

英国の交通政策

－「持続可能な交通」を目指して－

山崎 治

目次

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| I 総合交通政策 | 3 ノッティンガム：新型路面電車（LRT）の活用 |
| 1 交通政策の転換 | 4 マンチェスター：公共交通の整備と都市再生 |
| 2 1998年交通白書 | 5 エディンバラ：混雑課金制度に頼らない道の選択 |
| 3 地方交通計画（LPT） | |
| II 主要都市の交通政策 | III 地域主導の交通政策 |
| 1 ロンドン：改革的な交通戦略の策定 | |
| 2 レスター：バスを中心とした交通ネットワークの改善 | |

I 総合交通政策

1 交通政策の転換

自動車交通への過度の依存が、道路渋滞や環境の悪化といった深刻な問題を引き起こす中、「総合交通計画」が注目を浴びている。適正な自動車利用を実現するには、自動車交通と公共交通を一体的に捉えた交通政策が必要で、そのためには、交通計画と都市計画・土地利用計画との連携を図らなければならないという考え方から、「総合交通計画」は策定されている。英国では、近年、各地域でそのような視点を意識した交通計画が策定され、自動車交通と公共交通との最適な組合せを模索する試みが行われている。筆者は、2004年末に英国を訪れ、実地調査を行った。本稿は、その調査を踏まえて執筆したものである。

1980年代の英国では、競争と規制緩和を重視

するサッチャー政権の方針が交通政策においても貫かれていた。当時の保守党政権は、公共交通に対する補助を非効率的なものと考え、それらを段階的に廃止することを宣言し、自動車中心・道路整備重視の交通政策を採用した。その結果、自動車利用と郊外地域における開発に拍車がかかり、交通渋滞と環境悪化が進行した。しかし、政府が発表した「1989年全国道路交通量予測（National Road Traffic Forecast (Great Britain) 1989）」から、「予測交通量を収容するだけの道路整備は財源的に不可能である」⁽¹⁾という結論が導き出されると、風向きが少しずつ変わり始めた。

1990年にメージャー政権が発足し、環境問題への関心が高まると、政策の見直しが本格化し、1994年には、道路整備と公共交通整備を総合的に行うパッケージ・アプローチが導入され、地

(1) 日本交通政策研究会『[日交研シリーズ A-352] 都市圏総合交通計画に関する施策研究』2004.1, p.3.

方自治体は、交通需要管理、公共交通整備、交通安全、都市の活性化といった施策を組み合わせた総合交通計画を策定し、中央政府に提案すれば、それまで道路財源に限定されていた交通付加交付金（Transport Supplement Grant:TSG）の交付が受けられるようになった⁽²⁾。更に、1994年10月、環境汚染に関する王立委員会（Royal Commission on Environmental Pollution）が「交通と環境」レポートを公表し、①道路建設から公共交通の改善に諸資源を移すこと、②都市部における自動車の利用割合を引き下げること、③既存の道路ネットワークをより効率的に活用すること等を求めると⁽³⁾、交通政策の転換は、もはや止められない流れとなった。

2 1998年交通白書

1997年に発足したブレア労働党政権は、翌年7月に、「1998年交通白書（A New Deal for Transport: Better for Everyone）」⁽⁴⁾（以下「白書」という）を公表した。環境・交通・地域省（Department of Environment, Transport and Regions: DETR）が作成したこの「白書」は、道路交通量の増大に伴う渋滞と環境汚染を解決するには、より統合的な交通システムが必要だとの考えに立っている。自動車が重要な交通手段であり続けることは認めた上で、公共交通の信頼性を高めなければ、その利用を促すことはできないという見方を明確に示し、代替的な交通手段の改善による個人の選択肢の拡大と長期的にわたり持続可能な交通（Sustainable Transportation）の確立を目標に据えた。国連の「環境と開発に関する世界委員会」が提唱し、

環境政策を中心に用いられてきた「持続可能」という概念が英国の交通政策においても展開されていることは注目に値する。新しい道路の建設よりも既存の道路の維持・活用を優先順位の上位に置き、道路ネットワークの改善（運行の定時性を確保するためのバス専用道の整備等）を重視する考え方は、その後の英国における交通政策の基本となっている。

「白書」は、20年後には自動車交通量が3割以上増加すると予測した。そして、そのような状況を放置すれば、都市部だけでなく地方においても交通渋滞が激化し、環境の悪化が進むため、新たな対応が求められるとして、統合的な交通政策の必要性を訴えた。ここでいう「統合」＝「連携」とは、①異なったタイプの交通手段の間の連携、②環境との連携、③土地利用計画との連携、④教育、健康、富を創造するための施策との連携という意味を持っている。「白書」は、そのような統合的交通を実現するため、地方交通計画（Local Transport Plan: LTP）の策定、道路利用者に対する課金や駐車場に対する課税を含めた新たな権限の地方自治体への付与、地方交通に対する追加的資金の確保、地方自治体とバス事業者との間の品質協定（Quality Partnership）のレベルアップ、統合的ネットワークにつながるバス路線を実現するための品質契約（Bus Quality Contract）の導入等の具体的な提案を行った。

3 地方交通計画（LTP）

「白書」で示された交通政策を実現するために制定されたのが「2000年交通法（Transport

(2) 西村幸格・服部重敬『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社、2000、p.36。都市交通計画に財源的な裏付けを与えるこの手法は、1999年5月に開業したバーミンガムのミッドランド・メトロで採用されている。

(3) Royal Commission on Environmental Pollution, Royal Commission Environmental Pollution News Release (1994.10.26) <<http://www.rcep.org.uk/news/94-4.htm>>

(4) Department for Transport, A new deal for transport white paper <http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_about/documents/pdf/dft_about_pdf_021588.pdf>; 運輸省運輸政策局 [監訳] 『A New Deal for Transport: Better for Everyone—英国における新交通政策』運輸政策研究機構、1999。

Act 2000)』⁽⁵⁾である。LTPに関する規定もその中に含まれており、2001年度から本格的に運用が開始されている。LTPは、イングランドとウェールズの都市・都市圏における道路、公共交通、自転車、歩行者等を含む総合交通体系の実現に向けた5ヵ年の施策プログラムで、計画政策指針(Planning Policy Guidance: PPG)を参考にして、地方自治体により策定される。PPGとは、中央政府が地方自治体向けに示す都市計画に関する基本方針のことで、交通に関する事項は「PPG13: Transport」⁽⁶⁾で扱われている。PPG13は2001年3月に改訂されているが、①人や貨物移動のために、より「持続可能な交通」の選択肢を増やすこと、②公共交通、徒歩、自転車による、職場、買物、レジャー施設等に対するアクセシビリティを向上させること、③(特に自動車を使った)移動の必要性を減らすことが目的とされており、その内容は、1994年に発行されたものとほとんど変わっていない。

「2000年交通法」により、地方交通の充実を図るための資金を必要とする地方自治体は、向こう5年間の交通戦略・交通投資計画であるLTPを策定して提出すれば、中央政府からの補助金を獲得できるようになった⁽⁷⁾。同法ができる前、地方自治体は、個別の交通施策ごとに中央政府から補助金を得ていたが、そのような方法だと、個別施策に関する意志決定が縦割り行政の中で行われるため、政策相互の連携が取れないという問題があった⁽⁸⁾。その問題を解消するために考えられたのがLTPである。LTPの対象には、インフラ整備のようなハー

