

# 英国のバス事業と新地域交通戦略

—規制緩和下におけるコラボレーションの取組み—

英国では、バスの規制改革以降、ロンドンとそれ以外のイングランド地域では、利用者の推移等の面で状況は対照的であり、ロンドン以外の地域では、サービス面での課題が顕在化している。その中で、ケンブリッジでは、2000年に策定された第1次地域交通計画(LTP)によるパッケージ・アプローチにより、バス交通の利用が伸長している。同地域では、さらに増大が見込まれる住宅需要とそれに対応した地域の足の確保が喫緊の課題となっており、これに対応し、ガイドウェイバス計画が進んでいる。

本稿は、英国における計画構造の変革が進む中、5年間の新地域交通計画の評価と新たな取組みをフォローし、都市と交通政策のあいまった地方行政レベルでの対応の方向性を論じたものである。

キーワード | バスサービス, 規制緩和, LTP, ガイドウェイバス

中野宏幸

NAKANO, Hiroyuki

修(工) Mphil 国土交通省

## 1—はじめに

英国では、一層制を指向する地方自治体の構造改革の進展に伴い、地域計画構造の変革が進んでいる。保守党政権以降、カウンティ・カウンシル(以下「県」と呼称する。)とディストリクト・カウンシル(以下「市町村」と呼称する。)という二層制の構造から、単一自治体となる地域が増加するとともに、労働党政権になってからは、ロンドン以外の地域には、8つの地域レベルでそれぞれ地方評議会が設置され、地域レベルで土地利用計画を策定・推進するシステムへと移行している。

交通関係では、バスサービスは、サッチャー政権下、ロンドン以外の地域では、事業運営が自由化された。その結果、多くのイングランド地域では、利用者の減少とサービスの低下が問題となっている。

その中で、ケンブリッジは、英国の中でも、利用者が増加している数少ない地域の1つである。その効果は、はじめの5年間の地域交通計画(LTP: Local Transport Plan)で総括された。それによれば、同地域では、公共交通サービス改善は全体的に順調に推移しており、バスについては、P&Rや市内交通規制とあいまって、大幅に利用者が増加している。さらに、土地利用との関係では、新規住宅供給への対応のため、新たな公共交通手段整備が課題となっており、過去の調査に基づき、ガイドウェイバスの計画が進行している。

英国のバス事業の規制緩和以降の状況は、多くの文献で紹介されているが、本稿では、労働党政権以降の状況に着目し、ロンドンの状況と比較しながら、ロンドン以外の地域の状況の特徴等を述べてみたい。

また、LTPを巡る状況を概括するとともに、第3章から第5章で、住宅政策を含めた総合的な政策の推進に向けてチャレンジを続けているケンブリッジの事例をとりあげ、これからの課題にどのように取り組んでいるかを紹介する。

## 2—英国のバス事業の動向

### 2.1 バス事業の概況

ロンドンでは、1984年ロンドン地域交通法により、大ロンドン県からロンドン地域交通に権限委譲がされて、1985年から、一定のサービス条件の下、競争入札が行われて事業者が決められる制度(フランチャイズ制)の下に運行が行われることになった。そして、1999年大ロンドン市法により、ロンドン地域交通の権限は、ロンドン交通(TfL: Transport for London)に委譲されている。関係主体の主な役割は、表-1のとおりであり、同法により、ロンドン市長は、ロンドン議会に諮ったうえで、ロンドンの交通戦略を設定し、また、ロンドン交通を指揮管理する役割を担っている。

ロンドン以外のイングランド地域では、1985年交通法により、バス事業は自由化されて商業ベースで運行されるようになり、地方交通局(Transport Authority)である地方自治体(県及び単一自治体)は、社会福祉ニーズに適ったサービスの提供を求める場合に補助金を拠出する仕組みとなった。商業ベースでの運行は、2003年度で見ると、運行キロベースで、同地域全体の約8割であり、約2割が後者のケースにあたる。

バスの利用者は、1950年以降、長期的に減少傾向を

続けてきたが、1985年の規制緩和は、ロンドン以外の地域の減少傾向に拍車をかけたともいわれている。これに対し、政府は、2000年7月に公表した交通10ヵ年計画（Transport 2010：The 10 Year Plan）で、2010年までに、バス利用者を2000年のレベルに比して10%増加、また、2002年及び2004年の改定目標ベースでは、2010年までにバスとLRTの合計値で12%以上増加との公共サービス協定（PSA：Public Service Agreement）の目標値を設定している。イングランド全体のバス利用者数は、1998年度から緩やかに反転し、2004年度は、2000年度に比し、7%増となっているが、ロンドンでは32%増であるのに対し、ロンドン以外の地域では、7%減と減少傾向が続き、利用者動向からみると、対照的な動きを示している。

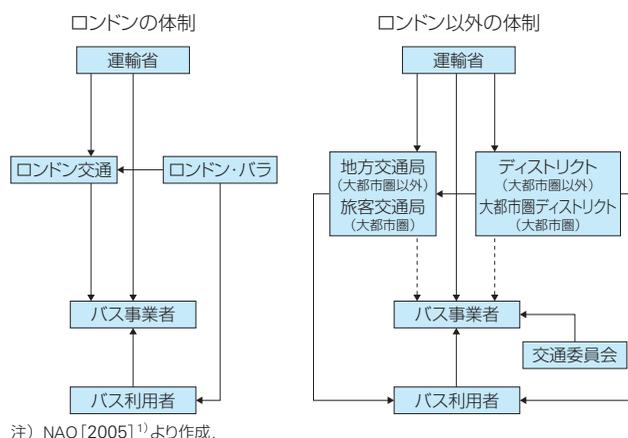
## 2.2 ロンドン以外のイングランド地域のバス事業

### 2.2.1 主体間の関係とその特徴

ロンドン以外のイングランド地域においては、マンチェスターなど6つの大都市圏では、自治体としての大都市圏ディストリクト（MDC：Metropolitan District Authority）のほか、公共交通では、旅客交通局（PTA：Passenger Transport Authority）、旅客交通実行委員会（PTE：Passenger Transport Executive）が関与している。一方、大都市圏以外のイングランド地域では、地方交通局（二層制の地域では県で、一層制の地域では単一自治体）と市町村が主に関与している。これらの主体の関係等は、

図一及び表一のとおりであるが、これらには、以下のような特徴がある。

- ① 各主体の役割との面では、ロンドンにおいては、ロンドン交通が戦略的役割を果たし、バスルートや時刻に関する情報、契約に基づき事業者より提供されるサービス情報、設定目標に関するモニタリング調査情報など、説明責任遂行に係る情報をマネジメントしていること。一方、ロンドン以外のイングランド地域では、旅客交通局及び自治体は、商業的なバスのネットワークやサービスの質に関与しえないこと。
- ② 主体間の関係については、ロンドンの制度では、フランチャイズ制度というバス事業者を管理する仕組みで市長とロンドン交通の戦略遂行が直接的に支えられ、また、両主体が関係リソースと情報をマネジメントしうるという簡明な構造となっているのに比し、イン



