

英国における自動車利用抑制のためのソフト施策の現状

Current situation of soft measures for car use reduction in United Kingdom

谷口綾子・藤井聡

Ayako TANIGUCHI, Satoshi FUJII

Mobility Management (MM) is soft transportation measures for the purpose of inducing people's voluntary travel behavior change from car use into sustainable travel mode such as public transportation, bicycle, and walking. In Japan, there are several case studies of MM, and significant effects for car use reduction were reported. However, MM in Japan is currently only experimental, and is not implemented widely. In this study, we report current situation of MM in United Kingdom by document survey and interview. Based on the survey and the interview, we made suggestion toward Japanese urban and transportation policies.

Keywords: Mobility Management, United Kingdom, Soft Measures
モビリティ・マネジメント, 英国, ソフト施策

1. はじめに

(1) 背景と目的

モータリゼーションの進展は、我が国のみならず世界各国で深刻な問題を引き起こしている。その影響範囲は交通渋滞を初め、大気汚染や騒音など地域の環境問題、中心市街地の空洞化、公共交通の衰退、そしてそれに伴う地域風土の喪失など多岐にわたり、長期的には地球温暖化にも間接的に関わってくる問題となっている¹⁾。

これらの問題が注目され出したのは、1980年代後半に交通需要マネジメント(TDM)という言葉が主に米国と日本にて使われ出した頃と考えられる。我が国における当時の解決策としては、道路利用への課金施策や持続可能な交通モードへの転換を促すための施設建設(例えばP&R駐車場の建設)等、交通環境を構造的に変える方策が主体であった。しかしながらこれらの施策は、一定の効果が期待できるものの、人々の自動車利用習慣やライフスタイルが変容しない限り、根本的な解決策とは必ずしもなり得ない。

一方、主に西欧においては、1990年代後半より、自動車交通抑制のためのソフト施策「モビリティ・マネジメント(以下、MMと略記)」が、自治体や非営利団体の自発的な取り組みとして局所的に実施され、そのコンセプトと効果が注目されてきた。モビリティ・マネジメントとは、自動車利用に固執するのではなく、時と場合に応じて他の持続可能な交通モードと組み合わせた「かしこい車の使い方」を人々が自発的に行うことを促すためのソフト施策の総称である¹⁾。我が国においても、1990年代末より実験的なMMプロジェクトが実施され、その手法と定量的効果の報告事例が蓄積されつつある²⁾。

ただし、こうした実験的な事例において有効性が確認されているとしても、広範に実務展開した場合に同様の効果

が得られるか否かについては疑問視されることも少なくない。しかし残念ながら、MMの大規模事例が我が国では存在しておらず、その疑問に答えるための十分な検討はなされていない。そうした背景の中で、MMの実務的有効性の検討を着実に進めていくためには、大規模な実務事例の実施可能性を模索すると同時に、実験的プロジェクトの測定効果を慎重に拡大推計することも有効と考えられる。それと同時に、諸外国での先進事例を調査し、その有効性を確認することも重要となろう。

本研究では、以上の認識のもと、国策としてMMの本格導入を検討している英国の現状を、文献調査とヒアリング調査により明らかにするとともに、我が国にMMを本格導入する際の課題を抽出することを目的とする。

(2) 英国の都市交通施策に関する既存研究

英国は、都市・交通問題等において日本とも共通する問題を抱えた国として、これまでも様々な研究がなされてきた。例えば、加藤らは英国の交通計画システムの変革に焦点をあて、1997年のブレア政権誕生前後の交通計画システムの変化について国・地域・地方自治体別に調査すると共に、我が国への示唆を「都道府県と自治体といった異なる交通計画策定主体の関係を明確にし、総合的でバランスのとれた計画策定システムをつくることが重要である」としてまとめている³⁾。また、谷口は、英国の土地利用・交通計画一体化のためのガイドラインに着目し、その仕組みと実効性および課題について、文献調査とヒアリング調査により述べている⁴⁾。さらに、交通施策のプロジェクトレベルでは、加藤らが、ロンドンへのロードプライシング(RP)導入に際して行われた関係主体間の議論を整理し、RPの円滑な導入のためには、自動車利用抑制施策たるRPと

ともに、公共交通機関の整備を適切に組み合わせて実施すること、ならびに RP 導入の可能性と効果を綿密に分析しその結果を公開することが強く要望される、としている⁵⁾。

