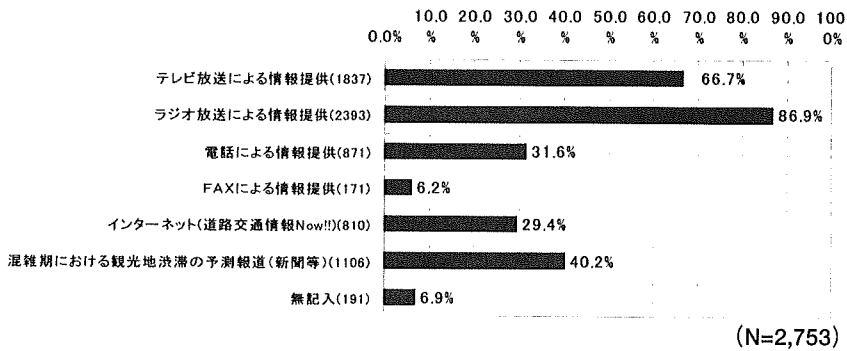


図28 JARTIC提供サービスの認知度

っている。この他では、新聞等は四割、電話サービスやインターネットは三割程度、FAXでは一割以下の認知度であった(図28)。

このうち、インターネットでは、今回の回答者の(道路交通情報以外を含めた)インターネット利用率四五・一％から判断すると、インターネット利用者の概ね2/3が「道路交通情報Now!!」を認識していることとなる。

インターネットについては、道路交通情報で重視する上位三要素(「正確で新しい」、「二四時間利用可」、「欲しい情報を自由に選択」)を備えた利用者ニーズにマッチした提供媒体であること、インターネット利用人口の増加などに伴い「道路交通情報Now!!」アクセス数が年々倍増していることから、今後ともさらにアクセス数が増加していくと考えられる。

一方、電話サービスについて、さらにサービス毎の各ダイヤル認知度を見ると、「最寄りのJARTICダイヤル」が三一・〇％と最も多く、高齢者ほど良く認知している傾向が見られたが、その他の認知度は、「全国统一ダイヤル」(一二・二％)や「携帯電話の統一短縮ダイヤル」(一一・九％)が一割程度であり、「首都圏ドライバーダイヤル」(三・六％)、「Vダイヤル」(一・九％)は数％に留まった。

電話サービスの認知度(三一・六％)と「最寄

りのJARTICダイヤル」の認知度(三一・〇％)が、ほぼ同一であったことから、利用者は「最寄りのJARTICダイヤル」を知っていることから、JARTICで電話サービスを行っていることを認識している状況が窺える。

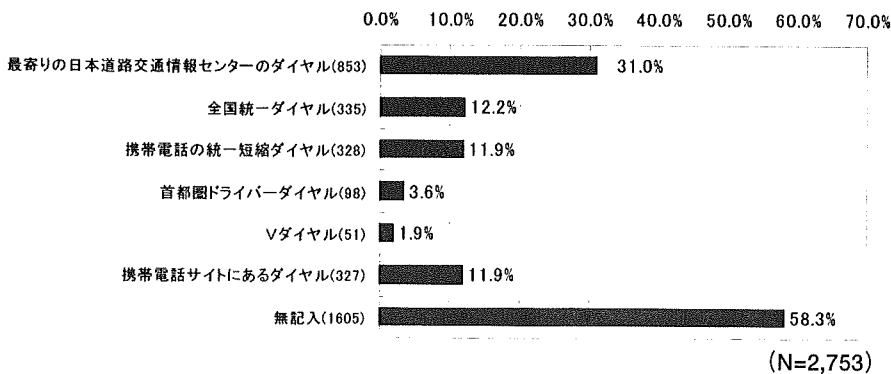


図29 電話サービスダイヤルの認知度

なお、電話サービスの認知度については、「(サービス)をしていることは知っているが」具体的な電話番号を覚えていない」ことで「認知していない」と回答されたものもあると思われる点に留意する必要がある(図29)。