■図一 ロンドンとイングランド地域の制度概要

■表一 ロンドンとイングランド地域における関係主体の役割

	ロンドン	大都市圏	大都市圏以外の地域
運輸省	国家的戦略と目標の設定 ロンドン交通への資金支出 BSOG（バスサービス事業者助成）を通じた事業者への資金支出	同左 旅客交通局への資本支出 事業者へのBSOG助成  副首相府から自治体に提供される道路資金への関与	同左 地方交通局への資本支出 同左
ロンドン交通（ロンドン） 旅客交通局（大都市圏） 地方交通局（大都市圏以外の地域）	①事業者との契約、②バス優先施策や関連施策への投資、③事業状況モニタリング（ロンドン市長、ロンドン議会、運輸省への説明責任遂行）、などを通じた市長の交通戦略の実行	ディストリクトとの調整によるLTP策定、割引運賃の調整・助成、社会福祉上必要なサービス提供のための事業者との契約、LTPの遂行状況等に関する運輸省や地方政府事務所への説明責任	ディストリクトとの調整によるLTP策定、バス優先施策への投資、社会福祉上必要なサービス提供のための事業者との契約、LTPの遂行状況等に関する運輸省や地方政府事務所への説明責任
ロンドン・バラ（ロンドン） 大都市圏ディストリクト（大都市圏） ディストリクト（大都市圏以外の地域）	割引運賃スキームへの資金支出、ロンドン交通への資金支出、バラ道路におけるバス優先施策への投資と実行、駐車・土地利用政策の策定	バス優先施策への投資、駐車・土地利用政策の策定	割引運賃の調整・助成、社会福祉上必要なサービス提供のための事業者との契約、駐車・土地利用政策の策定、バス関係施設への投資
交通委員会	—	バス運行の免許、バスルートの登録、事業者のコンプライアンスのモニタリング	同左
バス事業者	ロンドン交通との契約に基づくバスサービス提供と状況報告（ロンドン交通への説明責任遂行）、ロンドン交通へのライセンス料金納入	商業ベースでのバスサービス提供と自治体との契約に基づくバスサービス提供、信頼性と定時性に関する交通委員会への説明責任、事業状況の助成主体への報告、交通委員会へのライセンス料金納入	同左

注）NAO[2005]より作成。

ランド地域では、複雑な構造となっていること。即ち、大都市圏では、旅客交通局はバス優先施策といった道路関係の業務に関与しておらず、単一自治体では、全ての自治体関係の責任を負う構造になっているもの、二層制の地域では、県が公共交通と道路関係、市町村が駐車政策や都市計画、割引運賃、バス施設整備を行うなど、責任関係が複雑となっていること。

- ③ 財政面では、イングランド地域においては、自治体の収入の面で、LTPにリンクした資本支出と、用途が交通に限定されない収益支出が分離したものとなっていること。
- ④ 説明責任の面では、ロンドン交通が地域実行計画（Local Implementation Plan）を総括し、市長・運輸省・ロンドン議会・住民等への説明責任を遂行しているのに対し、大都市圏では、それ以外のイングランド地域の県又は単一自治体と異なり、旅客交通局は住民への説明責任を果たす仕組みとなっていないこと。

また、バス事業者は、登録サービスの遂行状況についての交通委員会への説明責任はあるものの、自治体及び旅客交通局とは直接的に説明責任を果たす関係にはないこと。一方、LTP策定主体である県は運輸省及び住民にLTPの達成状況の説明責任を負っており、バス事業遂行とLTPの説明責任のつながりが合理的なものとなっていないこと。

## 2.2.2 ロンドン以外のイングランド地域のバス事業の現況

ウェストミッドランドなど6の大都市圏では、ロンドン地域に比べ、人口当たりのバス利用者数（2004年）は5割未満で、マンチェスターでは36%であるが、イングランド地域での状況及びロンドンとの違いについては、表一2のような課題のほか、以下のような見解が示されている<sup>注1)</sup>。

- ① 採算性重視の商業ベースでの事業運営であり、社会的に脆弱な地域等へのサービスが切り捨てられていること。また、通勤や健康管理、余暇目的活動の足の切捨て、居住地・所得分布を顧慮しない路線設定など住民・社会ニーズと乖離したものとなっていること。
- ② 運行面では、利用者にとって信頼かつ安定的な交通手段足り得ていないこと。例えば、マージーサイドでは、毎年、商業ベースのバスネットワークの75%もの路線が変更されるなど、頻繁に変更され、しかも変更理由が示されていないこと。
- ③ 運賃面では、物価上昇を上回る高額な設定・変更により、住民の利用を困難とする状況としていること。例えば、サウスヨークシャーでは、1年間に3割運賃が上昇することがあること。一方、ロンドンとの比較においては、環境・条件の差

異から、サービスレベルのみを一概に評価することは困難との見方もなされている。

- ① 交通環境等の面では、人口密度、バスネットワークの規模、公共交通ニーズ・需要や理解度などが高いロンドンに比し、地方圏では人口が著しく減少している地域があるほか、車保有率や公共交通需要、駐車コスト、通勤慣行などが異なっていること。
- ② 交通政策の面では、ロンドンでは、混雑賦課金制度の導入、レッドルートなどバス優先政策の実施、ロンドン中心部の高い駐車料金と駐車規制などの総合交通政策が、強力なリーダーシップと中央政府への財政拠出要望などの面での強い交渉力発揮の下に推進されていること。
- ③ 財政支出の面では、ロンドンでは、バス優先施策などで多額の投資が行われていることに加え、フランチャイズ制度によるサービス維持のために、年間ベースで一トリップあたり2.6倍もの補助金が投入されており、バスへの支出は、混雑賦課金収入を大きく上回っていること<sup>注2)</sup>。一方、旅客交通実行委員会には、ロンドンに匹敵する財政拠出を働きかける政治的枠組みはないこと。

## 2.2.3 イングランド地域のバス事業の成功例

バス利用者が比較的堅調に推移している地域は、ケンブリッジ市、オックスフォード市、ヨーク市、ブライトン・ホープ市など極めて限られた地域となっている。このうち、ブライトン・ホープ市とヨーク市（ともに単一自治体）については、筆者のヒアリング結果、NAO [2005]<sup>1)</sup>、City of Brighton & Hove [2006]<sup>2)</sup>、City of York [2006]<sup>3)</sup>によれば、以下のように総括される。

前者は、市と事業者とのパートナーシップがうまく機能している例として知られ、①バス事業者により、地域性やサービス内容が十分配慮されていること、②1997年にパートナーシップが締結され、成熟したものになっていること、③運賃制度や情報提供の面において、バス事業者の工夫が凝らされていること、④自治体により、バス停でのリアルタイムの情報提供システムやバス優先施策への支援が行われていること、等が成果に寄与している。

また、後者では、LTP1の5年間で利用者が45%増加しているが、これには、①自治体とバス事業者との間での日常的協議を含めた効果的なパートナーシップの運用、②ベンディタイプの新型バスの導入、新規バス停設置を含む高頻度路線の開設などに係るバス事業者と自治体による関係投資等、③P&Rとバスサービスの協調的運用、P&Rと駐車料金との調整、市内駐車制限等が寄与しているとのことであった。

