

地域交通戦略のフロンティア

—英国のダイナミズムに学ぶ—

平成20年4月17日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師——中野宏幸 国土交通省
元(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
2. コメンテーター——屋井鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
3. 司会——森地 茂 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

■講演の概要

1—研究の目的

1980年代以降の英国の地域交通戦略に関する「ガバナンス」の構造につき、「公益の実現」との視点に立って、官民の関係や構造の特徴を示す独立した「3つの軸」で立体的に分析した。そして、我が国へのインプリケーションとして、地域交通政策に関する「新たなガバナンスのフレームワーク」と「これを有効に機能させるための対応の方向性」をまとめたものである。

分析の対象は、政策・制度環境の異なる、3つの時期(①1980年代後半: サッチャー政権下で民営化等の施策が本格的に実施, ②1990年代前半: 行政改革や民営化が強力に推進されて3つの軸の動きが同時に進行, ③1990年代後半以降: ブレア労働党政権の下で方向転換), 3つの地域(①ロンドン, ②大都市圏(マンチェスターなど6大都市圏), ③それ以外のイングランド地域)



講師: 中野宏幸

であり、これらを3つの分析の視点によって比較分析した。英国の行政の特徴や分析の詳細等は、同名の著書に記載されているので、本報告では、コロキウムでの説明のポイントのみを記載する。

1.1 英国の政策展開に関して参考となる点

英国の政策展開には、次のような考え方が背景にあり、インフラ整備や規制改革で先行している取組みに関する議論や成果は、参考になるものと思料する。①変化に対して柔軟であり、絶えざる進化を求めて、常にダイナミックな動きを行っていること。②具体的取組みの積み重ねから原理を構築しようとする英国的コモンロー的思考方から、帰納法的なアプローチにより、具体的事例や実践感覚を重視していること。③因果関係や論理性を重視し、合理的な思考方法によって、価値を実現しようとしていること。



コメンテーター: 屋井鉄雄

1.2 「ネットワーク・ガバナンス」の概念

ガバナンスに関する動向としては、垂直的統治関係から、関係主体間の信頼関係や協力・合意による取組みを重視する水平的協働関係に移行する傾向がみられる。

近年においては、①社会の成熟化、価値観の多様化に伴い、公共的な課題が高度化・多様化していること、②公的主体のみが課題対応にあたることは、課題の質的側面、財政制約の中でも困難であること、③公的主体のみでコントロールできず、公と私の領域の見直しを含め、課題解決の仕組みづくりが必要であること、といった認識を背景として、「ネットワーク・ガバナンス」という考え方が提唱されている。これは、「官民の関係主体がそれぞれの強みを活かして他の組織とのネットワークによって、より効率的・効果的に公共的課題の解決を図る取組み」と理解されている。まだ一般的かつ成熟段階にある概念であるが、都市・地域交通を取り巻く外部環境や課題の認識を踏まえ、この概念に着目し、「ネットワークのあり方」を分析することとした。

1.3 研究の仮説

地域交通の「ネットワーク・ガバナンス」に関する合理的なモデルの構成要素につき、以下のような3点を「研究の仮説」として、仮説に対する検証と問題提起より、示唆を導出することとした。具体的には、①公的・私的部門の各主

体の役割に応じた市民目線での目標を設定していること、②各主体の間で、上記目標と責任の遂行（サービス提供やリソース提供など）、説明責任遂行のための合理的なつながりを有していること、③各主体及びマクロの政策目標ベースでとらえた場合、市民へのアカウントビリティと成果実現を果たす仕組みとなっていること、である。

2—英国の地方行政や計画制度の特徴等

2.1 大胆な地方自治体構造改革、行政改革や民営化の推進

英国では、地方自治体構造の一層制への改革など種々の再編が実施されてきた。即ち、1986年には、大ロンドン市と大都市圏カウンティが廃止されたほか、イングランド地方圏では、1995年から1998年にかけて一部の地域に一層制が導入されている。一方、労働党政権になって、2000年にはロンドンに、グレーター・ロンドン・オーソリティー（GLA: Greater London Authority）が設置された。