しかしながら、車抑制のためのソフト施策、すなわち MM に関しては、その具体的な手法や効果、コスト等が国策として明らかにされておらず、導入検討段階であったこと等より、これまでの都市交通に関する研究対象とはなっていない。本研究は、MM という切り口で英国の都市交通施策に着目し、調査分析を行うものである。

2. 英国におけるモビリティ・マネジメントの現状

本章では、英国における車抑制のためのソフト施策であるモビリティ・マネジメントの現状を、英国交通省による施策導入の検討経緯を中心に述べる。本章の内容は、英国内で MM に関して開催されている様々なセミナーや報告会の資料⁶⁾⁷⁾と英国交通省発行の報告書⁸⁾の文献調査、ヒアリング調査の結果をとりまとめたものである。

なお、ここで、英国における MM の名称について付記しておきたい。英国では一般に、車抑制のためのソフト施策を、「モビリティ・マネジメント」とは呼称していない。キャンペーンやプロジェクトの固有名詞としては、

TRAVELWISE, や the HeadStart, Travel Plan, Travel Option, TravelSmart, Step Change, Smarter Choices 等々、様々な呼称が使用されている。この点について、英国交通省の当該施策責任者 Jacqui Wilkinson 氏によれば、「モビリティ・マネジメント」の呼称はヨーロッパ連合(EU)の会議やプロジェクト等では使用するものの、英国では一般的ではないとのことであった¹⁾。しかし、こうした事情は英国のみに限定されたものであるため、本稿では我が国と欧州で一般に使用されている「MM」という用語を、英国の各種ソフト施策の呼称として用いる。

(1) 車抑制ソフト施策の検討経緯

ここでは、主として文献調査⁵⁾⁸⁾に基づいて、英国政府が車抑制施策の導入検討に至る経緯を述べる。

英国では、1990~91年頃、主要な道路建設計画が概ね終了した。しかし、それにも関わらずモータリゼーションの進展による深刻な交通問題は続き、需要サイドのマネジメント、すなわち TDM の重要性が認識された。

1995~97年頃より、一部の自治体やNPOなどによるMMの萌芽的・先進的取り組みが開始されたが、行政との積極的な関わりは未だ見られない状況であった。

表1 英国の車抑制ソフト施策の概要

項目	施策の概要
a) 職場トラベルプラン Workplace travel plans	1990年代半ばある地方自治体で実施されたのを皮切りに現在は交通省の予算を獲得し(2004年~2カ年)、英国全土で実施されている。 職場、つまり事業所単位で個々人の交通行動プランをたてる際、プラン策定を援助するコンサルタントへの相談・委託費用を5日間分、交通省が負担するという補助施策。実際のプラン策定は、個人単位で、物流や来訪者をも考慮し、きめ細やかに行われる。各州それぞれに基準を設け、税制上の優遇の他、工場の新規建設や行政の補助金獲得などの際にトラベルプランの提出を義務づけているところもある。
b) 学校トラベルプラン School travel plans	学校への送迎自動車トリップ削減のため、教育省と交通省が共同で実施する施策。2010年までに英国内の全ての小学校を対象として、一小学校あたり5,000ポンド(約100万円)、一中学校あたり10,000ポンドの予算で児童生徒の通学プランを策定するとされている。交通に目を向けてもらうための授業実践を行う事例もある。 最終的な目標は、持続可能な交通の実現(渋滞・環境対策)だけでなく、公共心(civic)の習得や、子どもを通じた「家族の教育」をも視野に入れている。
c) 私的トラベルプラン Personalised travel planning	居住者を対象に、地区・学校・職場等の場で実施される。居住者に公共交通機関の個別情報提供や相談受付、アドヴァイス等を行い、車利用から公共交通機関への転換を図る。英国では主に、SocialData社のIndividualized Marketingという手法 ¹⁰⁾ あるいはSteer Davies Gleave社のTravel Blendingという手法 ¹¹⁾ のいずれかが用いられている。
d) 公共交通情報提供とマーケティング Public transport information and marketing	職場・学校・私的トラベルプランやカークラブ等の一構成要素として用いられることが多い。 使いやすく公共交通の時刻表や路線図の提供、レジャーや健康等の特定のテーマを決めた地図、異なる交通事業者間の一体的な乗り換え情報、公共交通の「ブランド化」等が含まれる。
e) 交通意識の向上キャンペーン Travel awareness campaigns	一般的なものからの絞った施策強化のためのキャンペーンまで多岐にわたる。ポスター、チラシ、パンフレット、ラジオ、テレビ、WEB、イベント等の媒体にて実施され、TRAVELWISE (MM全般)、In Town Without My Car(中心市街地へのマイカー自粛)等の事例がある。
f) カークラブ Car clubs	自動車の共同保有を行うグループ。車両の購入費や維持管理費をグループ内で折半することが多い。クラブの車両1台に対し、約5台の個人車両の削減が見込まれている。
g) カーシェアリングの仕組み Car sharing schemes	1台の車両に複数人が乗車すること。通常、目的は同一であることが多い。通勤や通学等の例がある。
h) 在宅勤務 Teleworking	オフィスに出勤せず、自宅にて業務を行う勤務形態を言う。情報技術の進展と共に、出勤をそれほど必要としない特定の職業で増加しつつあるとされている。在宅勤務立ちは週1~2日程度から全日(週5日)まで様々な形態がある。
i) テレビ会議 Teleconferencing	テレビモニターを用いて、他社または自社の他部署との遠隔会議することを言う。これも情報技術の進展と共に増加が見込まれている。
j) ホーム・ショッピング Home shopping	カタログやテレビ・インターネット販売により、店舗まで出向かずに食料雑貨などの日用品の買い物を行うことを言う。各戸への配達には車両を利用するものの、適切な共同配送の仕組みを構築することで、これまでの買い物交通を削減することが期待されている。

