

3. ハード・ソフトを組み合わせた「持続可能な交通」への転換 ～LRT・路線バス・コミュニティバス等の整備とトラベルプラン策定支援の組合せ～ グレーター・ノッティンガム（英国）

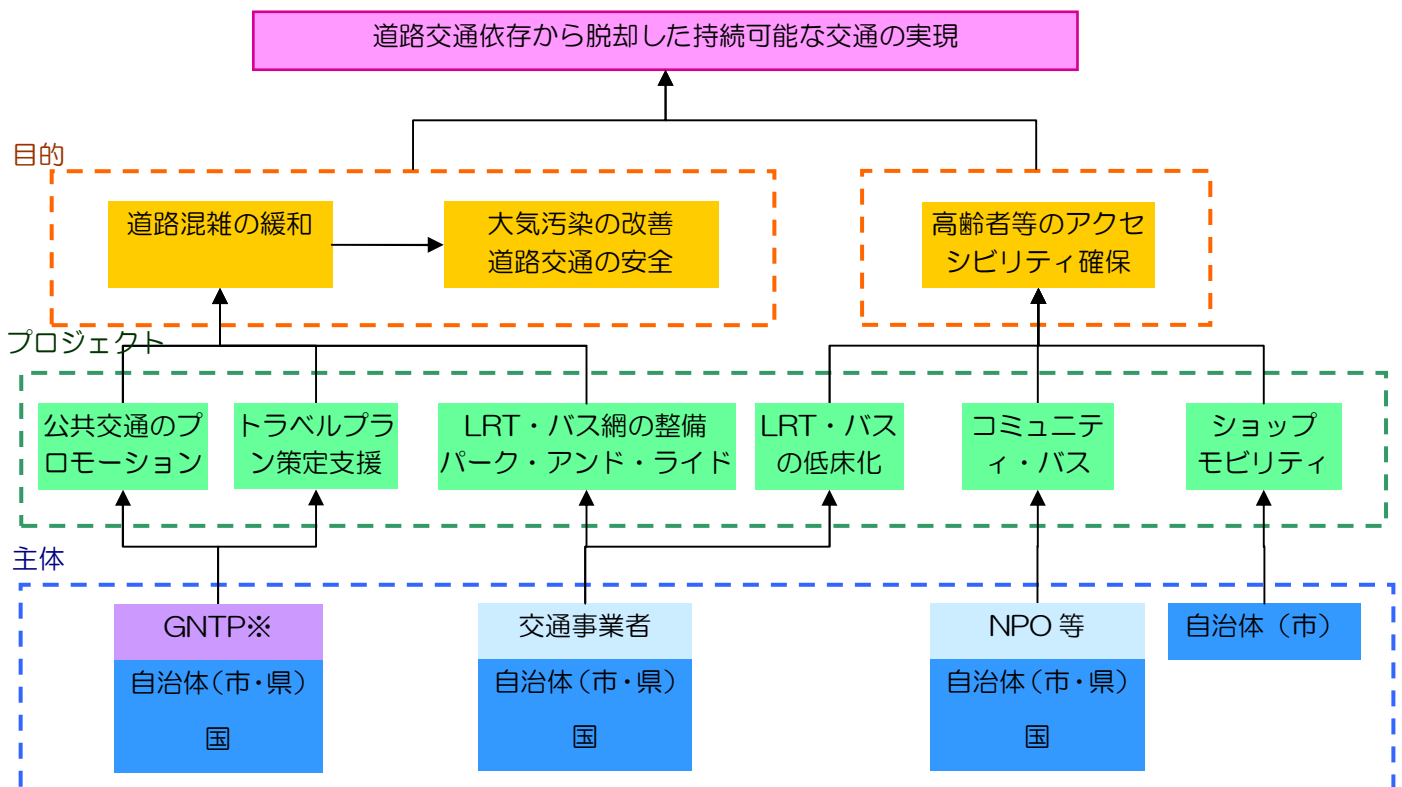
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

グレーター・ノッティンガムにおいては、中心市街地を核として、LRT、路線バス、コミュニティ・バス等の路線網を整備するとともに、パーク・アンド・ライドも実施している。さらに、住民に自動車交通から公共交通や自転車・歩行への転換を呼びかけるとともに、企業における通勤等の自動車交通依存からの脱却を図るためのトラベルプラン策定等を支援し、持続可能な交通体系を目指している。

