

英国イングランド地方のトラベルプランの動向

- 英国イングランド地方におけるモビリティ・マネジメントの取り組み -

Current State of Travel Plans in England

高橋 勝美* 千葉 尚*

By Katsumi TAKAHASHI and Takashi CHIBA

1．はじめに

現在、道路混雑や慢性的な交通渋滞、都市部における駐車問題、自動車排気ガスによる環境への影響など、自動車交通に関わる問題は依然として深刻な状況となっている。一方、人口減少の局面を間近に控え、右肩上がりの社会経済を前提にできない状況の中で、今後の交通施策は、既存ストックを有効活用する視点がますます重要となってきた。必要性の高い交通施設の整備を進めるとともに、移動の主体に直接、間接に働きかけて交通行動の変更を促す交通需要マネジメント（以下、TDMと記す）を実施することが重要となっている。

近年は、心理学的・行動科学的な知見に基づくコミュニケーション技術を活用して一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向へと自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメント（以下、MMと記す）の研究が進んでいる¹⁾。我が国においても実際に地域に適用して自動車利用の減少などの効果を挙げたMMの事例が出てきており、今後の実務でのさらなる適用が期待されている。MMの中でも企業や学校などの団体、組織をターゲットとするMMは比較的有効と考えられる。我々の日常の交通の大部分は、通勤先や通学先の活動に関連して発生する交通が占めており、これらの交通の出発や到着の時刻、出発地、到着地、交通手段、経路が、企業や学校の諸特性から影響を受けて決まっていることが多いからである。

本稿では、企業や学校を対象としたMM施策と捉えることができる英国のイングランド地方のトラベルプラン（以下、TPと記す）について、文献調査と現地ヒアリング調査の結果をもとに、実施状況、

得られた成果、今後予定される推進施策等について報告する。

2．トラベルプランの概要

(1) TPの概要

TPは、企業や団体が自らの活動から派生する交通において一人乗り自動車交通の削減や移動ニーズの抑制を達成するために作成する計画である。英国交通省（Department for Transport、以下、DfTと記す）は、1998年7月に公表した交通白書²⁾に基づき、企業・団体がTPを作成することを推奨している。

企業を対象としたTPはWorkplace Travel Plan（以下、WTPと記す）、学校を対象としたTPはSchool Travel Plan（以下、STPと記す）と呼ばれている。

TPのねらいは、交通問題の解消に留まらず、
 時間やコストの節約、
 利便性・アクセス性の向上、
 健康維持、生活の質（Quality of Life）の向上
 をも包含している。

TPの構成については、企業・団体がTPを作成する際に盛り込むべき構成要素として、表-1の要素がDfTから示されている。

TPに記載される主な交通施策としては、駐車場利用の制限、駐車料金の徴収、駐輪場の整備、相乗りの促進、SOHO、出張削減などが挙げられる。

* 交通政策研究室

表 - 1 中央政府が指定する TP の構成要素

- ① 企業・団体の立地、規模、その他属性の概要
- ② 企業・団体が直面する交通問題の概要
(登校日の児童の移動全般が対象)
- ③ 通勤・通学交通実態と移動ニーズ調査の結果
- ④ 明確に定義された目標
- ⑤ 交通施策の詳細説明
- ⑥ 実施スケジュール
- ⑦ 明確に定義された役割分担
- ⑧ 関連主体との協議・調整の証明
- ⑨ モニタリングと見直しの計画

(文献³⁴⁾をもとに作成)

(2) TP 作成の推進策

DfT は企業・団体が TP を作成することを促すために、次の施策を実施している。

a) TP 作成支援策

ベストプラクティス事例の研究と普及

TP 作成とその実施に関するベストプラクティス事例を調査研究し、事例集や企業向けのマニュアル等の様々な PR 資料を作成し、インターネット等を通じて無料配布している。