ド面の投資だけでなく、交通需要管理政策等のソフト面の投資も含まれており、各地方自治体が、その地域に合わせた柔軟な計画を策定できる仕組みになっている。

LTPの特徴は、以下のことにありと見られている。すなわち、①長期的に見てより確実な予算計画の策定を可能としていること、②土地利用計画や再開発等、他の計画と連携した戦略的な交通計画の策定を可能としていること、③資本収支と運営収支の両方をカバーしていること(ただし、国がLTPプロジェクトとして助成するのは資本費のみ)、④資本費の配分に関して地方自治体の交通当局の発言権が強化されていること、⑤地元の市民、企業の計画への関与を重視していること、⑥目標、戦略、実施プログラムなどに加え、実施の達成度を計るためのパフォーマンス指標と目標値を含めることが求められていること、⑦すべてのタイプの交通手段を考慮した総合的な解決策の模索を重視していることである⁽⁹⁾。

地方自治体がLTPで提案した通りの予算を獲得できるかどうかは、中央政府の評価にかかっている。中央政府は、「白書」で示された交通政策と合致しているかどうか、28項目の判断基準と照らし合わせて評価を下す。LTPプログラムに基づくプロジェクトは、5年間で500万ポンド以上の資金が必要な主要事業(Major scheme)と、それ以外の非主要事業(Minor scheme)とに分けられる。主要事業の場合は、配分される助成金の使途に制限があるが、非主要事業にはそのような制限はなく、各地方自治体の交通当局の裁量により使途が決められる⁽¹⁰⁾。

(5) Her Majesty's Stationery Office, Transport Act 2000 <<http://www.hmsso.gov.uk/acts/acts2000/20000038.htm>>

(6) Office of the Deputy Prime Minister, Planning Policy Guidance 13: Transport <http://www.odpm.gov.uk/stellent/groups/odpm_planning/documents/pdf/odpm_plan_pdf_606896.pdf>

(7) 日本交通政策研究会, 前掲書, pp.1-3.

(8) 新田保次「英国における交通まちづくり戦略をめぐる新しい動き」『運輸と経済』62巻7号, 2002.7, p.41.

(9) 加藤浩徳「英国における地方レベルの交通計画に関する予算システム—Local Transport Planに着目して—」『都市計画』231号, 2001.6.25, p.30.

II 主要都市の交通政策

1 ロンドン：改革的な交通戦略の策定

(1) 混雑課金制度の導入

ロンドンは、740万人の人口を抱え、年間2,800万人の人々が訪れる世界有数の大都市である。保守党政権の下、「1985年地方自治法」により1986年に廃止された大ロンドン行政庁（Greater London Council: GLC）は、1997年に労働党政権が誕生すると復活に向けた動きが始まり、「大ロンドン行政庁法（Greater London Authority Act 1999）」⁽¹¹⁾により、2000年に復活した。ロンドン市長は、大ロンドン⁽¹²⁾のための「交通戦略（transport strategy）」を策定する義務を負い、大ロンドンの各バラ（borough）は、その地域において市長が公表した交通戦略を実施するための提案を含んだ「地方実施計画（local implementation plan）」を策定することになっている。大ロンドンにおいて、LTPは適用されないが、この地方実施計画がLTPに準拠したものになると考えられている⁽¹³⁾。また、同年7月、大ロンドンの戦略的交通計画を担当する組織として、ロンドン交通局（Transport for London）が発足した。ロンドン交通局には、年間45億ポンドを超える予算が割り振られている⁽¹⁴⁾。

2000年5月4日、初の公選制選挙により、リヴィングストン氏がロンドン市長に選出された。首都の交通事情の改善を最優先課題に掲げたリヴィングストン市長は、2001年7月10日に「交

通戦略」を発表し、交通政策の見直しに意欲的な姿勢を示した。現在、ロンドンの交通政策において優先度が高い目標として掲げられているのは、①交通渋滞の解消、②自動車利用者にとっての定時性の改善、③バス・サービスの根本的な見直し、④地下鉄投資の積み残しへの対応、⑤鉄道システムとのより良い連携、⑥より信頼性が高く、持続可能で効率的な財、サービスの分配、⑦交通システムの容量の増大、⑧地方の交通施策の支援、⑨交通システムのアクセシビリティの改善、⑩すべての交通手段にわたる連携と安全等の進展の10項目である。

混雑課金（ロードプライシング）制度は、2001年の「交通戦略」の中で提案され、2回にわたる市民協議を経て、2002年2月にその枠組みが決定された⁽¹⁵⁾。特定の区域を走行する車に対し、社会的費用に応じた負担を求める混雑課金制度に関する検討は、混雑課金を実施する権限を付与した「大ロンドン行政庁法」以前にまで遡ることができるが、2000年3月に、交通専門家グループによる「ロンドンにおける課金選択肢に関するレビュー報告（The Review of Charging Options for London (ROCOL) report）」⁽¹⁶⁾が提出されると、計画は一気に具体化した。リヴィングストン市長は、就任直後の2000年7月、ロンドン交通庁に対し混雑課金制度実施に向けた調査を指示し、ロンドン交通庁は、それを受けた調査を行い、2001年7月23日に「2001年大ロンドン混雑課金事業命令（Greater London (Central Zone) Congestion Charging Order 2001）」

(10) 加藤浩徳, 前掲論文, pp.30-31.

(11) Her Majesty's Stationery Office, Greater London Authority Act 1999 <<http://www.hmsso.gov.uk/acts/acts1999/19990029.htm>>

(12) 1,579km²の面積を持つ大ロンドンは、32のバラ（自治行政区）とシティで構成される。

(13) 新田, 前掲論文, p.41.

(14) これ以降のロンドンに関する記述は、特にことわりがない限り、2004年12月のロンドン交通局訪問の際に受けた説明による。

(15) 太田勝敏「ロードプライシングの展開－ロンドンでの導入を中心として」『運輸と経済』63巻7号, 2003.7, p18.

(16) Government Office for London, ROCOL Report <http://www.go-london.gov.uk/transport/publications/rocol_report.asp>

を発表した。同命令については、市民協議により修正が加えられ、2002年2月8日に最終案が提出された。同年2月26日、リヴィングストン市長は、同命令の確認を行い、2003年2月17日から混雑課金制度を導入することが決まった。

混雑課金制度の目的は、渋滞解消のための自動車交通の抑制と、環境改善、公共交通機関の利用促進等を図る交通施策を進めるための財源調達にある。ロンドンは、ヨーロッパで最も交通渋滞が激しく、課金対象となったロンドン中心部（内環状道路の内側の面積約21km²の区域）を走る自動車は、50%の時間を無駄にし、その損失は1週間当たり2～4百万ポンドに相当すると推定された。混雑課金制度の導入に当たってはエリア・プライシング方式（交通遮断線を通過しない制限区域内の通行に対しても課金する方式）が採用され、平日の7時から18時30分の間にセントラル・ロンドンを走行する全車両が課金された。ただし、障害者用車両、代替燃料利用車両、乗車人員9人以上の車両等は、課金が免除されている。また、課金対象区域内に居住する住民の車両についても、90%の割引が行われている。