■表一2 バス事業に関する現状と課題

現状	課題	成功のための要素
バス利用増に取組む自治体が増えているが、国全体では、バラつきのある状況。	①地方交通局などにおける達成目標の欠如等。 ②商業ベースで提供するバスサービスは、バス事業者の責任との自治体の意識。	①自治体やバス事業者、または、共同でのリーダーシップの発揮。②持続可能なコミュニティ確保と自家用車の代替手段の提供などへの自治体の関与。
バス施策への投資が増加しているものの、バス優先施策は、いまだ限定的であり、また、車の利用を制限している自治体は少ない状況。	①バス関係施設の所有の分化。②大都市圏ディストリクトやそれ以外の地域でのディストリクトが地方交通局の公共交通政策を十分に支援していない状況。③車利用制限による地方経済への影響や車利用者の反発への懸念。④道路における優先施策や利用形態の変更などによって公共交通利用促進との戦略的目的に対して惹起される地域の反発。	①車交通量の現状及び増加レベルが望ましいものではないとの住民意識の醸成。②バスサービスへの投資のための資本支出の調達とその有効活用。③バス関係施設の維持・改良の整合的遂行。④P&Rと地方バスサービスの統合的運用。
バスネットワークに関する自治体による体系的な検討に乏しい状況。バス事業者との意義のあるパートナーシップの構築や戦略的な支援策において、バラつきのある状況。	①自治体におけるバス事業者とのパートナーシップの構築に向けた共同作業の不足。②サービスレベルの向上に前向きでないバス事業者。サービスの急激な変化と不安定なサービス。③自治体・バス事業者のバス競争規定に関する関心の度合や認識の相違。④ルート・自治体毎に異なる多様な助成コストに対応した多くの小規模の契約など、自治体のバス事業者との契約に関する前近代的な対応。	①地域における交通ニーズの総合的検討。②地域ニーズ、事業者とのパートナーシップ、バス関係投資への長期的視点からの検討。③事業者が投資効果を見通せる市場環境。④契約期間設定に関するバス事業者の関与。⑤単一自治体と周辺地域との間での地域境界を超えた入札の実施。
複雑で、住民を困惑させるスキーム。	①小規模自治体が運賃償還業務に関してバス事業者と複雑かつ個別の交渉を行うことによる高い行政コスト。②割引運賃支出に関する予算制約。③公共交通に限定されない割引運賃の原資。公平性や利用容易性への要請に関し、バランスがとれ、かつ住民ニーズを反映した対応決定の必要性。	①自治体の所管地域を超えた割引スキームの運用。②戦略的なレベルで調整のとれた運賃償還システム。③割引運賃と交通政策との明確なリンク。
バスサービスの質のモニタリングと住民への説明責任遂行に乏しい状況。	①限られたリソースで運用されている交通委員会の実情。②バス事業者との関係悪化を危惧する自治体。③事業者・自治体・交通委員会の間での情報共有の不足	①利用者の苦情処理の明確な規約の策定。②商業ベースと助成ベースのバスサービスの質の地域でのモニタリング。③混雑・遅延に関する自治体の説明責任の遂行。

注) NAO [2005]<sup>1)</sup>より作成。

英国での成功例は、このように小規模の歴史街(ケンブリッジ市, オックスフォード市, ヨーク市)やバス事業者の事業区域が地域限定的で地域密着型サービスを提供している地域(ブライトン・ホープ市)となっている。

2.3 労働党政権における課題に対する対応等

労働党政権となって、2000年交通法により、品質協定制度(QPs: Quality Partnership scheme)と品質契約制度(QCs: Quality Contract scheme)が導入されたが(表一3)、2006年12月時点で、ともに適用事例はない。その背景事情として、前者についてDfT [2006]<sup>4)</sup>は、2000年交通法が運行頻度や時間調整といったサービス関連事項を含めることを認めておらず、運賃に関する事項も含まれていないことを、また、後者について英国下院交通委員会報告[2006]<sup>5)</sup>は、①設定に要する手続きや期間、当該方式で行うことの説明など、導入のハードルが極めて高いこと(ケンブリッジ県)、②品質契約制度は、事業者の自由な権利を侵害するものとして、訴訟となる可能性があること(旅客交通実行委員会グループ)、③品質契約制度は、当該サービスが単に必要という事情では困難であり、公益に照らした十分な理由が必要であること(公会計委員会における論評)、④品質契約制度の運

■表一3 品質協定制度等の概要

品質協定制度	バス事業者や関係機関と協議のうえ、地方交通局が決定する法制上のパートナーシップ。地方交通局は、バス停やバス優先施策などを行い、事業者によって遵守されるべき一定のサービス基準を設定する。品質パートナーシップ協定は、自治体と事業者の当事者間での任意の協定であるが、品質協定制度では、事業者は自治体が整備する施設を使用するには、一定のサービスレベルを満たす必要がある。また、目標の達成状況について、関係者によるモニタリングが行われ、説明責任を果たすことが求められる。
品質契約制度	地方交通局が当該エリアにおいて、必要なレベルのバスサービスを要すると判断し、品質契約制度がバス戦略を実用化する唯一の手段である場合に認められる法制上の契約。事業者は、特定サービス及び目標の下、一定のルートでの排他的な営業権取得を競うことになる。地方交通局は、同制度を設定する場合には、経済性、効率・効果の面で、当該バスサービスによって、ベストバリューが提供され、他の手段では、同等の便益を達成できない十分な理由を示す必要がある。

注) DfT [2006]<sup>6)</sup>、DfT [2005]<sup>7)</sup>より作成。

用は、良好なサービス提供というより、政治的な便宜で決定される可能性があること。また、低レベルの運賃等で提供されることになった場合には、多くの助成が必要となること(バス事業者)、といった点を指摘している。

また、ロンドン以外のイングランド地域では、8つの地域ごとに交通委員会(Traffic Commissioner)が設置され、バス運行の免許やそのモニタリング等を行っている。しかしながら、サービスの内容を指示することができるわけではなく、登録時刻表どおりの運行が行われていな

い等の場合に、その旨指摘しうる等に限られている。2000年交通法によって権限は拡充されたが、財政面やスタッフ等から、十分に業務を行いうるまでの状況にはなく、マンチェスターでは、運輸大臣に任命された常任委員長と数名の事務官で担当しており、旅客交通局の支援を受けている状況にある。

### 3——ケンブリッジ県域の概況

#### 3.1 ケンブリッジ県域の状況

ケンブリッジ県域(ケンブリッジ県とピーターバラ市)は、人口70.2万人(1999年)、面積3,386km<sup>2</sup>で、日本では鳥取県(人口60.4万人(2006年)、面積3,507km<sup>2</sup>)とほぼ同じ規模である。地域区分では東イングランドに位置し、ノーフォーク県ほか6県が近接している。ケンブリッジ県は、大学の町ケンブリッジ市、ニュータウン開発に力が注がれてきたピーターバラ市という二つの市を中心として繁栄してきた。

ケンブリッジ市は、ハイテク産業の成長に支えられ、英国の中でも高いレベルの経済成長率及び低い失業率を誇る地域である。ケンブリッジ大学を中心としてアカデミックな研究が行われており、特にトリニティカレッジにより1970年に設立されたケンブリッジサイエンスパークは多くのハイテク産業から構成され、ヨーロッパの中でも成

功例の一つに数えられる。また、世界的な観光都市として、毎年数百万の観光客がケンブリッジを訪れており、観光は同市を支える重要な産業となっている。一方、ピーターバラ市は、1968年にニュータウンに指定されて以降、90年代にかけて住宅建設が進められてきている。

県の人口は、ピーターバラの成長及びリバーグレイトオースの町の成長に伴って、1981年から1995年までの間に15%増加している。しかしながら、人口は2つの市に集中しており、この2市で県全体の36%を占めている(表—4)。

#### 3.2 ケンブリッジ県域の行政体制

ケンブリッジ県は、二層制の非大都市圏の県として、ケンブリッジ市、ピーターバラ市を含む6地区より構成されていたが、このうち、ピーターバラ市は1998年4月1日より単一自治体に移行し、独立した自治体となった。

