

事業紹介・事業報告

社会実験の導入・推進と JICEの取り組み



野平 勝
情報調査室
主任研究員

1. はじめに

価値観やニーズの多様化、生活環境に対する意識の高まりに伴い、地域住民等の幅広い意見を採り入れながら施策の導入を考えていく必要性が高まってきている。

社会実験は、新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもので、地域が抱える課題の解決に向け、関係者や地域住民が施策を導入するか否かの判断を行うことができるものである。

国土交通省道路局では、平成11年度より社会実験制度を導入した。これは、公募制度により応募された地域を選定し、地域とともに社会実験を実施し、結果をその地域の施策導入に向けた判断材料としていくとともに、他地域で同様な施策を導入する際の参考としていくことが出来るようにしていくものである。

JICEでは、平成11年度より、国土交通省からの委託を受け、社会実験実施地域の選定、とりまとめに関わるとともに、社会実験の導入・研究・普及啓発に興味のある方々の意見交換の場としてホームページ上に掲示板「社会実験交流フォーラム」を開設し、運用している。

本稿では、社会実験制度の概要、実施事例及びJICEの取り組みについて紹介するものである。

2. 社会実験の概要

2.1 社会実験の公募概要

国土交通省道路局では、毎年社会実験を実施する地域を公募している。平成14年度に公募を行った概要は以下の通りである。

(1) 応募資格

応募にあたっては、国土交通省道路局とともに実施主体として実験を実施することが可能な以下の条件を満たす団体、組織を対象とする。

- ① 地方自治体等（一部事務組合、広域連合を含む）

- ② 施策に関連する地方公共団体とともに実験を実施することが可能な特定非営利活動促進法（NPO法）に基づく団体

- ③ 渋滞対策協議会などの公的な任意団体（ただし、施策に関連する地方自治体が構成員に含まれること）

(2) 実施地域の選定方法

「社会実験の推進に関する懇談会（座長：高橋洋二 東京商船大学教授）」において以下の観点から比較検討され、実験実施の候補箇所として国土交通省道路局に推薦される。国土交通省道路局は推薦内容を踏まえ、実施地域及び実施内容を決定する。

- ① 実験する施策が新規性、先進性を有するなど、社会実験の対象施策として要件を満たしている
- ② 実施する施策が対象地域において有効性をもつ
- ③ 実験成果が施策の本格実施に大きく関連する
- ④ 実験実施、施策実施に向けた諸環境が整っている（実験実施に向けた取組状況、関係機関（都道府県公安委員会等）との調整状況、住民意向、必要とされる施設整備の見込みなど）

(3) 対象と実験費用

社会実験の要件を満たしているものについて、懇談会による推薦や実験計画の熟度等を検討し、以下の二つの区分で選定する。

- ① 現地での実験を実施する地域
現地で実験を実施することが適当と判断された地域で、実験の企画、計画に従い実験を実施して、結果を評価・分析する。

- ② 実験の熟度（実験計画、実施体制）を高める地域
施策の有効性等が期待されるが、実験実施のためには計画の一層の具体化や、関係機関、住民との協議調整などの実施体制の充実を図る必要があると判断された地域で、年度末までに計画の一層の具体化を図る。ただし、しかるべき条件が整った際には、選定された年度内での現地での実験を実施することが可能である。国土交通省道路局が主に負担する実験費の項目としては、実験実施計画の策定費用、仮設費、仮設物等機材の借

用に関する費用、効果把握のための調査・分析に係る費用等を対象とする。

2.2 社会実験の実施手順

社会実験の実施は、施策検討、地域のコンセンサスづくりを行う企画立案の段階、実験計画の立案を行う計画策定の段階、そして実験の実施の段階、結果を評価する段階と大きく4つに分けることができる。その手順を図-1に示す。

3. 社会実験実施地域と施策分類

平成11年度から平成13年度までに実施された社会実験は、概ね以下に示す施策に分類することができる。

①道路空間の使い方

車中心の道路から、人と車が調和し共存する道路空間につくりかえることにより、商店街の活性化などを目指す社会実験が地方都市の中心市街地商店街で行われた。

- 「松江商業地ボンエルフ実験」(島根県松江市)
- 中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等

社会実験(福井県福井市) 他2地域で実施
②公共交通機関の利用促進

自動車利用から公共交通機関利用への転換を促すため、パークアンドレールライド等の鉄道利用の促進、パークアンドバスライドや急行バスの運行、会員制導入等のバス利用の促進などの実験が実施された。

