英国新総合交通政策の意義と実施上の問題点
ー企業による通勤交通需要管理とともにー

冨田安夫*

英国における都市交通計画の考え方は、1990年前半において、従来のような「自動車交通量を予測して道路を供給するという考え方」から、「自動車交通量を予測して道路供給に見合うような交通需要に調整するという考え方」に転換した。本研究では、まず1960年代以降の英国都市交通計画の変遷を振り返り、なぜ交通計画の考え方が転換したかについて明らかにする。次に、英国交通白書（1998）に基づいて新総合交通政策の意義と特徴について論じる。最後に、政策例として企業による通勤交通需要管理を取り上げ、検討を加えることによって、日本における交通政策の示唆を得ている。

History on UK Transport Policy and Features on New Integrated Transport Policy

Yasuo TOMITA*

In the UK, the paradigm of urban transport planning has changed from“ predict and supply ”to“ predict and prevent ”during 1990's, and then the new integrated transport policy is announced through the UK Transport White Paper in 1998. In this paper, why the paradigm-shift happened is clarified by the review of the context of the urban transport planning since 1960's. Then the outline of the white paper is described and the features are considered. Finally, picking up the transport demand management by enterprises, the background, effects and problems for the implementation are examined, based on the manuals published by the UK government and an inspection in Nottingham.

1．はじめに

1990年以前の英国における都市交通計画の考え方は、自動車交通量を予測し、それに見合う道路整備を行うというものであった。しかし1990年以降、①道路整備の空間・財源制約、②誘発交通問題、③地球環境問題の顕在化によって、道路整備のみによっては交通問題の解決は不可能であるという認識に至り、自動車交通量の調整によって道路交通需要と道路供給をバランスさせるという新総合交通政策の考え方に転換した。この考え方の表明が1998年の英国交通白書（A New Deal for Transport：Better for Everyone）[1)]である。

日本においても英国と同様、道路整備の空間・財源制約、誘発交通問題、地球環境問題は次第に顕在化しつつある。また、少子高齢化の進行は、税収を減少させる一方で社会保障費の増加をまねくことから、道路整備を含む交通投資の財源制約は一層厳し

＊神戸大学工学部助教授
Associate Professor，Faculty of Engineering，
Kobe University
原稿受理　2000年１月21日

くならざるを得ない。空間的にも都市内では制約が厳しい。都市内では潜在需要が大きいため、道路整備に伴う誘発交通の発生は大きく、誘発交通によって道路整備効果が相殺されてしまう可能性もある。さらに地球環境問題は、わが国においても今後、真剣に取り組まざるを得ない重要な課題である。このようなことから、英国における経験は、今後のわが国の交通計画を検討する上できわめて貴重なものと言える。

そこで、本研究では、まず、1960年代以降の英国都市交通計画の変遷を振り返り、どのような歴史的経緯を経て、なぜ、交通計画の考え方が転換し新総合交通政策が提唱されたのかについて明らかにする。次に、英国交通白書（1998）に基づいて新総合交通政策の意義と特徴について論じる。最後に、政策例として、企業による通勤交通需要管理を取り上げ、その背景・効果・実施上の問題点について検討を加えることによって、日本における交通政策の示唆を得ている。

２．英国の都市交通政策の変遷

英国では、1950年代および1960年代において、道路整備が急速に進められたが、モータリゼーションの進行が速かったため道路混雑問題や環境問題は深刻化していった。特に都市内の道路混雑は顕著であったことから、その処方箋として1963年にはブキャナン・レポートとして知られる“ Traffic in Towns ”[2]が公表された。このレポートの基本的な考え方は、空間的・環境的に許容されうる限りの道路建設を行い、その容量を超過するような交通については抑制あるいは公共交通への転換を図るというものであった。現在、英国において進められている新総合交通政策の起源は、ブキャナン・レポートにあると考えられる。