これらの地方自治体構造改革、行政改革や民営化の動きは、広域的な機能を有し、かつ、土地利用や住宅・生活環境など他施策とも密接な関連性を有する地域交通の交通計画の規模や策定構造、交通政策遂行の仕組みに大きな影響を及ぼしている。

2.2 政府と地方自治体との関係

保守党から労働党に移行し、政府と地方自治体の関係は、「政府による強いコントロール」から「あめとむちの関係」へと変わっている。即ち、保守党政権では、地方財政レベルの関与は、①法令・ガイドライン・補助金などによるコントロール強化、②資本支出統制やキャッピングによる支出制限、などにより、より広範かつ直接的になった。他方、労働党政権では、政府の指示を熱心に行う自治体は表彰され、そして「自由で

柔軟な対応」という「あめ」を与えられる一方、強く抵抗する自治体は、政府から厳しく評価・対応されることとなっている。

2.3 地域交通・土地利用計画の特徴

図一1のとおり、政府のトップダウン方式から、地域主体のボトムアップ構造に変化した。保守党政権では、国・地域ブロックレベルの指針は、政府によって策定されたが、労働党になって、地域計画指針や地域空間戦略は、地域計画団体が策定することになった。交通関係は、単年度ベースの交通政策プログラム（TPP: Transport Policy and Programme）から、戦略機能を付加された地方交通計画（LTP: Local Transport Plan）へと制度変更され、自治体の裁量は増加した。

2.4 交通政策の変遷の特徴

1990年代初期に「ニュー・リアリズム」がフィル・グッドウィン教授らによって提唱され、「Predict and Provide」から「Provide and Prevent」へと思想転換された。「ニュー・リアリズム」は、「交通需要マネジメント」を基軸とした考え方であり、「一定の政策の遂行に関し、その政策の引き金となる様々な要素（価格、市場機能、法令、実行資源及び関連制度）の調和ある活用を唱えたもの」

である。1998年7月の政府白書（A New Deal for Transport: Better for Everyone）はこの考え方に立脚している。

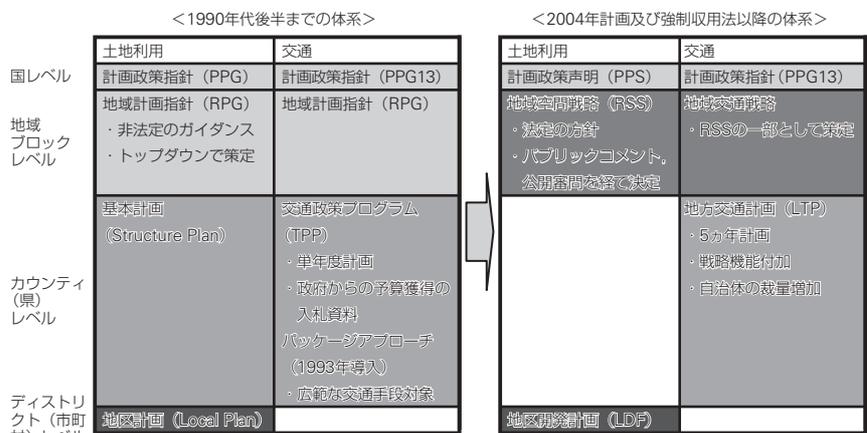
最近では、2006年12月に「利用者を最重視する提言（Putting Passengers First）」が公表され、地方交通法案に基づくバス事業改革、大都市圏のガバナンスの改革が議論されている。

3—「3つの軸」の定義と特徴

「3つの軸」は、官民の関係や構造の特徴を表象した分析の視点であり、① Fragmentation: 交通モード間など行政における機能的・地域的なまとまりや分化の度合、② De-Centralization: 行政の地方分権化の度合、国と地方の役割分担の関係、③ Privatization: 市場原理の導入等を通じた行政の関与限定・縮小の度合で、官民での役割関係を示す独立した評価軸である（図—2）。この軸に関する保守党政権（1990年代後半まで）及び労働党政権（1990年代後半以降）の特徴は、次のとおりである。