1997年、労働党の現ブレア政権の誕生と共に、新現実主義(New Realism)と呼ばれる新しい包括的かつ総合的な交通施策へのアプローチが開始された⁵⁾。これらは、MMの目指す方向性と合致するものであった²⁾。

そして、1998年から2004年11月現在に至るまで、TDMよりはむしろソフト施策としてのMMの必要性が認識され、各地で実験的に実施されるようになった。

2005年現在、英国交通省では、MM施策に対し現時点以上に予算を割くべきか、それとも現状維持程度にすべきかの政治判断を仰いでいるところである。この政治判断の検討材料として、交通省独自の調査プロジェクトが2002年～2003年にかけて13地区で実施され、効果検証や費用便益分析の後、2004年に既往事例と併せて約700頁に及ぶ報告書⁸⁾がまとめられている。なお、今後30年間の英国交通行政を規定する交通白書⁹⁾では、道路行政の章に「smarter choice」という副題が付与され、MMの重要性が強調されている。同様に、徒歩・自転車の章でもMMの有効性が記載されている。これらのことから、上記の政治判断に関わらず、行政のMM施策への期待が伺える。

なお文献8)に記載されている英国の車抑制ソフト施策は、表1に示した10項目から構成されている。

(2)車抑制効果の推計とコストについて

表1に述べた10項目について、文献8)では4つの異なる既往研究と、交通省の独自調査として実施された13地区におけるプロジェクト結果を比較検討している。既往研究は、それぞれ効果計測手法が異なるし、対象範囲も地域レベルから国レベルまで多岐にわたっているが、同じ土俵に載せた比較を行うべく、それぞれを注意深く調整している。

また、現時点で相当な効果を挙げている取り組み事例を、資金の上限や地域差に配慮した上でよりいっそう広範に推し進めた場合(高レベルシナリオ)と、これらの施策を現行レベル(2003～2004年)で実施した場合(低レベルシナリオ)との10年後の施策効果をもそれぞれ算出している。さらに、これらのソフト施策は、公共交通機関の発達した都市部においてより効果的であることを勘案し、人口1万人以上の都市部¹⁾での全交通を「都市部の交通」、人口1万人未満の地域の全交通を「都市部以外の交通」とし、それぞれについて推計を行っている。

その結果、高レベルシナリオにおいては、ピーク時の都市部交通量は約21%削減(非ピーク時13%)、ピーク時都市部以外の交通量は約14%削減(非ピーク時7%)、国内全交通の11%が削減されると試算された(表2、表3)。

また、さらに具体的な費用便益分析の結果、MMによって1kmあたり1,000台の車を取り除くために15ポンド(約3,000円)の費用がかかると試算されている。そして、MM