プロジェクトパッケージの構造図



※GNTP：グレーター・ノッティンガム・トランスポート・パートナーシップ。市、県、民間企業等による連携組織

プロジェクトの背景

英国イースト・ミッドランド地域に位置する「グレーター・ノッティンガム」（ノッティンガム市とその周辺部）は、人口約 65 万人の都市圏である。中心市街地には二つのショッピング・センターが立地するとともに、その間が歩行者空間化され、それらが一体となった賑わいのある商業空間が形成された、英国でも屈指の商業都市である。

周辺部から流入する自動車交通量が多く、道路混雑の解消が課題となっており、これまでもカーシェアリングや自動車の流入制限など、交通に関する先進的な取組を行ってきた。

なお、ノッティンガム市はもともとノッティンガムシャー県の一部だったが、1998 年に県の機能を併せもつ「統合自治体」として独立。しかし交通政策に関しては市と県が共同で「ローカル・トランスポート・プラン」を策定し、連携して取り組んでいる。

本事例における「パッケージ化」

- 利便性の高い LRT・バス網の整備やパーク・アンド・ライドなどハード事業を実施するとともに、自動車交通から公共交通・自転車・歩行への転換を促すプロモーション活動「ビッグ・ホイール」を実施。双方の効果で道路混雑の解消と、それによる大気汚染改善や交通安全の向上に取り組んだ。
- 路線バス等の低床化を進めるとともに、コミュニティ・バス網を拡充。さらに中心部ではショッポモビリティも導入して、高齢者らも公共交通でアクセスできる都市圏を形成している。

(1) プロジェクトの内容

①公共交通のプロモーション「ビッグ・ホイール」
グレーター・ノッティンガム・トランスポート・パートナーシップ (GNTP、後述) が中心となって、住民や企業向けの交通啓発キャンペーン「ビッグ・ホイール」を実施している。具体的な活動内容は広報・マーケティングが中心で、以下のような活動を行っている。



写真 1：買い物客で賑わう中心市街地

- ・ 公共交通機関や自転車の利用を訴えるイベントの開催
- ・ 各種イベント時の公共交通機関の無料化（まず体験してもらう）
- ・ サッカー場や映画館等とタイアップして、公共交通機関等による来場を訴える
- ・ 教会、学校、診療所等、コミュニティの核となる施設を往訪して、交通について考える小規模イベントを開催

②トラベルプランの策定

「ビッグ・ホイール」の一貫として、企業に対して「持続可能な通勤」を働きかける活動を GNTF が行っている。リーフレットやインターネットを通じた情報提供に加え、個別の企業に対して「トラベルプラン」の策定のコンサルティングを行っている。これは企業の従業員の居住地分布や公共交通機関に対する意識などにより通勤手段を分析した上で、具体的に居住者が多い地区でのカーシェアリングやパーク・アンド・ライド、公共交通利用、自転車通勤者のための駐輪場や更衣室・シャワールームの設置、在宅勤務やフレックスタイム導入等を提案し、自動車通勤の減少を働きかけるものである。学校に対しても同様の活動を実施。

また市と県は、トラベルプランを策定・採用した企業に対して「TransACT」という補助金を交付している（限度額は2万ポンド）。具体的には、駐輪場の設置や公共交通チケット、在宅勤務等の取組に対して供与される。補助金の財源は国である（ローカル・トランスポート・プランに記載）。



写真2：中心部のLRT停留所。歩道から直接乗り込める。



写真3：パーク・アンド・ライド駐車場（自動車→バス）

③LRT・バス等の整備と低床化、パーク・アンド・ライドの推進

2004年にLRTが開業。鉄道駅、中心市街地と郊外を結ぶとともに、既存・新設の駐車場をカバーし、また高稼働のバス路線や廃線路線帯の活用などを考慮して路線設定が行われている。現在、沿線には5ヶ所3,000台以上の駐車場が整備され（このほかにバスのパーク・アンド・ライドの駐車場が2ヶ所1,570台分）、フィーダー・バスも整備された。