1日当たりの課金額は、当日の22時以前に支払えば5ポンドであるが、22時を過ぎると10ポンドに増額される。制限区域を走行しようとする自動車の運転手は、事前または当日に入域許可証を購入しなければならない。区域内通行の認識は、各所に設置されたカメラによって確認されるナンバー・プレートと車両データベースを照合することにより行われている。罰金額は100ポンド（制度導入当初は80ポンド）であるが、

14日以内に支払えば、50ポンド（同40ポンド）に減額される。逆に28日を越えても支払いがなければ、150ポンド（同120ポンド）に増額される⁽¹⁷⁾。

ロンドン交通局によると⁽¹⁸⁾、混雑課金については1日当たり11万件の支払いがあり、制限区域内の渋滞は30%解消された。自動車交通の減少分のうち50～60%は、自動車の利用者が公共交通に移行したことによるものと考えられている。朝のピーク時に制限区域に入るバスの乗客は29,000人増加し、制限区域内のルートを走るバスの遅れによる混乱は60%減少した。制限区域内に入るバスの速度は7%速くなり、制限区域内の交通事故は8%減少した。

混雑課金制度の導入が渋滞解消に対し効果を挙げたことは間違いないが、この制度にも問題が無いわけではない。ロンドン商工会議所が2005年1月、約330店を対象に実施したアンケート調査によると、混雑課金制度の実施前に比べて売上高が減少したという回答は80%に達しており、62%がその落ち込みの原因は混雑課金制度による買物客の減少にあると回答している⁽¹⁹⁾。また、制限区域内を走行する自動車が予想以上に減少したため、初年度2億ポンドと見込んでいた通行料収入は、その3分の1程度の6,800万ポンドにとどまった⁽²⁰⁾。ロンドン交通局は、混雑課金制度の適用地域を西側に広げ、約2倍にすることや⁽²¹⁾、課金額の8ポンドへの引き上げを検討しており、早ければ2006年末から実施されることになる。

自動車交通の抑制は、公共交通の活用とセットでなければ、その本来の効果を発揮できない。ロンドンの公共交通の中で重視されているのは

(17) Transport for London, Congestion charging <<http://www.cclondon.com/index.shtml>>

(18) 混雑課金制度導入の効果等については、Transport for London, Congestion Charging Central London - Impacts Monitoring - Second Annual Report, 2004.4; Transport for London, Central London Congestion Charging Scheme - Impacts Monitoring - Summary Review, 2005.1 <<http://www.tfl.gov.uk/tfl/cc-london/pdfs/impacts-monitoring-report-january-2005.pdf>> を参照。

(19) 「渋滞解消して客足は鈍る… ロンドン通行料金2年」『交通新聞』2005.3.3.

(20) 「ロンドン交通渋滞税1年 "収支" は」『産経新聞』2004.2.19.

(21) 「通行料対象区 2倍に拡大へ ロンドン」『日本経済新聞』2004.8.12.

表1 混雑課金区域の境界を出入りするバスの台数と乗客数（平日）

	朝のピーク時			課金時間帯					
	中心部への流入			中心部への流入			中心部からの流出		
	乗客数 (人)	バス台数 (台)	バス 1台当り 乗客数	乗客数 (人)	バス台数 (台)	バス 1台当り 乗客数	乗客数 (人)	バス台数 (台)	バス 1台当り 乗客数
2002年秋	77,000	2,400	32	193,000	8,280	23	163,000	7,800	21
2003年秋	106,000	2,950	36	264,000	10,500	25	211,000	9,900	21

(出典) Transport for London, *Central London Congestion Charging Scheme - Impacts Monitoring - Summary Review*, 2005.1, p.11.

バスと地下鉄で、その利便性を高めるため、様々な工夫がなされている。ロンドンにおけるバスの利便性は特に高く、全世帯の90%は、自宅から400m以内にバス停があるというほど緊密なネットワークが構築されている。バス交通は、1999年以来、走行距離を23%伸ばし、乗客を43%増やした。2002年以来、バス専用道は25%拡張され、15の新路線が導入された。朝のピーク時に市の中心部に入るバスの台数は、2002年秋から2003年秋の1年間で、2,400台から2,950台に増加し、バス1台当たりの乗客数も、32人から36人に増加した（表1を参照）。ロンドンのバスは、バリアフリーに対する配慮も進んでいる。84%のバスは、高齢者や身体障害者の乗降が楽な低床型で、バス停についても、27の優先バス路線の2,500のバス停のうちの40%は車椅子利用者がアクセスしやすい形になっている。

(2) 官民パートナーシップ（PPP）方式の採用
ロンドンにおいては、地下鉄についても、駅職員の増員、タッチパネル方式の切符販売機や自動ゲートの設置、オイスター・カード（地下鉄とバスで使えるプリペイド・カード）の販売等の施策により、利用の促進が図られている。その結果、1999年以来、地下鉄の運行サービスは7.5%増加し、信頼性も7%高まった。ロンドンの地下鉄は、老朽化が進んでいたにもかかわらず

ず、1980年代以降、政府による歳出が削減されたことで、長期的な事業計画を立てにくくなり、サービス面における質の低下を招いていた。そのような状況を打開するため、地下鉄の運営については、1997年に官民パートナーシップ（Public Private Partnership: PPP）方式の導入の検討が開始された。PPPとは、PFI（Private Finance Initiative）の考え方を発展させた概念で、公共部門による社会資本の整備・運営を民間企業の部分的な参加・協力により効率化しようとするものである。

2002年5月、ロンドン交通局と民間会社との間で30年間の地下鉄施設運営の契約が交わされた。しかし、地下鉄へのPPP方式の導入については、リヴィングストン市長の反対等があり、契約の最終調整は順調には進まなかった。最初の7年間に中央政府が支出する額とPPP参加企業に支払われる金額には15億ポンドのギャップがあり、そのギャップは、地下鉄運賃や住民税の値上げにつながり、ロンドン市民の負担になると考えた市長が、裁判所にPPPの違法性を訴えたのである。裁判は市長側の敗訴に終わり、契約の最終調整の遅れは、2002年に入札コンソーシアム参加企業「Amey」の経営悪化を招くことになったが、2003年には何とか契約の稼動に漕ぎ着けることができた⁽²²⁾。

ロンドン地下鉄のPPPは、地下鉄の運営

⁽²²⁾ PPP導入の経緯等については、山川健一・堺明子「ロンドン地下鉄における官民パートナーシップ（英国）」『JETRO ユーロトレンド』58号、2003.5, pp.179-184；小役丸幸子「ロンドン地下鉄におけるPPPの現状」『運輸と経済』64巻4号、2004.4, pp.81-86を参照。

(車両、駅舎、スタッフの運営)と安全管理については、従来通り、ロンドン交通局の管轄下にあるロンドン地下鉄(London Underground Limited: LUL)が行い、車両、駅、線路、信号システム等のインフラ部分の設備管理と改善、そのための資金調達については、民間企業(3つのコンソーシアム)が担当するというものである。民間コンソーシアムは、契約期間である30年の間に行った設備改善・メンテナンスの効果に対して報酬を得ることになるが、その額は、かかった実費ではなく、サービス向上に貢献した度合いにより決められる。具体的には、地下鉄のスムーズな運行によって短縮された乗客の移動時間を割り出して算出される。効果のないメンテナンスは報酬につながらないため、民間企業は、最も効果的・効率的な方策を講じることになるはずだと考えられている⁽²³⁾。