表2 将来の交通レベルに対するソフト要因のインパクト

インパクト (交通量削減率)		低レベル シナリオ	高レベル シナリオ
全国		2%	11%
	ピーク時	4%	17%
	非ピーク時	2%	10%
都市部		3%	14%
	ピーク時	5%	21%
	非ピーク時	3%	13%
都市部 以外		2%	8%
	ピーク時	3%	14%
	非ピーク時	1%	7%

表3 全体的な交通量を削減のためのソフト要因別寄与率、全国平均

(ダブルカウントを避けるための調整済み; 列の数値は加算であって乗算でない。インパクトの相乗を考慮した調整はない; 効果を高めることのない「適正にして十分」な効果確定支援策があると仮定)

項目 <small>(詳細は表1参照)</small>	高レベル シナリオ	低レベル シナリオ
業務関係の乗車を対象とした施策	5.4%	1.4%
職場トラベルプラン	1.2%	0.7%
カーシェアリング	2.0%	0.1%
在宅勤務	2.2%	0.6%
私的トラベルプラン	1.9%	0.4%
テレビ会議	1.9%	0.3%
交通意識の向上キャンペーン	0.7%	0.1%
公共交通情報提供とマーケティング	0.5%	0.1%
ホームショッピング	0.3%	0.08%
通学プラン	0.2%	0.04%
回収ポイント制	0.06%	0.06%
カークラブ	0.02%	0.01%
合計*	11%	2.5%

英国郵政公社のサービス。不在等で届かなかった宅配物を一時預かりする場所で、多数の回収ポイントが設置されることを想定。

* 端数を四捨五入したため、列の合計とは一致しない場合がある。

に投資される1ポンドは平均約10ポンドの利益を生み混雑状況ではそれ以上の利益をもたらす、とも報告されている。この数値は、車両走行距離の低減値、すなわち混雑緩和による利益のみに基づいており、大気汚染緩和や健康、社会問題への住民参加と言った社会的価値は考慮していない値となっていることから、それらを考慮するとさらに高い便益が見込まれるものと考えられる。ただし、以上の数値にはソフト施策による誘発交通の問題⁴⁾が考慮されておらず、これへの対策を行わなければ、実際の効果は上記のものを下回る可能性もあることも併せて付記されている。さらに、地域や時間帯(ピーク時非ピーク時)の差異等が考慮されていないことも同時に付記されており、そうした前提の下で、上記数値の意味を解釈されたいとの注意書きがなされている。

(3) 結論と留意点

以上に概観した車抑制ソフト施策の調査結果の考察として、英国交通省は、車抑制ソフト施策が、個人の交通手段選択に大きな影響を与えると言える十分な根拠が存在すると結論している。ただし、以下の点に留意することが重要であると、再三、念を押している。

- (2)に述べた施策効果とコストの数字は予測ではなく「可能性」を意味しているに過ぎない。施策が低レベルで、乏しい資金で、一貫性無く実施されれば、当然この数値より低レベルの効果となるであろう。
- 誘発交通による施策効果の低減を防止するためには、ソフト施策は総合的な交通施策の一環である、という認識を忘れてはならない。自動車交通の削減効果を確実にするためには、道路容量の再配分や公共交通のサービスレベル向上のための諸施策、駐車管理、徒歩・自転車道の整備、混雑時課徴金、速度制限などのいわゆるハード施策と組み合わせて実施しなければ、効果は限定的なものになってしまう。

以上に加えて、MMの実務展開に向けた以下の留意事項も記載されている。

- ソフト施策の重要性は、交通省の調査報告や様々な文献の中で指摘されている。にも関わらず、特に地方レベルでは、他の部局から、ソフト施策が交通戦略において重要な位置を占めるものと認識されていない状況があり、まずはこれを打破する必要がある。
- ソフト施策を具体的に実施するのは地方自治体の役割であるが、国としては以下の二つの役割で地方自治体を支援できると考えられる。第一に、自動車交通量の削減は公的に認められた政策目標であること、第二に、ソフト施策はこの目標に対し、具体的かつ価値ある貢献をすることができるということ、の二点を広く示すことである。

また、具体的で個別的な国に期待される支援としては、職場トラベルプランへの税制上のさらなる優遇、トラベルプランを学校その他の組織の法定要件にする、上位計画とりわけ土地利用計画との整合性の確保、公共交通の枠組みを作る自治体と交通事業者の協力体制を促進させる何らかの施策の実施、レジャー産業や不動産開発の業者との連携、等が挙げられている。