(2) 電話サービスへの評価

電話サービス利用者の問合せ先は、JARTICが六割程度と圧倒的で、これに続くJH(一七・〇%)の三倍以上であり、「道路交通情報の利用問合せは(財)日本道路交通情報センターへ」との利用者の意識が定着している状況が窺われ、特に、高齢者でその傾向が強く、六〇代後半ではJARTICが七割を超えている。

なお、若年層ほど問合せ先をJHとする回答が多いことについては、携帯電話でポータルサイトを経由してハイウェイテレホンを利用しているためと類推される(図30・31)。

前述のとおり、JARTICが問合せ先の六割を占める電話サービスについては、利用者満足度が非常に高い。これについては、JARTICは全国で約一四〇箇所の提供拠点(センター・駐在)を有していること、個々の利用者からの問合せにセンター・駐在の職員が的確に対応したこと、またその結果として「欲しい情報」や「詳しい情報」が聞けること、などから利用者が電話応答サービスを高く評価したものと思われる。

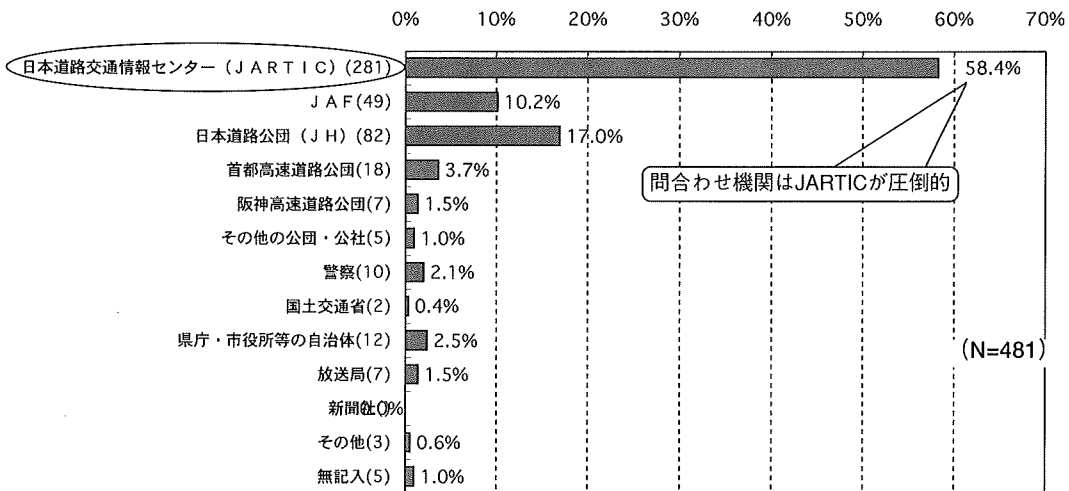


図30 電話問い合わせ先 (電話サービスの利用者)