ケンブリッジ県については、イングランド地方圏の地方団体構造改革に関する検討の一環として、地方自治委員会による検討が行われた際、1994年6月の検討素案公表の段階では、ケンブリッジ県を2つ、3つあるいは4つの単一自治体に分割するという案であった。しかしながら、10月の最終報告では大幅に後退し、現状維持が適当であるとの内容になった。1995年6月に、一層制への変革を再度検討すべきとの環境大臣の要請があり、これを受けて、更に地方自治委員会で検討が重ねられ、1995年12月に、ピーターバラ市を単一自治体に移行すべきとする最終報告がまとめられ、これを受け、単一自治体化された。

■表—4 ケンブリッジ県等の人口と住宅数

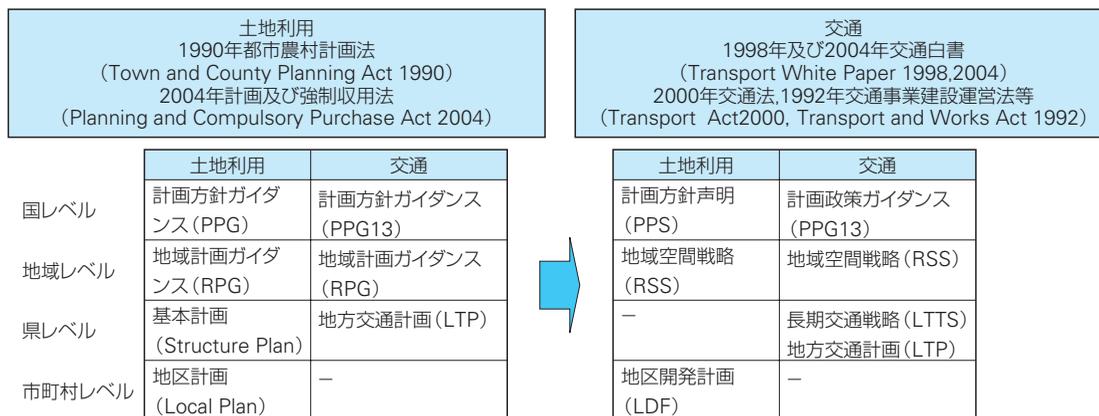
	1991	1999	2016
ケンブリッジ県とピーターバラ市	668.7	702.0(0.6)	824.0(0.9)
ケンブリッジ県	517.0	547.3(0.8)	642.2(0.9)
ピーターバラ市	157.0	154.7(-0.2)	181.8(1.0)
ケンブリッジ近隣地域	384.0	409.6(0.8)	494.5(1.1)
ケンブリッジ市	106.0	110.4(0.5)	131.5(1.0)
	41.2	44.1(0.9)	56.6(1.5)

注) 上段は、人口(万人)、下段は、住宅数。( )内は、各左欄と比較した伸率。

### 4——地域交通計画関連制度の概況

#### 4.1 地域交通及び土地利用計画と制度改革の概況

ケンブリッジ県の地域交通と土地利用計画制度は、開発計画(Development Plan)と地域交通計画(LTP)を基本としている。このうち、土地利用計画制度体系は、2004年5月に成立した「2004年計画及び強制収用法」により変



注) 長期交通戦略(LTTS:Long-Term Transport Strategy)は、ケンブリッジの事例を掲げている。

■図—2 土地利用と交通の計画制度の変遷

更され、同県関係の計画は、改定が行われている(図一2)。2006年12月時点で、県レベルでは、ケンブリッジ県とピーターバラ市の両地域をカバーする2016年までを計画期間とする2003年基本計画(Structure Plan:2003年10月策定)の下位に、ケンブリッジ市では、市町村レベルの地区計画(Local Plan:2006年7月策定)が策定されているが、東イングランド地方評議会(EEFA:The East of England Regional Assembly)<sup>注3)</sup>により、2021年までの地域空間戦略(RSS:Regional Spatial Strategy)である東イングランド計画(East of England Plan)が策定されれば、基本計画は同戦略に統合されることになっている<sup>注4)</sup>。また、ケンブリッジの地区開発計画(LDF:Local Development Framework)は、2009年までに整備されることになっている<sup>注5)</sup>。

一方、地域交通計画は、毎年度策定されていた交通政策プログラム(TPPs)が5ヵ年計画に改定され、第1次LTP(LTP1:2001-2006)として、2000年7月に策定された。2003年基本計画で、2016年までに、新たに6万戸の住宅が必要等との提言がなされたため、これにあわせて、2003年7月に暫定計画が策定され、この計画を経て、2006年3月に第2次LTP(LTP2:2006-2011)が政府に提出された。長期交通戦略については、ケンブリッジ県が市と協力して、2006年~2021年までを計画期間とする長期交通戦略を策定している。

2001年4月から、地域レベルの計画単位は、これまでの東アングリアと南東イングランド地域から、東イングランド、南東地域と大ロンドン地域に再編された。東イングランド地域(ケンブリッジ県、ピーターバラ市ほか5県)には、政府の地方組織である地方政府事務所(GO-East:The Government Office for the East)が設置されている。地域空間戦略はGO-Eastとの協議の下に策定される仕組みとなっており、国の意向が反映されるようになっている。

ピーターバラ市は単一自治体に移行したため、同市は独自にLTPを策定している。しかしながら、開発計画については、ロンドンや大都市圏の体系とは異なり、県・市の全体をカバーする基本計画を市と県が共同して策定し、これをベースとしてそれぞれの地区で地区計画を策定する仕組みがとられている。

## 4.2 交通関係の取組みの概況

ケンブリッジでは、自家用車以外の手段の利用促進に力が入れられ、特にサイクリングネットワークの整備が進められ、市内では自転車が最も利用の多い手段となっている。鉄道は、ロンドンとの放射状のネットワークと接続し、ロンドンとの間で高頻度の運行が行われている。

パッケージ・アプローチに最も早く取り組んだ自治体の一つであり、サステイナブルな交通政策は、土地利用計画の中でも、車による移動ニーズの最小化、環境負荷の最小化、全ての住民にアクセシブルな交通手段の提供のための取組みとして実現が図られてきている。全国的に先駆けて道路混雑賦課金の検討も行われ、1993年には試行実験が実施された。市はフィージビリティ調査実施に前向きであったが、県レベルでは農村部地域の理解が得られないなど政治的な事情から、導入には至っていない。

## 4.3 LTP1の5年間の総括

### 4.3.1 計画策定段階の課題

2000年のLTP1策定時には、①都市部や幹線での交通混雑増、②住宅供給と関連交通施設整備、③同規模自治体と比較した場合のバス利用の低迷、④農村地域との間の公共交通サービスとアクセシブルレベルの劣位、⑤道路等多くの未修繕箇所が存在、⑥全国平均レベルを上回る交通事故の発生、といった問題点があった。

これらの課題に対し、1)より安全な交通、2)総合的で持続可能な交通の実現、3)効果的な交通ネットワークの運用、という3つの基本目標に加え、2003年の改定の際に、さらに、アクセシブルな交通システム、地域経済ニーズに適う交通システムの提供、自然環境の保護と増進、という3つの目標が付加された。

### 4.3.2 計画リソースと目標達成状況

地方交通に関する5年間の資本支出は、合計で1.46億ポンド(約292億円)で、そのそれぞれ約3割が総合交通、維持補修支出に充てられてきた。

この結果、目標別には、以下のとおりの達成状況で、指標ベースでは、8のコア指標のうちの7(87.5%)、22の地域指標のうちの18(82%)が達成あるいは達成に向けた推移をしている。

- [目標1] 交通事故の死者及び重傷者は、1994年から98年の年間平均に比し、2005年には23%減少。
- [目標2] ケンブリッジ中心部の交通量は減少。一方、バス利用は県全体で20.8%、ケンブリッジ市では、45%増加し、P&Rを利用するバス利用者は2001年から71%増加。
- [目標3] 主要道路ネットワークなどの改善。40トンローリー通行可能とする6つの橋梁改良や歩行・サイクル用の4つの橋の改良などを実施。