- 駅前商業施設駐車場を有効活用したPFI的パークアンドライド推進社会実験(大阪府)
- バスと自転車の連携による交通円滑化実験・マルチモーダル情報提供社会実験(広島県広島市)
- 海老名エコ・パークアンドライドシステム(自動車の共同利用)実験(神奈川県海老名市) 他6地域で実施

③観光地の交通円滑化

自動車交通の利用転換による交通渋滞の解消や、観光客の移動支援のため、パークアンドレール(バス)ライド、車両進入規制、移動支援情報の提供などの実験が実施された。

- 鎌倉地域交通円滑化総合実験(神奈川県鎌倉市)
- 世界遺産・白川郷の交通マネジメント実験(岐阜県白川村) 他1地域で実施

実験企画の立案

- 地域の課題の明確化 地域の将来像を考え、抱えている問題・課題を明確化。
- 先進的な施策の立案 将来像を実現するための取り組みについて、その内容や合意すべき事項等を整理し、実験内容を立案。

実施計画の策定

- 実験実施体制づくり 計画の立案者だけでなく、利用者や地域住民、公的機関などの関係組織を含めた実験実施体制(協議会など)を組織する。
- 実験実施計画の策定 実験実施体制の中で問題解決に向けた議論を通し、具体的な実験計画を策定。

実験の実施

- 実験実施 道路管理者や地域住民など関係者が協働して実験を実施し、進捗を管理する。
- 柔軟な見直し 実験の実施中でも、参加者から寄せられた意見などをもとに、実験内容を柔軟に見直す。

結果の評価・公表

- 実験結果の評価・分析 実験結果を整理分析し、施策の本格実施、施策内容の見直し、施策導入の中止について判断。
- 実験結果の公表 実験で得られた結果だけでなく、実験を行う上での合意形成プロセスや改善すべき課題についても公表する。

図-1 社会実験実施の流れ

④自転車利用環境の向上

自転車の利用環境の向上に向けて、レンタサイクルシステムの導入実験や、商店街アーケード、幹線道路において自転車通行空間を創出する実験などが実施された。

○いたばし・としま官民協働自転車が走るまちづくり
社会実験（東京都板橋区・豊島区）

○通勤レンタサイクルシステムと中心市街地活性化の
社会実験（新潟県新津市） 他2地域で実施

⑤物流・駐車対策

自転車の利用環境の向上に向けて、レンタサイクルシステムの導入実験や、商店街アーケード、幹線道路において自転車通行空間を創出する実験などが実施された。

○自転車走行空間創出のための路上荷捌き路外転換実験
（東京都練馬区）

○渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合
的実験（東京都渋谷区） 他1地域で実施

⑥その他の施策

地域協働で商店街道路の無雪化を図る実験や、インターネット等を活用して市民参加により交通安全対策を進める実験が実施された。

○地域協力による市街地の冬期道路環境改善の社会実験
（北海道小樽市）

○市民参加型交通安全対策の実現に向けた社会実験
（千葉県鎌ヶ谷市）

員道路が多い中で中心市街地の衰退が進行。

対象地区である南殿町商店街は、平成10年4月、核店舗であったデパートの市内移転で壊滅的な打撃を受け、再生への対策が急務の課題。

地元の危機意識が高まり、町内会、商店会、商店街振興組合により「新まちづくり委員会」を組織して地区再生を議論してきた松江市は、中心市街地整備課を設置し、いち早く中心市街地活性化計画を策定（平成10年9月）。