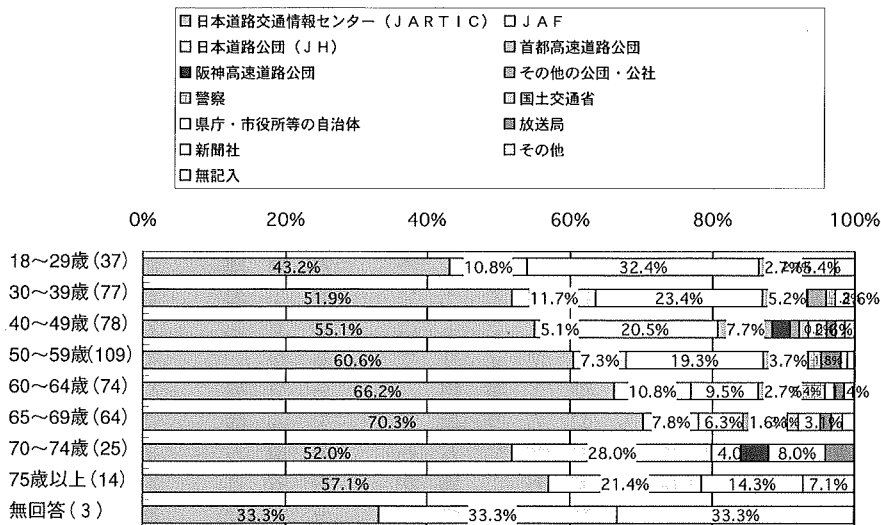


図31 年代別の電話問い合わせ先

また、全体としては評価が高い中で、「話中であつなかりにくい」という指摘はJARTICへの期待の裏返しともとれる。

5 まとめと今後の課題

本調査より得られた道路交通情報に対する利用者の意識は以下のとおり。

① 社会や個人にとって有用な情報で、公共性が高く無料で提供されるべき情報と認識されている。

② 「正確で新しい」情報であることを重視しており、いつでも、どこでも利用できる環境を望んでいる。

③ 都市部では、道路交通情報の利用頻度が比較的高く、特に渋滞情報が利用されている。

④ 地方部・積雪地では、都市部と比べ利用頻度は低い、災害発生時の通行障害情報のような緊急性のある情報へのニーズが高い。

⑤ 高速道路と一般道路の情報がまとめて分かるものや、管理者の組織管轄を超えた一元的な提供を望んでいる。

⑥ 若年層は、「早く到着できる」ことを、また高齢者は「安全に運転できる」ことを利用するメリットとして捉えている。

⑦ テレビ・ラジオの放送は、よく利用されているが放送機会の少なさなどから、満足度が低い。

い。

⑧ 電話問合せは、詳しい情報や知りたい情報が聞けることで高く評価されており、逆にテレビ・ラジオ放送やインターネット提供は、詳しい情報が得られないことへの不満が多い。

⑨ 都市部・若年層ではインターネットやカーナビなどの情報端末を、地方部・高齢者は電話サービスを比較的良好に利用している傾向がある。

また、JARTICの提供業務に関しては、以下の意識が把握できた。

① テレビ・ラジオの放送はよく認識されている。

② 電話問合せ先は、JARTICと認識されており、サービス満足度が非常に高い。

③ ダイヤル番号を調べてからでないと電話サービスを利用できない方が多い。

本調査の結果を踏まえ、JARTIC業務の課題と改善の方向性を以下に展望する。

まず、テレビ・ラジオ、インターネットや電話サービスなどのメディア間での情報提供の役割分担の明確化が挙げられる。そもそも、テレビ・ラジオの放送は提供側から利用者への片方向・広域的な情報提供であり、電話サービスは双方向・（自分が通行する経路などの）個別の情報提供であるなど、各提供メディアで特性があり、今回の

調査結果からも、「テレビ・ラジオの放送で通行障害や渋滞を知り、詳しい情報を聞くために電話で問い合わせを行う」という情報入手パターンが窺える回答も多かった。放送のデジタル化など、今後の情報化の進展も踏まえて、各メディアでの特性を活かした提供内容としていく工夫が必要と考えられる。

また、同様に、高速道路や一般道路などの情報の一括提供ニーズが高いことから、利用者の行動特性を考慮した提供方法とすることも検討していく必要がある。

次に、電話サービスについて、よりわかりやすい番号としていくことや、より積極的な周知を図ることが必要である。ダイヤル番号については、携帯電話の全国統一短縮ダイヤルなどがあり、またJARTICのHPや放送時刻表などで各電話サービスのダイヤル番号を周知してきているが、まだまだ認識されていない結果となったことから、より効果的な周知方法について、具体的に検討していく必要がある。例えば、放送局の協力が前提となるが、テレビ・ラジオ放送のような宣伝効果の高い、よく利用されているメディアを活用する方法も有効と思われる。

