

英国ノッティンガムにおける中心市街地活性化と地方交通計画

山 崎 治

- ① 第164回国会（平成18年）において、中心市街地活性化を図るための2つの法律が制定された。これは、平成10年（1998年）に制定されたいわゆる「まちづくり三法」が期待した効果をあげず、根本的な見直しを迫られていたことを受けたもので、中心市街地活性化は、重要課題となっている。
- ② 1960年代に大型セルフ・サービス店が登場した英国では、1980年代に入ると、サッチャー政権による規制緩和政策の下で、郊外大型店や郊外ショッピング・センターの出店が急増した。それに伴って深刻化した中心市街地の衰退に対処する方策として、英国が選択したのは、中心市街地に居住と多様な機能を集積させるコンパクトシティの建設であった。これは、シーケンシャル・アプローチ（大規模商業施設の郊外における立地規制）等を用いた施策により成功を収めたとされている。
- ③ 英国で中心市街地活性化に成功した都市の例としては、タウン・センター・マネジメント（TCM）を取り入れたノッティンガム市が挙げられている。ノッティンガム市では、地方交通計画（LTP）も、中心市街地活性化策を後押しする役割を果たしている。2004年開業のノッティンガム・エクスプレス・トランジット（NET）は、高い評価を受けている。
- ④ 1990年代以降、ノッティンガム市において実施されたプロジェクトは、目覚ましい成果をおさめている。小売店の魅力を引上げることに成功したノッティンガム市では、1990年に75万人であった商圈人口が、1997年には200万人にまで増加した。
- ⑤ ノッティンガム市は、2004年10月に「イブニング・エコノミーのための戦略的マネジメント計画」を発表した。この計画は、急成長を遂げているイブニング・エコノミー（中心市街地における夜間の経済活動）の健全な発展を図るためのもので、公共スペースの魅力向上と安全化を戦略目標の柱としている。
- ⑥ 2001年度から本格運用が開始されたLTPは、2005年度までの第1ラウンドを終え、第2ラウンド（2006～2010年度）に入った。ノッティンガム市を含む大ノッティンガムでも、比較的順調に進捗した第1ラウンドを受け継ぐ形で、第2ラウンドLTPが策定された。
- ⑦ 大ノッティンガムの第2ラウンドLTPで特に注目されるのは、生活の質の向上に焦点を当てている点である。公共スペースや街路の活気と魅力、コミュニティの安全性を高め、健康的なコミュニティを作り上げるための施策が打ち出されている。
- ⑧ ノッティンガム市では、中心市街地の活性化に成功した後も、その質を更に高める施策を展開している。LTPを中心とした交通政策も、それに大きく貢献している。統一的なコンセプトの下、ハード面、ソフト面の施策をきめ細かく積み重ねるという活性化の手法は、国民性や背景が異なる我が国においても、参考になる点があるのではないかとと思われる。

英国ノッティンガムにおける中心市街地活性化と地方交通計画

山 崎 治

目 次

はじめに

I ノッティンガム市の中心市街地活性化

- 1 タウン・センター・マネージメントの採用等
- 2 新型路面電車 (LRT) の導入
- 3 イブニング・エコノミーのための戦略的マネジメント計画

II 第2ラウンドを迎えた地方交通計画 (LTP)

- 1 第1ラウンドから第2ラウンドへ
 - 2 大ノッティンガムの第2ラウンド LTP
- おわりに

はじめに

先の第164回国会において、「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律の一部を改正する等の法律」(平成18年6月7日法律第54号)及び「都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律」(平成18年5月31日法律第46号)が成立した。前者は、中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、中心市街地の活性化に関する基本理念の創設、市町村が作成する基本計画の内閣総理大臣による認定制度の創設、支援措置の拡充、中心市街地活性化本部の設置等の所要の措置を講ずるものである。後者は、都市の秩序ある整備を図るため、準都市計画区域制度の拡充、都市計画区域等の区域における開発行為等に係る規制の見直し、先買いの制度により取得された公有地の用途の拡大、その他都市計画に関する制度の整備を行うことを目的とし

ている。

中心市街地活性化については、平成10年(1998年)に成立したいわゆる「まちづくり三法」(「大規模小売店舗立地法」、「中心市街地活性化法」、「都市計画法」改正)が期待した効果を挙げることができなかったことから、その根本的な見直しが課題となっていた。今回の法改正は、それを受けたものであり、郊外への大型商業施設の出店禁止や、中心市街地の活性化に対する選択的な財政支援により、都市政策が公共性重視の方向に転じ、各地にコンパクトシティが誕生することが期待されている⁽¹⁾。一方、中心市街地への都市機能の集中策や、大型店の立地調整の強化に対し、継承者のいない農地や閉鎖された工場跡地を活用したい農業従事者や産業界、大型店を誘致し雇用や税収を上向かせたい自治体、営業活動の自由を制限される可能性のある大手小売業者等から、その必要性・有効性に関する疑問の声も上がっている⁽²⁾。

(1) 「三者三論 中心市街地 再生のカギは」『朝日新聞』2006.8.18.

(2) 横内律子「まちづくり三法の見直しー中心市街地の活性化に向けてー」『調査と情報』513号, 2006.2.22, p.10.

重要課題となっている中心市街地活性化については、これまでも多くの成功例が紹介されてきた⁽³⁾。各自治体はそのような成功例を参考にしながら、活用できる制度を選び、具体的な施策を組み立てていくことになる。海外の事例の中には、我が国と状況が異なるため、直接的には参考にしにくいものが含まれているが、英国で行われている官民のパートナーシップによるきめ細かな施策の積み重ねや、交通政策とリンクさせたまちづくりのように、我が国の中心市街地活性化にも資するのではないかと思われる視点を持った事例もある。

1960年代に大型セルフ・サービス店が登場した英国では、1980年代に入ると、サッチャー政権による規制緩和政策の下で都市開発公社の創設等が行われ、都心周縁部や郊外部の低未利用地への民間活力の誘導が進展した。その結果、郊外大型店や郊外ショッピング・センターの出店が急増し、中心市街地が荒廃する地方都市が現れた。そのような都市の中心市街地の衰退に対処する方策として英国が選択したのは、中心市街地に居住と多様な機能を集積させるコンパクトシティの建設であり、自動車に大きく依存しないヨーロッパ大陸型の社会を目指すことであった⁽⁴⁾。

そこで採用されたのは「シーケンシャル・アプローチ (Sequential Approach)」という手法⁽⁵⁾

であった。大規模商業施設の建設に当たっては、中心市街地を最優先しなければならず、それが不可能であることをディベロッパーが証明した場合に限り、その外側における立地が認められる。「シーケンシャル・アプローチ」を用いた場合の出店の優先順位は、① それに適した用地及び転用に適した建物がある中心市街地用地、② 中心市街地の周辺の用地、③ 公共交通を含む多様な交通手段によってアクセス可能な中心市街地の外側の用地、という順番になる⁽⁶⁾。