平成11年1月に市が全面歩道化を地元委員会に提案したことを端緒に、実験実施に向けた地元との協議を実施した。

【実験内容】

南殿町商店街メインストリートを現幅員のまま一方通行化（一車線化）する道路形態を仮設。

3種のパターンを各1週間（ワンクール）ずつ実施するとともに、実験期間中に路上及び空き地を利用した共同荷さばきの試行、道路全面を使ったイベントを開催。

実験は、平成11年10月11日～11月14日（平休日、延べ35日間）に実施。

【実験結果】

実験を実施した商店街の通過車両が50%以上減、歩行者が約20%増となった。

外周道路への渋滞の影響は及ぼさなかった。また、商店街の一方通行化による荷捌きへの影響もないことが把握された。

実験を体験することで、地元の不安や懸念が解消され、本格実施に向けての合意形成が図られた。

実験最終日のイベント（青空市の開催）は、商店街に久々の活気をもたらし、商店会の意識醸成に大きく貢献した。

3パターンのうち、速度低減効果が高く、デザイン的にも優れ、最も評価の高かったスラローム型での事業化に向けた目途が立つ成果となった。

【実験後の展開】

実験後に関係者で協議を重ね、本格実施となった。

実験を契機として、地区の再整備の検討や、道路整備に併せた店舗の改装など、様々なまちづくり活動に結びつくこととなった。

4. 実施事例の概要

上記の実施地域のうち、島根県松江市（道路空間の使い方）、岐阜県白川村（観光地の交通円滑化）、東京都渋谷区（物流・駐車対策）の3事例について、概要を以下にまとめた。

4.1 松江商業地ボンエルフ実験（島根県松江市）

【地域の課題】

非戦災城下町である松江の中心市街地・商店街は、狭幅

松江商業地ポネルフ実験（島根県松江市）

■ 平成11年10月11日～11月14日、平休日延べ35日間 ■

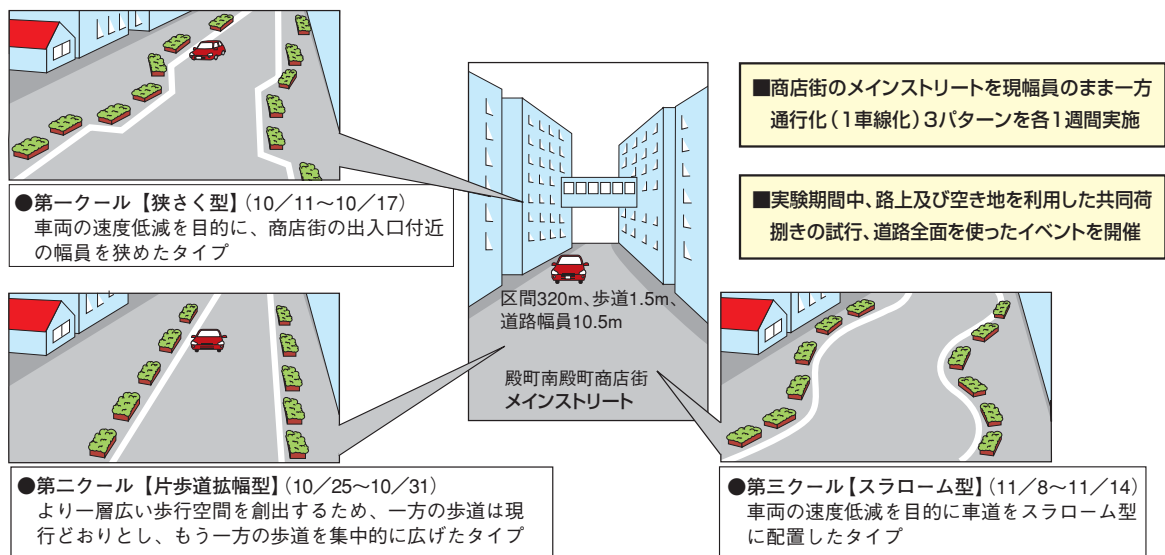


図-2 実験概要図（島根県松江市）

4.2 世界遺産・白川郷の交通マネジメント実験（岐阜県白川村）

【地域の課題】

白川村は、急峻な山々に囲まれ、村内の9割以上が山林で覆われる典型的な山村である。茅葺屋根の民家が点在する荻町合掌集落が平成7年に世界文化遺産に登録され、来訪観光者が倍増した。

この結果、荻町地区内の村道が観光客の車で溢れ、村民の日常生活に大きな支障が生じ、地区内を散策する観光客の交通安全が損なわれている。

【実験内容】

白川郷への観光自動車の進入制限を実施、周辺部にパークアンドライド駐車場でマイカー・観光バスからシャトルバスに乗り換え合掌づくりの集落まで移動する、世界文化遺産地区にふさわしい観光交通の実現を図ることを目的とした社会実験を実施した。(平成13年10月6日～8日実施)

①荻町地区への自動車進入制限

世界文化遺産地区内の村道1.8kmについて観光客

の自動車の進入制限を行った。(10月6日、7日の2日間のみ)