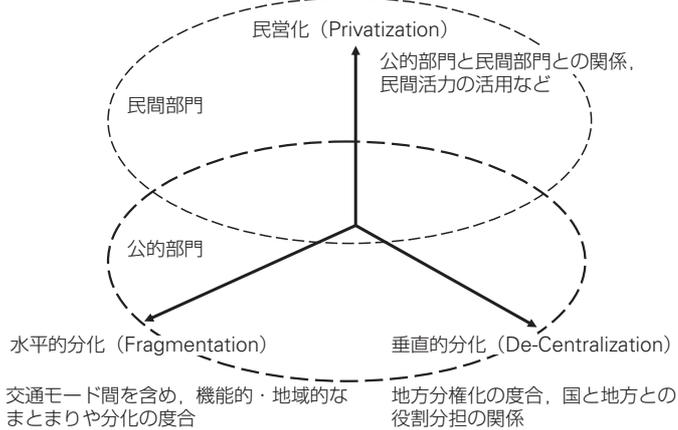
3.1 Fragmentation

保守党政権では、地方自治体改革や民営化などの中で、地域的・機能的分化と多様な調整機関の設置等が行われた。地方自治体改革によって、交通計画策定構造の変化と策定単位が細分化されたが、ロンドンでは、調整機関として、



注: ■ ■ ■ ■ は、それぞれ、政府、地域計画団体、カウンティ、ディストリクトによって策定される計画である。

■図一1 英国の地域交通・土地利用計画の変遷 (イングランド地方圏の例)



■図—2 3つの軸の関係

合同機関などアドホック機関が設置された。

労働党政権では、機能・地域的に統合的取組みの強化が行われた。即ち、GLA及び戦略実施組織であるロンドン交通の設置、LTPにおける戦略機能の付加、イングランド間戦略の策定などが行われた。

3.2 De-Centralization

保守党政権では、法令・政府指針・補助金などによる政府コントロール強化のほか、政府権限の留保、自治体機能のバイパス化などの自治体関与を制限・削減する施策が実施された。

労働党政権では、地域レベルでの戦略推進機能の強化が行われた。ロンドン市長の強力なイニシアチブによるロンドンプラン策定、地域計画団体による地域空間戦略(RSS: Regional Spatial Strategy)のボトムアップ的策定、地域評議会創設など地域主義の導入が行われた。

3.3 Privatization

保守党政権では、規制緩和・民営化が推進された。具体的には、バスや鉄道などの公企業の民営化、PFIや外部委託・強制競争入札の推進などで、一方、交通マネジメントなど官民連携や民間主導のパートナーシップの萌芽もあった。

労働党政権では、地域ニーズや地域の課題によりよく、かつ主体的に対応し

うる官民の協働関係構築が奨励された。同政権では、市場の失敗・限界の修正に関する政府の役割の再評価、補助金などの一定の政府介入施策の実施が行われたが、ベスト・バリューの考え方の導入によって、効率性のみならず、サービスの質にも配慮がなされた。

4—3つの軸による分析

ロンドン、大都市圏及びイングランド地方圏の状況を3つの軸により分析した結果は、以下のとおりである。

4.1 ロンドン

4.1.1 1980年代後半から1990年代後半まで

この間の状況は、「関係主体の多数化・輻輳化の中での個別施策ベースの対応の限界」と特徴づけられる。大ロンドン市の廃止により、地域的・機能的に細分化された統治体制となり、民営化の進展による政策関与者の多数化とあいまって、様々な目的・構成によるパートナーシップが形成され、「統括」と「調整」機能が失われた。これに対し、政府系機関や合同機関等が設置され、政府によるコントロールが強化された。アカウンタビリティ・チェーンも分断され、住民ニーズを把握するメカニズムを欠くものとなった。

この結果、一部に成果をあげた事例はみられるものの、公共交通への投資不足、故障や遅延、信頼性の低下、混

雑などの問題が顕在化した。

4.1.2 2000年以降

この間の状況は、「世界都市型ポリシー・ネットワークの形成」と特徴づけられる。GLAの設置により、「政府、地方自治体、民間、住民との間の政策・アカウンタビリティのチェーン」が形成されるとともに、「市長とGLAによる政策発信」というポリシー・ネットワークのハブを中心とした戦略推進のフレームワークができあがった。