専門アドバイザー派遣費用の助成

地方当局が TP を作成しようとしている組織に対して専門のアドバイザーを派遣する費用を、DfT が助成している。この助成制度は、現在 5 日間分の派遣費用を助成するようになっているが、実際にはさらに 2~3 日間は必要なので、助成金額の増額を検討中である。

TP コーディネーターの雇用支援

地方当局が TP コーディネーターを雇用するための費用に対して 3 年間限定の助成プログラムを実施している。

b) TP を地方交通計画の評価基準の 1 つに設定

DfT は地方当局が提出する地方交通計画 (Local Transport Plan、以下、LTP と記す) を審査し、その結果に基づいて予算配分を決定する。その際に用いる評価基準は 28 あり、その 1 つとして「企業・団体に TP の作成を推奨する施策を含めていること⁵⁾」という基準がある。すなわち、TP は LTP の主要な要素とみなされており、LTP の中で TP を推進しているか否かによって地方当局に配分される交通関係予算が変化する仕組みとなっている。

以上で述べた DfT、地方当局、企業・団体の各主体間の関係を図 - 1 に示した。

地方当局は、TP に関する取り組みを LTP に盛り込むとともに、自らも TP を作成し、実行することで、交通政策を実施するための予算を獲得し、その推進が可能となる。一方、企業や団体は、行政からの支援を受けて TP を作成すると、地方当局の予算獲得に貢献でき、獲得した予算で、地方当局が実施する交通政策のメリットを享受できる。また、TP を作成していることが企業・団体のイメージアップにつながるというメリットも考えられよう。

c) 計画許可との連携

一定規模以上の企業が新たに立地する場合に、その進出する規模や交通アセスメントの結果などをまとめたプランニング・アプリケーション(以下、PA と記す)を地方当局に提出することになっている。この PA 用件の中に TP が含まれている。

d) 税制との連携

企業が TP に基づき表 - 2 に示す取り組みを実施した場合に、税制上の優遇処置 (税控除) を受けることができる。

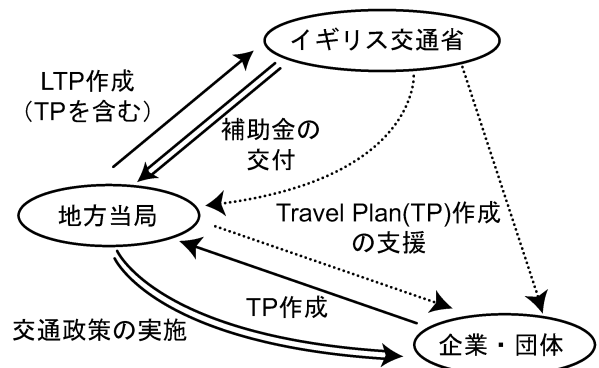


図 - 1 各主体間の関係

表 - 2 税控除の対象となる企業の取り組み

- ① 定員 9 名以上の通勤バスの運行
- ② 従業員が利用する路線バス事業への助成金
- ③ 二輪車の安全施設の整備
- ④ 駐輪場整備
- ⑤ 通勤手当支給に対する税控除 (企業が支給しない場合には従業員は税還付を受けられる)
- ⑥ 残業等により通常の交通手段を利用できない場合の代替交通手段の提供

(文献⁶⁾をもとに作成)

3 . TP の効果

(1) 事例に見る効果

DfT は、2001 年に 20 の企業・団体を対象に TP の効果を計測する調査を実施した。その結果、十分に工夫して実施した場合に自動車通勤が 2 年間から 4 年間で 6% から 66%、平均で 18% も削減したことが明らかとなった⁷⁾。

また、その調査結果によると、TP が効果を挙げる要因は、企業・団体の立地条件やその他の特性によって様々であり、一概には言えない。そのため、TP は、“need to be tailored to site” という表現を使って各企業・団体の特性に応じて作り上げる必要があると結論付けている。