- 多くのソフト施策は、地方自治体の revenue budgets (歳入予算)で賄われているが、自治体内の優先順位や制約によって具体的に何をすることが決まってしまう傾向がある。ソフト施策は、ソフト・ハード総合施策の一部として位置づけられるものであるから、capital budgets(資本予算)から資金を出すことも正当化される。事実、その考え方で予算を確保できた

自治体もある。資金調達はその地域においても難問であるが、資本予算からの資金獲得あるいは他の財源を見つける必要がある。

3. MM 施策に関する現場でのヒアリング調査

2章に述べた英国におけるMMの現状は、英国交通省の報告書等の資料に記載されており、国としての公式見解と見えよう。一方で、加藤らの文献によれば、英国では都市交通に関する白書やそれに準ずる書類を国が頻繁に発行しており、それらが地方自治体等の現場に必ずしも浸透しているわけではないことに言及している。そこで、本研究ではMMについてもこのような問題点が存在するの否か、もし存在するとしたらどのようにその問題を回避すべきかを検討するため、英国交通省と、地方自治体、それに携わるコンサルタント、非営利団体等へのヒアリング調査を行った。もちろん、このヒアリング調査の対象主体は既にMMプロジェクトを実施済みあるいは実施中であるため、厳密な意味での英国の現状を反映したものではないかもしれないが、英国の国と自治体、民間企業、NPOの意識の違いを知る上でも、我が国への重要な知見を含んでいると考えられる。

以下に2004年9月に実施した、各主体における組織とプロジェクト概要に関するヒアリング結果を述べる。

(1) 国：英国交通省

英国交通省は、英国政府の運輸交通政策を策定する機関であり、ここには1999年以降、MM施策関連の専属部署が設置されている。この部署の職員は2004年現在5名で、今後さらに増える予定である。また、MM施策に関して、EUの都市交通関連部署 CIVITAS¹⁾などの補助事業とは特に連携していない。現在、国として、2章に述べた高レベルシナリオと低レベルシナリオのどちらを選択するか政治判断を待っているところであるが、2004年現在の責任者(前述のWilkinson氏、当部署の二代目の責任者)からのヒアリングによれば、当部署はもちろん高レベルシナリオを強く期待する立場をとっている。

職場トラベルプランや学校トラベルプランが軌道に乗つつある現在、交通省としてはSTT(Sustainable Transport Town)プロジェクトに力を入れる予定である。STTは、一つの都市に大きな資金を投入し、前述の車抑制ソフト施策が、土地利用を含め、どのような影響を及ぼすかを把握するためのプロジェクトである。現在、対象都市がDarlington, Worcester, Peterboroughの3都市に決定し、5年間で一千万ポンド(約20億円)の予算で遂行予定である。プロジェクト内容については、交通省は基本方針のみを提示し、各都市が独自に決定することになる。この施策の特徴は、交通の持続可能性向上のためのソフト施策(ニューズレター、ワークショップ、Individualized Marketing等)とハード施策の実

施を促進するものであるが、交通省からの財源は人件費のみに限定されており、ハード整備等の予算は各自治体の負担となっている。

当ヒアリング調査では、「MM 実施に際し留意すべき基本事項は 人々は生きており生活している、人々はその生活の中で“移動”しなければならない、という点を深く理解すること」、ならびに「MM は地方自治体が主体的に取り組むべきであり自治体の努力が無ければ成功しない、ということ」の2つが特に強調されていた。

(2) 首都自治体：ロンドン交通局

ロンドン交通局は、ロンドン市と周辺部 Greater London Area (GLA) の交通行政を担う組織で、現在、MM 関連プロジェクトの専属職員は3名である。

ロンドン交通局では、2002年～2003年にかけて、プロジェクト名 Travel Option というMM 施策のパイロットテストを行った。このプロジェクトは前述の交通省のパイロットテストとして実施されたもので、予算規模は、約十萬ポンド(約2,000万円)、コンサルタント4社(Social Data, Steer Davies Gleave (SDG), PBA, CPB) に競合させ、良い結果とそうでもない結果を得ることができた。

その結果を受けて、対象地域とコミュニケーション方法を検討し、2004年から本格的なプロジェクトを立ち上げている。このプロジェクトには、4地域の計10万世帯を対象に、ロンドン交通局の予算130万ポンド(約2億6千万円：一接触世帯あたり2,600円、一参加世帯あたり5,200円)が割かれる予定である。プロジェクト内容の詳細は、検討中であるが、簡素化したコミュニケーション・プログラムにて、できるだけ多くの人に参加してもらえるものとなるよう配慮する予定である。今後も同規模(一年あたり10万世帯対象)で6年程度、このプロジェクトの実施を検討中であるが、財源が続くかどうかは2004年の成果次第であるとの見通しであった。