また、繁忙期などの交通集中時、非常災害時など想定される「話中であつなかりにくい」との不満もあった。電話問合せ需要が多い時期には、職

員の動員や臨時回線増設などで対応してきているが、IP電話、電話転送、自動応答装置などの活用を含めて、今後、さらに検討していく必要があると考えている。

五 おわりに

前回調査（平成九年度）以降、入手手段が多様化するなど、道路交通情報の利用環境が著しく変化している。具体には、インターネットや携帯電話の飛躍的な普及、iモード等の携帯電話データ通信の出現、カーナビやVICS搭載車の増大などである。

今回の調査での着眼点として、こうしたことが従来型の放送や電話サービスに、どのように影響しているかがあったが、これまで述べたように、入手手段が多様化した時代にあっても、放送や電話サービスによる道路交通情報の提供については、依然として必要性が大きく、高く評価をされているという結果となった。

さらに、近年、民間事業者における有料サービスが拡大されつつあるが、今なお、多くの利用者は公共的機関が無料で提供することを望んでおり、提供形態としては、組織管轄を超えた一括した提供を求めていること、電話問合せは有効な情報入手メディアと認識されており、その多くがJARTICに寄せられていることなども把握さ

れ、JARTICの果たすべき使命の大きさを改めて痛感した。

道路交通情報についての利用者意識は、今後とも情報化の進展・普及などにより変化していくものと考えられることから、利用者が必要とする情報を、いつでも、どこでも、利用しやすい形で提供することを心がけ、全国のセンター・駐在の職員等を通して道路交通情報の提供・発信に取り組んでいきたいと考えている。

最後に、JARTICの主な道路交通情報提供へのアクセス方法を以下に示す。お出かけの際は、ご利用していただき、快適・安全な運転の一助となれば幸いである。

○インターネット提供「道路交通情報Now!!」 → <http://www.jartic.or.jp>
(パソコンから24時間、5分更新の情報が、簡易図や文字で見ることができます)

○電話での提供

- ・全国統一ダイヤル → **0570-011011** (最寄りのセンターにつながります)
- ・携帯電話統一短縮ダイヤル → **#8011** ただしツーカーは*172 (同上)
- ・Vダイヤル → **TEL03-5226-2121 FAX03-5226-0123**

(首都圏の欲しい路線等の情報をシステムとの対話により得ることができます)



第三の「副都心・蘇我」



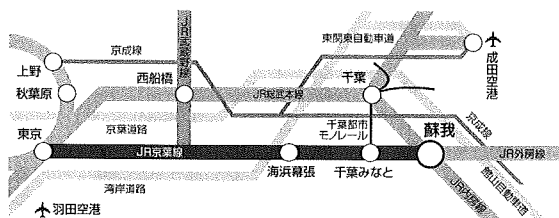
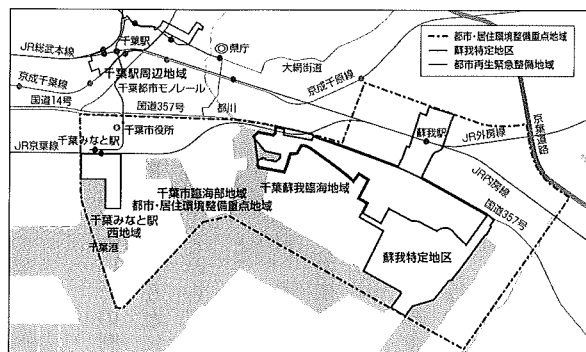
千葉市東京事務所 矢口 和之