1970年代は、ブキャナン・レポートの提言の方向に沿って交通計画が進められたが、住民反対運動のために道路整備は進まなかったため、交通政策の中心は公共交通と交通流管理に置かれた。前者としては、主に公的補助金による料金政策が行われた。後者としては、一方通行制や交通流のコンピューター制御が主に導入されたが、ロードプライシング（道路課金）などの規制的な政策については提案されたものの実施には移されなかった。この一因としては、オイル危機（1973）以降に経済停滞のために交通需要の伸びが低下し、交通抑制に対する圧力が弱まったことが考えられる。

このような中、経済停滞によってインナーシティー問題や失業問題が深刻化してきた。そこで1980年代、サッチャー政権下において、小さな効率的な政府を求めて節約型の財政政策がとられることになり、交通関連財源も大きく抑制された。特にバス事業への補助金はその非効率性が指摘され、大幅な削減が求められた。その一方、自動車交通については産業活動にとって不可欠であるという認識から、比較的優遇された。すなわち、1980年代は、1970年代において進められてきた総合交通政策とは逆方向の政策が行われた時代であると言える。このように道路整備が重視された代表例として、ロンドンの大規模環状高速道路（M25）を挙げることができる。M25は延長約200㎞で1973年に着工され、サッチャー政権下（1980年以降）において積極的に建設が進められ、1986年に完成に至っている。

しかしながら、1990年代に入ると、交通政策は以下のような議論の結果、再び1970年代において試みられつつあった総合交通政策の考え方に回帰することになった[3]。

⑴空間的かつ財源的制約

英国政府は、1989年の全国道路交通予測（National Road Traffic Forecast）[4]において、2025年までに英国全体の道路交通が1.83倍（低推定）～2.83倍（高推定）になるという予測結果を発表した。これに基づき、白書『繁栄のための道路（The Roads for Prosperity）』（1989）において、幹線道路計画の予算を当時の２倍の120億ポンドに拡大することを公表した。ところが、これに対して強い反対意見が提示され、1990年代前半において英国全体を巻き込んだ交通論争が繰り広げられた。その結果、1994年には、道路整備の促進を支持する立場であるはずの『British Road Federationのセミナーレポート』[5]においても、政府によって提案された道路整備は財源的にも空間的にも不可能であるという見解が表明されるようになり、政府も認めざるを得なくなった。

⑵誘発交通問題

混雑地域における道路整備は、道路混雑によって抑制されていた潜在需要を誘発させることから、道路整備による混雑緩和効果が相殺されてしまう可能性がある。もちろん、誘発交通を上回るほどの大きな道路整備が可能であれば、誘発交通の影響を排除することができるが、前述のような空間的・財源的制約下にあっては不可能である。そこで、道路整備

への投資よりも、むしろ交通需要抑制や公共交通改善への投資の方が、道路混雑緩和にとって有効であると考えられるようになった。このような誘発交通問題は、M25の開通後に、予測を上回る交通量によって慢性的な交通混雑が生じたことがきっかけとなっている。

⑶地球環境問題

1992年の地球環境サミットによって、政府としての地球環境問題への取り組みが求められるようになり、その政策方針を表したものが“Royal Commission on Environment Pollution 18th Report”[6]や“Planning Policy Guidance Note 13(PPG13)”[7]などである。この結果、環境負荷の少ない交通システムを目指すことになった。

以上のような議論を踏まえて最終的にまとめられたものが新総合交通政策である。これは現在の労働党政権によってまとめられたものではあるが、既に前保守党政権下においてもそのような政策転換は表明されている。今後、たとえ政権交代が起こったとしても、現在の交通政策が継続されるものと考えられる。もし交通政策が見直されるとすれば、①空間的かつ財源的制約、②誘発交通問題、③地球環境問題に関する条件が変化した場合であろう。例えば、燃料電池の技術進歩によって、自動車からのCO_2の発生がなくなれば、地球環境問題による制約は大きく緩和されることになる（ただし、その場合にでも道路混雑問題は依然として残る）。また、情報技術の進展によって、分散型オフィスや在宅勤務などが普及した場合には、業務交通や通勤交通が大きく減少する可能性もある。しかし、このような変化は中短期的には大きな影響を及ぼすほどには進展しないものと考えるなら、現在の交通政策がそのまま継続されるものと考えてもよいであろう。