これらの結果、2004年には、高質な公共交通サービスの提供に関し、ビーコン・カウンスル<sup>注6)</sup>として認証され、2005年には、運輸省より、地域交通サービスに関し、優秀賞(Centre of Excellence)を獲得している。

### 4.3.3 バス利用促進対策とサステイナブルなアクセス戦略

バス利用者は、LTP1の期間中、20.8%増加しており、政府の10年計画での2010年度までの目標(12%増)を2003年度に達成し、LTP2の目標達成に向けて、さらに取組みを進めている。この成果の要因については、県の担当者によれば、「県・市とバス事業者・民間部門の間のパートナーシップが機能している」「単一施策の効果というよりむしろ、本項で紹介している市内交通規制や住民意識醸成など各種施策のパッケージ・アプローチの成果である」とのことであった<sup>注7)</sup>。即ち、①運行頻度の増加、②低床バスに対応したバス停やバス・シェルターの整備、③高質のバス車両の導入、④各バス会社のタイムテーブル等利用者への情報提供の改善、⑤バス優先システムの改善、などをあわせて実施している。LTP1の期間には、1.8百万ポンド(約3.6億円)が県によってバス関係の新規インフラ整備に投入され、バス運行会社とのパートナーシップの下、ステージコーチにより2百万ポンド(約4億円)が新型車両に投入されている。

具体的には、ケンブリッジ市域においては、以下のよう  
な公共交通や自転車・徒歩利用促進策が講じられている。

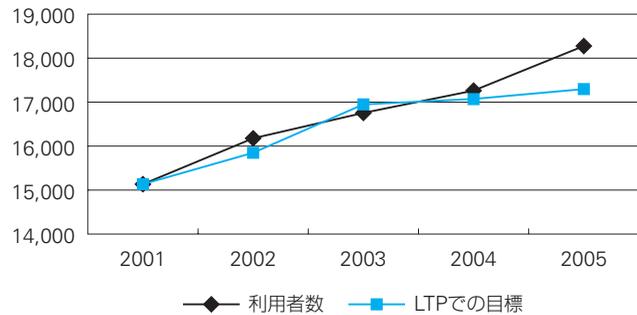
- ① ケンブリッジ・コア交通計画による市内交通規制は、1997年より、バス、タクシー、自転車以外は進入禁止とする措置が導入・拡大されてきており、県の報告書によれば、市内の一定の中心地域では6割の交通量減となったほか、市内アクセスに対するドライバーの意識改革や、歩行者・自転車利用者への優先的な扱いが増加した(図-3)。
- ② パーク&ライドとバス優先施策は、市の周辺5カ所に設置されたP&Rと市内への交通を円滑にすることにより、交通量削減を図ることを目的とするものである。P&Rには、合計5,000台の駐車スペース・駐輪場と待



■図-3 市内交通規制(左はシルバーストリート、右はブリッジストリート)[筆者撮影]



■図-4 市郊外のP&R(左はマディングレーP&R、右はバブラハムP&R)[筆者撮影]



■図-5 ケンブリッジ市域のバス利用者数の推移(人)

合室が配備され、低床で高齢・障害者にも配慮したバスが高頻度で運行している(図-4)。このスキームは、県・市・バス事業者のパートナーシップの下に行われており、P&Rを利用した場合のバス料金と市中心部での路外駐車料金を調整することにより、P&R利用の誘導を図る施策も、あわせて実施されている。この施策により、バスやP&Rの利用増、市内への流入交通量の4.4%減(2004年の調査時点)のほか、利用者の満足度も70%という高い水準にある(図-5)。

- ③ 自治体による駐車規制(LAPE: Local Authority Parking Enforcement)は、2004年より導入されたもので、バスレーンの円滑な利用の確保などの交通施策遂行の観点から、特別駐車地域(SPA: Special Parking Area)として定める地域において、違法駐車違反金の発行などの権限を自治体が行き届くこととしている。

## 5—LTP2計画とガイドウェイバス構想

### 5.1 構想の背景

英国では、生活水準の向上、平均寿命の上昇、社会構造の変化等により、住宅に対する需要は人口増以上のペースで増大しており、これに伴って、より質の高い住宅、居住地に対する選好が強まっている。こうした中、政府は1995年に協議書(A Consultation Paper: Household Growth: Where shall we live?)を發し、1991年から2016年までの25年間の間に新たに440万戸の住宅が必要となるであろうと提言した。この問題は、これら新規の需要に対し、都市内の既開発低利用地の有効活用と地域内の未開発地の新規開発といった選択肢の中で、どのようにこのバランスをとりつつ開発を進めていくべきかという難しい課題を地方自治体に投げかけることになった。そして、これは、土地利用のあり方だけでなく、インナーシティの再開発問題、犯罪増や教育問題への対処、また、適切な交通システム構築への配慮など、多くの課題を含むものであった。

ケンブリッジ県もその例外ではない。2003年基本計画

では、ケンブリッジ県も1999年から2016年までの25年間に47,500戸の住宅が必要となると推計された。この問題は、県・地区レベルでまず検討され、次に東アングリア地域の問題としてとりあげられ、また、県・地区の計画にフィードバックされるといったプロセスがとられた。即ち、現在及び将来の地域のニーズを勘案したバランスの取れた開発を指向するものであることが求められたことから、まずスキアラ(SCEALA: The Standing Conference of East Anglian Local Authorities)の東アングリア地域計画(1995年～2016年)の見直しの中で考慮された。アンケート等により寄せられた住民の意見は、地方政府事務所に報告され、同事務所により、スキアラの改定計画及びこれら住民の意見は、2000年11月策定のRPG6(計画期間:2001年～2016年)に反映された。RPG6では、計画の重点地域の1つとして、ケンブリッジ市を含む周辺地域について、ケンブリッジ近接地域(Cambridge Sub-Region)という概念をとり入れた。この地域の特徴は、①アカデミックな活動の核となる地域で、人口や雇用の伸張が見込まれること、②歴史的環境を重視すべき区域であること、③さらに激しい混雑が見込まれること、である。RPGは地域の一般的な政策方針を示すにとどまるものであるが、これを受けて、開発計画(基本計画と地区計画)が改定された。

ノースウには、ニュータウン建設が計画され、2016年までに8,000戸(2021年までにさらに2,000戸)がロングスタントンとオーキントンの間に建設されるほか、市南部地域には、2016年までに3,300戸の新規住宅供給が計画されている。

## 5.2 CGB導入に至る経緯

ケンブリッジ駅とセント・アイブス駅間の旅客鉄道は、1847年に開業し、経済的な事情により1970年10月に廃止されたが、その後、線路敷の取扱いを巡り、鉄道の再開、ライトレールやガイドバスの導入などの選択肢が検討されてきた。鉄道の再開の可能性も何度か前向きに検討されたが、コスト面から困難とされ、1993年に貨物便も廃止された。1990年代後半には、県の委託調査でガイドウェイバスが選択肢として最適という方向性が提言された。そして、2001年に、ステージコーチなどの民間企業等から構成されるケンブリッジ高速交通システム(CRTS)から、計画策定申請がなされている。

2000年に、政府による「ケンブリッジーハンティントン・マルチモーダル調査(CHUMMS)」が実施され、CGB(Cambridge Guided Busway)計画とあわせ、将来的な計画として、A14道路の拡幅が提言された。同調査では、①自家用車利用者の公共交通利用促進を含めた交通手