英国の中心市街地活性化は、一般的には、コンパクトシティの建設を目指した様々な施策により成功を収めたと評価されている⁽⁷⁾。横森豊雄宮城大学教授は、西欧の国々の経験から、中心市街地活性化のモデルは既に完成していると見ており、「マスタープランに中心市街地の地理的範囲が明確にされていて、しかも30万人以上の都市でも中心市街地は1km四方、すなわち100ha程度で、徒に広く設定されていない。周囲は環状道路が整備され、内部は歩行者専用区域、あるいはトランジットモールになっていて、クルマ流入が抑制されている。環状道路沿いに駐車場を整備し、中心市街地内の移動はパーク・アンド・ライド⁽⁸⁾のトラムやバスによる公共交通、徒歩が基本で、移動障害の人にはショッピングモビリティを用意している。中心市街地には市庁舎、教会、広場、ホール、図書館、美術館、

(3) 最近では、山本恭逸『コンパクトシティー青森市の挑戦ー』ぎょうせい、2006 で取り上げられている青森市や、「特集：中心市街地活性化と交通」『運輸と経済』66巻3号、2006.3、pp.4-39 で取り上げられている静岡市等が例として挙げられる。

(4) 横森豊雄『英国の中心市街地活性化～タウンセンターマネジメントの活用～』同文館出版、2001、pp.4-11；横森豊雄「商業の変化とあるべき都市づくり」『都市計画』257号、2005.10.25、p.11。

(5) 「シーケンシャル・アプローチ」は、「優先的用地」と訳されることもある。1994年に、計画方針指針 (PPG: Planning Policy Guidance) の中の「交通 (PPG13)」において、「シーケンシャル・アプローチ」に近い概念が導入された。1996年に改訂された「中心市街地と小売業 (PPG6)」において、明確な形で導入された。PPG6は、2005年に公表された「計画政策声明 (PPS: Planning Policy Statement)」の「中心市街地の計画 (PPS6)」に引き継がれている。Department for Communities and Local Government <http://www.communities.gov.uk/pub/821/PlanningPolicyStatement6PlanningforTownCentres_id1143821.pdf>

(6) 横森豊雄「わが国の中心市街地再生への取り組みと課題」『運輸と経済』66巻3号、2006.3、p.33。

(7) 横森 「商業の変化とあるべき都市づくり」 p.12。

病院等の公共・公益施設が整備されている。さらに、商業機能も充実していて、ショッピングセンターやいくつかの大型店が核となり、質の高い中小専門店が商店街を形成している。小規模商店が集積したマーケットが朝市や広場での常設市、あるいは屋根付きの大きなマーケット施設として存続している⁽⁹⁾」と具体的なイメージを示している。

本稿では、そのようなモデルに合致した都市の例として、英国のノッティンガム市を取り上げ、その中心市街地活性化策を紹介する。

ノッティンガム市は、1990年代に中心市街地の活性化に成功した、世界的にもよく知られた事例であるというだけでなく、その後も、その質を高める施策を打ち出し、商業都市としての地位を確固なものにしようとしている。それを支えているのが、パーク&ライドや新型路面電車(Light Rail Transit:LRT)等の交通システムである。ノッティンガム市の交通政策では、2001年度から本格的に導入された地方交通計画(Local Transport Plan:LTP)が大きな役割を果たしている。そこで、ノッティンガム市を含む大ノッティンガム(Greater Nottingham)⁽¹⁰⁾を対象に作成されたLTPについても、紹介してみたい。

I ノッティンガム市の中心市街地活性化

1 タウン・センター・マネージメントの採用等

イングランドのほぼ中央に位置するノッティンガム市は、人口275,100人⁽¹¹⁾を擁する地方の中核都市である。面積は74.6km²で、それほど大きくはない⁽¹²⁾。中心市街地も、南北1.4km×東西1.8km程度とコンパクトな形をしており、その周囲には住宅地が広がっている。ノッティンガム市は、産業革命期に石炭とレース織物業を中心に発展を遂げた都市であるが、第二次大戦後は、基幹産業の衰退により地域経済が疲弊した。しかし、比較的早い時期に製造業に依存した状態から脱却し、サービス業を中心とした産業構造への転換を図ることに成功した⁽¹³⁾。ノッティンガム市の2003年の産業別就労人口の比率は、農業・鉱業が0.3%、製造業が9.3%、建設業が3.2%、サービス業が87.2%(小売・ホテル・レストラン業は23.8%)となっている⁽¹⁴⁾。ノッティンガム市は、商業都市であると同時に、ノッティンガム大学とノッティンガム・トレント大学という2つの総合大学(学生数は合計60,290人)を抱える文化都市でもある。

現在のノッティンガム市の中心市街地(図1

(8) 市街地の交通混雑を緩和するため、自動車利用者が、郊外に用意された駐車場に車を止め、鉄道、バス、LRT等の公共交通機関に乗り換えて市街地に入る方式。この後、本稿では、「パーク&ライド」と表記。

(9) 横森 「商業の変化とあるべき都市づくり」 pp.12-13.

(10) 大ノッティンガムは、人口275,100人のノッティンガム市に、ブロックストウ・バラ、アシュフィールド・ディストリクト、ゲドリング・バラ、ラッシュクリフ・バラを加えた地域で、人口は632,000人(2004年)。

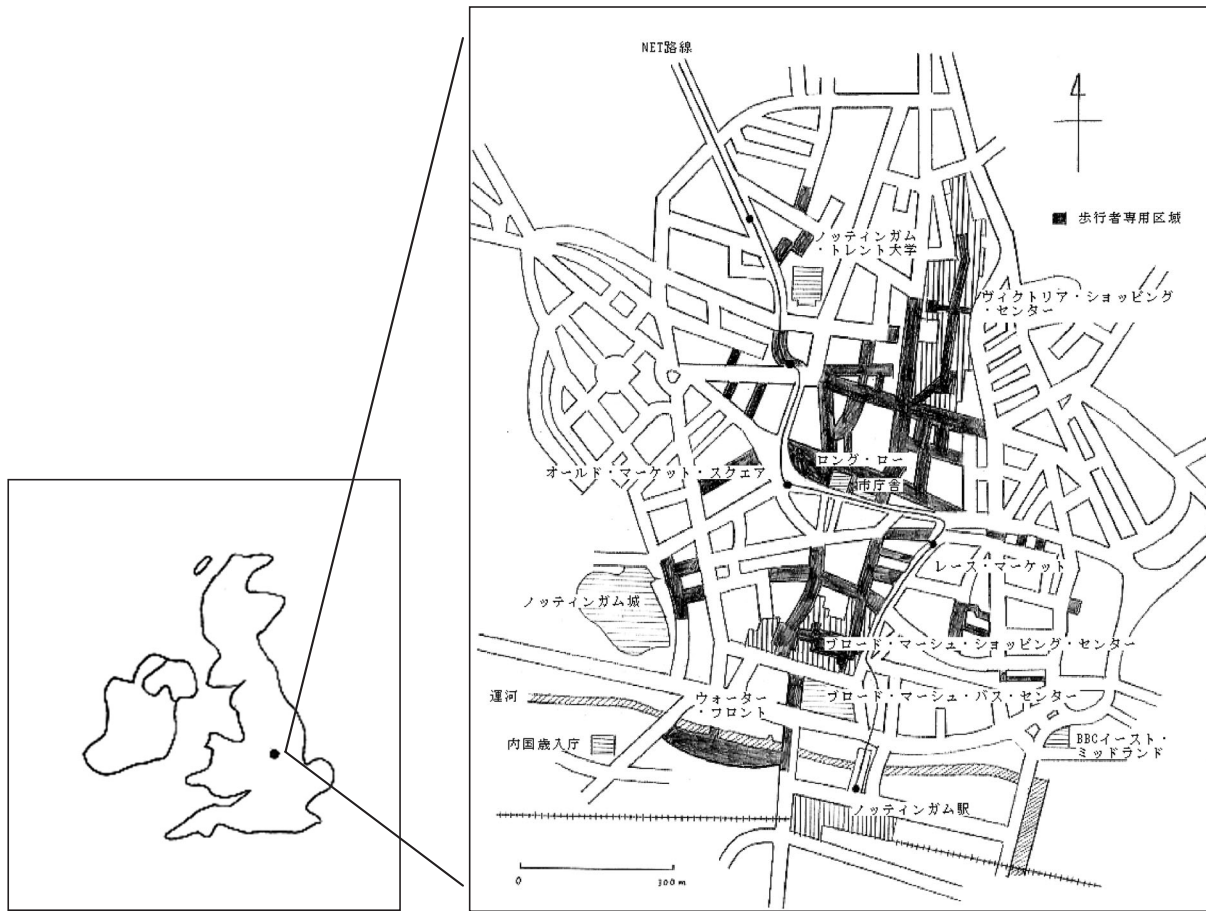
(11) 2004年のデータ。年齢別内訳は、19歳以下が69,100人、20~59歳が159,000人、60歳以上が46,900人。10年毎の人口の推移を見ると、1951年が308,078人とピークになっている。