公選市長制度の導入等によってロンドン全域にわたる戦略策定・推進、政治的リーダーシップやイニシアチブが発揮され、投資の状況改善、公共交通サービス向上が実現するとともに、混雑賦課金の導入といった強力な政策ツールの導入が図られた(図—3参照)。



■図—3 ロンドンのベンディ・タイプのバス

4.2 イングランド地方圏

4.2.1 1980年代後半から1990年代後半まで

この間の状況は、「地方都市型ポリシー・ネットワークの萌芽」と特徴づけられる。地方自治体構造改革により、一部の地方自治体では、ユニタリーへの移行によって細分化された。また、地域政府事務所が設置され、政府主導の指針が発出されて、トップダウンのアプローチが行われた。TPPでは、単年度ベースの裁量の限定された手法がとられ、階層的計画システムや詳細な指針等を通じ、政府からのコントロールが強められる結果となった。

成果の面では、バスの自由化の下で、

バスサービスの低下とあいまって、バス利用者が減少した。一部の地域では、カウンティの強いイニシアチブにより、1990年代からの交通政策転換と軌を一にして、パッケージ・アプローチの考え方から公共交通機関の利用促進などのパートナーシップが形成され、公共交通のサービス改善に成果をあげた(図—4参照)。

4.2.2 2000年以降

この間の状況は、「新たな時代の原動力となるポリシー・ネットワークの形成」と特徴づけられる。ボトムアップのアプローチが導入され、住民参加によるリージョンレベルでの戦略策定、LTPによる地方自治体の裁量の増加や住民との対話を重視する動きから、政府・地方自治体・民間・住民との間の政策遂行とアカウントビリティのチェーンの改善が図られ、住民との接点が拡充された。

これらにより、バス戦略の考え方から、パートナーシップ制度の活用によるバス利用への転換などの政策に効果をあげた地域がみられた。ケンブリッジ県では、新規住宅建設に対応して、リージョンレベルとも連携しながら、2009年春を目前に、ガイドウェイバスの建設が

進められている(図—5参照)。しかしながら、取組みが成功している地区は限られており、その成否は、歴史的・文化的環境など、地域の固有の事情に影響を受ける面があることに留意する必要がある。



■図—5 ケンブリッジ県のガイドウェイバスの建設状況(上はHiston, 下はScience Park付近のもの(2008年7月現在))

4.3 大都市圏

4.3.1 1980年代後半から1990年代後半まで

1986年に大都市圏カウンシルが廃止されて地理的に細分化され、公共交通

に関して関与限定的な旅客交通局及び同実行委員会の体制の下で、戦略や政策遂行・アカウントビリティ・チェーンのつながりは有効に機能するものとはならなかった。概して住民との接点は限られたものとなっており、バスサービスの低下と利用者の減少に歯止めがかからない状況となっている。

4.3.2 2000年以降

上記のような状況を受け、議会上程中の地方交通法案(Local Transport Bill)では、拡散・分化したリーダーシップなどの課題が指摘され、PTA(Passenger Transport Authority)と自治体の権能の見直しなどによるLTPの計画プロセスの強化とあわせ、大都市圏におけるガバナンス見直しの議論が行われている。