(3) 民間コンサルタント：スティア・デイヴィス・グリーブ社

スティア・デイヴィス・グリーブ社(SDG)は、オーストラリア、チリ、イタリア等にも支店を持つ都市交通計画専門の民間コンサルタント会社である。職員は会社全体で300名、MM 関連の職員は19名である(2003年は13名)。オーストラリアのアデレード市で実施された Travel Blending は、SDG 社の登録商標でもある。

現在、スコットランド政府が出資するプロジェクト名 Step Change を2003年4月より3カ年の予定で実施中である。2003年は、3地区、6つの学校と4つの職場の4,000世帯を対象にパイロットテストを実施した。このプロジェクトの特徴は、1対1のコミュニケーションを重視し、一人一人に対してテーラーメイドで情報を作成したことにあ

る。また、遠くに車で行かずとも、近くで用事を済ますことができるということを知ってもらうため、対象地域の全てのビジネスに関する情報パンフレットを作成し、好評を得ているとのことである。

その他にも、前述の交通省のパイロットテストの一つとして、学校トラベルプランに用いる教諭用の教材セット Teachers Resource Pack を開発し、ウェスト・サセックス州にて配布している。この教材セットは、生徒に交通行動ダイアリー調査を行い、生徒自身が地図とコンピュータにて簡単な分析を行い、分析結果について討論する、という内容とのことであった。

競合他社である Social Data 社については、彼らの商品 Individualized Marketing は、サービスを「売っている」ように感じるが、SDG 社のプログラムはコミュニケーションを通じたコミュニティの発展を重視しており、コンセプトが異なるとの認識であった。

今後は、民間の石油会社や民間交通事業者とも連携し、資金調達を行いたいとのことであった。

(4) NPO：Sustrans

Sustrans¹²⁾は、英国の自転車道ネットワークの整備を促進するための非営利団体である。英国全土に支部を持ち、行政や民間企業からの業務委託や資金調達も、多数行っている。職員数は不明であるが、ソフト・ハードの別はあるものの、ほぼ全ての職員が持続可能な交通手段への転換施策に関わっている。

現在、プロジェクト名 TravelSmart という居住者対象のMM 施策を Social Data 社と協同で実施している。このプロジェクトは、EU の CIVITAS と共同で、200～300名規模のパイロットテストを行い、そこで良い結果が得られたため、交通省とプリストル市にデモンストレーションして資金を得た。TravelSmart は、環境や健康、公共心の向上などの恣意的な動機付けは行わず、情報提供のみを行い、自分自身で判断してもらうことを重視している点を特徴としているようである。交通手段選択に環境や健康は補足的な事項と認識しており、自分で選んで決める方法の方が、結果的には効果があったとのことであった。

今後も同様のプロジェクトを拡張していく予定であるが、資金は自治体の土地利用関連部署や宝くじ、交通事業者等、多様な可能性を期待している。

4. おわりに

(1) 文献調査とヒアリング調査のまとめ

本研究では、2章に述べた文献調査と3章のヒアリング調査結果より、英国のMM 施策の現状を整理した。本研究より、英国MM を巡る以下のような事情が把握できた。

まず交通省は、地方で自発的に実施されていたソフト施策の重要性を認識し、それを検証するための調査プロジェ

クトを立ち上げ、様々な可能性を注意深く検討した上で、MM 施策の可能性を支持する結果を報告していた。また、行政や民間企業、NPO は、それぞれ対象地域の特徴に合わせた適切な MM 施策を模索し、資金調達に奔走し、プロジェクト遂行しその結果を公表している。

以上は、1) 英国内には、自治体、民間企業、NPO のいずれの立場にも MM を深く理解する組織と担当者が少なくとも一定程度は存在していること、2) 彼らは2章で述べた MM の推進を図る政府の方針に沿った実務を進めていること、そして、3) 彼らが進める実務は今後さらに多様な自治体を含めて拡大する可能性があること、を示唆するものである。