(12) 東京のJR山手線の内側(約70km²)より僅かに大きい面積。日本の市で人口、面積が比較的近いのは、大阪府茨木市(人口267,841人、面積76.52km²)と、神奈川県平塚市(同259,520人、67.83km²)である。

(13) 日本政策投資銀行国際部「海外の地方都市における中心市街地活性化事例についての考察—英国ノッティンガム市、米国バーリントン市を例として—」『DB Journal』3号, 2000.9, p.18.

(14) Nottingham City Council, *Key Facts for Nottingham and Greater Nottingham*, p.4. <http://www.nottinghamcity.gov.uk/key_facts__june_06_.doc> の表から算出した。東京都の2002年の産業別就労人口の比率は、農業・林業・漁業・鉱業が0.4%、製造業が13.4%、建設業が7.4%、サービス業等が78.8%(卸売・小売業、飲食店・宿泊業は24.9%)である。

図1 ノッティンガム市の中心市街地



(出典) Nottingham City Council, "City Centre Map"
 <http://www.nottinghamcity.gov.uk/www/maps/g_lib/citycentremap_sep05.pdf> を参考にして筆者作成。

参照)は、北にあるヴィクトリア・センター(床面積39,400㎡、入居店舗数は120)と、南にあるブロード・マーシュ・センター(同47,600㎡、入居店舗数は120)という2つの大規模ショッピング・センターが核となり、その間を幾つかの歩行者専用道路が繋ぐ形になっている。両センターの中間地点には、オールド・マーケット・スクエアと呼ばれる大きな広場があり、そのすぐ横に、歴史的建造物を活用した市庁舎(1階部分はショッピング・モール)が建っている。町並みには統一感と清潔感があり、人々はゆったりと町歩きやショッピングを楽しんでいる。両ショッピング・センターとその間の区域を一体化させ、あたかも郊外型ショッピング・センターを、そのまま市の中心部に持ってきたかのような形を作り上げているところに、ノッティンガム市の中心市街地の特徴がある。

ノッティンガム市は、早くから中心市街地に

おける商業施設等の整備を進め、1970年代前半に、早くも前述の2大ショッピング・センターの誘致を実現させている。商業都市への転換を目指していたノッティンガム市は、その頃から、中心市街地の歩行者専用区域化の検討を開始していた。しかし、歩行者専用区域については、当初、その導入に賛成する大手小売業者と、駐車場の増設と自動車によるアクセスの改善を要求して反対する小規模小売業者との間で意見が分かれ、すぐには受け入れられなかった。歩行者専用区域は、1980年代に入ってから、最初に市庁舎前の通り(ロング・ロー)に試験的に導入され、その成功に小規模小売業者も納得する形で拡大されていった。同時に駐車場の増設とバス・ステーションの拡張も行われた⁽¹⁵⁾。

ノッティンガム市は、大型店の市郊外の出店に対しては厳しく対応していたが、1980年代に、かつて同市の経済を支えた繊維産業が衰退する

とともに、中心市街地の荒廃が進んだ。そのように厳しい状況に追い討ちをかけるかのように、ノッティンガム市から車で45分程のシェフィールド市郊外の製鉄所跡地に、英国内最大級のショッピング・センター「メドウホール」⁽¹⁶⁾の建設計画が持ち上がった。それを死活問題と認識したノッティンガム市は、1989年に、「シティ2000年戦略」を策定し、予想される都市間競争に備えた。ノッティンガム市の場合、中心市街地の活性化に真剣に取り組む契機となったのは、中心市街地と市郊外の競合というよりは、都市間競争から来る危機感だったようである。

「シティ2000年戦略」は、総額5千万ポンド(約100億円)にのぼるビジネス・プランとアクション・プランから成る計画で、犯罪の減少を課題とし、街の清掃と美化、街路の修復、無用な施設の撤去、駐車場の整備等の施策を打ち出した。ノッティンガム市は、この計画に従い、すぐにポスターや落書きを除去し、店舗外観の統一や看板の規制などを盛り込んだガイドを作成した。駐車場については、買物客や来街者を優先する料金体系の導入や、パーク&ライドの改善等を行い、歩行者専用区域化についてもその促進を図った⁽¹⁷⁾。

ここで重要なのは、中心市街地を、あたかも1つのショッピング・センターのようにするというコンセプトの下で、施策を展開した点である。ノッティンガム市は、2大ショッピング・センターが分離した状態では、両センターを合

わせた数以上の店舗が入居するシェフィールド市のメドウホールには対抗できないと考え、両センターの機能を一体化するため、両センターの間を歩行者専用道路にする事業を行った。この歩行者専用区域化事業には、EUの補助金を含め、600~700万ポンド(約12~14億円)の資金が投入された⁽¹⁸⁾。歩行者専用区域の周囲には、駐車可能なスペースが多数(2000年当時で1万2千台分)確保され、中心市街地の小売店舗(現在の床面積は合計313,390㎡)の大部分が機能的に結合された⁽¹⁹⁾。

ノッティンガム市における中心市街地活性化の取り組みは、1991年に、タウン・センター・マネジメント(Town Centre Management: TCM)の実践組織の一つとして、シティ・センター・マネジメント(Nottingham City Centre Management: CCM)が設立されたことで本格化し、その質が更に高められることとなった。TCMは、英国で1980年代後半に導入された中心市街地活性化の手法で、タウン・センター・マネジメント協会(Association of Town Centre Management)によると、「センター・マネジメントとは、我々の街の中心市街地が好ましく魅力的な場所になるように計画された専門家による調整的な指導活動である。最近の活動の例はすべて、官民のパートナーシップにより、関係者を広く集めた形で行われている⁽²⁰⁾」と説明されている。TCMは、日本のTMO(Town Management Organization)に似た機能を持つ組織であ

(15) 横森 前掲書, pp.96-97.