写真4：LRT（右）に接続する県のコミュニティ・バス「コネクト」。左手にはパーク・アンド・ライドの駐車場が広がり、LRTの右は鉄道ホーム。

バス路線も高頻度に運行され、方面別に車体の色分けされ、主なバスには車体に頻度を大きな字で掲載。バス停に電光時刻表が整備され、インターネットで検索できるようになるなど利便性が向上。割引制度も充実し、その広報も積極的に行われている。さらに、国の資金を活用してLRTともども低床車両の導入や停留所の嵩上げ等に取り組んでいる。

④コミュニティ・バス

商業的に採算が取れないバス路線を市や県からの委託でバス会社や非営利会社が運行。車両は国の資金（ローカル・トランスポート・プランに記載）を活用して低床バスを導入。

例えば市が委託しているコミュニティ・バスは「ローカルリンク」と呼ばれており、高齢者や障害者が多い地区で運行されている。路線によっては「ヘイル・アンド・ライド」（区間内であればどこでも手を挙げれば乗車できる）やオンデマンド・サービス（電話をすればバスが戸口に迎えに行く）も実施。診療所やショッピング・センターなどと結ぶとともに、一般の路線バスや病院への無料バスである「メディリンク」と接続し、病院や中心市街地への移動も可能としている。

「ローカルリンク」や「メディリンク」の他に、中心市街地内の無料循環バス「センターリンク」なども運行している。

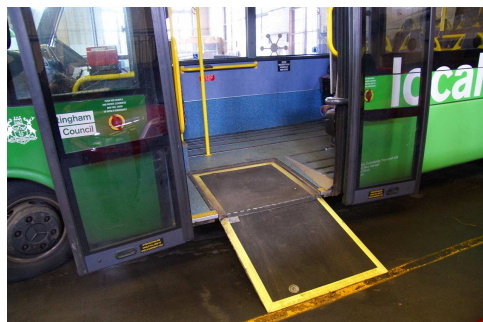


写真5：市のコミュニティ・バス「ローカルリンク」は車椅子に対応

⑤ショッピングモビリティ

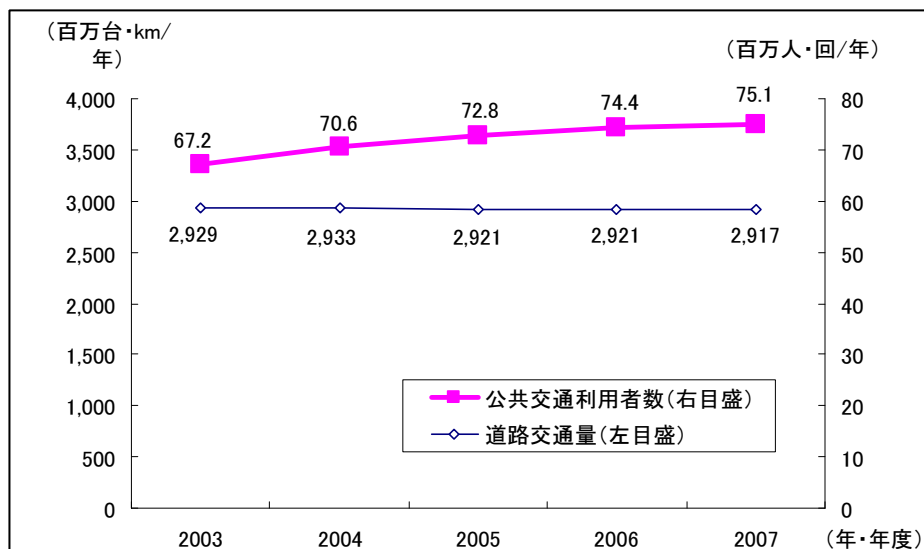
中心市街地の2ヶ所のショッピング・センターにはともにバス・ターミナルが併設されており、双方にショッピングモビリティ（高齢者らに電動スクーター等を貸し出すサービス）の事務所が設置されている。これにより、足腰の弱い高齢者らもショッピング・センターや中心市街地を移動して買い物を楽しむことが出来る。市の運営で、利用は無料である。