②パークアンドバスライド

世界文化遺産地区外に、4箇所のパークアンドライド駐車場を設置し、世界文化遺産地区へのアクセスとしてシャトルバスを2路線運行した。また、電動アシスト自転車を貸し出すレンタサイクルポートを2箇所設置した。

駐車料金を有料、シャトルバス及びレンタサイクルの利用は無料とした。

③駐車場予約システム

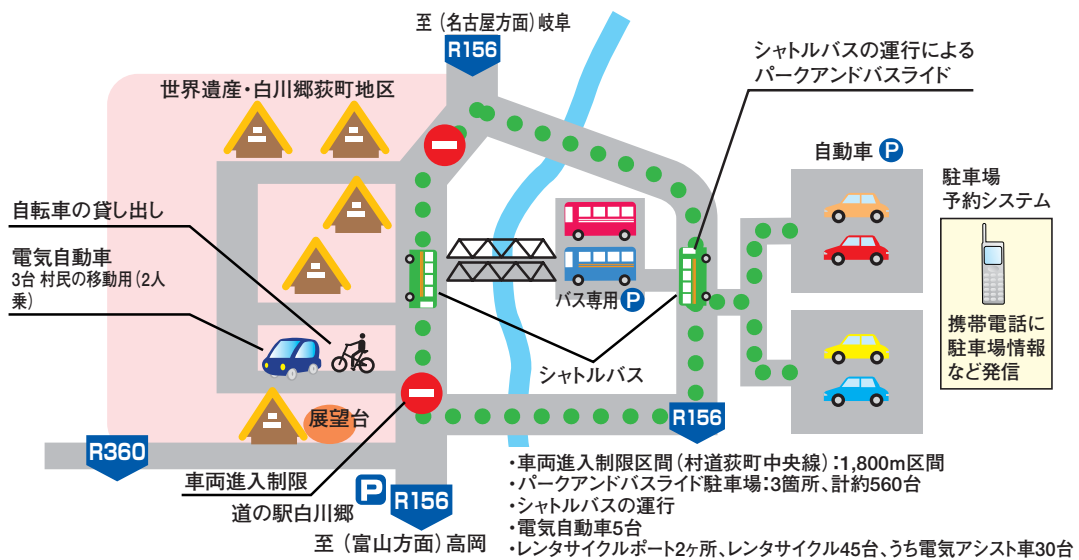
インターネットにより駐車場の事前予約を行うシステムとした。また、実験当日は周辺高速道路サービスエリア等4箇所の予約デスクでの予約、携帯電話での予約を可能とした。

【実験結果】

車両進入制限実施日は、観光客の地区内平均滞在時間が約50% (1.5時間→2.2時間)、平均移動距離が約10%

世界遺産・白川郷の交通マネジメント実験（岐阜県白川村）

■ 平成13年10月6日～平成13年10月8日（車両進入制限は10月6日～10月7日） ■



図ー3 実験概要図（岐阜県白川村）

(1.3km→1.4km) 向上したほか、騒音レベルの低下により静かな環境が実現したため、アンケート結果では観光客の90%、村民の70%が進入制限に肯定的だった。

シャトルバスは利用者が多く、満員となるほどの利用状況であり、運行間隔などを見直す必要性が把握された。

駐車場利用台数は3日間合計で約4200台、うち駐車場予約台数は416台であった。駐車場予約の時間に合わせて白川郷への到着時間を調整する行動が見られ、観光交通需要コントロールの可能性が示された。