(16) 1988年6月に建設が開始され、1990年9月にオープンしたショッピング・センター。メドウホールのホームページ<<http://www.meadowhall.co.uk/website/>>によれば、同センターは、車で60分以内の地域(マンチェスター、リーズ、ノッティンガム等)を商圈と考えており、130,000㎡の売場面積をもつ同センターには、現在、270以上の店舗、30以上の飲食店、11館のシネマ・コンプレックス等が入居している。

(17) 横森 前掲書, pp.97-98.

(18) 同上 p.98.

(19) 大角美代子「海外中心市街地活性化事例から学ぶもの—英国ノッティンガム市のケース・スタディー—」岐阜県産業経済振興センターのホームページ<<http://www.gpc.pref.gifu.jp/infomag/rakuichi/raku30/30-3.htm>>

(20) Association of Town Centre Management, *What is Town Centre Management?*
<<http://www.atcm.org/about/what-is-tcm.php>>

るが、両者の相違は、TCMの方がTMOよりビジネス感覚を重視し、中心市街地活性化のために、大手小売業を営む民間企業と積極的に連携している点にあると言われる⁽²¹⁾。

ノッティンガム市のCCMは、市のイニシアチブにより設立され、市庁舎の開発部門内に設置されている。シティ・センター・マネージャーは、公募により選ばれる。運営委員会は、資金提供者を中心に、市、郡、民間企業（大規模商業者、銀行、バス会社、商業者組合、不動産会社組合、地域ラジオ局）を代表するメンバーによって構成されている。シティ・センター・マネージャーは、2年毎に作成されるビジネス・プランに従い、コーディネーターとして、市や関係者への働き掛けと調整を行う。スポンサー探しも重要な任務である⁽²²⁾。

CCMの予算は、公共セクターのノッティンガムシャー（Nottinghamshire）とノッティンガム市、民間セクターのブーツ社、マーク&スペンサー等から一定額を拠出させた上で、個別事業毎に関係する組織から特別寄付を集めるという形になっている⁽²³⁾。CCMのビジネス・プランと、それを具体化するアクション・プランの特徴は、事業目的の明確さと、それを達成する施策のきめ細かさにある。アクション・プランとして掲げられた個々の事業については、予算、スポンサーと共に完成年月が明記され、事業成果の評価をすることが前提となっている⁽²⁴⁾。

中心市街地をあたかも1つのショッピング・センターのようにするというコンセプトは、CCMにおいても貫かれている。CCMは、そのコンセプトに従い、行政セクターと民間セク

ター、市民団体との連携を上手く図ることにより、関係者の多くを活気付かせる施策を推し進めてきた。例えば、1998～2000年のCCMのビジネス・プランの主な目標として掲げられたのは、①中心市街地の再建の奨励と促進、②東部中央イングランド地方のショッピング・レジャー拠点としてのノッティンガム市のプロモーション、③中心市街地の全体的な街並みの改善とアクセス性の改善、④顧客対策の重視と犯罪の脅威の低減、⑤中心市街地活性化活動のコミュニケーションの向上と関係者の参加、関与の奨励等、である。それらの目標の達成に向け、中心市街地の小売、レジャー、居住目的での利用の戦略計画の策定、日曜営業やクリスマスその他の季節の特別商戦の促進、街路カフェの新設活動の推進、花やクリスマス照明の増設等の活動が行われた。これらの活動を行うために、1998年度に投入されたCCMの予算は、12万4,000ポンド（約2,480万円）であった⁽²⁵⁾。

CCMの活動は、商業活動の振興やレクリエーション等の機能の拡大に焦点を当て、ビジネス・センスに根ざしたアプローチにより課題解決型の機能を果たすことが中心となっているが、ノッティンガム市では、そのような地道な活動に加え、大規模な開発プロジェクトも展開されている。1990年代に実施された開発プロジェクトの中では、キャナル・クォーター（Canal Quarter）とレース・マーケット（Lace Market）の再開発が注目に値する。前者は、バス・鉄道駅やショッピング・センターに隣接しているにもかかわらず荒廃が進んでいた市街地南部の運河周辺の再開発プロジェクトである。内国歳入庁本部、英

(21) 岡田豊「新まちづくり3法で中心市街地は活性化するのか」『みずほ総研論集』2006年II号, 2006.4.25, pp.17-18. <<http://www.mizuho-ri.co.jp/research/economics/pdf/argument/mron0604-1.pdf>>

(22) 日本政策投資銀行『海外の中心市街地活性化—アメリカ・イギリス・ドイツ18都市のケーススタディ』日本貿易振興会, 2000, pp.177-178; 角田淳「歴史的な遺産、街並みとショッピングやレジャーを有機的に結合させた街づくり・ノッティンガム」『専門店』596号, 2000.7, p.20.

(23) 角田 前掲論文, p.20.

(24) 横森 前掲書, p.101.

(25) 角田 前掲論文, p.20.

国放送協会 (BBC) 等の誘致による計20万㎡超のオフィス、公共による運河沿いの遊歩道の整備、飲食・ホテル・レジャー施設等の一体的整備等の方策が効を奏し、運河周辺の地域は、中心市街地の新スポットとして生まれ変わった。後者は、レース産業の衰退と共に荒廃が進んだ市中心部の地区の再開発プロジェクトである。レース・マーケット・ディベロップメント・カンパニーが設立され、EU、国、地域開発公社の支援の下に、歴史的建造物を生かしながら、職・住・学・商の複合的機能を有する開発が進められた。その結果、レース・マーケットは、都心型居住・オフィス、ハイセンスな飲食・商業施設からなる中心部のランドマークとして蘇った⁽²⁶⁾。

1990年代、シーケンシャル・アプローチにより郊外大型店の出店を抑制する一方で、中心市街地に人を呼び戻すための施策を積極的に展開したノッティンガム市は、中心市街地に新たに2つの百貨店を誘致し、専門店の数と多様性を増加させることに成功した。中心市街地の店舗の床面積は、1990～98年の間に19%増加して55万㎡となり、10%に達していた空室率は4%に低下した。その結果、1987～1996年の中心市街地の商業の売上伸び率は英国で最高を記録し、失業者は24,043人(1991年)から10,287人(2001年)に減少した⁽²⁷⁾。1990年に75万人であったノッティンガム市の商圏人口は、1997年に200万人にまで膨れ上がった。

ノッティンガム市の中心市街地活性化の勢いは、21世紀に入っても衰えていない。ノッティンガム市の『2005年版パフォーマンス・レポート⁽²⁸⁾』によれば、エクスペリアン社による英

国の小売店活力度ランキングで、ノッティンガム市は、リーズ市を抜いて4位に躍進した。中心市街地の居住者数は、新たに1,500戸のアパート(うち500戸は工場からの転用)が供給されたことにより、2001年の3,237人が約8,000人に倍増した。ノッティンガム市は、中心市街地の活性化を図る際にネックとなることが多い交通面の課題も克服している。『2005年版パフォーマンス・レポート』には、新型路面電車(LRT)の導入(後述)、バス・サービス、駐車場の改善等の施策により、90%の住人が、ノッティンガム市の交通は、最近5年間で改善されたと評価する調査結果も示されている。

2 新型路面電車(LRT)の導入

ノッティンガム市の中心市街地活性化がある程度の成功を収めた後に、中心市街地へのアクセスを容易にし、活性化を裏から支えたのが、新型路面電車(LRT)である。「ノッティンガム・エクスプレス・トランジット(Nottingham Express Transit: NET)」は、当初開業を予定していた2003年11月より4ヶ月遅れの2004年3月9日に運行を開始した。1988年に最初の提案が行われたNET計画は、「1994年大ノッティンガムLRT法(Greater Nottingham Light Rapid Transit Act of 1994)」により、1号線のルートが認められた。しかし、1億6,700万ポンド(約334億円)もの資金が必要とされ、最終的にはPFI方式で建設されることになった。1996年、事業者はアロウ・ライト・レール・コンソーシアムに決まり、1998年12月には政府の承認が得られたが、工事に着工したのは、2000年6月になってからであった⁽²⁹⁾。

⁽²⁶⁾ 日本政策投資銀行 前掲書, pp.169-170.