交通施策は、駐車場利用の制限(Parking Permit)と駐車料金の徴収(Parking Charge)そして自動車以外の代替手段を魅力的にする施策を組み合わせた場合に大きな効果が得られている。

最も効果が大きかったプリストルのオレンジ社の事例を簡単に紹介する。オレンジ社は 2001 年にプリストルの郊外から都心部に移転した。その際、総合的な TP を導入することにより、通勤の自動車利用率を 79% から 27% へと 3 分の 1 に減少させるこ

とに成功した。なお、従業員数は 400 名である。

具体的には、まず、従業員の通勤交通のニーズを詳細に分析した。その結果に基づき、確保できる 107 台分の駐車スペースのうち、12 台分を駐輪スペースに割り当てた。それによって、自転車用 50 台分、自動二輪車用 28 台分の駐輪スペースを整備した。整備した自動車用の駐車スペースは、従業員の公共交通利用条件や子供の世話など個人的な事情と、業務上の自動車利用可能性を加味して従業員に割り当てている。その際、駐車スペースの割り当ては、公平性確保と効果を上げるために年に 2 回見直されている。このように駐車利用の制限を行う一方で、公共交通の運賃支給や、自動マッチングシステムによる相乗りの幹旋、シャワーとロッカー、盗難防止システムを備えた駐輪スペースの整備、オレンジ社の他のオフィスとを結ぶバスの運行などを実施して、自動車からの転換を図っている。

TP を実施する場合の 1 人当たりのコストは WTP の場合に 2 から 4 ポンド、STP の場合に 4 から 40 ポンドと報告されている。但し、40 ポンドの事例は、施設整備を含めた特殊な結果である。

(2) 効果の試算

DfT は TP を広範囲に適用した場合の効果を試算している。それによると、WTP は、都市域で 10%、農村地域で 2 から 3% の自動車通勤の削減が、STP は、都市域、農村地域ともに約 20% の自動車送迎の削減がそれぞれ期待できるとしている⁶⁾。

4 . 今後の動向

これまで 5 年間は、企業を対象とした WTP に力点が置かれ、助成策や調査研究が行われてきた。今後は、学校を対象とした STP にやや力点を移して推進される予定となっている。英国イングランド地方では、防犯上の理由から児童を父兄がマイカーで送迎する割合が 25% に達しており、さらに増加の傾向が見られる⁴⁾。この児童の通学目的自動車交通は朝のピークに集中して局地的な交通混雑に拍車をかけ、問題となっていることが背景にある。

具体的には、2010 年を目標年次として表 - 3 に示す取り組みが実施され、STP を作成済みの学校を 2003 年時点の約 2,000 校から 2010 年には約 20,000 の全学校に拡大する予定となっている。そのために、

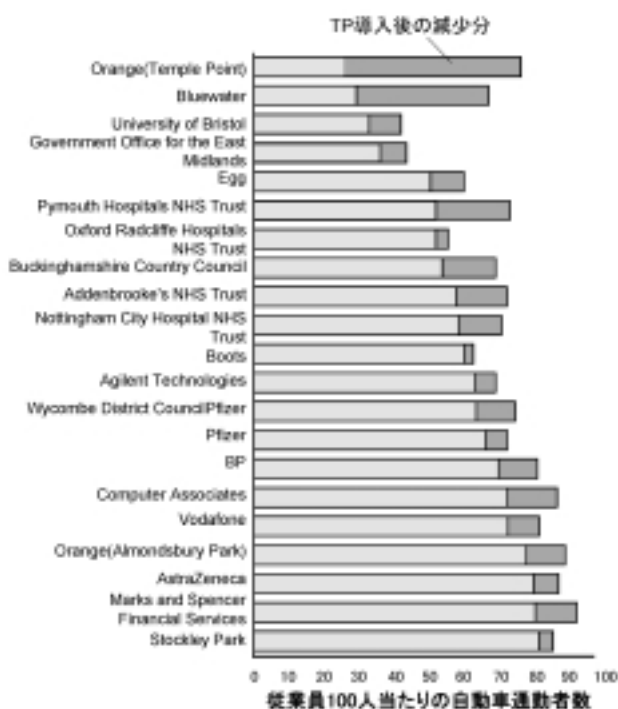


図 - 2 20 事業所の TP 導入による自動車通勤者数の変化

(文献⁷⁾をもとに作成)