３．英国における新総合交通政策

３－１　新総合交通政策の目的および施策

交通白書[1]によれば、新総合交通政策の目的として、次の四つを挙げている。

⑴異なる交通手段間の連携

各交通手段の可能性を完全に引き出し、人々の交通手段間移動を容易化すること

⑵環境との連携

適正な交通手段の選択によって良好な環境を形成すること

⑶土地利用計画との連携

全国、地域、都市の各空間レベルで交通計画と土地利用計画との連携を図り、持続可能な交通手段への転換および交通需要の削減を促進すること

⑷教育・健康および富の創造のための施策との連携

公平かつ参加可能な豊かな社会を実現するために寄与すること

このように新総合交通政策においては、自動車に過度に依存した交通システムではなく、自動車以外の交通手段を重視した交通システムへの転換を、直接あるいは間接的に目指している。

具体的な交通施策としては以下のものが含まれており、これらの中には1970年代における総合交通政策と同様な施策も多く見られる。

⑴公共交通の整備および優遇

地下鉄システムの近代化、LRT（Light Rail Transit：路面電車）の建設、バスレーンの設定、Park＆Rideの促進、交通手段間の乗り継ぎの円滑化（シームレス・トランスポート）、公共交通に関する情報提供、高齢者・障害者への配慮など

⑵徒歩・自転車利用の促進

歩道・自転車道の整備、自転車駐輪場の整備など

⑶自動車交通の規制・抑制

都心自動車乗り入れ規制、駐車場規制、ロードプライシングなど

⑷自動車の効率的利用

カーシェアリング（自動車相乗り）、HOVレーン（相乗り専用レーン）など

⑸情報技術の活用

ITS（Intelligent Transport System：高度交通情報システム）技術の適用による交通者への情報提供、新物流システム、料金自動徴収システム、テレワークなど

⑹土地利用の誘導

中心市街地の活性化、公共輸送サービスの高い地域・地区の開発、職住接近型都市構造の形成、混合土地利用形態の促進など

３－２　新総合交通政策の意義と特徴

前節においてみたように、新総合交通政策と1970年代の総合交通政策は基本的な考え方や個別施策が大きく異なるわけではないが、前者において、以下に示す新たな意義および特徴を指摘することができる。

⑴情報技術の活用

1970年代に比べ情報技術の進歩が目覚しく、さまざまな交通政策への活用が提案されている。例えば交通者へのリアルタイムによる情報提供は、交通者

の合理的な交通行動をもたらすことになる。ロジスティックスへの情報技術の応用によって、より効率的な物資輸送を達成することができる。ロードプライシングなどへの応用は、円滑な交通流を確保しながらの自動車への課金を可能とする。

⑵燃料税・自動車取得税のグリーン化

地球環境問題対策として、現在、既に、燃料税を毎年実質0.6%（インフレ率に上乗せして）増税している。軽油の税率についてもガソリンに対して1ℓあたり1～2ペンス（約2～4円）高くすることを検討している。また、自動車取得税は、既に、環境負荷の少ない自動車にインセンティブを与えるように変更されている。

英国の場合、燃料税収は一般会計に組み込まれることになっており、燃料税収の増大が交通政策財源の増大には繋がらない。これが交通政策財源の不足をもたらすひとつの要因となっているため、現在、燃料税の増徴分の一部を交通政策のための目的税化することが検討されている[8]。