⁽²⁷⁾ 日本政策投資銀行 前掲書, p.168; A Vision of Britain Through Time, *Nottingham: Census Unemployment by Sex* <http://www.visionofbritain.org.uk/data_cube_table_page.jsp?data_theme=T_WK&data_cube=N_CEN_UNEM_redist&u_id=10168600&c_id=10001043&add=Y>

⁽²⁸⁾ Nottingham City Centre, *Performance Report 2005*

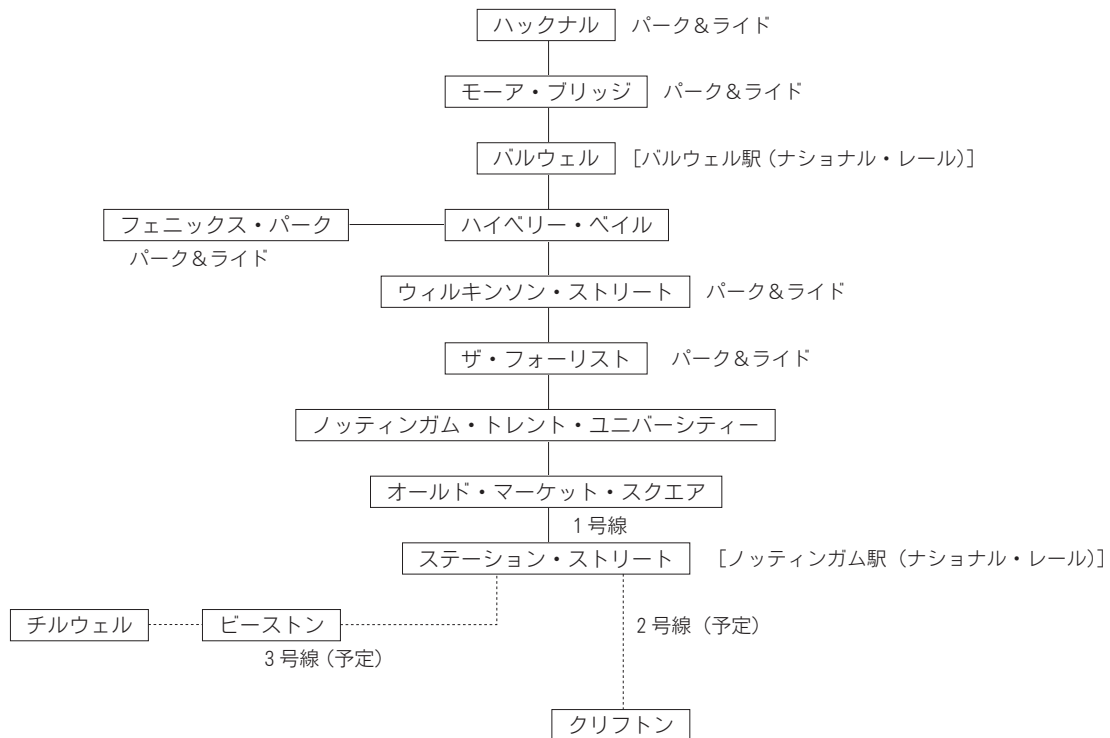
<http://www.nottinghamcity.gov.uk/performance_report_2005-2.pdf>

NETの建設は、統合化された交通システムを構築することにより、ノッティンガム市を居住、就労、訪問に適した都市にするという長年に亘る目標の中から出てきた計画であり、後述する大ノッティンガムの地方交通計画(LTP)の中でも重要プロジェクトとして位置付けられている。計画段階では、自動車からNETへの利用転換を促すことにより、交通渋滞の解消と大気汚染の減少を図ることが期待されていた。NETの利用は1日当たり3万人が見込まれていた。NET建設の効果を最大化するために、NETに自転車や徒歩でアクセスするためのインフラを整備し、パーク&ライドの施設を整備することが必要だと考えられた⁽³⁰⁾。

2004年に開業した1号線(図2参照)の路線長は約14km(ノッティンガム駅に隣接したステー

ション・ストリートとハックナルを結ぶ本線12.3kmと、ハイベリー・ベイルで分岐してフェニックス・パークに向かう支線1.1km)で、市内中心部を通る4kmは併用軌道区間で、車両は道路上を走行している。本線はバルウェルまでが複線で以降が単線。支線は全区間単線である。ステーション・ストリートとハイベリー・ベイルの間の平日の運行間隔は5~10分で、23ある停留所(図2に記したのはその一部)は、バリアフリーに配慮した構造となっている。また、ザ・フォーリスト、ウィルキンソン・ストリート、フェニックス・パーク、モーア・ブリッジ、ハックナルの5カ所ではパーク&ライドのシステムが採られ、合計3,000台を超える駐車スペースが確保されている⁽³¹⁾。NETの運賃は均一で、ピーク時(月曜日~金曜日の9時半前)が2ポンド(約400円)、

図2 ノッティンガム・エクスプレス・トランジット(NET)概略路線図



(出典) Nottingham Express Transit, "Route Map" <<http://www.thetram.net/maps/route.asp>> を参考にして筆者作成。

(29) Nottingham Express Transit, *The Promoter's Story*...

<<http://www.nottinghamexpresstransit.com/background.asp>>

(30) Nottingham City Council and Nottinghamshire County Council, *Local Transport Plan for Greater Nottingham* <<http://www.itstnottingham.info/ltp04a.htm>>

(31) 金口恭久「ノッティンガム・トラムの現況」『鉄道ピクトリアル』55巻8号, 2005.8, pp.102-106.