昨年、とんび会政令市指定都市（一三市）ブロック幹事をさせていただきました。

今年は、会員として二年目に入りました千葉市東京事務所の矢口です。

◆第三の副都心・蘇我

千葉市中央区蘇我。一九四〇年（昭和五〇年）、内務省土木会議により東京湾臨海工業地帯千葉南部地区（蘇我・今井地区）の造成が計画され、その一環として、蘇我・今井の海岸が埋め立てられました。戦時中は、日立航空機製作所と日立製作所が軍需生産をしていたところです。戦後、川崎製鉄所、東京電力などが進出し、京葉臨海工業



位置図

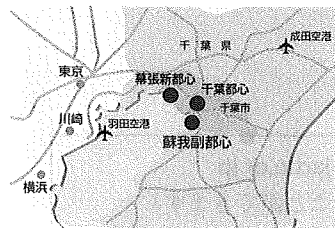


図 市民球技場完成予想図

地帯発展のさきがけとなった地区です。

また、現在では、ＪＲ京葉線・内房線・外房線結節点の転地特性と臨海部の遊休地の積極

的な活用による首都機能の一翼を担う業務核都市として、注目されています。大都市にふさわしいバランスのとれた多心型の都市構造の実現と、市域の均衡

のある発展を目指し広域拠点となる蘇我特定地区の都心整備を進めています。本年は、地区区画整理事業や総合スポーツ公園市民球技場（仮称）の整備等を着手しています。

◆千葉市サッカースタジアム

（案）

みんなで応援ホームタウン千葉市
市民が気軽に集い、利用でき、プロサッカーの試合の開催に対応できる機能を備えた施設です（約一八、五〇〇席、平成一七年度オープン予定）。

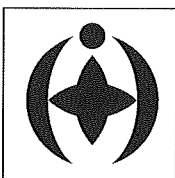
また、来年二月一日から、サッカー・Jリーグ「ジェフユナイテッド市原」のチーム名が新

たに、『ジェフユナイテッド市原・千葉』に変わり、地域と共

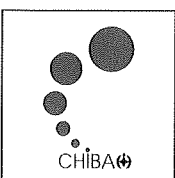
に優勝を目指します。

徽章 (大正10年5月8日告示)

由来は8ページ参照



コミュニケーションマーク (平成3年12月1日告示)

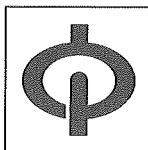


弧を描く6つの円は6つの区を表しています。

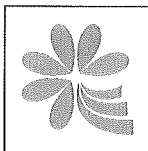
図 千葉市及び各区のシンボルマーク

区のシンボルマーク (平成13年4月29日制定)

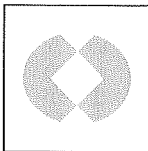
新世紀・市制施行80周年を記念し、公募により制定



中央区
中央区の「中」をモチーフに、千葉市の中心としてしっかり軸を据え、区民と行政との協働の営みによってゆるぎない地位が保たれる姿を表しています。色は、都市の発展・繁栄をイメージしたエネルギー・レッドです。



花見川区
花見川区の「花」をモチーフに、花・緑・水の自然にあふれ、未来に向けて躍進する姿を表しています。色は、花見川の川沿いに咲き乱れる桜の花や、オオガハスの花をイメージしたフラワー・ピンクです。



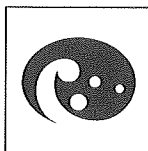
稲毛区
稲毛区の「い」をモチーフに、芸術とスポーツが重なり、文化の発信地として未来にひろがる形を表しています。色は、区名の「稲」から、稲穂の爽り、結実など、豊かさや成長、発展をイメージしたブライト・イエローです。



若葉区
若葉区の英字イニシャル「W」をモチーフに、貴重な歴史や文化と豊かな自然をイメージし、若葉のようにたくましく成長し、発展することを表しています。色は、泉自然公園、動物公園や市民の森など緑豊かな自然をイメージしたフレッシュ・グリーンです。



緑区
緑区の「み」をモチーフに、無限大「∞」と飛翔する鳥の姿そして清流に遊ぶホタルから、区民の融和と無限の発展を表しています。色は、区名の「緑」と、昭和の森に代表される雄大な自然をイメージしたエバー・グリーンです。