⑶パッケージ・アプローチの採用

パッケージ・アプローチ[9,10]とは、中央政府が地方政府への交通補助金（TSG：Transport Supplement Grant）の配分にあたって、個別の交通政策に対して与えるのではなく、交通政策の組み合わせ（政策パッケージ）に対して与える予算配分方式のことであり、このような補助金のことを一般的にはブロック補助金と呼ぶ。パッケージ・アプローチの効果としては以下のものが考えられる。

①中央政府の介入を最小限に抑え、地域独自の創意工夫の機会が与えられる

②“あめ”と“むち”の政策の組み合わせが可能となり、相乗作用効果を期待できる

③申請にあたって、計画実施のモニタリング結果や、5～10年程度の中長期的計画を添付させることによって、実効性や時間的整合性の確保が可能となる

⑷評価方法の改良

英国の幹線道路評価方法は、1972年に開発された経済評価プログラムパッケージ(COBA)によって知られている。その後、1976年にはフレームワーク・アプローチ[11]に拡張され、経済評価に加えて環境評価や主体別評価もなされるようになった。新総合交通政策においては、さらに次のような改良が示されている。

①評価基準の追加（経済・環境・安全の評価軸に加えて、交通手段の統合性、高齢者・身障者にとってのアクセス性などの評価軸が加わっている）

②代替案の検討範囲の拡大（道路整備効果の計測にあたって、必要に応じて、道路整備以外の公共交通改善や交通需要管理方策についても代替案として加える）

③計画初期段階での評価の実施（計画変更が可能なように、できるだけ早い時期から計画評価・情報公開を行う）

⑸民営化・PFIによる公共サービス提供の効率化

1970年代の総合交通政策における公共交通優遇策は、主に運賃政策に重点が置かれており、中央・地方政府からの補助金に大きく依存していた。この非効率性がサッチャー政権下において指摘され、バス・鉄道事業の民営化や、民間主導による公共サービスの提供手法としてのPFI（Private Finance Initiative）の導入に繋がっている。

このような民営化やPFIは英国ではほぼ成功を収めているが、その弊害（例えば、収益の高い路線へのサービスの集中など）も現れており、限定的な競争の導入（一定レベルのサービスを保証した上での競争）の必要性が指摘されている。また民営化やPFI事業は、その適用範囲が収益性の比較的高い分野に限定されることから、PFIにおける公的責任範囲を一層拡大させた手法としてPPP（Public and Private Partnership：公共と民間のパートナーシップによる公共サービスの提供手法）が提案されている。

英国においてPFIが成功しつつあるのは、規制の緩和、厳しいリスク管理と採算性のチェック、公共と民間との明確な責任分担などに因るところが大きいと考えられる。一方、わが国における民活事業や第三セクター事業が成功しなかったのは、上記のような配慮に欠けていたためであり、今後、日本版PFIを進めるにあたっては、十分に配慮することが必要である。

⑹地方政府のための新たな交通整備財源

地方政府においては、中央政府以上に交通整備財源が不足しており、公共交通改善のために新たな財源を必要としている。そこで、地方政府にロードプライシングや駐車場課税を実施するための権限を与えることが検討されている。このような柔軟な財源の運用は、1970年代には見られなかった特徴である。

⑺パートナーシップ

新総合交通政策においては、行政主導の政策のみではなく、行政と民間、行政と市民、交通事業者間、

行政部門間などさまざまなパートナーシップによる政策立案および実施を目指している。例えば、以下のものを挙げることができる。

①行政と民間とにおいては、PFIやPPPに見られるような協力関係がある。また、次節で扱うような企業による通勤交通の需要管理については、企業と行政との協力関係を示すものである。

②行政と市民との関係においては、計画初期の段階から情報公開・市民参加を行い、コンセンサスの形成に努めている。

③交通事業者間においては、シームレス・トランスポートの実現が推進されている。

④行政部門間においては、交通計画部門と都市計画部門の協調によって、交通計画と土地利用計画との整合性を高めるよう努めている。

4．企業による交通需要管理

4－1　企業による交通需要管理の背景と効果

英国の新総合交通政策では、交通混雑・環境問題の解決は、政府のみでは限界があるとの認識から、企業は、生産のために派生する交通（通勤・流通・会議・来訪者などの交通）についても責任をもつよう求めている。このような企業による交通需要管理の取り組みは、アメリカにおいては1990年頃より取り組まれており、英国ではやや遅れて1994年ごろからである。