■表—5 ガイドウェイバスに関する調査経緯

年	調査名及び性格等	調査内容及び結論
1987年	鉄道再開可能性調査(県委託調査)	電化して鉄道運行再開の可能性を調査。コストを収入ではカバーできないことが判明したため、1988年に県は鉄道再開を断念。
1990年	ケンブリッジ交通戦略調査(県委託調査)	ライトレール導入の可能性を調査。ライトレールの効果は判明したが、資本支出認可が困難と見込まれたことから、ガイドバスを選択肢として調査すべきと結論。
1992年	ガイドウェイバス調査(県委託調査)	ライトレールとガイドウェイバスの可能性を比較。ライトレールに比べ、1/2の開業コスト、8割の運行コストで、経済的な便益は、ほぼ2倍と結論。
1993年～1994年	ケンブリッジの未来(県委託調査)	鉄道再開や代替手段の可能性を詳細調査。鉄道よりライトレールやガイドウェイバスの方が利用者選好が高いが、56条補助獲得のためには、さらなる調査が必要と結論。
1999年	ケンブリッジーセントアイブス高速交通システム可能性調査(県委託調査)	鉄道再開、ガイドウェイバス、ライトレールの選択肢からの絞込みのための調査。需要及びコストの両面を考慮すると、ガイドウェイバスが最適と結論。
2000年	ケンブリッジーハンティントン・マルチモーダル調査(CHUMMS: 政府委託調査)	土地利用、交通需要、機関選択を含んだ総合的な調査。ケンブリッジとセントアイブス間の線路を活用したガイドウェイバスの導入と、アデンブルックス病院など近隣地域までの延伸を提言。
2004年	交通事業建設運営法に基づくパブリック調査(検査官調査)	これまでの調査や利害関係者・住民意見、現地調査などを踏まえ、条件付で、ケンブリッジ県のガイドウェイバス計画を支持。

■表—6 ガイドウェイバス計画の概要

走行距離	25.1km(北20.6km、南4.5km) セントアイブスからサイエンスパークまでは線路上を走行し、市中心部から鉄道駅までは路上走行(路上走行区間は、バスレーンやバス優先信号、バス専用道路、バス停の最適配置、路上駐車排除などのバス優先施策実施予定)
サービスの概要	6時～夜半(ケンブリッジからハンティントンまで54分)
停留所	14ヶ所(さらに拡充予定) バスとのリンクのため2箇所のP&Rを設置予定
予測トリップ	2万トリップ/日

段選択の拡大、②新規居住地への高質な公共交通サービス提供による持続可能な発展促進、③公共交通のサービスレベルの低い地域へのアクセス改善、④公共交通ネットワークの総合的な運用改善、⑤雇用・娯楽・教育機会等へのアクセス改善による社会活動推進、⑤車利用の代替手段としての高質な公共交通サービス提供による安全性の向上、というCGB計画の目的が明確にされた(表—5)。

計画の概要は、(表—6)のとおりである。英国では、ガイドウェイバスはリーズ、ガトウィック空港へのアクセスバスの一部区間などに導入されている。ケンブリッジに導入されれば、英国で最長となる約25kmの計画であり、セントアイブスからサイエンスパークまでは旧線路上を走行し、市中心部から鉄道駅までは路上走行する内容となっ



■図—6 導入予定のガイドウェイバスのイメージ  
注)ケンブリッジ県提供資料による。左の写真は、エッセン(ドイツ)の事例である。



■図—7 建設中の工事現場【筆者撮影】  
注)ロングスタントンの工事現場で、完成後は、P&Rになる予定。

ている(図—6)。

この計画は、1990年都市農村計画法と1992年交通事業建設運営法の規定による手続きを受けることになる。CHUMMS調査を受け、2002年の年次報告書の提出にあたり、県は運輸省から、計画の実行可能性を検証するとともに政府への助成入札申請のための作業として、より詳細な評価を行うよう要請され、2003年6月に、この計画は、LTP2の重要プロジェクトとして位置づけられることとなった。2004年2月には、2000年交通事業建設運営ルールに基づく状況報告書(ES: Environment Statement)が公表された。そして、2004年9月から12月まで、検査官(Inspector)による意見聴取・調査が行われ、その結果が運輸大臣に提出された。これを踏まえ、2005年12月に、運輸省からCGB計画支持の旨の見解が示されている。

計画の事業費は、2006年8月現在で、1.16億ポンド(約232億円)であり、2006年6月に、9.25千万ポンド(約185億円)が政府補助金として支出されると公表された。他方、事業費の1/5にあたる2.37千万ポンド(約47億円)は、開発者負担とされている。ステージコーチなどバス運行会社3社が運行予定で、2006年11月に現地での準備作業に着手し、2007年3月にはダグラス・アレキサンダー運輸大臣参加の起工式が行われており、約2年間の工事期間をへて、2009年春に供用開始の予定である(図—7)。

■表—7 主な論点と検査官報告における総括見解

観点	既存調査等を踏まえた検査官報告における総括見解
1) 代替選択肢との関係	鉄道は、旧線路敷を活用するもので、展開できる地域が限られる。また、頻度が限定され、高頻度運行とするにはコストを要する。これらにより、便益を受ける利用者は限定的になり、相対的に利用可能性は低くなると考えられる。LRTは、便益・コスト面のほか、線路を必要とするために運用面での柔軟性に劣り、市内の狭い道路の通行は困難である。バス専用道路は容量が過大または過小となることがあり非効率的である。
2) 土地利用との関係	CGBは、ケンブリッジ近接地域の開発計画や新しい公共交通手段の整備、2003年土地利用基本計画や地区計画と整合のとれたものである。また、新規P&R設置などにより、既存の住宅地域のアクセス・フィーダー手段としての役割を果たす。また、人口密度の低い地域のアクセス手段となりうるポテンシャルを有する。
3) 総合的な交通政策との関係	P&R、鉄道駅周辺整備・新駅設置により、自家用車や鉄道との効果的連携が図られることになる。また、ローカル地域のバス路線の検討が必要であるが、在来バスサービスとの連携や、徒歩・自転車などのモードとの円滑な接続により、地域のアクセスの向上が図られる。
4) 環境・景観、社会政策との関係	旧鉄道跡が活用されれば、魅力的かつ特徴的な手段となりうるが、環境・景観対策、代償植生戦略を十分に考慮する必要がある。

### 5.3 ガイドウェイバスの導入の是非を巡る論点

CGB計画の検査官調査には、多くの賛成・反対意見が寄せられたが、関係団体等からの反対の論拠は、3つに大きく分かれる。即ち、①将来需要や利用者便益、コスト見通しを疑問視するもの、②自然環境や文化・景観などへの社会的影響を懸念するもの、③鉄道やバスなどの他の選択肢を考慮すべきとするもの、である。

特に①では、既存のバスに比し、時間や運賃の面で魅力的なものにはなりえず、需要増は見込みにくいことや、2002年7月の試算時から、その18ヶ月後には建設コストが2割増、2006年の時点では6割増となっており、建設・運行コストの見通しが信頼性を欠くものであること、などが指摘されている。また、②にあっては、稀少で多様な生態系や植物相への影響を懸念する声がある。

本プロジェクトについては、設計・景観対策等に関する自治体許可等の条件の下に認めるとの方針が示されたが、表—7に、これまでの調査結果等を踏まえた主要な論点に対する総括見解を示した。