ロンドンの公共交通機関としては、ドックランズ・ライト・レイルウェイ(Docklands Light Railway: DLR)に対する期待も高い。ロンドンは2012年のオリンピック開催地に立候補しており、その中心となるドックランズ地区の開発は大きな関心を呼んでいる。DLRは、1999年以来、乗客を64.5%増加させている。ピーク時には3分間隔、オフ・ピーク時には10分間隔の運行を実現させることにより、運行サービスを31%増やした。96%の列車が時刻表通りに(3分以内の遅れで)運行し、全駅がバリアフリー化されている。

ロンドンは、自転車利用の促進にも力を入れている。ロンドン・サイクル・ネットワークの現時点における総距離数は500マイルにとどまっているが、最終的には1,800マイルに及ぶネットワークの構築を目指している。また、自転車の利点を広報し、学校等で自転車の利用を奨励

してもらおうといった対策も採られている。その結果、自転車利用は、1999年に比べて24%の増加を見せた。2004年2月には、「ロンドン・サイクリング行動計画(London Cycling Action Plan)」を発表し、更なる促進を図っている。

以上のような政策により、ロンドンの交通事情は全体的に改善された。1999年と2003年を比較すると、公共交通の交通分担率は4%の増加を見せ、鉄道と地下鉄の利用率は5%増え、10%になった。そのような成果を上げることができたのは、長期的な資金確保が可能になったことに加え、市長の強力な指導力によるところが大きいと考えられている。

2 レスター：バスを中心とした交通ネットワークの改善

レスター市は、ロンドンから鉄道で1時間半ほど北に行ったところにある東ミッドランド最大の都市である。28万人の人口を抱えるこの都市も、交通渋滞、交通事故、大気汚染、バスの遅延という都市特有の問題に悩まされており、自動車交通の抑制を図り、適切な交通手段の選択を可能にする目的で、隣接地域まで含んだLTPを作成した。2001~2006年の5年間を計画期間とする中央レスターシャーのLTP「Central Leicestershire Local Transport Plan 2001-2006」⁽²⁴⁾は、2000年7月に発表された。このLTPには、本体のほかに、別冊として「バス交通戦略(Bus Strategy)」と「徒歩・自転車交通戦略(Walking and Cycling Strategy)」が付けられている。後者は2000年7月の時点では草案で、2002年7月に最終版が発表された。バス交通と徒歩・自転車交通について、別冊の形で補足しているところに、レスターシャーの交通政策の特徴が現れている⁽²⁵⁾。

⁽²³⁾ 山川健一、堺明子、前掲論文、pp.181-182.

⁽²⁴⁾ Leicester City Council & Leicestershire County Council, Central Leicestershire Local Transport Plan 2001-2006, 2000.7. <http://www.leics.gov.uk/index/highways/transport_plans_policies/ltp/local_transport_plan_pdf.htm>

中央レスターシャーのLTPが目標としているのは、①すべての移動者に対する選択可能な情報の提供、②歩行区域と自転車利用ルートの改善、③交通事故の減少、④地方バス・鉄道サービスの大幅な改善、⑤タクシー、オートバイ、貨物列車のシェアの増大、⑥すべてのタイプの輸送の時間的信頼性の改善、⑦エネルギー効率性と健康性に優れ、環境を悪化させる度合いの低い移動方法の提供、⑧渋滞の最小化と交通の流れの自由度の確保である。

そして、それらの目標を達成するには統合的なシステムが必要だと考えから、①質の高い交通ネットワークの提供（バス停に分単位の情報を提供する質の高いバス路線の敷設、市中心部に入る全主要拠点におけるパーク&ライド⁽²⁵⁾の実現、バス・サービスを効率的で、信頼性を高めるための方策、地方鉄道の運行数の改善と最低1つの駅の増設、すべてのバス会社に共通で使える切符の導入等）、②自転車と歩行者が安全に移動できるネットワークの確立、③市中心部と郊外のショッピング・センターにおける歩行者専用区域の拡大、④市中心部に低公害車以外の車が流入することを禁止する区域の導入、⑤可能な限り多くの学校に対する安全ルートの確保、⑥自動車の速度低減策の導入、⑦静かな道路面、特に自転車利用者と歩行者にとって快適な道路面の実現、⑧道路を最も効率的に利用する技術の導入（バス、自転車利用者、歩行者を優先するものを含む）、⑨雇用者の同意を得た通勤時の自動車依存を減少させる交通計画の導入、⑩沿道の掲示、新聞、ラジオ、テレビ、ケーブル・ネットワーク及びインターネットの報道、新たな交通情報設備を使っ

た情報の提供、⑪市中心部への買物客等に対する駐車場の確保と、通勤駐車を制限する駐車管理政策の採用、⑫より持続可能な貨物輸送システムの導入が提案された。

具体的な目標値としては、①市中心部におけるバス交通を2006年には20%、2011年には40%増加させる、②総交通量に占める自転車の割合を2006年には6%に、2011年には12%に増加させる、③交通事故による死者・重傷者数を2005年には1994~1998年の平均の20%、2010年には40%減少させる、④午前中のピーク時の市中心部の自動車交通量を2006年には4%、2011年には50%減少させる、⑤学校への自動車利用を2011年には25%減少させるという数字が示された（特にことわりがない限り、1999年と比較した数値）。

質の高いバス・サービスを実現させるため、レスター市は、リアルタイムでバスの運行情報を提供する「スタートラック（StarTrak）システム」を導入した。30のルートに250ヵ所以上の「StarTrak」が設置され、400以上のバス停にディスプレイが装備された。携帯電話を使った情報提供サービスは、1,500ヵ所のバス停をカバーしているが、1日当たり700~800件の利用がある。その結果、バスの乗客は、2004年に、2001年に比べて6.8%増加し⁽²⁷⁾、利用者の満足度も、54%から67%に増加した⁽²⁸⁾。ただ、交通分担率で見ると、バスの割合はほとんど変化しておらず、徒歩の割合の伸びが目立っている（表2を参照）。

交通安全対策として、レスターシャー及びブラントランドでは、2002年4月から、「安全カメラ

(25) これ以降のレスターに関する記述は、特にことわりがない限り、2004年12月のレスター市庁訪問の際に受けた説明と「中央レスターシャーLTP」による。

(26) 交通混雑を緩和するため、自動車利用者が、都市郊外に用意された駐車場に車を止め、鉄道、バス等の公共交通機関に乗り換えて都心部に入る方式。

(27) Leicestershire County Council, *Transport Trends in Central Leicestershire - 2004*, 2004.6, p.12.

(28) Leicester City Council & Leicestershire County Council, *Central Leicestershire Local Transport Plan 2001-2006 Fourth Annual Progress Report*, 2004.7.

表 2 レスター市中心部の交通分担率の推移

	2001年	2002年	2003年	2004年
自動車	44.9%	42.8%	42.5%	41.1%
バス	36.7%	39.0%	35.9%	36.5%
自転車	0.9%	0.8%	0.7%	0.2%
オートバイ	0.3%	0.3%	0.3%	0.6%
徒歩	17.2%	17.1%	20.6%	21.5%

(出典) Leicestershire County Council, *Transport Trends in Central Leicestershire - 2004*, 2004.6, p.15.

