

## 道路政策の質の向上に資する技術研究開発

## 【研究状況報告書】

ふりがな	ふじい さとし	所属・役職	
研究代表者 氏名	藤井 聡	東京工業大学	助教授
研究 テーマ	名称	社会心理学に基づくコミュニケーション型TDMに関する研究開発	
	政策領域	(1)新たな行政システムの創造 ならびに (10)自然環境・地球環境	公募 タイプ タイプIII 新政策領域創造 型
研究経費 (委託金額)	平成17年度	研究期間	
	8,000,000円	平成17～19年度(3年)	
研究経費は平成17年度のみ掲載			
研究者氏名 (研究代表者以外の主な研究者の氏名、所属・役職を記入して下さい。)			
氏名		所属・役職	
太田 勝敏		東洋大学・教授	
石田 東生		筑波大学・教授	
高山 純一		金沢大学・教授	
<p><b>研究の目的・目標</b> (提案書に記載した研究の目的・目標を簡潔に記入して下さい。)</p> <p>交通需要マネジメント(TDM)は、交通流の円滑化や環境問題の緩和のために不可欠な交通政策であることは広く認識されている。しかし、実際の道路行政を考えたとき、社会的な受容性の低さをはじめとする様々な実務上の問題故に、その本格的導入が遅々として進んでいない。こうした事態を踏まえた時、社会的な受容性の高さがあり、かつ、交通需要を適切に調整可能な新しい考え方の方策の必要性は、かつてない程に高まっている。</p> <p>本研究は、以上の認識に基づき、これまでのTDMを、<b>心理学</b>や<b>社会学</b>の知見を踏まえつつ、さらに発展させた「<b>モビリティ・マネジメント</b>」(mobility management)の本格実施を見据えた、基礎的かつ実務的研究を推進するものである。ここに、モビリティ・マネジメントとは、「<b>大規模</b>」かつ「<b>個別的</b>」な<b>コミュニケーション</b>を対象地域の全世帯を対象に展開することで、一人一人の交通行動の変容を期待する新しいタイプの行政施策である。本研究は、この施策の基礎技術開発を目的として、種々の実証的実験・社会実験を、実際の現場フィールドで実施していくものである。</p>			

## これまでの研究経過

(研究の進捗状況について、必要に応じて図表等を用いながら、具体的に記入して下さい。また、研究の目的・目標からみた研究計画、実施方法、体制の妥当性についても記入して下さい。)

本研究ではこれまで、以下の3つの研究を実施してきた。

1. MM施策を支援するための個別的公共交通利用情報提供システムの開発  
モビリティ・マネジメントの特徴は、人々の交通行動の変容を目指し、「大規模かつ個別的な情報」を提供するところにある。そうした情報提供を円滑にするための、情報提供システムを構築した。
2. 「転入者」に対するモビリティ・マネジメント施策の技術開発 (高崎市における転入者TFPの実施)  
交通行動の変容を期待する場合、「転入者」に適切に接触を図ることで、「効率的」に、人々の自動車交通習慣が形成される前に、公共交通や自転車等の交通手段を利用する習慣の形成を促すことが可能となると期待される。そうしたMM施策の技術開発を目指した基礎実験を、高崎市の協力の下、推進している。具体的には、まず、1) 高崎市における公共交通情報を整備した上で、2) その情報を、11月から1月の約3ヶ月間の間に、高崎市役所に転居届を出しに訪れた高崎市への転入者に、提供する実験を実施した。今後、その長期効果を測定するための調査を、次年度に実施する予定としている。
3. 「居住者」に対するモビリティ・マネジメント道路行政支援 (広島国道事務所および福岡国道事務所)  
平成17年度、「居住者」を対象とするモビリティ・マネジメント施策が、広島国道事務所と福岡国道事務所がそれぞれ主体で、広島市と福岡市にてそれぞれにて実施されている。その実施にあたっては、MMの協議会等が設置されているが、その構成員として、本研究組織からも研究代表者や研究員が参加し、MMの技術情報提供や、上記1.の情報システムの提供などを行うことを通じた、行政支援を行っている。

## 特記事項

(研究で得られた知見、成果、学内外等へのインパクト等、特記すべき事項があれば記入して下さい。また、研究の見通しや進捗についての自己評価も記入して下さい。)

これまでの上記1.～3.の研究事項の遂行より、以下の成果が得られている。

1. MM施策を支援するための個別的公共交通利用情報提供システムの開発  
個別的な情報提供がMM成功の「鍵」となることから、本研究では、研究期間の一番最初の時点で、システム開発・電子地図作成の専門家と協力を得つつ、公共交通情報を提供するシステムを開発に着手し、9月までに開発を終えた。その後、福岡、高崎のそれぞれの地域で本システムを活用したTFPの実施を検討中である。
2. 公共交通地図の作成  
TFPにおいてさらに必要になるのが、様々な公共交通情報を一元的に集約した「地図」である。ただし、地図の作成は専門的なデザイン能力も必要であり、かつ、情報集約に多大な時間がかかる。本研究では、研究項目2.で実施している高崎市転入者MMに使用する地図を、専門のデザイナーの協力を得て、高崎市公共交通地図を作成した。作成の過程で、「わかりやすい地図作成のノウハウ」を本研究グループに蓄積することとなり、今後の各地のMM展開における基礎技術となったものと考えている。
3. 各種TFPツールの作成  
上記地図に加えて、TFPでは、被験者に提供する各種ツールが必要となる。本研究では、高崎市居住者MMにおけるツールとして、「情報提供フォルダ」「公共交通の乗り方についてのチラシ・しおり」等を作成している。こうした基礎ツールは、今後のMMの展開においても、ほぼそのまま適用できるものである。
4. 実際の道路行政支援  
こうした、本研究組織による直轄プロジェクトの推進に加えて、実際の国道事務所が実施する渋滞対策・環境対策の行政施策として実施しているMMに対して、技術提供を行っている。現時点ではいずれのプロジェクト(福岡ならびに広島)も進行中であるが、今年度中に、それぞれの結果(すなわち、TFPによってどの程度人々の意識と行動が変容したのか)が得られている次第である。

この様に、本研究組織では、基礎的技術開発から実際の道路行政支援に至るまで幅広い活動しており、十分かつ着実に研究を推進していると自認しているところである。

なお、これらの研究遂行にあたっては、本研究代表者が委員長を務め、かつ、本研究グループ構成員が中心となって構成されている「土木学会・土木計画のための態度行動変容研究小委員会・MM分科会」にて、適宜審議を重ねながら進めているという点を、特記事項として付記しておきたい。