(2)我が国におけるMMの効果的実施にむけて

MM 施策を国の交通政策として位置づけ、財源を確保している例は、筆者らの知る限り英国を除いて他に無い。日本を含めた世界各国で実施されているのは、地域限定的、実験的なプロジェクトであり、本研究で述べた英国の事例は世界で最も先進的な MM 施策への取り組みであると言えよう。

我が国に MM 施策を根付かせ、より効率的に持続可能な交通手段への転換を目指していく際は、英国同様、全国規模の効果検証プロジェクトを実施し、その効果を厳密に分析することが得策であろう。

それと同時に、全国の自治体の自発的な取り組みを促すためにも、英国と同様、例えば国土交通白書にて MM の有効性と必要性を記述していくことも有効となろう。なぜなら、英国政府の報告書にも強調されていたように、多くの自治体や交通事業者は MM の有効性も必要性も十分に理解していないと危惧されるからである。ただしそれと同時に、同報告書が含意するように、「MM の様なソフト的な施策だけ」で問題解消を志すことは「MM 不在のハード施策だけ」で問題解消を志すことと同様、非合理的な態度である点に留意し、ハード施策とソフト施策を適材適所に活用する視点の重要性も記述することが必要であろう。こうした段階を踏んだ上で、最終的には、例えば環境アセスメントと同様に、ハード整備を行う際には MM を義務づける、といった様な形の法的根拠を設ける可能性を模索することも考えられるであろう。

謝辞 本研究を遂行するにあたり、文献提供ならびにヒアリング調査にご協力いただいた英国交通省の Jacqui Wilkinson 氏、ロンドン交通局の Sinead Flavin 氏、SDG 社の Lisa Buchanan 氏、SUSTRANS の James Ryle 氏に深謝の意を表します。

<補注>

[1] 英語の語感では、身障者のためのマネジメント施策のように勘違いされがちであり、同氏としては Sustainable Travel という用語を

MM の代わりに提唱しているとのことである。

[2] このアプローチの特徴は、自家用車利用から改善・拡張された公共交通機関への計画的なシフト、歩行、自転車、その他の環境に優しい交通手段の提供、通過交通の最大化よりむしろ、自動車速度の低下と旅行時間の信頼性向上を目的とした交通静寂化・交通規制・交通需要マネジメント、トリップ長ならびに無用な交通発生削減のための土地利用計画と開発規制、にあるとされる。

[3] 原著によると、「都市部 urban areas」は、「urban areas with a population 10,000 or more」と定義されている。また、この定義による都市部には、英国の全人口約6,000万人のうち、約7割の約4,200万人が居住していると記述されている。なお、我が国の人口密集地域(DID)における居住人口は、平成12年の国勢調査において、総人口の約65%となっていることから、上述の英国の「都市部」は我が国の人口密集地域(DID)と類似した定義を指すものを考えられる。

[4] 誘発交通とは、MM 施策により車利用を控えた人の代わりに、より自由に走行可能な道路状況に惹かれ、新たな車利用者が出現することを言う。

<参考文献>

- 藤井聡：モビリティ・マネジメント、運輸と経済、65(3)、pp. 21-30、2005。
- 土木学会：モビリティ・マネジメントの手引き：(社)土木学会、2005。
- 加藤浩徳、村木美貴、高橋清：英国の新たな交通計画体系構築に向けた試みとその我が国への示唆、土木計画学研究・論文集、Vol.20 no.1 pp594-597、2003
- 谷口守：土地利用・交通計画一体化のためのガイドラインの実際と課題 - イングランドのPPG13から -、土木計画学研究・論文集、Vol.15 pp227-234、1998
- 加藤浩徳、山内弘隆：ロンドンへのロードプライシング導入に関する関係主体間の議論、運輸政策研究 Vol.2 No.2 Summer pp.33-41、1999
- Department for Transport : Personalized travel planning demonstration programme, End of Programme Conference 配付資料、2004
- Department for Transport : Smart Choices Conference 配付資料、2004
- Department For Transport : Smarter Choices - Changing the Way We Travel final report、2004.
- Department for Transport: The Future of Transport, a network for 2030、2004.
- Brög : Individualised Marketing : Implications for TDM, CD-ROM of Proceedings of 77th Annual Meeting of Transportation Research Board、1998.
- Steer Davies Gleave : The Living Neighborhood - Final Report - , Prepered for Transport SA and Environment Australia、1999.
- <http://www.civitas-initiative.org/civitas/home.cfm>
- <http://www.sustrans.org.uk/>