【実験後の展開】

車両進入制限については、当面は観光交通の集中する日を対象に実施し、地元村民の合意を得つつ本格的な実施を検討することとなった。

パークアンドライドについては、駐車料金やシャトルバスの運行形態等について今後検討していくこととなった。

駐車場予約システムは管理運営体制や機材の整備について検討していくこととなった。

4.3 渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合的実験（東京都渋谷区）

【地域の課題】

商業、業務機能の高度集積がもたらす多大な交通需要による道路交通渋滞が深刻な課題であり、早急な交通対策が必要となっている。

看板等による歩道狭小化、違法駐車車両・駐輪自転車による車道へのみ出し歩行など、歩行者空間の安全性・円滑性が悪化。

エリア周辺には公営地下駐車場などがあるものの、無秩序な路上駐車が慢性化。

【実験内容】

違法路上駐車や荷捌きの貨物車両の排除による交通円滑化の実現を目的に、以下の実験を実施した（平成12年10月～11月）。

①路上・路外荷捌きスペース設置

路上の一部や既存駐車場、低未利用地を活用し、物流車両の荷捌きスペースとして利用（路上荷捌き5路

渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合的実験（東京都渋谷区）

■ 平成12年10月～11月 ■

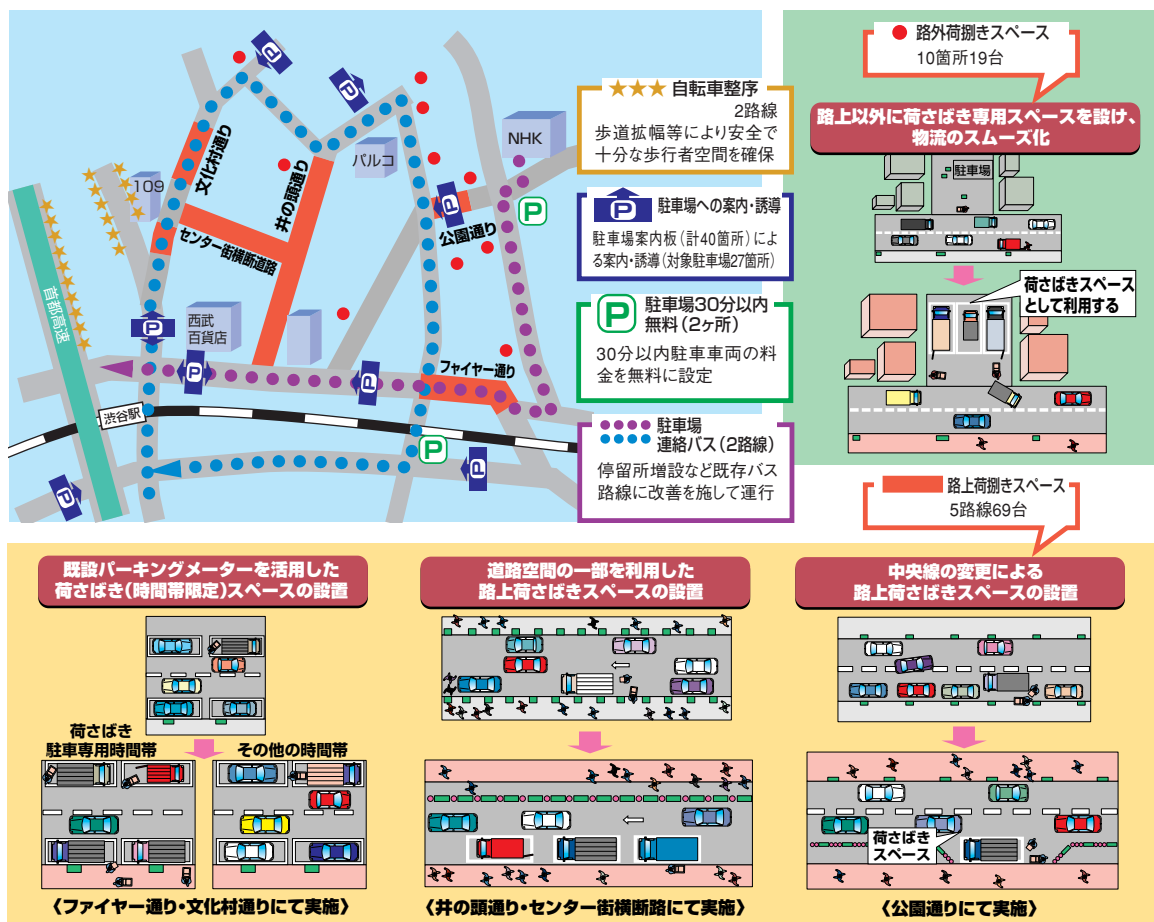


図-4 実験概要図（東京都渋谷区）

線69台分、路外荷捌き10箇所19台分設置)

②駐車車両の駐車場への案内・誘導

案内板の設置等により駐車車両を駐車場に誘導

③駐車場30分以内無料施策

対象施設で日中精算する30分以内駐車車両の料金を無料に設定（2箇所）

【実験結果】

路上荷捌きスペース69台に対し、1,000～1,200台/日の利用、路外荷捌きスペース19台に対し約80台/日の利用があり、利用時間のルールも概ね守られ、物流ドライバーの大半が継続を希望した。