美浜区
海の波をモチーフに、市民の憩いの場である水原緑と国際業務都市としての未来への発展を表しています。色は、かつて遠浅の海だった場所に誕生した区の過去から未来にわたる海とのつながりをイメージしたマリン・ブルーです。

◆料理は真心



(お店での大サービスが期待されます)。

『海庵 いなさ』

住所 東京都千代田区平河町一六

話は変わりますが、東京都千代田区平河町に元読売巨人軍の篠塚和典選手の母校、銚子商業高校を卒業し、調理師への道を歩み、東京・九段の割烹「靖国」で料理長を務めた向俊勇マスターを紹介します。

マスターは生家が飲食業を営んでいたため、上京、調理師への道を歩みました。

料理の基本は「真心」を信条に、一九七六年(昭和五一年)には当時の福田赳夫内閣総理大臣の就任の御祝料理の調製を施されたそうです(詳細は、著書「調理師入門」)。

どうぞ、とんびの広場をご覧になった皆さん、ぜひ『海庵 いなさ』で四季の味・全国の地酒を味わいに来てはみませんか

著書 調理師入門 職業入門シリーズ

ズー。



額に汗して（毎日がサウナ・・・）



京都府東京事務所 堀本 恒秀

とんび会に参加して二年目を

迎えました京都府の堀本です。

東京へは家族で来ています。東京に来る直前京都では、道路建設課で計画を担当していました。

現場では、河川改修関係を担当し、本庁では河川課に六年間在籍していました。土木技術職です。

元々汗かき（太っているから）の方ですが、今年はとりわけ暑く、午前・午後と要望がある日などはYシャツと下着（パンツ、シャツ）を着替えている状況です。ハンカチでは間に合いませんので、タオルは必需品です。（シーブリーズとメントール入りフェーシャルペーパーもこの時期手放せません。）

東京では、周りの色々な人に支えられながら何とかやっている、と言うのが現状です。よろしく願います。

本年二月二七日、京都府丹波町で、高病原性鳥インフルエンザが発生し、約二万羽の殺処分等を行いました。知事を先頭に職員一丸となり対応にあたり、四月一三日午前〇時にすべての制限を解除し、安全宣言を行うことができました。この出来事は、食の安全について改めて考えると同時に、危機管理、情報伝達、指揮命令の大切さを痛感しました。現地ではまだ課題は山積していますが、この場をお借りして関係各位に改めて感謝する次第です。

ふるさと紹介のコーナーを始めることとします。

まず簡単に京都府の概要を説明します。北部は日本海に面し、変化に富むリアス式海岸が続く丹後半島。日本三景の一つ天橋立。それに舞鶴港があります（図1、写真1）。

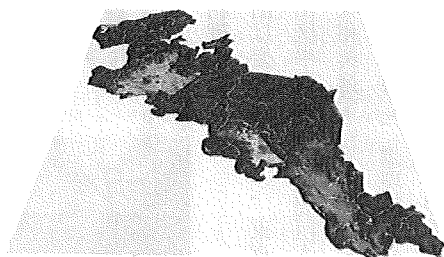


図1 京都府全景



写真1 冬の天橋立

次に中部は大部分が山地ですが、亀岡、福知山盆地のほか、桂川、由良川の支流に沿っていくつかの市や町があります。

南部は皆さんよくご存じの京都市、その南に今回紹介する宇治市、関西文化学術研究都市があります。

府域の総面積は約四、六〇〇km、総人口は約二六五万人です。その内、政令指定都市の京都市が約一四六万人を占めています。皆さんは「京都」というと金閣寺、銀閣寺等の寺社仏閣や、祇園祭（七月一六日）（写真2）、