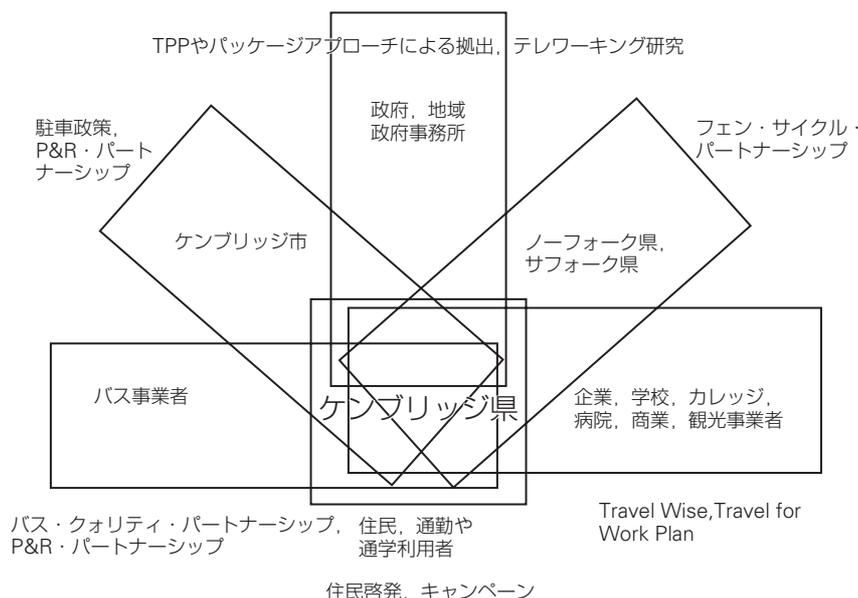
5——分析の総括とまとめ

5.1 地域交通の「コラボレーション・フレームワーク」の基本構成要素

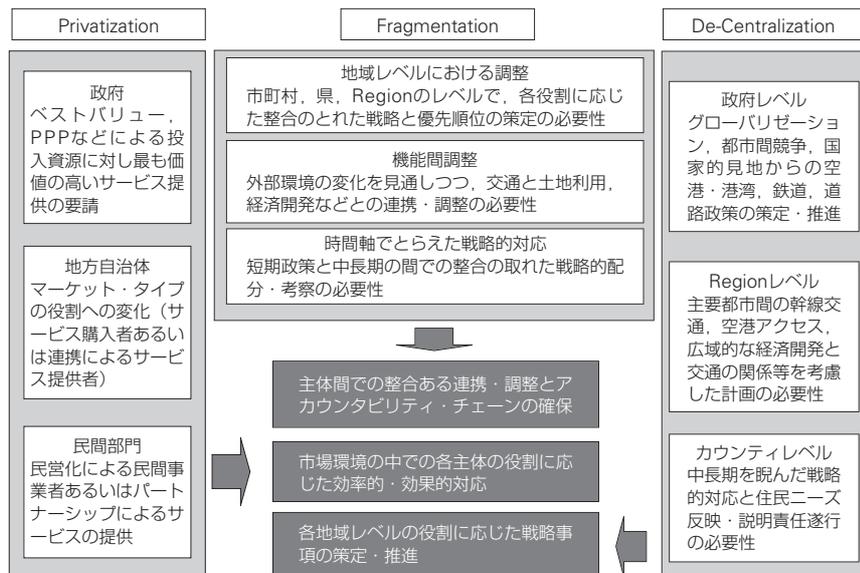
3つの軸の総括は、図—6のとおりである。3つの軸による分析により、基本構成要素として、以下の3つの存在が明らかとなった。

- ① 政府・基礎自治体・事業者の各主体において、それぞれ主体的に「目指す公益」を定義し、住民対話等を通じて、「コレクティブ」化して、共有できるものとしていくこと。
- ② 戦略の策定・推進主体、サービスの提供主体、住民との間で、戦略推進・サービス提供と整合のあるアカウントビリティ・チェーンのフレームワークを構築していくこと。

英国のバス事業についてコメントすると、ロンドンでは、ロンドン交通がロンドン区の地区実行計画を総括し、一元的に市長・運輸省・ロンドン議会・住民等への説明責任を遂行する仕組みになっているのに対し、イングランド地方圏では、バス事業者は、地



■図—4 ケンブリッジ県の交通需要マネジメント等関係の連携関係



■図-6 3つの軸の分析の総括

方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っていない。LTP策定主体であるカウンティが、運輸省及び住民にLTPの達成状況の説明責任を負う仕組みとなっており、整合あるアカウントビリティ・チェーンが構築されていない。

- ③ 主体間のネットワークとして、戦略の策定・インセンティブ・ディスインセンティブのバランスのとれた取組みを進めていくこと。

5.2 「目指す公益」の実現のための枠組みづくり

マクロな分析とロジカルな説明のため、因果関係を分析し、「公益の実現」に向けて、関係主体が同じ目線で問題点をとらえる「見取り図」を策定し、関係主体・住民へのロジカルな説明を通じて、「公共交通の担う事業者」の意識改革、住民など利用者への啓発などの面で、説得力のある材料を提供していくことが大切である。