計画」を実施している。導入後1年間の交通事故被害者数は、1998～2000年の3年間の平均と比較すると、明らかに減少しており、効果が上がっている。カメラが設置された区域では、衝突事故による傷害件数が748件から634件へと15%減少し、死者・重傷者数も125人から55人へと56%減少した。レスターシャー及びラントランド全体で見ても、衝突事故による傷害件数は3,803件から3,557件と6%減少し、死者・重傷者数は518人から420人へと19%減少した。最初の1年間の違反者は60,936人で、50,816枚の違反切符が切られた。そのうちの33,644人が60ポンドの罰金を払ったため、罰金の総額は2,018,640ポンドとなった。このシステムの運用費用は1,750,000ポンドであったから、収支は250,000ポンドの黒字となった。この計画は更に拡張される予定で、スピードの出し過ぎが事故原因となっていると考えられる区域のピックアップ作業が進められている⁽²⁹⁾。

レスターシャーでは、現在、2006～2011年を計画年とする第2次LTP案の検討が行われているようであるが、その案において優先課題として挙げられているのは、①渋滞の解消、②アクセシビリティの改善、③道路の安全確保、④大気汚染の解消、⑤道路状態の改善の5項目である。渋滞解消については、2011年までに市の中心部の交通量が10%増加し、午前7時から10時の間に3,700の新たな通行が生まれると予想されている。それに対処するためには、バス・サービスの改善が必要で、ゾーン料金の導入、

リアルタイムの交通情報の提供、パーク&ライドの促進、外側の環状道路におけるジャンクションの改善等の方策が考えられている。アクセシビリティの改善で念頭に置かれているのは、貧しい人々の教育施設、職場、医療施設等に対するアクセスである。その場合、郊外を環状に走るバスの運行が重要になってくるが、資金の確保が問題となる。道路の安全確保については、安全カメラの設置が有効だと評価されている。大気汚染の解消については、有害物質の排出の90%は道路交通に起因しており、渋滞の解消が最も効果的だと見られている。低公害バスの導入、徒歩の奨励、市の中心部に入る車を低公害車に限定すること等が、その対策として考えられている。道路状態の改善については、幹線道路、フットパス（footpath、自然遊歩道）、自転車専用道がその対象となっているが、老朽化が補修能力以上に進んでおり、多くの積み残しを生んでいる。ここでも資金確保が最大のネックとなっている。

第2次LTP案では、以上のような前提の下で、最小限シナリオ、改革的シナリオ、その中間のシナリオの3つの選択肢が提示されている。最小限シナリオは、パーク&ライドをこれ以上進めず、バス・レーンも増やさず、通行量の増加にはピークの分散化で対処するというものである。この場合、大気汚染は更に進行することになる。中間シナリオは、第1次LTP同様、バス優先政策を採り、パーク&ライドを促進し、「StarTrak」等のシステムを活用するというも

(29) Leicester, Leicestershire & Rutland Safety Camera Scheme, *Camera Locations*.

のである。この場合、大気汚染はかなり改善される。改革的シナリオは、バス優先政策を採る点は、中間シナリオと変わらないが、職場駐車に対する課税、道路利用者に対する課金、駐車に対する課金等の需要管理政策の導入、内側の環状道路の設計変更という大胆な改革を求めている。この場合、大気汚染は適度に改善されることになる。

3 ノッティンガム：新型路面電車（LRT）の活用

ノッティンガム市は、イングランド中部に位置する人口約30万人の都市である。ロビンフッド伝説で有名なこの街では、かつてレース等の織物産業が盛んであったが、それらの基幹産業が衰退し、炭鉱が閉鎖されると、地域産業の活性化を図る必要性が高まった。1980年代に、同市は、中心市街地を一体のショッピング・センターとして再生するというコンセプトの下、大がかりな歩行者専用モール化計画を進めた。1990年代以降も、都心駐車場管理計画、バス優先グリーンルート計画、パーク&ライド計画、バス品質協定等の都市交通施策を次々と打ち出し、交通事情の改善に努めた⁽³⁰⁾。2004年3月9日に運行を開始したばかりの新型路面電車（Light Rail Transit: LRT）「ノッティンガム・エクスプレス・トランジット（Nottingham Express Transit: NET）」の導入もその延長線上にある。

2000年7月に発表された大ノッティンガムのLTP「Local Transport Plan for Greater Nottingham - Full Plan 2001/02-2005/06」⁽³¹⁾

は、2001～2006年の5年間を計画期間としている。統合的な交通施策としてまず考えられたのは、バス・ネットワークの拡張である⁽³²⁾。主要路線については、リアルタイムの時刻表情報の提供を伴ったバス優先システムを導入する計画が明らかにされた。また、走行をバス、タクシー、自転車に限定する区域を市中心部に設ける計画も示された。

ノッティンガム市は、2000年12月に、単独でバス戦略を含む「公共交通計画（Public Transport Plan）」を発表している⁽³³⁾。そこでは、①NET ネットワーク、②大ノッティンガム地方鉄道ネットワーク、③ノッティンガムからの鉄道移動時間、④主な市の公共交通設備、⑤昼間時間帯10分間隔のバスの運行、⑥市中央部への直接的バス・サービスに対するアクセシビリティ、⑦バス優先施策（既存、新規）、⑧大ノッティンガム・バス品質協定優先地帯に関する計画、が提示された。

1988年に最初の提案が行われたNET計画⁽³⁴⁾は、「1994年大ノッティンガムLRT法（Greater Nottingham Light Rapid Transit Act of 1994）」により、1号線のルートが認められた。その後、建設はPFI方式により行われることが決められ、1996年に事業者がArrowコンソーシアム（共同事業体）に決定した。1998年12月の政府の承認を経て、2000年5月に契約が結ばれ、6月に着工された工事は若干の遅れを見せたが、2004年3月9日には開業することができた（当初の開業予定は2003年11月）。

ノッティンガム駅とHucknallを結ぶ（Cinderhillへの分岐線もある）1号線は全長14kmで、

⁽³⁰⁾ 中村文彦「都心再生と公共交通：近年の事例からの考察」『交通工学』39巻1号，2004，p.46.

⁽³¹⁾ Nottingham City Council & Nottinghamshire County Council, *Local Transport Plan for Greater Nottingham - Full Plan 2001/02-2005/06*, 2000.7.

⁽³²⁾ これ以降のノッティンガムに関する記述は、特にことわりがない限り、2004年12月のノッティンガム市庁訪問の際に受けた説明と「大ノッティンガムLTP」による。

⁽³³⁾ Nottingham City Council, *Public Transport Plan Including Bus Strategy*, 2000.12.