(2) 効果

①道路混雑の緩和

年間道路交通量は29億3300万台・km（2004年）から29億1700万台・km（2007年）と微減である一方、公共交通機関利用者数は6850万人（2003年度）から7510万人（2007年度）に増加している（内訳：商業バス5900万人、LRT1000万人、コミュニティ・バス600万人）。

公共交通利用者数及び道路交通量の推移



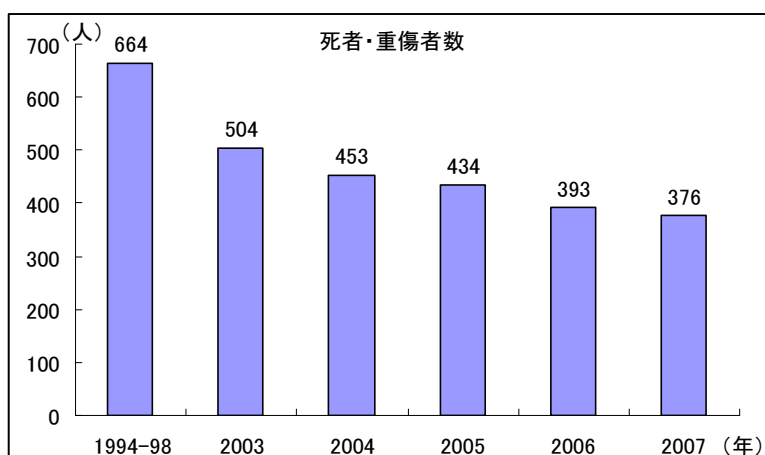
出典：ノッティンガム市・ノッティンガムシャー県「Local Transport Plan for Greater Nottingham 2006/07-2010/11 Delivery Report 2008」より作成

②大気汚染の改善

窒素酸化物濃度は 2005 年での中心部： $43 \mu\text{gm}^3$ 、環状道路： $42 \mu\text{gm}^3$ が、2007 年にはそれぞれ $42 \mu\text{gm}^3$ 、 $34 \mu\text{gm}^3$ となり、特に環状道路で改善した。

③道路交通の安全

交通事故死者・重傷者数は 1994-98 年平均の 664 人から 2007 年には 376 人へ減少した。



出典：ノッティンガム市・ノッティンガムシャー県「Local Transport Plan for Greater Nottingham 2006/07-2010/11 Delivery Report 2008」より作成

④高齢者等のアクセシビリティ確保

割引制度を利用する有資格者数比率は 2005 年度の 62%から 2007 年度は 85%に増加した。

(3) 成功要因

①ローカル・トランスポート・プランの策定とその目標値の検証

2000 年交通法と交通省策定のガイドラインに基づき、地域交通に関するマスタープラン「ローカル・トランスポート・プラン (LTP)」を策定。これに基づき、多くのプロジェクトが整合的に実施されている。また、LTP においては全国共通及び各地域独自の目標値を定めることとなっており、その推移を検証しながら計画が実行されている。

②多様な主体が参加する GNTP

GNTP は自治体、交通事業者、企業代表等が参加し、地域の交通に関する計画策定やその実行について助言・支援するために設置された。ここでの議論を通じて「持続可能な交通」という目的意識が地域の関係者間で共有されている。

③ハード (LRT 等の整備) とソフト (利用促進) の連携

自家用車から公共交通機関利用への転換を図るためには、ハードの整備とともに、利用者に公共交通機関の利便性を認識してもらうことが重要である。このため、本地域では公共交通を体験してもらい、その良さを知ってもらうことを目指して、公共交通や自転車等の利用を促す活動にも力が入れている。

(4) 今後の課題

今後は LRT 拡張等の大規模プロジェクトも予定されており、その財源確保が課題となっている。そこで 2012 年 4 月から企業に対する「職場駐車場税」(自動車通勤者用の駐車場を持つ企業に課される地方税) を導入する予定である。

関係リンク先

ノッティンガム市ホームページ

<http://www.nottinghamcity.gov.uk/index.aspx?articleid=93>

ノッティンガムシャー県ホームページ

http://www.nottinghamshire.gov.uk/home/traffic_and_travel.htm

ビッグ・ホイール ホームページ

<http://www.thebigwheel.org.uk/>