このためには、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、関係主体による「ともに考え、コミュニケー

ションできる仕組み」の構築が重要である。ケンブリッジでは、県がイニシアチブをとって、地域・時間の両軸において連続的な取組みを行い、市民目線での成果を実現している。

5.3 関係主体の役割

5.3.1 基礎自治体等を中核とした主体的取組みのための競争的な環境整備

コレクティブな利益を実現するため、自治体のイニシアチブの発揮が重要であり、基礎自治体に競争意識を植え付け、効率化を図りながら、その主体性発揮を図るためのさらなる工夫が必要である。

このため、①自治体間の比較、時系列的なサービス改善状況の把握などを通じ、サービス水準向上を目指す仕組みの工夫、②国と自治体とのマネジメントのリンケージを図り、自治体の業績測定の結果を活用した、国から自治体への効果的な対応、③地域公共交通活性化・再生法のスキームによる支援に際しての地域からの適切な説明と国からのメリハリある対応、などの推進が求められる。

5.3.2 地域ブロック(リージョン)・レベルでの取組み

リージョンレベルの計画システムについては、関係主体間の説明責任構造が複雑などの課題はあるが、地域評議会において地域空間戦略を策定する仕組みが構築されており、行政面での取組みは進展している。

基礎自治体の戦略機能を補完するものとして、地方自治体を超える流動に配慮し、地域ブロックレベルで優先順位など、策定意義を明確にするとともに、これを実効あるものとするため、地域ニーズへの応答性や答責性を確保できるものとするのが重要である。

5.3.3 各事業者の取組み

民営化や規制緩和を行ったとしても、「公益」の実現を目指す「公共的サービス」を担う主体であることには変わりはない。公益への貢献、即ち、「どのような公益を、どのように実現するのか」、「地域のためにモビリティの面からどのように貢献していくのか。このために事業継続、事業参入や退出をどのように考えるか」「地域づくりや環境改善という観点からはどのような貢献をなしていくのか」を、主体的に考え、住民やコミュニティに問いかけ、それをサービス提供にもフィードバックするという説明責任の仕組みを構築していくことが求められる。

5.4 意識共有のための工夫

「ともに考えて、レベルアップしていく」という環境醸成のための情報と知見を共有し、住民や地域社会への啓発を工夫していく必要がある。ハブ機能からの地方自治体や国民への情報発信や意見交換の機会の充実は重要な課題であり、運輸政策研究機構の「公共交通支援情報センター」の機能充実を期待したい。

5.5 交通政策の新たな展開の方向性

分野を超えた横串的発想と設計のため、分野間のつながりや複数の分野間の相互作用と力学の解明と科学的理解を進め、学際的あるいは実務・行政・研究の枠を超えた多面的議論の積み重ねにより、断片的な知識を集約して、「知的資産化」していくことが大切である。さらに情報共有による全体のレベルアップにつながる取組みとして、国際的にも政策・実務の意見交換の場があってもよいのではないか。

より合理的な説明責任の構造構築のため、①「社会的存在」としての企業は、「誰に」「何を」「どのように」伝えて、責任を果たしていくべきか、②「社会的存在を自覚して発現する」企業の説明責任のあり方をどう考えていくのか、につき、検討を深めていく必要がある。

いづれにしても、交通政策は、ポジティブな発想とプロアクティブな対応として、「歩くことが好き」といったポジティブかつ根源的な欲求につなげていくことが大切である。

最後に、「政策企画能力とは、『何をすべきかを示すだけでなく、それを市民など関係者に納得させる能力である』というケンブリッジ大学のスーザン・オーウェンス教授（環境地理学者）の指摘を紹介しておきたい。

■コメントの概要

今回の発表内容の詳細は、講師による著書（題名は今回の発表タイトルと同じ）にて丁寧に記述されており、発表内容に関するコメントは著書と重複するために控える。膨大な知見が具体例と共に整理されているので、ぜひ著書を参照されたい。

1— 欧米の地域・都市圏等の計画制度

1.1 各国の地域・都市圏計画の体系

欧米では法制化を含めた計画制度の

見直しが行われており、英国での主要インフラ計画決定プロセスの見直しの議論などがある。図一は英米仏日の国、州・県、都市圏各レベルの計画制度である。日本では州レベルや都市圏の間での計画のつながりが明確にはなっていない一方、他国では不断的努力によって見直しを行っている。