企業による交通需要管理の効果は、①企業周辺の道路混雑および環境改善、②交通エネルギー消費・燃料代の節約、③職場駐車場の維持管理費用の節約、④駐車場スペースの他用途への転用による収益増大、⑤自転車・徒歩通勤による従業者の健康増進、⑥良好な企業イメージの普及（今後、交通需要管理に対する取り組みがISO14001の資格認定条件に追加される可能性もある）などである。

以下では、英国政府によって発行された企業向けの交通需要管理マニュアル[12)]およびノッティンガムにおける事例[13)]を踏まえて、交通需要管理計画の策定・実施上の課題および各種交通需要管理施策について検討し、わが国交通政策への示唆を得ている。なお、企業に関連する交通には、通勤・流通・会議・来訪者などの交通が含まれるが、ここでは主に、通勤交通を対象とする。

4－2　通勤交通管理計画の策定／実施上の課題

⑴交通コーディネーター

交通需要管理計画の管理者として交通コーディネーターを任命し、計画管理・資金管理・情報収集・広報活動・カウンセリングなどを任せる必要がある。小さな企業の場合には、通常業務との兼務でも構わない。

⑵コンセンサスの形成

交通需要管理計画の実施にあたっては、現在、何が問題であって、どのような解決策がありうるかなどについて、リーフレットや非公式の会合・イベントなどを通じて情報提供を行い、企業全体のコンセンサスの形成に努める必要がある。

⑶情報収集

従業者の交通実態調査[*1]を行うとともに、周辺の交通問題状況（交通混雑、環境問題状況など）、敷地内の交通施設状況（駐車場台数・利用状況など）、公共交通供給の状況（バス停位置、バスルート、運行頻度など）についても調査する必要がある。

⑷駐車場台数削減による費用節約効果の試算

企業内の駐車場の確保のためには、さまざまな費用、①維持管理費（照明費、清掃費、防犯施設整備費、保険費、固定資産全など）、②整備費用（土地取得費、造成費、舗装費、フェンス設置費、照明・防犯施設設置費など）、③駐車場空間の機会費用（他の用途に転用した場合に得られるであろう収益）などを必要としている。これらの費用を試算し駐車場保有費用を認識するとともに、駐車場台数の削減による節約額を試算する必要がある。この節約額は交通需要管理計画の財源として充てることができる。

⑸“あめ”と“むち”による施策のパッケージ化

“あめ”と“むち”の施策の組み合わせによって政策効果を高める必要がある。例えば“あめ”の政策としては、自動車通勤を中止した従業者への助成金やバス割引切符の提供などがあり、“むち”の政策としては、駐車場規制や有料化などが考えられる。また、施策の実施にあたっては、政府による税制優遇[*2]や交通事業所による割引料金などをできるだけ活用する必要がある。

⑹自動車交通の削減目標の設定

交通需要管理計画の立案にあたっては、まず自動

＊1　従業者の交通実態調査の調査項の例として、以下のようなものがある。
①居住地、②性別、③役職、④勤務場所、⑤年齢、⑥身体的障害の有無、⑦勤務時間形態、⑧雇用形態（常勤・アルバイト）、⑨通常の交通手段、⑩臨時の交通手段、⑪通勤距離、⑫通勤時間、⑬自転車通勤に転換するための条件、⑭公共交通に転換するための条件、⑮自動車通勤の主な理由、⑯勤務地における駐車場所、⑰カーシェアリングの希望の有無

車交通の削減目標を設定する必要がある。アメリカでの実施例をみると、ある企業では自動車通勤交通の30～40%を削減できたという報告もなされているが、平均的には15～20%程度の目標設定が妥当である。もちろん、その企業の個別条件（立地条件や公共交通サービス水準など）によって、設定すべき適切な目標は異なる。