オフ・ピーク時が1ポンド20ペンス(約240円)に設定されている。一日乗車券も用意されており、LRTだけに使えるものは2ポンド20ペンス(約440円)、LRTと市全域のバスに共通で使えるものは2ポンド50ペンス(約500円)となっている⁽³²⁾。運賃の収受は、常務する車掌による対面方式で行われ、信用乗車方式⁽³³⁾は採用されていない。

NETの利用者は、一日平均2万7千人で、当初見込んでいたレベルにほぼ達している⁽³⁴⁾。2005年の「NET利用者満足度調査⁽³⁵⁾」の結果を要約した文書⁽³⁶⁾によると、94%の人が、NETのサービス全般に満足していると答えている。乗車時のサービスに限定した場合の満足度は59%で、運賃や快適性、バリアフリーに関する満足度が相対的に低くなっており、サービスの質の向上が求められている。パーク&ライドを利用したとする回答は1,444人中の31%であった⁽³⁷⁾。NETの今後については、ピーク時の運行本数の増加と路線拡張が望まれており、停留所周辺の安全性にも関心が持たれている⁽³⁸⁾。

NETの路線拡張については、ノッティンガ

ム駅からウィルフォードを経由し、南部の住宅地クリフトンを結ぶ2号線、ビーストンを經由し、ノッティンガム大学がある西部のチルウェルを結ぶ3号線の建設計画も明らかにされ、既に市の承認も得ているが、財政的な問題もあり、具体的な着工時期はまだ定まっていないようである⁽³⁹⁾。

3 イブニング・エコノミーのための戦略的マネジメント計画

ノッティンガム市は、2004年10月に、「イブニング・エコノミーのための戦略的マネジメント計画」⁽⁴⁰⁾を発表した。「イブニング・エコノミー」とは、中心市街地における夜間の経済活動のことで、具体的には、営業時間の延長等、夜間の経済活動を活性化するための取り組みを指している。昼間の時間帯の集客に成功したノッティンガム市は、潜在的な需要が見込まれる夜間の経済活動についても、その健全な発展を図ろうと考えている。同計画は、「環境整備」、「公共スペースのメンテナンス」、「訪問者」という3つのテーマを柱に、それぞれのテーマに

⁽³²⁾ Nottingham Express Transit, *Fares* <<http://www.thetram.net/times/fares.asp>>

⁽³³⁾ 乗客自らが券売機等でチケットを購入、または改札する方式で、ヨーロッパのLRTの多くで採用されている。係員等によるチェックが無いため、乗降がスムーズに行われるという利点はあるが、不正乗車を防止しにくいという問題もある。

⁽³⁴⁾ Nottingham City Centre, *Performance Report 2005*, p.10. <http://www.nottinghamcity.gov.uk/performance_report_2005-2.pdf> によると、NETの2005年の乗客数は、約1千万人と推測されている。路線長12.1kmの熊本市の路面電車(市電)の2004年度の年間乗車人員は924万9,000人(2万5,340人/日)である。

⁽³⁵⁾ この調査は、2005年11月2日～9日(月～金曜日は午前7時～午後7時、土曜日は午前9時～午後7時、日曜日は午前11時～午後6時)にLRT内で行われた。回答が得られたのは1,400人弱(4割が男性、6割が女性)で、43%が車を所有しない世帯で、9%が移動困難者であった。また、21%がハックナル等の郊外の住民で、31%が市外の住民であった。

⁽³⁶⁾ Greater Nottingham LRT Advisory Committee, *NET 2005 Customer Satisfaction Survey Executive Summary*, 2005.11, p.11. <<http://open.nottinghamcity.gov.uk/comm/download3.asp?dltype=inline&filename=23280/custsatisurvey2005outcomes.doc>>

⁽³⁷⁾ *ibid*, p.6.

⁽³⁸⁾ *ibid*, pp.14-15.

⁽³⁹⁾ Nottingham Express Transit, *Phase Two Development* <<http://www.netphasetwo.com/>>

⁽⁴⁰⁾ Nottingham City Centre Management, *Strategic Management Plan for the Evening Economy*, 2004. 10. <<http://www.nottinghamcity.gov.uk/strategicactionplanfortheeveningeconomy.pdf>>

ついて幾つかの戦略目標を示し、更にその戦略目標を実現するための事業を具体的に提示するという構成になっている。

戦略目標として掲げられているのは、小売・娯楽の中心地域の拡大、オールド・マーケット・スクエアを含む優良公共スペースの開発、観光目的地としてのノッティンガム市の発展のサポート、中心市街地の拡大支援と公共交通サービス(NET)の路線拡張を目的とした統合化交通計画の実現、無許可のビラ貼り・落書き・景観破壊への対処、反社会的行動への対処による人々の安心感の確保、多様なセンスの中心市街地への導入等である⁽⁴¹⁾。内容的には、昼間の中心市街地活性化策とほとんど変わらない。営業時間の延長や治安確保のように夜間特有のものを除けば、集客効果という点では、昼も夜も大きな違いはないようである。

「イブニング・エコノミーのための戦略的マネジメント計画」については、2006年6月に、計画発表後1年間の進捗に関するレビューが公表されている。レビューは、① トリニティ・スクエア、オールド・マーケット・スクエア等の公共スペースの改善計画、② ブロード・マーシュ・ショッピング・センターのように長期的な開発を行う区域の計画、③ タクシー・サービス、オフ・ピーク時のパーク&ライド施設の提供、④ 落書きや無許可のビラ貼りへの素早い対応による街の美観の確保、⑤ 飲酒関連の暴力、未成年に対する酒販売の減少、⑥ イブニング・エコノミーのマネジメントを支援するための「ビジネス改善地区」の設定、については満足すべき成果が得られたと評価する。一方、NETの延長計画の遅れや、より多くの客を引き寄せるための行事・活動の範囲拡大等、予定

通り進んでいない計画についても言及している。個々の事業については、23事業が「満足すべき進捗状況にある」、7事業が「遅れている」と評価された。「危機的な状況にある」という評価を受けたのはNET延長計画の1事業だけである⁽⁴²⁾。

II 第2ラウンドを迎えた地方交通計画(LTP)

1 第1ラウンドから第2ラウンドへ

英国で2001年度から本格的に運用が開始された地方交通計画(LTP)は、2005年度までの第1ラウンドを終え、第2ラウンド(2006~2010年度)に入った。LTPは、イングランドとウェールズの都市・都市圏における道路、公共交通、自転車、歩行者等を含んだ総合交通体系の実現に向けた5ヵ年の施策プログラムで、ノッティンガム市を含む地方政府は、このLTPの制度を活用し、その地域に合った柔軟な計画を策定している。

LTPでは、地方の裁量を認める一方で、中央政府が重要と考える目標等が計画政策指針(PPG)⁽⁴³⁾という形で示され、実績が伴わない場合には、次年度の予算額を見直す等、成果を重視する仕組みが採られている。地方政府は、毎年、当初設定した目標がどの程度達成されたか、計画がどの程度進捗したかについて自らモニタリングし⁽⁴⁴⁾、その結果を『年次進捗報告書(APR: Annual Progress Report)』としてまとめ、中央政府に提出する。中央政府は、7月に提出されたAPRを査定し、必要に応じて当初予定した配分額を見直し、次年度の資金配分を決める(12月に発表)という仕組みになって

(41) *ibid*, pp.13-20.