駐車場案内・誘導施策については、人手や駐車場案内板による誘導が効果をあげ、利用者からも高い評価をうけた。

駐車場30分以内無料施策については、9時～17時における30分以内の駐車台数が各駐車場で約30台増加。また駐車場全体の利用台数も増加しており、路上から駐車場への一般車誘導に効果があることが判明した。

交通の円滑化効果としては、1日を通して走行の円滑化効果が検証された。両側駐車が片側駐車になった公園通り、井の頭通りでは、区間の所要時間がそれぞれ2/3、1/2に短縮された。

【実験後の展開】

荷捌きスペース設置については、違法駐車対策「スムーズ東京21」として、本格実施となった。「スムーズ東京21」では、対象箇所を渋谷から都内主要幹線（明治通り、靖国通り、春日通り、山手通り）及び新宿、池袋へと展開する予定である。

駐車場への案内・誘導については、新たなシステム検証のため、平成13年度に「地域一体型ITカーナビ実験」を実施し、検討継続中である。

対象地区内の井の頭通りでは、地域住民・商店街が自ら住民連絡会を設立し、道路の再整備を契機にまちづくりや道路のあり方を協議、検討している。

5. 社会実験の推進に関するJICEの取り組み

以上、社会実験の概要と実施事例について紹介してきた。地域住民のニーズを取り入れながらその地域の抱える問題を解決していくことは容易な問題ではなく、実施地域全てにおいて合意形成が図られ、本格実施に結びついたわけではない。しかし、実験結果が意図したものとならなかったとしても、実験の実施にかかる様々な知見を得ることができ、それが社会実験を今後実施する地域への参考となれば、社会実験実施の意義があるといえる。

JICEでは、社会実験実施により得られる経験や成果などを広く一般に知っていただき、さらに、情報交換を行うことができるよう、「社会実験交流フォーラム」をインターネット上に開設している。社会実験実施に携わる方々や学識経験者をはじめ、社会実験に関心のある方であれば誰でもホームページ上で登録することにより、意見交換を行うことができる。

また、平成11年度から平成13年度までに実施された社会実験のうち、18箇所について実験の概要や結果など各地域の取り組み、さらには同じ施策による実験結果の比較検討を行い、冊子「社会実験事例集～道路施策の新しい進め方～」としてとりまとめた。

この冊子は3部構成で、第1部では社会実験の概要や進め方を、第2部では道路空間の使い方など6つのテーマに

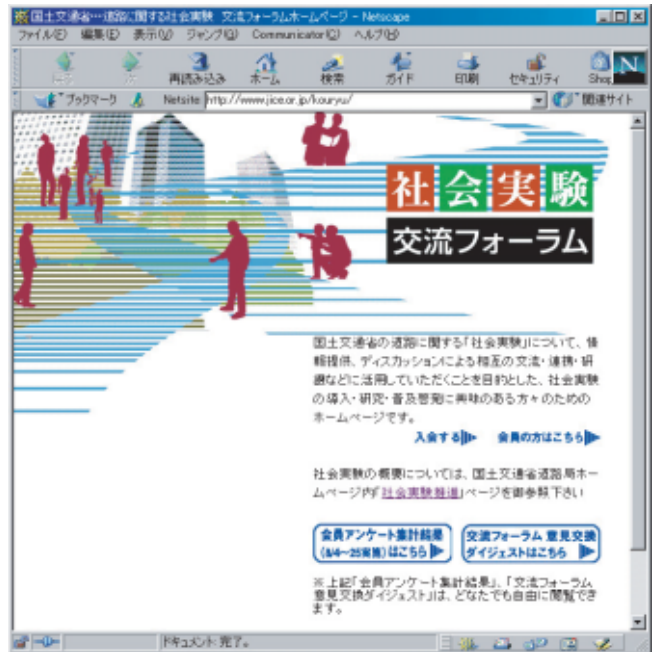


図-5 社会実験交流フォーラムホームページ (http://www.jice.or.jp/kouryu)

ついてそれぞれ2～3地域の社会実験結果の比較検討を、第3部では、各地域毎の社会実験の事例集を掲載した。

冊子は平成15年2月に、国土交通省道路局地方道・環境課監修、(財)国土技術研究センター編集・発行により、大成出版社から定価2,520円（税込）で出版される。社会実験に興味のある多くの方々にご覧いただき、ご意見をいただければ幸いです。



図-6 社会実験事例集 (発売：大成出版社 TEL 03-3321-4131 http://www.taisei-shuppan.co.jp)