また、交通需要管理施策の実施後は、計画のモニタリング、すなわち設定目標に対する達成度を評価し、もし達成度の低い場合には計画の見直しが必要である。

4－3　各種の交通需要管理施策の特徴と問題点

⑴カーシェアリング（自動車相乗り）

カーシェアリングは、バスや自転車への転換に比べれば自動車利用者にとって抵抗の少ない方策であり、また、公共交通サービスレベルの低い地域においても適用可能なところに特徴がある。この方策は、始業・就業時刻が同一の従業者が多い企業や、従業者が同一地域に多数居住しているような場合に適している。

一方、問題点としては、①緊急時の帰宅が困難であること、②スケジュールに縛られること、③帰宅途上での立ち寄りが困難であること、④ひとりの時間が無くなることなどが考えられる。

そこで、カーシェアリングの促進のためには次のような支援策が必要である。

①緊急帰宅者や公共交通を利用できなくなった残業帰宅者へのタクシー無料券の提供や社用車の利用許可
②カーシェアリング専用・優先駐車場の設定
③カーシェアリング希望者調査*3および登録
④親睦を図るためのミーティングおよびイベント開催による同乗者のカップリングの促進
⑤ニュースレター、掲示板、コンピューターネットワークによる広報活動
⑥カーシェアリング同乗者への保険適用の拡大など

⑵公共交通

公共交通の利用促進は、企業周辺の道路混雑の緩和や駐車場スペースの節約に有効である。その一方、運賃の高さ、乗り換えの不便さ、運行頻度の低さなどがしばしば問題となる。バスの場合には、さらに、道路混雑による遅延・信頼性の低さなども問題である。

⑶自転車

自転車通勤は地形が平坦であり、職場の付近（約７～８㎞程度以内）に多数の従業者が居住している場合に適している。自転車通勤には環境負荷がゼロであるという大きな特徴がある。また企業にとっては、駐車スペースが少なくて済み、従業者にとっては運賃が不要で健康的でもある。問題点としては、安全な通路の不足、交通事故等の危険、ロッカー・シャワー・着替えなどの利便施設の不足、天候による影響などが考えられる。

⑷徒歩

徒歩は自転車と同様に、最も環境負荷の少ない交通手段である。徒歩通勤の促進のためには、企業内外における歩行者環境整備が必要である。ただし、徒歩通勤は、企業の近隣居住者でないと困難であるという限界もある。

⑸駐車場規制・課金

一般的には自動車通勤の方が、公共交通に比べ費用的にも時間的にも割安であることから、もし駐車場規制や課金が実施されなければ、自動車通勤者を公共交通に転換させることはきわめて困難であろう。

駐車場の割り当てにあたっては自動車利用の必要度に応じて行われるべきであって、役職や年齢を基準とすべきではない。また、駐車場課金による収入については、その料金設定の根拠や使途を明確にすることが必要である。なお、英国政府は、現在、事業所用駐車場への課税を検討しており、その場合には、企業が従業者に駐車場費用の負担を求めるインセンティブを与えることになる。

⑹テレコミューティングおよび時差出勤など

テレコミューティングの普及は、在宅勤務やサテライトオフィス利用を増加させ、通勤交通量そのものの削減をもたらす。その問題点としては、業務管理・評価や業務間協力の困難性が指摘されているが、これらはテレコミューティングに適した職種・個人

＊2　税制優遇については既に実施されており、1999年４月より以下に示す企業支出については免税となっている。
①通勤のための社用送迎バス（17人乗り以上）、②一般路線バスによる通勤者への会社からの助成金、③自転車通勤者の通勤通路における安全施設整備、④企業敷地内での自転車駐車場整備、⑤個人所有の自転車を営業用に使用した場合の会社からの手当て、⑥カーシェアリングの加入者が、緊急の理由で他の交通手段で帰宅しなければならなかった場合に会社から支払われた交通費