⁽³⁴⁾ PFI導入の経緯等については、西田敬「イギリスLRT新時代へのプロローグー開業迫るノッティガムのLRTを中心に」『鉄道ピクトリアル』54(2), 2004.2, pp.75-79を参照。

表3 大ノッティンガム LTP における計画事業と実現事業の比較

事業タイプ	計画事業数	実現事業数	計画との相違
バス優先事業	7	7	0%
LRT 線路	1	1	0%
LRT 車両	15	15	0%
公共交通インターチェンジの新設	2	2	0%
公共交通インターチェンジの改善	10	10	0%
パーク & ライド事業	5	5	0%
バス停の新設・改善	348	432	+ 24%
その他のバス・インフラ事業	6	5	- 17%
自転車道の新設（一般道以外）	7	6	- 14%
自転車道の新設（一般道上）	7	9	+ 29%
その他の自転車関係事業	26	31	+ 19%
歩道設置事業	2	2	0%
その他の徒歩促進事業	15	23	+ 53%
通学事業	12	24	+100%
その他の通学事業	12	41	+242%
学校への安全ルートの確保	15	16	+ 7%
その他の地域安全事業	42	42	0%
横断歩道の新設・改善	237	246	+ 4%
生活区域の設定	1	1	0%
静穏道路の敷設	1	0	-100%
その他の交通管理事業	13	13	0%
道路の再生	1	1	0%
ジャンクションの改善	2	2	0%
橋梁の強化	7	6	- 14%
車道のメンテナンス事業	19	19	0%
その他のメンテナンス事業	44	34	- 23%
その他の事業	5	15	+300%

(出典) Nottingham City Council & Nottinghamshire County Council, *Local Transport Plan for Greater Nottingham - Progress Report 2003/04*, 2004.7.31, pp.3-4.

そのうち、市内中心部を通る 4 km は併用軌道区間で、車両は道路上を走行しているが、郊外部においては、既設の鉄道線用地等が活用されている。23ある停留所のうち、5カ所でパーク & ライドのシステムが採られており、3,000台分の駐車スペースが確保されている。NET の運賃はバスよりも安く設定されており、バスとの共通切符（1日券で2.3ポンド）も販売されている。ノッティンガム駅と南部の住宅地 Clifton を結ぶ 2 号線、ノッティンガム大学がある西部の Chilwell を結ぶ 3 号線を建設する計画も明らかにされているが、予算確保という最大の問

題が残されている。

「Local Transport Plan for Greater Nottingham - Progress Report 2003/04」⁽³⁵⁾ は、大ノッティンガム LTP の 2003/04 年の「年次報告 (Annual Progress Report: APR)」であり、他の地域の APR 同様、様々な角度から事業の進捗状況に関するデータが提示されている。計画事業と実現事業の相違は、表 3 に示された通りである。27事業中、計画を下回っているのは、僅か 5 事業に過ぎず、計画が比較的順調に進んでいることが伺える。LTP の個々の事業については、毎年、厳しいチェックが行われ、必要

⁽³⁵⁾ Nottingham City Council & Nottinghamshire County Council, *Local Transport Plan for Greater Nottingham - Progress Report 2003/04*, 2004.7.31.

な部分については修正が加えられるという仕組みになっている。

4 マンチェスター：公共交通の整備と都市再生

43万人の人口を抱えるマンチェスターは、産業革命以降、綿織物工業で栄えた都市であるが、産業構造の転換が遅れ、20世紀に入ると、急速に衰退していった。また、都市としての成長が早過ぎたため、市の中心部が空洞化し、犯罪が多発する状態となった。1960年代以降、都市再生を図る試みが幾つか行われているが、その効果が現れるのは1990年代になってからである。1992年にメトロリンクと呼ばれるLRTが開業し、中心商業地区が整備されると、中心市街地に人が戻ってくるようになった⁽³⁶⁾。

マンチェスターの場合は、周辺地域まで含めた10の大マンチェスター地区評議会 (Greater Manchester district council) と大マンチェスター旅客輸送局 (Greater Manchester Passenger Transport Authority: GMPTA) により、LTPが作成されている⁽³⁷⁾。2001～2006年を計画期間とする大マンチェスターのLTP「Greater Manchester Local Transport Plan」⁽³⁸⁾は、2000年7月に発表された。大マンチェスターLTPについては、毎年7月に、前年の「年次報告 (Annual Progress Report)」が発表されている。2004年7月には、「LTP 戦略報告—2003/04年 (Delivering the LTP Strategy, Programme Year 2003/04)」と題する文書も一緒に公表された。これは、2003/04年に実行された計画の例を示すことにより、「年次報告」を補足しようとするものである。

大マンチェスターLTPは、①地方経済を環

境的に持続可能な方法で強化、現代化、多角化する、②都市再生を支援し、都市部の低・未利用地の効果的利用を図る、③大マンチェスター全体を生活、仕事、投資をする上で魅力的で安全で健康的な場所にする、④地域の中心、町の中心、主な雇用の中心 (例えば、マンチェスター空港、サルフォード埠頭、トラッフォード公園) に焦点を当てて改善を行う、⑤人口と経済活動の集中化を図り、都心部とその周辺部のコミュニティと文化活動を支援し、カウンティが提供する機会をすべての人が享受できるようにする、という地域政策の目標を念頭に置いて作成されている⁽³⁹⁾。

1999年に、大マンチェスターは、3つの投資シナリオを「大マンチェスター戦略計画モデル (Greater Manchester Strategy Planning Model: SPM)」を使ってテストした報告を行った。3つのシナリオとは、①最小限対応シナリオ：交通インフラには最小限の投資しか行わず (M60環状高速道路は2001年に開通)、交通政策をほとんど変更しないというシナリオ (土地利用計画は、ほとんどの開発について以前より制限的)、②幹線道路投資シナリオ：高速道路の容量を30%、他の道路の容量を10%増加させ、中心部における駐車場供給を30%増加させるというシナリオ、③公共交通投資シナリオ：メトロリンクを延長し、マンチェスター市中心部につながる放射状道路のうち主要な道路についてバス専用道を敷設する、というものである。

幹線道路投資シナリオの場合、交通渋滞は更に悪化し、マンチェスター中心部のピーク時の通行時間は、2011年までに10～15%増加し、公共交通の利用減少が加速化すると予想された。

⁽³⁶⁾ 溝尾良隆『観光学—基本と実践』古今書院, 2003, pp.74-82.

⁽³⁷⁾ これ以降のマンチェスターに関する記述は、特にことわりがない限り、2004年12月のマンチェスター市庁訪問の際に受けた説明と「大マンチェスターLTP」による。

⁽³⁸⁾ Greater Manchester Local Transport Plan Website <<http://www.gmltp.co.uk>>

⁽³⁹⁾ Greater Manchester Local Transport Plan 2001/02-2005/06 - Our Vision for Greater Manchester <http://www.gmltp.co.uk/pdfs/GMLTP01_02to05_06/ourvision_5.pdf>

このことは、公共交通の運賃引き上げとサービス水準の低下につながり、自動車を利用できない人々の社会的排除を一層進めることになるため、このシナリオのテストの継続は断念された。その一方で、公共交通投資シナリオであれば、道路交通の増加や環境、渋滞の悪化を抑制し、公共交通利用者の増加とサービス水準の向上が期待できることが確認された⁽⁴⁰⁾。

2000年に入ると、最小限対応シナリオと公共交通投資シナリオの検討が更に進められた。最小限対応シナリオの場合、平日の大マンチェスター内の自動車交通量は、2011年には1996年に比べ、約14%増加し、公共交通の利用者数は27%減少すると予想された。公共交通シナリオでは、それぞれ9%増、10%増と予想されている。検討の結果、その有効性が裏付けられたことから、大マンチェスターにおいては、公共交通を優先した交通政策が採られることとなった。大マンチェスターにおける交通政策支出額を資金源別に見ると、LTPが8割近くを占めており、LTPに対する依存度の高さがよくわかる（表4を参照）。