CGB計画は、LTP2の5つの主要プロジェクトの中で、最も優先順位の高いプロジェクトとして位置づけられている。このようにケンブリッジ近隣地域では、歴史的・文化的環境を守りつつ、新規住宅需要に対応して、如何に「地域の足」を確保していくべきか、との観点からの検討が深められており、中心地での道路等の制約と旧鉄道敷を活用した郊外区域での利便性確保の要請との条件下では、ガイドウェイバスは、1つの選択肢ともなりうることを示唆するものと考えられる。

## 6——バスの規制緩和を含む地域施策を巡る総括

### 6.1 労働党政権下のバスサービスを巡る議論等

ロンドンのフランチャイズ制度の他の地域への導入については、①大都市圏では、財政的根拠なくしては同制度によるサービスの維持は困難で、助成なくしては限界収益サービスをカットさせる結果となる、②バスの遅れの対応には、走行環境の改善が課題で、フランチャイズ制度は、交通混雑解消とは別の問題である、③多くの自治体は同制度より、カウンシルが運賃や頻度のレベルを事業者に要請できるより強力な品質パートナーシップ協定で支えられた協調したサービス提供の仕組みを望んでいる、との見方がある。

一方、品質パートナーシップ協定については、ケンブリッジなど限られた地域では、利便性の向上と利用者増があいまって実現し、成功をおさめているが、「自発的意思を有する、限られたメンバーで行われるものであり、どの地域でも実現可能なものではない」とも指摘されている。

また、1998年の交通白書以降、労働党が提唱してきた交通政策については、以下のような声も聞かれる。

1) 「総合交通政策 (Integrated Transport) が明確に定義されていない」ため、国民から見ると、「ロードプライシングや交通等のセキュリティ強化のための監視カメラ以外の施策は十分理解されておらず」、「1990年代の保守党政権以降、住民に体感できる変化はなく、総じてイングランド地域のバスと鉄道のサービスレベルは依然として低い」<sup>注8)</sup>ものにとどまる。

2) 各取組みのメリットが何であれ、バスサービスの改善の対応のスタンス如何は、最終的には運輸省閣僚の政治的個性によるところがある (Local Transport Today [2003]<sup>8)</sup>。

バス事業の改善の方向性については、英国下院交通委員会報告 [2006]<sup>5)</sup>は、以下のような提言をしている。

1) 品質契約制度は、「旅客交通局は望ましい総合的なバスネットワークの構築を可能とする主体」との認識に立って、その取得プロセスを容易にすることに加え、その定義についても緩和し、「唯一の実用化の手段」ではなく、「公共交通の利用促進の戦略実施の最も適した手段」とするべきである。

2) 交通委員会については、予算や人員面で補強し、責務以下のサービスであった場合には、バス事業者や地方交通局などにペナルティを課すなど、一定レベルのサービス保証のための権能を与えるべきである。

また、DfT [2006]<sup>4)</sup>は、品質パートナーシップ協定、品質協定制度和品質契約制度に関し、以下のような提言をしている。

1) 品質パートナーシップ協定は、競争を阻害しない範囲で、自治体とバス事業者により個別に合意が締結されている現状から、①公益に適合する場合に、法令上のテストを受けたうえで、自治体と複数の事業者が合意を締結できる仕組みとすること、②最低頻度や時間調整に関する事項、また、適切と認められる場合は、最高運賃額を含めた合意とすること。

2) 品質協定制度は、上記②の事項に加え、現状では、契約の構成要素たる施策の有効期間に関する運用が画一的であることから、地方自治体や事業者による契約期間を超えた改善措置ができるようにすること。

3) 品質契約制度については、①「バス戦略の唯一の実用化の手段」との要件の該当検査を、公益基準該当検査 (Public interest test) に変更すること、②運輸省の許可を、新しい枠組みの下での許可・裁定制度に変更すること、③一定の要件の下で契約期間を延長するものとする。

### 6.2 バス事業の取組みの方向性

英国には、ロンドンとそれ以外のイングランドという2つの制度が並存し、異なった様相を呈している。この中で、概してロンドンにおけるバス利用の促進や自家用車の利用抑制といった成果面での評価は高く、これに対して、イングランド地域の安定性を欠くバスサービスには、問題視する声も多いが、英国のバス事業制度は試行と議論が重ねられており、その評価は固まっていない。

この中であって、2つの制度は、利用者動向のみならず、自由化スキームでの成功事例、財政拠出状況の相違、各地域の実情や環境の差異等も考慮すると、現時点での優劣をつけることは困難である。

現状をみるに、この問題は、単に規制または財政負担かという問題としてとらえるのではなく、まずは実質面に着目し、市場メカニズム下で如何に「公益」を実現するかとの視点に立って、以下のような方策を通じ、主体間の関係と説明責任遂行の構造の合理化を中心とした運用の工夫と改善を検討してみるべきと考える。

1) 「公共交通」を担う事業者として、住民との共通認識を醸成するため、サービスを提供しようとする事業者が自ら実現したいと考える「公益」を定義し、住民に問いかけ、それをフィードバックする機会を組み込むこと。

また、地域の声を受け止めつつ、コレクティブな利益を実現するため、自治体がイニシアチブを発揮すること。

2) 地域の実情に応じて、コラボレーションの工夫・取組みが行われることが望ましいが、概して事業者や分野を超えた連携の組み立てについては、個別の利害を超えて客観的に鳥瞰する必要がある一方、議論・検討

を行う機会に乏しいことから、スコープを広げた検討の場の設定等が重要であること。

- 3) これらの枠組みの構築には、関係主体のプラス思考のパートナーシップの構築が重要であり、コミュニティ・レベルでのメリットの顕現化という面では、自治体あるいは政府との連携の円滑化との観点からの地方政府事務所の果たす役割が期待されること。
- 4) 地域の状況に応じ、明確なアウトカムの下、実効性をあげるためには、価格メカニズムへの組み込みを含め、その構成要素となるインセンティブ・デイスインセンティブ施策を組み合わせた取組みが期待されること。

英国では、政策をパッケージ化した地域計画は、より広域・長期レベルでの設定の方向に向かっているが、これらを1つの大きなものとしてとらえるシステムの発想に立って、関係者間で地域的なレベルでの方向性を検出できるような、地域政策と交通政策の融合的検討と発展への道筋の導出が望まれる。制度のあり方については、法改正に向けた議論が重ねられており、さらに全体像のフォローと議論の整理をしていく必要がある<sup>注9)</sup>。

## 7—おわりに

バス事業については、自治体や関係機関との連携の下、バスの有するポテンシャルの活用方策、各主体だけでは解決できない問題への対応について、地域や県・市町村といったそれぞれのレベルにおいて、①全体をとらえた問題提起、②各主体の果たすべき役割、③対応に関する説明責任のフレームワーク、との各論点の構造化・可視化を図り、地域経済や土地利用とあいまった解決策の在り方につき、検討を深めていくべきであろう。

ケンブリッジのCGB計画は、今後の紆余曲折も予想されるが、住宅や雇用といったマクロな地域政策との関係、交通政策の総合化の視点、新たな課題への対応、景観を重んじる文化とのバランス、などの論点を含んでいる。この構想は、住民参加と合理的な意思決定というプロセスの間の整合ある展開、異なる制度の下での適用の可能性等の視点からも、興味深いプロジェクトと思われる。

バス事業について、ロンドン大学のニック・タイラー教授は、「ポテンシャルは大きいものの、意識の浸透や活用の工夫がまだ図られていない面」があるとし、ガイドウェイバスについては、「線路と道路の両方を走行でき、フレキシビリティやコストの面でライトレールより一層の活用が期待される」としている。我が国でも、ライトレール、デュアルモードビークルの導入が検討されているが、ガイドウェイバスも、環境や条件のあった地域については、利用者