＊3　カーシェアリングの希望調査の項目として、以下のようなものを挙げることができる。
①名前、②居住地、③勤務地、④通勤経路、⑤勤務形態、⑥勤務時間、⑦カーシェアリングの条件（喫煙者や異性とのカーシェアリングの可否、運転者あるいは同乗者になることの可否）

を限定することによって、ある程度解消することが可能である。また、時差出勤やフレックスタイム制は、ピーク時の交通量を他の時間帯に移すことによって、混雑の平準化をねらいとした方策である。

⑺企業立地および住宅立地

企業立地にあっては、公共交通等の利便性の高い地域を選択するような配慮が必要である。また、従業者の住宅移転にあたって、職場の近くに立地するようなインセンティブを与えることが必要である。例えば、企業から10km圏以内に立地した従業者には援助金を供与することなども考えられる。

4－4　ノッティンガムにおける事例

⑴ノッティンガムの概要

ノッティンガム市は英国中部に位置し、人口は29万人、周辺都市まで含めると64万人の都市である（1997）。

通勤交通手段の分担率は1991年において、都市圏全体で、自動車61％、バス17％、鉄道１％、その他21％であり、自動車の分担率が高い。一方、道路整備は必ずしも十分ではなく、特に都心部および都市流入部における道路混雑は顕著である。

そこでノッティンガムは、新総合交通政策に積極的に取り組んでおり、都心部の自動車流入規制、バス優先施策、公共交通サービスの情報提供、既存鉄道線を活用した短距離サービス、LRTの導入、企業による交通需要管理、駐車場規制・課税、ロードプライシングなどの施策が実施あるいは計画中である。

⑵企業による交通需要管理への取り組み

ノッティンガムは1994年より交通需要管理に積極的に取り組み始め、1996年にノッティンガム通勤計画者クラブ（Nottingham Commuter Planners Club）を組織した。この組織は、ノッティンガムの主要企業35社（従業者数５万人で、これは市内従業者数の約１／３に相当）で構成される自主的な組織であり、交通需要管理に関する情報交換を主な目的としている。地方政府も一メンバーとして、アドバイザーや事務的な仲介者として参加している。このクラブにおいては、35社中22社が通勤交通実態調査を実施し、８社において専属の交通コーディネーターを設定している。

このクラブのメンバーであるブーツ社（the Boots Company）の概要および交通需要管理への取り組み状況を紹介する。ブーツ社は生活用品、医療薬品を生産するとともにスーパーストアーなどを経営する全国企業であり、その本社および主要工場はノッティンガムの都心から約５km郊外に位置している。従業者数は約7,000人であり、敷地内には約4,500台分の駐車場を持っている。専属の交通コーディネーターを設けており、従業者を対象とした交通実態調査（1998）も実施している。これによれば、通勤交通の分担率は、自動車運転者62％、自動車添乗者５％、バス22％、自転車６％、その他５％という状況である。この企業の通勤交通計画（1999）によれば、今後３年間で自動車利用者を10％削減し、さらにその後の５年間で10％削減することを目的としている。カーシェアリングの登録者数は1996年時点で500名であり、そのうち100名が実際に実施している。また、バスサービスの向上に努めており、通勤送迎用のバスサービスを提供するとともに、敷地内への路線バスサービスの誘導ためにバス事業者に年間25万ポンド（約5,000万円）の助成金を支払っている。

5．おわりに

1960年代以降の英国の交通計画を振り返り、新総合交通政策の提唱された歴史的経緯を明らかにし、交通白書（1998）をもとに新総合交通政策の意義および特徴について考察した。また政策例として、企業による交通需要管理方策を取り上げ、その背景・効果・実施上の問題点などについて検討した。これらをまとめると以下のとおりである。