5 エディンバラ：混雑課金制度に頼らない道の選択

スコットランドの首都であるエディンバラ市は、スコットランド南東部にある人口45万人の大都市である。エディンバラ市は、町全体が世界遺産に登録された歴史都市でもあり、多くの観光客を集めているが、市中心部の道路は、他の大都市同様、慢性的な渋滞に悩まされている。時間制のパーキング・チケットにより認められている路上駐車も、その数が多いため、円滑な交通の妨げとなっている。しかし、歴史的景観を保存する必要性から、伝統的建築物の改築等は厳しく制限されているため、道路の拡幅等により対応する余地は小さくなっており、特別な発想が求められている。

スコットランドは、LTPの適用を受けないため、エディンバラ市は、地方交通戦略（Local Transport Strategy: LTS）という独自の交通計画を策定している。最初のLTS「Local Transport Strategy 2001-2004」（以下「第1次LTS」という）は2000年10月に発表された⁽⁴¹⁾。自動車利用の抑制、渋滞の解消、大気汚染と交通事故

表4 大マンチェスターにおける2003/04年の交通関係支出額（資金元別）

資金元	支出額 [千ポンド]
LTP（主要事業）	40,247
LTP（統合交通事業）	34,364
LTP（資本管理）	31,856
交通インフラ資金（TIF）	3,515
南東マンチェスター・マルチモーダル研究（SEMMMS）事業	12,827
他の資金	8,037
他の補助金	3,990
民間資金	198
合計	135,034

（出典） Association of Greater Manchester Authority & Greater Manchester Passenger Transport Authority, *Greater Manchester Local Transport Plan - Fourth Annual Progress Report - Programme Year 2003/04*, 2004.7.

(40) Greater Manchester Local Transport Plan 2001/02-2005/06 - The justification for our strategy
http://www.gmltp.co.uk/pdfs/GMLTP01_02to05_06/juststrat_6.pdf

(41) これ以降のエディンバラに関する記述は、特にことわりがない限り、2004年12月のエディンバラ市庁訪問の際に受けた説明による。

の減少を図ることを目的としたこの第1次 LTS が発表された後、スコットランドにおいては、「2001年交通スコットランド法 (Transport Scotland Act 2001)」や「2002年地方政府スコットランド法 (Local Government Scotland Act 2002)」等、市に対して公共交通サービスを統合する権限や混雑課金制度を導入する権限を与える法律が制定され、LTS と合致すれば、それらの権限を行使できる環境が整えられた。

「Local Transport Strategy 2004-2007」⁽⁴²⁾ (以下「第2次 LTS」という) は、2004年3月に発表された。ここでは、第1次 LTS の計画期間内に達成された成果として、①全交通モードに占める公共交通の利用割合が1999年から2001年の間に15.7%から17.8%に増加したこと、②自転車利用と徒歩は25.4%から27.1%に増加し、自動車利用は56.9%から52.8%に減少したこと (表5を参照)、③交通事故による死亡者・重傷者数が1997~2001年の平均と比べて19.3%減少したことが紹介されている。

第2次 LTS では、道路の容量を増やす「オプション1：道路容量戦略」(2006~2026年の20年間で必要とされる公共部門の投資額は3億ポンド)、通常資金で賄う「オプション3：基本戦略」(同4億2,200万ポンド)、混雑課金により得られる資金を追加投入する「オプション3：優先戦略」(同9億6,500万ポンド) の3つのオプションが提示された。その後、オプション1は候補か

ら外され、残りの2つのオプションが公開審問にかけられた。

「基本戦略」は、これまで同様、地方議会税や政府の補助金等を財源として計画を進めるというものである。3億7,500万ポンドの費用を要するトラム (LRT) 建設が最大のプロジェクトになっている (この点は両戦略共通)。スコットランド政府が既に承認し、2009年からの操業が見込まれているのは、セント・アンドリュー・スクエアとライス、グラントン、クレイグライス、ヘイマーケット、シティ・センターの間を結ぶ北部環状ルートと、セント・アンドリュー・スクエアからプリンセス・ストリートを通り、ヘイマーケット、マレイフィールド、エディンバラ空港に至る西ルートの2つの路線である。その建設費用の大部分はスコットランド政府の資金により賄われることになるが、「基本戦略」の場合、他の施策への投資は、バス優先策や新たなパーク&ライドの導入等、限られたものだけになる。その結果、自動車交通量は増加し続け、渋滞と大気汚染が更に進行すると予想されている。

「優先戦略」は、混雑課金制度の導入で得られる収入を他の交通政策に回すことにより、更に積極的な政策を展開するものである。混雑課金制度を導入すれば、2006~2026年の間に、7億4,000万ポンドの追加投資が可能になると見込まれている。そうなれば、バス、鉄道、道路

表5 エディンバラにおける交通分担率

	自転車	徒歩	公共交通	自動車	その他
1999年	1.6%	23.8%	15.7%	56.9%	2.1%
2000年	0.8%	23.5%	16.7%	56.0%	3.0%
2001年	1.8%	25.3%	17.8%	52.8%	2.2%
2010年 (目標)	6.0%	26.0%	23.0%	45.0%	—

(出典) エディンバラ市の公式サイト「Local Transport Strategy 2004-2007」<http://www.edinburgh.gov.uk/CEC/City_Development/Transport_and_Communications/LocalTransportStrategy2004to2007/home1.html>

⁽⁴²⁾ The City of Edinburgh Council, *Local Transport Strategy 2004-2007*, 2004.3 <http://www.edinburgh.gov.uk/CEC/City_Development/Transport_and_Communications/LocalTransportStrategy2004to2007/LTS_contents.html>

表6 エディンバラの各交通戦略における個別計画の投資額（2006～2026年）〔単位：百万ポンド〕

計 画	基本戦略	優先戦略
北部・西部エディンバラのトラム	375	375
南部エディンバラのトラム	—	177
エディンバラ内の鉄道の改善	—	4
市のバイパスの高速通行	8	9
バスの運行回数の増加、新路線の設定等	—	91
バス・レーンの敷設等の優先策	7	14
主要道路の追加的補修	—	50
タクシー、バスによる汚染を減らすための助成	3	11
コミュニティ輸送（タクシー・カード等）	—	18
市中央部の通行環境の改善	12	18
市中央部における買物の促進	—	15
時速20マイル走行区間の設定等の交通安全策	8	21
公共交通のセキュリティの改善	—	3
自転車ネットワークの拡張	5	18
教育、個人に対する交通情報の提供	—	10
その他の計画	4	19
ウェイバリー駅の改善*	—	—
エディンバラ空港との鉄道リンク*	—	—
合計	422	852

※*印の付いた計画は、スコットランド政府レベルの計画であり、現時点で費用の計算はできない。
 (出典) The City of Edinburgh Council, *Local Transport Strategy 2004-2007*, 2004.3, pp.37-38.