表 - 3 STP*関連の取り組み予定

年月	取り組み
2003 9	交通省の今後の取り組み方針の公表 STP 保有学校：2000 校 (全学校の約 10%)
10	学校、地方教育当局、交通当局を対象とした地域セミナー開始
2004 3	3,000 校で STP 完成
4	スクール・トラベルアドバイザー補充 (合計約 250 名体制に)
6	STP を有する学校に補助金支給 各小学校に £ 5,000 (約 100 万円) 各中学校に £ 10,000 (約 200 万円)
9	代表的な地方教育当局が STP 推進への取組開始
2005 3	6,000 校で STP 完成
6	2004 年度の STP 完成校に補助金支給
2006 3	10,000 校で STP 完成
2010 3	全校で STP 完成

* STP : School Travel Plan (文献⁴⁾を元に作成)

交通省と教育省 (Department for Education and Skills : DfES) が連携して今後 2 年間で 5,000 万ポンド (約 100 億円) の予算を STP に投入する予定となっている。その資金は、専門アドバイザーの派遣費用と自動車以外の交通手段の利用促進に寄与する施設整備^{注1)}に活用される。これまで専門アドバイザーの派遣は、企業を中心に行われてきたが、今後はスクール・トラベルアドバイザーとして約 250 名体制に増員して派遣することになっている。

5 . おわりに

英国イングランド地方で実施されているトラベルプランの概要と最新動向について整理した。既往文献によると、自治体や企業責任者の TP に対する認識不足や、TP の作成や運用をサポートする人材の不足などの問題があり、関係者ばかりではなく広く意識向上のための啓発活動の実施や担当スタッフの補充、補助制度の充実といった課題が指摘されている⁸⁾。また、交通省内部においても TP の効果や必

要性に疑問を持つ層が存在しており、このようなソフト施策の重要性について、様々な場面で議論していくことが課題となっている。

わが国では、職場におけるモビリティマネジメント事例がようやく見られるようになってきた段階であり、英国での取り組みや問題、課題を参考に、我が国の法制度や社会的背景を踏まえて、職場や学校を対象とした適切なモビリティマネジメントを生み出し、実施していくことが必要である。

(注 1) 自動車以外の交通手段の利用促進に寄与する施設整備とは、例えば、学校における駐輪場整備や、学校周辺の歩道整備などが考えられている。

参考文献

- 1) 藤井聡：モビリティ・マネジメント(MM)～道路・運輸・都市行政のためのソフト施策～，平成 16 年度中部ブロック都市交通計画担当者会議～会議資料～，2004
- 2) Department of the Environment, Transport and the Regions: A New Deal for Transport: Better for Everyone, 1998
- 3) Department for Transport: Using the planning system to secure travel plans: Best practice guidance for local authorities, developers and occupiers, 2002
- 4) Department of Transport and Department for Education and Skills, Travelling to School: a Good Practice Guide, Queen's Printer and Controller of Her Majesty's Stationary Office, 2003
- 5) Department for Transport: Guidance on Full Local Transport Plans, 2000
- 6) 英国交通省：Travel Plan ヒアリング説明資料，2004
- 7) Department for Transport, Making travel plans work - Lessons from UK case studies, Queen's Printer and Controller of Her Majesty's Stationary Office, 2002
- 8) 千葉尚，高橋勝美：企業 TDM の推進策に関する考察，土木計画学研究・講演集，Vol 28，2003