(42) Nottingham City Centre Working Group, *Strategic Management Plan for the Evening Economy - Year 1 Review*, 2006.6.13, pp.1-14. <<http://open.nottinghamcity.gov.uk/comm/download3.asp?dltype=inlin&filename=22749/MonitoringImplementationStrategicManagementPlan20052008.doc>>

(43) 交通に関する指針は、「交通(PPG13)」<<http://www.odpm.gov.uk/index.asp?id=1144015>>で扱われている。

いる⁽⁴⁵⁾。

中央政府による APR の査定は、交通省 (DfT: Department for Transport) が公表している APR ガイダンス (Guidance on LTP annual progress reports)⁽⁴⁶⁾ に従って行われ、査定結果は点数の形でも示される⁽⁴⁷⁾。大ノッティンガムの APR は、2002/03年が87点、2003/04年が82点、2004/05年が94点と、連続して高い点数を獲得しており⁽⁴⁸⁾、大ノッティンガムの第1ラウンド LTP が、比較的順調に進捗したことがうかがえる。

DfT は、第2ラウンドに入った LTP に合わせて、地方政府が LTP を作成する際の参考となるガイダンスの第2版を発表した⁽⁴⁹⁾。第2版では、2004年7月に発表された交通白書『交通の未来』⁽⁵⁰⁾ において明らかにされた政府の交

通戦略の基本方針として、① 長期にわたる持続的な投資、② 交通マネジメントの改善 (既存インフラと新規インフラの両者から得られる便益の最大化)、③ 交通システムに対する将来の需要を見据えた計画、という方針が示されている。

第2ラウンド LTP の特徴としては、① LTP アウトカム指標の変更と追加、② 予算配分方法の変更と新規補助金の創設、③ LTP の評価における「計画の質」の重視、の3点が指摘されている⁽⁵¹⁾。①は、第1ラウンドの9指標に対し、第2ラウンドでは17の必須指標⁽⁵²⁾ を指定していることを指している。②は、「維持修繕費」、「統合交通ブロック」、「大規模プロジェクト」の3つの交通関連予算費目のうち、「統合交通ブロック」に対し、5年間の予算見込額の75%を最初に配分し、「維持修繕費」と「大

(44) 高橋勝美・福本大輔・笠原勤「英国の LTP の運用実態と課題」『交通工学』40巻1号, 2005.1, p.53 によると、第1ラウンド LTP では、地方政府がモニタリングを行う際に、①道路状況 (道路種類別の一定の道路維持管理水準を満たす道路の割合)、②バスの乗客数、輸送キロ、③バス利用者の満足度、④自転車のトリップ (利用) 数、⑤交通事故死者数または重傷者数 (全年齢)、⑥交通事故による子供の死者数または重傷者数、⑦LRT の乗客数、⑧1時間に1本以上のバスサービスに、徒歩13分以内でアクセスできる世帯の割合 (人口3,000人以下の農村地帯)、⑨渋滞 (台km当たりの平均損失時間)、という9つのコア指標を用いることが推奨されていた。

(45) 高橋・福本・笠原 同上 pp.51-52.

(46) Department for Transport, *Guidance on LTP annual progress report*.

<http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/divisionhomepage/032385.hcsp>

(47) 高橋・福本・笠原 前掲論文, pp.53-55.

(48) 大ノッティンガムの2002/03年版 APR の評価 (2003年12月19日発表の Local transport plans settlement、以下同様) <http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/page/dft_localtrans_026443.pdf> ; 2003/04年版 APR の評価 (2004年12月6日) <http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/page/dft_localtrans_033250.pdf> ; 2004/05年版 APR の評価 (2005年12月14日) <http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/page/dft_localtrans_610715.pdf> を参照。

(49) Department for Transport, *Full Guidance on Local Transport Plans: Second Edition*, 2004.12, p.9. <http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/divisionhomepage/032384.hcsp>

(50) Department for Transport, *The Future of Transport - White Paper CM 6234*, 2004.7.20.

<http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_about/documents/divisionhomepage/031259.hcsp>

(51) 藤岡啓太郎・高橋勝美・平見憲司「英国の地方交通計画 (LTPs: Local Transport Plan) の動向」『新都市』59巻6号, 2005.6, pp.57-59.

(52) 17の指標とは、幹線道路の状況、非幹線道路の状況、その他道路の状況、交通事故死傷者数、子供の交通事故死傷者数、交通事故軽傷者数、公共交通利用者数、バス利用者満足度、歩道の状況、アクセシビリティ指標、総走行台キロ、自転車トリップ関連指標、通学トリップの機関分担率、バスの定時性、ピーク時の都心流出入交通量、自動車の遅延時間、大気の状態。

規模プロジェクト」に対しては、残りの25%を第1ラウンド、第2ラウンドの評価に応じて配分する。また、中央政府が推進するロード・プライシング⁽⁵³⁾等の新しい試みのための「交通イノベーション・ファンド」を新設するという内容である。③は、LTPの評価に当たってのウェイト付けが、「目標の効果」が30%、「達成度」が20%なのに対し、「計画の質」が50%という意味である⁽⁵⁴⁾。

2 大ノッティンガムの第2ラウンドLTP

前記のDfT公表のガイダンス第2版を見ると、地方政府の裁量を認めながらも、中央政府が望ましいと考える方向に誘導するというLTPのコンセプトは、更に強化されているように思われる。ノッティンガム市の中心市街地活性化という点で重要な役割を果たした大ノッティンガムのLTPが、第2ラウンドで何を重視しているのか、そのポイントを以下に紹介する⁽⁵⁵⁾。

第2ラウンドLTPの目標は、政府から示された4つの共有優先課題に、3つの地域的に重要な目標を付け加えるという形で提示されている。共有優先課題とされているのは、①交通混雑問題の解決、②社会的弱者のアクセシビリティの改善、③交通安全の改善、④大気汚染の解消と環境保護、である。地域的に重要な

目標として掲げられているのは、⑤復興区域の開発と近隣の再開発の支援、⑥住民生活の質的向上、⑦交通資産(道路、歩道、自転車道等)の効率的で効果的なメンテナンスである⁽⁵⁶⁾。

第2ラウンドLTPでは、住民生活の質的向上を重視し、「公共スペース及び街の景観」、「コミュニティの安全、個人のセキュリティ、犯罪」、「健康的なコミュニティ」等の観点から、中心市街地のレベル・アップと密接に関係した施策を掲げている点が注目される。

「公共スペース及び街の景観」は、公共スペースや街路の活気と魅力を高めることに関連する。そのためには、①統合的な中心市街地計画の策定、②街路の優先順位の明確化、③広場の活動拠点化の推進、④歴史的街路の外観の改善と歩行者優先化、⑤適切な歩行者用標識(バスやLRTの停留所の案内等)の提供、⑥舗道と街路備品のメンテナンスの改善、⑦各ディストリクト・センターによる中心市街地の補完地区化等、が必要とされる。具体的には、高品質の街路備品、標識、照明を備えた歩行者優先ルートの確保(中心市街地にアークライト通り等の試験ルートを設定)、中心市街地の周囲を走る環状道路の建設、ハックナル等のディストリクト・センターの改善等の施策が打ち出されている⁽⁵⁷⁾。

「コミュニティの安全、個人のセキュリティ、

⁽⁵³⁾ 特定の地域に進入または通行する自動車に対して課金することにより、道路混雑の激しい地域やその周辺の自動車交通量を抑制し、交通渋滞や大気環境の改善を図る制度。

⁽⁵⁴⁾ 「計画の質」は、長期目標や関連計画等との整合性、既存施設の有効活用かつ効率的、効果的、現実的な施策実施プログラム等、6つの基準を用いて評価するもの、「目標の効果」は、設定した目標値が適切かどうかの評価、「達成度」は、第1ラウンドLTPに対する評価である。

⁽⁵⁵⁾ 大ノッティンガムを含むノッティンガムシャーの交通計画については、Nottinghamshire County Council, *Local transport plans* <http://www.nottinghamshire.gov.uk/home/traffic_and_travel/strategy-policy/ltpl.htm> を参照。

⁽⁵⁶⁾ Nottinghamshire County Council, *Local Transport Plan for Greater Nottingham - Final Plan 2006/7 to 2010/11 Executive Summary*, 2006.3, pp.4-10. <<http://www.nottinghamshire.gov.uk/executivesummary.pdf>>