⑴英国においては、ブキャナン・レポートに従って、1970年代には総合交通政策が展開された。しかし1980年代には、深刻化する経済停滞やインナーシティー問題のために、産業や衰退地域の活性化をねらいとして、道路整備を中心とした交通政策に一旦は転換した。ところが、1990年代になると、再び1970年代と同様な総合交通政策が復活することになった。その要因を整理すると以下のとおりである。

①空間的・財源的な制約から、道路需要を満たす道路供給が困難となったこと

②混雑地域における道路整備は誘発交通を発生させることから、道路混雑問題の緩和のためには道路整備が必ずしも有効とは言えなくなったこと

③地球環境問題の認識が高まり、過度に自動車に依存した交通システムから、公共交通を中心とした交通システムへの転換が必要となったこと

⑵交通白書における新総合交通政策の提案は、1970年代に不十分に終わった総合交通政策の再度の試みである。基本的な考え方は同じであるが、以下のよ

うな新たな特徴を見出すことができる。
①情報技術の活用、②燃料税・自動車取得税のグリーン化、③パッケージアプローチの採用、④交通計画の評価方法の改善、⑤民営化・PFIによる公共サービス提供の効率化、⑥ロードプライシングや駐車場課税による財源確保、⑦行政と市民、行政と民間、交通事業者間、行政の部門間、中央政府と地方政府などのパートナーシップによる交通政策の実現
⑶企業による交通需要管理は、新たな財源を必要とせずに自動車交通を削減できる方策であることから、厳しい財源制約下にあっては、きわめて有効な交通施策であると言える。英国でもこの取り組みは始まったばかりではあるが、専属の交通コーディネーターを設定したり、従業者の交通実態調査を実施したりするなど積極的な取り組みを見せる企業が現れてきている。また、地域企業によって通勤計画者クラブを組織し、企業間協力や情報交換の促進に努めている。交通需要管理の成否は、自動車利用を諦めさせるためのインセンティブをいかに与えられるかにかかっている。例えば、駐車場の規制・有料化による“むち”の政策と、駐車場より得られた資金を公共交通利用者やカーシェアリング参加者へ還元するなどの“あめ”の政策とを組み合わせることが重要である。

参考文献

1）DETR：A New Deal for Transport：Better for Everyone, 1998（『英国における新交通政策』運輸省運輸政策局監訳、財運輸政策研究機構発行、1998年）
2）Buchanan, C. D.：Traffic in Town, HMSO, 1963（『都市の自動車交通』八十島・井上訳、鹿島出版会、1965年）
3）Goodwin, P.：Road Traffic Growth and the Dynamics of sustainable Transport Policies, Transport and the Environment（edited by Cartledge）, Oxford University Press, pp. 6～22, 1996
4）Department of Transport：National Road Forecasts（Great Britain）1989, HMSO, 1989
5）Centre for Economics and Business Research：Roads and Jobs, British Road Federation, London, 1994
6）Royal Commission on Environment Pollution：Transport and Environment, 18th Report of the Royal Commission on Environmental Pollution, HMSO, 1994
7）Department of the Environment, Transport and the Regions：Planning Policy Guidance：Transport（PPG13）, HMSO, 1994
8）DETR：Prescott Sets Out Ten-Year Plan for investment, Press Notice 1198, 13 December 1999
9）原田昇「都市交通政策の復権－1990年代イギリスにおける新展開」『交通工学』Vol. 30, No. 4, pp. 41～47、1995年
10）山中英生「イギリスにおけるパッケージ・アプローチと公共交通」『運輸と経済』Vol. 57, No. 6, pp. 55～65、1997年
11）青山吉隆、井原健雄、小林潔司「イギリスにおける道路投資評価」『道路投資の社会経済評価』中村英夫編、第18章、東洋経済新報社、1997年
12）DETR：Preparing your organization for transport in the future：The benefits of Green Transport Plans, HMSO, 1999
13）Nottingham City Council and Nottinghamshire County Council：Local Transport Plan for Greater Nottingham, 1999