保守、環境・安全面の対策を一層充実させた上で、トラムを更に1路線（ウェイバリー駅とニュークレイグホールを結ぶ南東ルート）増やすことが可能になる⁽⁴³⁾。「優先戦略」は、交通手段の選択肢を増やす一方で、自動車交通の減少により、渋滞を解消し、環境汚染と交通事故を減らすことができるというメリットを持っているが、混雑課金制度の導入が前提となるため、その負担を市民が受け入れるかどうかが大きな問題となる。

混雑課金制度の導入については、公開審問を経た2004年10月に、「エディンバラにおける混雑課金事業命令案に対する公開審問に関する報告（Report on the Inquiry into the Draft Edinburgh Congestion Charging Order）」⁽⁴⁴⁾が
 出された。その中で示された混雑課金制度は2ゾーン制で、市の中心部とバイパス部分をそれ

ぞれ環状に結ぶ交通遮断線を設定し、内側の交通遮断線内に入る通行については7時から18時半まで、外側の交通遮断線内に入る通行については7時から10時まで、混雑課金を課するというものであった（いずれも平日）。1日当たりの料金は2ポンドで、通行は、ロンドン同様、カメラによりチェックされる。混雑課金制度の導入により、内側の交通遮断線内の朝の交通量は2016年までに30%減少し、関連交通施策と組み合わせることにより、二酸化窒素の排出量を40%減少させることができると予想された。エディンバラでは、2005年2月7～21日、混雑課金制度導入の是非を問う住民投票が行われた。有権者数291,228人のうち、投票したのは179,905人で、投票率は61.8%であった。投票の結果は、賛成45,965票（全投票の25.6%）、反対133,678票（同74.4%）で、混雑課金制度の導入は否決され

(43) "Transport Edinburgh - making connections." *Edinburgh Outlook*, 2004.12, p.6.

(44) The City of Edinburgh Council, *Report on the Inquiry into the Draft Edinburgh Congestion Charging Order*, 2004.10. <<http://download.edinburgh.gov.uk/TransportEdinburgh/PublicInquiry.pdf>>

た⁽⁴⁵⁾。エディンバラ市民は、ロンドンとは違う道を選択したことになり、その結果、交通状況がどう変化するのか関心が持たれている。

III 地域主導の交通政策

英国では、各地方自治体が LTP 等の制度を活用して独自の交通政策を策定し、その有効性を厳しくチェックしながら、交通事情の改善を図っている。自動車交通への依存度を低くするという目標は一致しているが、それを実現するための方法は微妙に異なり、それぞれの自治体の考え方の違いが反映されている。LTP には、中央政府の政策により配分助成額が決まるという点を含め、中央集権的な部分が残されているが、地方分権に向かう流れの中から出てきた政策だけあって、両者のバランスを取ることが可能な制度になっている。LTP に対する一般的な評価が固まるまでには、しばらく時間を要すると思われるが、各地域で工夫を凝らした計画がどのような成果を上げるのか大いに注目される。

公共交通の利用を促進する政策は、フランスにおいても採用されている。フランスでは、道路渋滞が深刻化した1970年代初頭、公共交通機関の整備に対しては、中央政府等から補助金が出されていたが、一般会計からの拠出であったため、補助できる額には限界があった。そこで、公共交通機関の整備のための特定財源として創設されたのが「交通税」である。これは、各都市圏が一定の地域に立地する従業員数が9人を超える事業所（民間企業＋行政機関）に対し、従業員の給与総額に一定の税率をかけた額を課税するというもので、公共交通が整備されているから事業所は従業員を雇えるという考え方に

基づいている。1971年に最初にパリ首都圏で導入された交通税は、1973年からは地方都市圏にも拡大された。1980年代になると、用途制限が撤廃され、適用される都市圏の範囲も広げられた⁽⁴⁶⁾。その後、交通税は、新線建設だけでなく、運営によって生じる赤字を補填する目的でも使えるようになった。現在の税率の上限は、大都市圏が2.2%、人口10万人以上の都市が1.75%、人口2～10万人の都市が0.55%となっており、ストラスブルやナント等、多くの LRT で活用されている。

ドイツにおいては、1964年に連邦政府に提出された「自治体の交通状況を改善する方策」と題する報告書が、都市交通政策の転機となった。同報告書は、自動車利用を中心とした交通問題に対処するには、膨大な道路と駐車場が必要となるが、都市の空間面と自治体の財政面から、その供給は不可能であると予測し、公共交通機関の役割を重視する姿勢を明らかにした。また、魅力的な公共交通機関を整備するための財源を自治体財政に期待するのは困難であるとし、鉱油税を原資とした支援が必要であるという見方を打ち出した。この報告を受け、ドイツでは1966年に税制改正が行われ、自動車の鉱油税は、1リットル当たり3ペニヒ引き上げられた。更に、1967年に公布された「地方自治体の交通事情を改善するための連邦政府の援助指針」により、鉱油税の増税分の40%が公共交通機関の補助金として与えられることになった⁽⁴⁷⁾。道路特定財源として使われていた鉱油税のこのような活用の仕方は、公共交通があるから自動車が利用できる（＝自動車利用者は、公共交通の受益者として、その整備財源を負担する）という考え方に基づいている。

1970年代に入って公共近距離旅客輸送が一段

(45) Transport Edinburgh, Press release on Referendum Result (2005.2.22) <http://download.edinburgh.gov.uk/TransportEdinburgh/Council_positive.pdf>

(46) 宇都宮浄人『路面電車ルネッサンス』新潮社, 2003, pp.120-121.

(47) 西村幸格・服部重敬, 前掲書, p.218.

と重視され、1971年に「地方自治体交通財政援助法（Gemeinderverkehrsfinanzierungsgesetz: GVFG）」が成立すると、鉱油税の公共交通機関への配分比率は45%に高められた（連邦政府の補助率は50%）。鉱油税の公共交通機関への配分比率の引き上げは、1972年にも行われ、50%（連邦政府の補助率は60%）となった。1992年には、道路と公共交通の配分比が無くなり、州政府が独自の判断で、公共交通にGVFGに基づく資金を使えるようになった。更に、1996年以降、公共近距離旅客交通の計画、運営、財政の責任が全面的に州政府に移管されると、州は、交付金として受け取る従来の額に独自の財源を合わせて公共交通の整備を行うことが可能になった。また、鉱油税を運営補助費に使うことも認められるようになった⁽⁴⁸⁾。

日本でも、公共交通の活性化に向けた施策が

進められている。平成17年度の新規事業としては、既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線建設と駅施設と駅周辺施設の一体的整備を可能にする「都市鉄道利便推進事業の創設」（6億円）、LRTのインフラ整備を支援する「LRTシステム整備事業の創設」（7億円）、バスカメラを活用した違法駐車への対処等のバス円滑化対策を進める「バス交通再生プロジェクトの推進」（42億円）といった事業が考えられており⁽⁴⁹⁾、それらを含む平成17年度予算が第162回国会で成立した。しかし、公共交通の整備を図りたいと考えている地域にとって、まだ十分な選択肢が与えられた状態とは言いがたい。公共交通の活用を図るため、地方分権的な補助制度をどのようにして構築していくか、今後も議論を重ねる必要があるだろう。

（やまざき おさむ 国土交通課）

(48) 宇都宮浄人, 前掲書, pp.118-120.

(49) 国土交通省『平成17年度予算概要』2005.1, p.10.