⁽⁵⁷⁾ Nottinghamshire County Council, "Chapter10: Quality of Life." *Local Transport Plan for Greater Nottingham - Final Plan 2006/7 to 2010/11*, 2006.3, pp.5-11. <<http://www.nottinghamshire.gov.uk/chapter10-qualityoflife.pdf>>

表1 大ノッティンガムにおける財源の配分

[単位：千ポンド]

年 度	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	合 計 (構成比)
バス優先計画	787	800	700	950	1,350	4,587 (4.8%)
公共交通の乗換	110	80	90	100	100	480 (0.5%)
パーク&ライド計画	50	70	1,150	1,150	60	2,480 (2.6%)
バス・インフラ計画	1,741	1,185	1,250	1,090	1,200	6,466 (6.7%)
自転車計画	870	500	550	700	885	3,505 (3.6%)
ライトレール計画	450	400	400	400	500	2,150 (2.2%)
徒歩計画	2,306	1,175	891	900	1,020	6,292 (6.5%)
通勤・通学計画	280	325	275	275	445	1,600 (1.7%)
通学路の安全確保	800	760	725	790	850	3,925 (4.1%)
地域交通安全計画	1,350	1,260	1,175	1,240	1,475	6,500 (6.7%)
交通マネジメント計画	1,455	1,030	975	1,025	1,185	5,670 (5.9%)
道路交差点	255	235	190	224	270	1,174 (1.2%)
新道路・地方道計画	170	728	850	1,080	1,110	3,938 (4.1%)
道路・歩道のメンテナンス	6,813	6,685	7,102	7,545	8,020	36,165 (37.5%)
橋梁のメンテナンス	632	570	580	590	600	2,972 (3.1%)
構造上のメンテナンス	674	570	580	590	600	3,014 (3.1%)
他のメンテナンス計画	200	220	220	215	210	1,065 (1.1%)
他の計画	1,168	938	825	718	815	4,464 (4.6%)
合 計	20,111	17,531	18,528	19,582	20,695	96,447 (100.0%)

(出典) Nottingham City Council and Nottingham County Council, *Local Transport Plan for Greater Nottingham 2006 /7 to 2010/11 Executive Summary*, 2006.3, p.11
 <<http://www.nottinghamshire.gov.uk/executivesummary.pdf>> より作成。

犯罪」は、コミュニティの安全性を高めることに関連する。その際、重要だと考えられているのは、① 公共交通機関の内外で犯罪に巻き込まれることの防止とその脅威の解消、② 自動車運転者による違法行為の削減等、である。具体的な施策としては、バス、LRT、バス停留所における CCTV (監視カメラ) の設置 (設置率を現在の58%から2007年には70%に増加)、大ノッティンガムをカバーする共通切符の販売 (プリペイド・カードの利用による現金携帯の減少)、公共交通機関のリアルタイム時刻表情報の電子的提供 (2005年2月に5ヵ年計画、3億ポンドの予算で着手) 等が考えられている⁽⁵⁸⁾。

「健康的なコミュニティ」とは、交通が健康に及ぼす影響を意味する。その場合、重要だと考えられているのは、① 道路の安全確保、② 大気汚染の解消、③ 交通弱者のアクセシビ

リティの向上、④ 運動 (ウォーキング、サイクリング等) の奨励、である。具体的な施策として考えられているのは、ウォーキング・ルート、サイクリング・ルートの質の向上、職場の通勤計画 (自動車から徒歩、自転車への転換) の徹底、通行権の改善 (ウォーキング、ジョギング、サイクリング、乗馬、バード・ウォッチング、オリエンテーリング等の機会の確保) 等である⁽⁵⁹⁾。

これらの施策を実施するために組まれた第2ラウンド LTP の予算計画は、表1の通りである。基本的には、第1ラウンドの路線を引き継いだ計画になっているが、徒歩計画 (徒歩を促進する事業) にバス・インフラ計画や地域交通安全計画とほぼ同額の予算を投入するという特徴も見られる。500万ポンド以上の費用を要する計画は、主要事業として、表2のように別立てで整理されている。中心市街地の統合交通計

⁽⁵⁸⁾ *ibid*, pp.11-13.

⁽⁵⁹⁾ *ibid*, pp.14-18.

表2 主要事業の支出計画

[単位：千ポンド]

年 度	総費用	2006/07年度	2007/08年度	2008/09年度	2009/10年度	2010/11年度
中心市街地の統合交通計画	11,770	2,770	—	—	—	—
A612ゲドリング交通改善計画	11,664	5,990	—	—	—	—
ハックナル中心市街地の改善	8,320	0	104	156	156	6,760
環状道路	22,700	200	500	5,100	9,600	7,300
NET 第2期事業	PFI 計画による資金調達					
駅マスタープラン	18,000	250	250	250	5,000	5,000

注：「総費用」は、第1ラウンドLTP計上分、2011/12年度以降の計上予定分を含んだ数字。

(出典) Nottingham City Council and Nottingham County Council, *Local Transport Plan for Greater Nottingham 2006 /7 to 2010/11 Executive Summary*, 2006.3, p.12

<<http://www.nottinghamshire.gov.uk/executivesummary.pdf>> より作成。

画と A612ゲドリング交通改善計画は、第1ラウンドLTPを引き継いだ計画である。駅マスタープランは、NET第2期事業と連動して新たなLRTの停留所を建設する等、ノッティンガム駅のキャパシティの拡張が中心となっている。

おわりに

ノッティンガム市では、中心市街地の活性化に成功した後も、その質を更に高める施策を積極的に展開しており、LTPを中心とした交通政策は、それに大きく貢献している。交通政策の重点が、いかにして大量の人を運ぶかというレベルから、より質の高い生活を実現するかというレベルに移っていることは羨ましくも思えるが、まちづくりとリンクした交通政策は、本来、そのような次元を目指すべきものなのであろう。

LTPは英国独自の制度であり、自治体の判断で導入ができるようなものではないが、活気溢れる中心市街地を作り上げるためにノッティンガム市が採った政策は、似たような状況にある他の自治体が真似のできないような特殊なものとは思えない。ノッティンガム市の場合は、中心市街地をあたかも1つのショッピング・センターのように再生するというコンセプトを徹底し、CCM等の官民パートナーシップも活用して、きめ細かなソフト面の施策を積み重ねた。それらの地道な施策により、中心市街地にある程度人を呼び寄せることに成功した。それが、多様な人気店の出店等を促し、町の魅力が高まったことで更に人が集まるという好循環を生み出した。地元企業や地域住民等の利害関係者の力を結集し、地域の実情に合った中心市街地活性化プログラムを組むという考え方は、国民性や背景が異なるとはいえ、我が国(の特に中都市)でも参考になる点が含まれているのではないだろうか⁽⁶⁰⁾。

(やまざき おさむ 国土交通課)

(60) 我が国でTCMを取り入れる場合の条件は、例えば、石井良一「イギリスにおけるタウンセンターマネジメントの発展とわが国における成立条件」『地域経営ニュースレター』Vol.5, 1999.1 野村総合研究所ホームページ <<http://www.nri.co.jp/opinion/region/1999/pdf/ck19990103.pdf>> で提示されている。