の利便性確保と地域振興の有力な選択肢となりうるものと考えられる。

**謝辞：**本稿の見解は、全て個人的なものであり、本稿中に引用した文献の和訳に関する責任は、筆者に帰するものである。本稿のとりまとめに当たっては、サザンプトン大学のジョン・プレストン教授、ロンドン大学のピーター・ジョーンズ教授、ニック・タイラー教授、大ロンドン市のデビッド・ハッチンソン開発課長、ケンブリッジ県のエイドリアン・ハインズCGB課長、クリス・ポルトニー計画課長、ヨーク市のイアン・ストークス主席交通計画官、ブライトン&ホーブ市のデビッド・パーカー主席交通計画官に貴重な意見をいただいた。心より感謝を申し上げたい。

### 注

- 注1) 英国下院交通委員会報告[2006]<sup>5)</sup>、Local Transport Today[2006]<sup>9)</sup>、[2003]<sup>8)</sup>、同[2001]<sup>10)</sup>、ロンドン大学のピーター・ジョーンズ教授及び大ロンドン市のデビッド・ハッチンソン開発課長のコメントより、整理したものである。イングランド地域に関する①の点については、下院交通委員会報告では、「単に収益性が低いというだけで路線から撤退する現状は、地方自治体を失望させている。事業者は、住民を犠牲にして不採算路線から撤退し、高収益路線に集約することにより、利潤の最大化を図っている」と指摘されている。
- 注2) 補助金の比較は、2004年度ベースの数値である。ロンドンとそれ以外のイングランド地域では、1995年から2004年度までの10年間の補助金額の推移をみると、後者の1.7倍増に対し、前者は21.3倍増加している。
- 注3) 東イングランドの54の自治体からの推薦者、政党代表、労働・環境・福利厚生など多様なステークホルダーから構成され、2004年計画及び強制収用法に基づき、地域計画組織として機能する。ロンドン議会とは異なり、非公選の議員から構成される。
- 注4) 地域空間戦略は、東イングランド地方評議会が策定する15年～20年期間のものであり、東イングランドについては、2004年11月から2005年3月まで、パブリックコメントが行われ、2007年夏に、2021年までを計画期間とする戦略(RSS14)が策定される予定である。同戦略は、策定されると、東アングリア地方計画ガイダンス(RPG6)と南東地域地方計画ガイダンス(RPG9)、6つの県の土地利用の基本計画を統合することになっている。
- 注5) 2004年計画及び強制収用法は、市町村に、新開発計画システムへ移行を示す地区開発スキームの策定を要求しており、新システムにおける開発計画を構成する計画やガイダンスの集合体を地区開発計画と呼称している。新システムでは、計画の柔軟性、住民参加、持続可能性評価、合理的根拠を重視している。ケンブリッジの地区開発計画は、コア戦略ほかの計画等から構成される予定であるが、このプロセスの中で、同市では、1996年11月の地区計画を改定し、2006年7月に新Local Planを策定している。
- 注6) 1999年地方自治法により導入された制度で、特定の分野で優れた業績をあげた自治体を表彰し、また、他の自治体を啓発することを目的とする。応募計画書の内容のほか、業績指標(Performance Indicators)により審査された実績が考慮される。選定された自治体には、オープンデイやワークショップの開催、インターネットなどでの広報、人的交流などに、一定の補助金が支給される。ケンブリッジでは、2004年10月にオープンデイが開催されたほか、市内バスやP&R、ガイドウェイバスなどの取組みが紹介されている。
- 注7) ケンブリッジ県では、1990年代初期には、「バスの平均走行スピードの向上」と「運行コストの削減」を主要な目標とした公共交通の運行頻度や利用機会の改善、定時性の向上を目指した重点的な取組みが行われており(ケンブリッジ市ほか[1994]<sup>11)</sup>)、これらのサステイナブルな交通実現、公共交通の魅力度向上の継続的な取組みの成果が発現していると考えられる。
- 注8) サザンプトン大学のジョン・プレスコット教授の指摘を整理したものである。
- 注9) 2006年12月に公表された運輸省の提言(DfT[2006]<sup>4)</sup>)を踏まえ、2007年5月から9月までの間、品質協定制度的変更等の内容を含む地方交通法案(Local Transport Bill)の原案がパブリックコメントに付されている。

## 参考文献

- 1) National Audit Office [2005] "Delivery Chain Analysis for Bus Services in England"
- 2) City of Brighton & Hove [2006] "City of Brighton & Hove LTP 2001-2006 Delivery Report"
- 3) City of York [2006] "City of York LTP 2001-2006 Delivery Report"
- 4) Department for Transport [2006] "Putting Passengers First" The Government's proposals for a modernized national framework for bus services
- 5) House of Commons Transport Committee [2006] "Bus Services across the UK"
- 6) Department for Transport [2006] "Quality Partnership Scheme in England - Guidance"
- 7) Department for Transport [2005] "Quality Contract Schemes for Bus Services"
- 8) Local Transport Today [2003] "Bus regulatory reforms will depend on more funds and ministerial bravado" Issue380, pp.9
- 9) Local Transport Today [2006] "Devil in the detail as Alexander makes headway in the bus debate" Issue460, pp.10-11
- 10) Local Transport Today [2001] "Councils explore how to reconnect communities left in the cold by bus services cuts" Issue330, pp.10-11
- 11) Cities of Heidelberg, Bautzen, Cambridge and Montpellier [1994] EU Project: "From EGO-Mobility to ECO-Mobility"
- 12) Cambridge City Council [2006] "Local Plan 2006"
- 13) Cambridge County Council Peterborough [2003] "Cambridgeshire and Peterborough Structure Plan 2003"
- 14) Cambridge County Council [2004] "Environmental Statement"
- 15) Department for Transport [2005] "Applications for the Proposed Cambridgeshire Guided Busway Order and Deemed Planning Permission"
- 16) Cambridge County Council [2003~2004] "Guided Busway Newsletter 1~5"
- 17) The Government Office for the East of England [2000] "Regional Planning Guidance for East Anglia"
- 18) Dr Chris Gossop [2005] Cambridgeshire Guided Busway Order: "Inspector's Report"
- 19) Cambridge Evening News [2006] "It's Coming!" Exclusive: Guided Bus Cash is finally Approved", "Guided bus will destroy wildlife habitats", "Fears over total cost of guided bus project"
- 20) 寺田一薫 [2002] 「バス産業の規制緩和」日本評論社
- 21) 中野宏幸 [1999] 「英国の地域交通行政と今後における地域交通アプローチのあり方」ITPS Report9902, 運輸政策研究所
- 22) 中野宏幸 [2004] 「1990年代のロンドンとイングランド地方圏の地域交通行政システム」運輸政策研究, Vol.7, No.2 2004 Summer pp.37-49

(原稿受付 2007年1月16日)

---

## Bus Strategy and New Regional Transport Policy in the UK - Collaborative Measures of Bus Services under the Deregulated Scheme -

By Hiroyuki NAKANO

After the bus deregulation, various problems have shown up outside of London regarding bus services and these situations is in contrast to the ones apparent in London in terms of bus patronage in particular. There are some cities which have made a challenging and innovative effort to attract local people to patronize the bus services outside of London, including the package approaches and the guided busway projects in the Cambridge County Council. This survey examines and discusses recent performances of bus operations and policy directions of the local transport policies.

---

*Key Words* : **Bus service, Deregulation, Local Transport Plan, Guided Busway**

---