フランスではボアネ法体系や州の役割が希薄になっている印象があるものの、SRU法体系による計画制度が鮮明になってきている。英国では州・県レベルでの地域空間戦略や地域交通戦略と都市圏レベルでのLTPとの関係が明確である。また米国でも同様に各レベルにおける計画の関係が明確で、ISTEA以降、政権が変わっても基本的には同じ計画制度を継承して現在に至っている。

英国のRSSはLTPの上位計画に当たる。州程度の範囲をカバーしており、策定途上である。地域で策定されるが、地方の提案に関して政府からの内容修正がかなり入っており、国の意向が大分強く反映されているという印象を受けている。

フランスでは国がDTAを策定し、SCOT, PDUという都市圏レベルでの連携が取られている。それぞれの計画

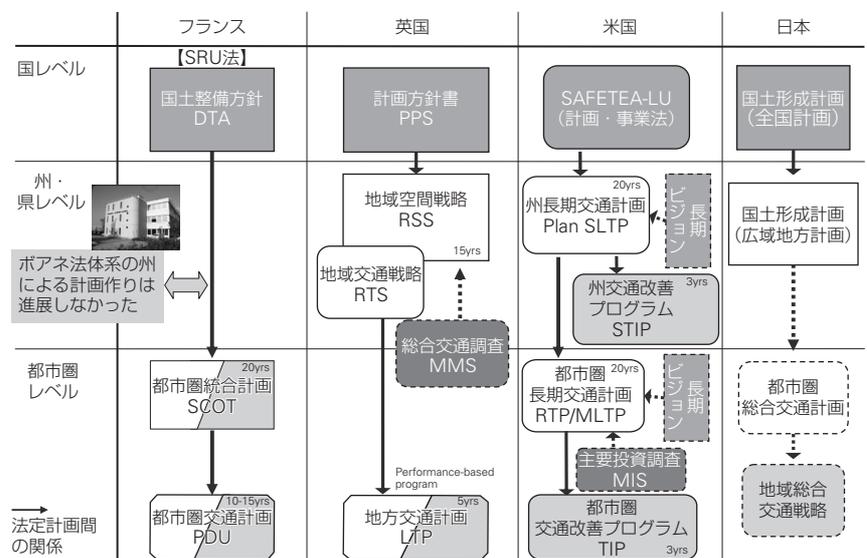
の対象エリアや計画策定者は異なる。なお、道路整備においては、国と地方との間でコンフリクトが発生し調整が容易ではない地域もあるようだが、計画体系の法制度面では、ここ数年でSRU法による体系として、かなり整理されてきているようである。

1.2 我が国の地域・都市圏計画の課題

社会資本の評価システムは改善されてきたが、計画システムの整備はまだ十分とはいえない。国民とのコミュニケーションという点では、心理面、手続面、実質面の各々を重視し、「公益」を社会や国、地域でどう考えるかが論点になる。我が国では計画システムの抜本的改定が課題であり、広域地方レベルの国土形成計画が策定中であるが、その下の都市圏等の計画に関し、法定計画は脆弱である。公益に関わる計画の合理性をどう考えるかが今後の課題である。それは話し合いだけで解決できるわけではなく、他方、行政が勝手に決められるものでもない。我が国流の考え方が再提起される必要がある。

2— 英国の主要社会資本の計画制度改革

英国では、計画確定に多くの承認手続と膨大な時間を要している。このた



新道路技術会議 (IBS+Yai) を一部修正

■図一 各国の地域・都市圏計画の体系

め、国家主要プロジェクトの決定権を国から分離し、決定までの時間の短縮、透明性や説明責任の向上等を図っていくための法案が議会で審議されている。そのため、第三者機関として、社会資本計画委員会（IPC：Infrastructure Planning Commission）を新たに設置し、三段階で計画決定していくことにしている。即ち、第一段階では政府が国家政策書（NPS：National Policy Statement）を作成し、第二段階で事業主体（官または民）が計画案を作成してIPCに申請し、第三段階でIPCが計画・事業主体の申請した計画案を審査・決定する。各段階でのPIを補強し積極的に行うこととしている。これにより、①単一の承認体制（Single Consent Regime）による行政の分かり易さの追求、②手続きの同時進行による効率化、③決定機関の独立性、④国家政策の明確化を図っている。なお、現在は議会で審議中のため、法案内容の修正可能性はあるが、大きな変更はないのではないかと思われる。