図2 五山の位置図

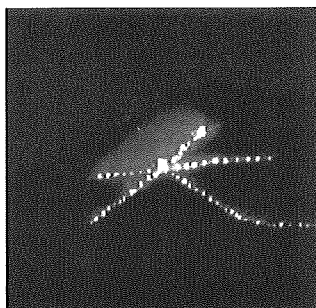


写真3 送り火

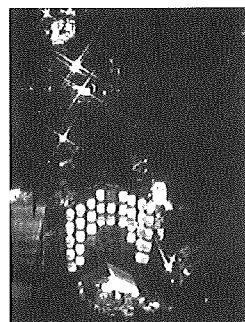


写真2 祇園祭

宇治市は、ＪＲ京都駅からＪＲ奈良線快速で約一五分です。茶どころとして名高い宇治市は、市の中央部を宇治川が流れる緑豊かな美しいまちです。宇治市には世界文化遺産に指定さ

れています。宇治市は、ＪＲ京都駅からＪＲ奈良線快速で約一五分です。茶どころとして名高い宇治市は、市の中央部を宇治川が流れる緑豊かな美しいまちです。宇治市には世界文化遺産に指定さ

れています。宇治市は、ＪＲ京都駅からＪＲ奈良線快速で約一五分です。茶どころとして名高い宇治市は、市の中央部を宇治川が流れる緑豊かな美しいまちです。宇治市には世界文化遺産に指定さ

れています。宇治市は、ＪＲ京都駅からＪＲ奈良線快速で約一五分です。茶どころとして名高い宇治市は、市の中央部を宇治川が流れる緑豊かな美しいまちです。宇治市には世界文化遺産に指定さ

五山の送り火（八月一六日）（写真3、図2）などをイメージされるとと思いますが、京都府は先ほど説明しましたように南北に色んな顔を持っています。

「禪」に象徴される日本文化の

「禪」に象徴される日本文化の

「禪」に象徴される日本文化の

「禪」に象徴される日本文化の

「禪」に象徴される日本文化の



写真4 平等院鳳凰堂



写真5 源氏物語ミュージアム

和三八年に名神高速道路が供用

和三八年に名神高速道路が供用

和三八年に名神高速道路が供用

和三八年に名神高速道路が供用

和三八年に名神高速道路が供用

※ミニ知識
昨年公開され空前の大ヒット
となった「踊る大捜査線ザムー

されて以来過去最長となる府内
約三六kmが供用されました(写
真6)。

「ビ―2」で供用前の第二京阪道
路がロケ地として使用されまし
た。

◆関西文化学術研究都市

―京田辺市・精華町・木津町―
京都と奈良、大阪にまたがる



写真6 久御山ジャンクション

京阪奈丘陵には二一世紀を担う
文化・学術・研究の新しい『拠
点』づくりを目指してスタート
した「関西文化学術研究都市」。
産官学の協力と連携のもとナシ
ヨナルプロジェクトとして建設
が進み、世界的な学術研究機関
や国際的な交流拠点施設が次々
と完成しています。今年はまだ
開き一〇周年にあたり、オペラ
など様々なイベントも開催され
ます。また、インキュベ―シヨ
ンルームも開設し次代を担う企
業の支援も行っています(写真
7)。

いずれの市や町も京都市から
JRや私鉄を使ったとしても一
時間前後の距離です。自動車な
ら高速道路の整備により、さら
に便利になりました。ぜひ、京
都への出張や観光の際には、宇
治市をはじめとした個性溢れる
京都府南部へ是非お立ち寄り下
さい。

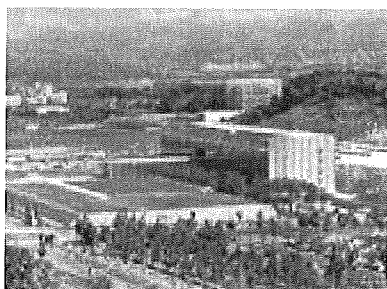


写真7 学研都市