■質疑応答

Q 物流政策は、環境問題への対応などの観点から、重要と思われるが、英国ではどのような対応が行われているか。

A 本研究は、旅客を主たる対象としたものであるが、地方自治体レベルのガバナンスの議論としては、旅客と貨物を同一レベルで扱おうという動きがある。例えば、大都市圏では、旅客交通局を改組する際に、旅客と貨物をともに所管する総合交通局（ITA：Integrated Transport Authority）とするという議論が地方交通法案の中で行われている。

Q 社会資本整備における第三者機関は具体的にどのようなものか。

A 委員の任命は大臣が行い、基本的に数十人程度の規模である。任期は8年で、決定に対して委員が罷免されることはない。交通だけでなく廃棄物やエネルギー施設など年間に10件程度のジャッジを行う。1人で決定を行うケースもあるが、基本的にはコミッショナーを中心に数人で決定を行う。国家政策があって、事業者が計画を作り、第三者機関がジャッジをするという三者間での役割分担の仕組みである。国家政策に必ずしも整合しない決定が行われることもあるが、理念として独立性は確保したいようである。

Q コメンテーターの主要論点に対する意見をお願いしたい。

A 英国の今後の広域地方行政及び地方交通計画の方向性については、2006年12月に公表されたロッド・エディントン卿の交通政策提言（Eddington Transport Study）に示されていると考えている。この提言は、当時のゴードン・ブラウン財務大臣とアリスター・ダーリング運輸大臣の要請を受けたものである。グローバル化やEU統合の中で、国際競争力や経済発展のために、交通はどのような役割を果たすべきか、という視点からまとめられており、経済発展に資するためのツールとして、各種計画制度は活用されていくものと考えられる。この提言を踏まえ、地域空間戦略は、地域開発公社（RDA：Regional Development Agency）の策定する地域経済戦略（RES：Regional Economic Strategy）に統合されるという動きがでてきている。

まずリージョンレベルの広域地方計画については、自治体サイドでは、①ロンドンとの幹線交通や主要都市間の交通への対応のあり方、②広域的な住宅配置と交通のあり方、③グローバル化の中での経済発展のあり

方、などの諸点から、その機能に期待がもたれている。

その一方で、①サッチャー首相が「官僚的で不要なレベル」と評したこともあり、リージョンの概念が成熟・定着していないところがある。②地域にとって負担の重い構造となっている。即ち、地域空間戦略はストラクチャー・プラン（基本計画）の機能も含むものとなっており、地域レベルで運用が困難であるのみならず、地域評議会の体制も整っていない。③意義が明確でない面があり、例えば、小規模自治体では、ローカルが切り捨てられることを懸念している、といった課題がある。

いずれにしても、政策の対象や視点を明確にしつつ、地域レベルで優先順位をつけるなど、地域戦略の意義を明確化し、関係者で共有したうえで、策定・運用していく必要がある。

次にカウンティレベルの計画については、第2次LTPの運用が行われている段階にある。第1次LTPでは、ケンブリッジなど成果を上げている自治体もあるが、課題も顕在化している。その1つに、労働党が提唱した「総合交通（Integrated Transport）」という概念が不明確という点があげられる。このため、地方自治体に十分に理解されておらず、地方自治体による対応が区々となっている一因となっている。また、LTPの政策目標が実質的に達成できる手段が講じられているか、という点からは、例えば、交通マネジメントや「説得的な政策」は、成果との関係が説明しにくいいため、地方自治体は、革新的な施策などは避け、政府の方針に沿って予算を獲得しやすい施策を選好するという傾向がでてきている。政策の実質面を踏まえ、よりリーズナブルな運用ができる仕組みづくりを期待したい。

（とりまとめ：中野宏幸、室井寿明）