

West Midlands地域における都市圏交通計画の運用実態と課題*

Actual State and Problems of Urban Transport Planning in West Midlands Region*

太田武成**・原田昇***

By Takeshige OTA**・Noboru HARATA***

1. 研究の背景と目的

近年、我が国においても広域計画の必要性が高まりつつあり、都市圏交通計画が立案されているが、(1)都市圏レベルでの土地利用・環境計画、モード別計画との連携が不充分、(2)策定した計画が、下位・上位レベルの交通計画・総合計画に十分に参照・包含されない等をはじめとする多くの問題点や課題が指摘されている¹⁾。

近年改編されたイングランド新交通政策下では、EU政策や地方自治への流れの中で導入された広域計画の重点化において、上記のような我が国の論点に対して参考となるであろう先進的な試みが施行されている。制度の概要については、既に多くの報告がなされている²⁾が、実際に具体的な計画が立案され、運用される中で、いかなる成果・問題点が生じているかということに関しては十分な研究がなされているとは言えない。

よって本研究では、以前より先駆的に新制度を導入してきた³⁾West Midlands地域において、広域レベルでの自治体間調整機能を果たすRTS(Regional Transport Strategy: 地域交通戦略)と、問題エリア/コリドーに対してパッケージ戦略を立案し、RTSの補完機能を担う2つのMMS: Multi-Modal Studyを調査対象とし、それらの運用実態、生じている問題点とその要因、考えられる解決策を明らかにすることを主な目的とする。本研究を行うことによって、我が国の都市圏交通計画のさらなる発展に対して、今後参考とすべき有用な知見が得られるであろうと考える。

研究手法としては、主に文献調査とe-mailによるヒアリング調査、現地におけるインタビュー調査による。新制度の詳細や運用実態に関しては、まず、既存文献^{4) 5) 6) 7)}や政府機関発行資料^{8) 9) 10) 11)}と、各関係機関へのE-mailによるヒアリングにより論点整理を行った。次に、運用実態と問題点・課題の詳細については、West Midlands現

地において、地域整備局(中央政府の出先機関)、地域協議会、地方政府、旅客交通公社、計9機関を訪問し、実際に計画策定に携わった担当者に対してインタビュー調査を実施した。

表1 対象機関と主なインタビュー項目

対象機関	主なインタビュー項目
地域整備局 (MMS策定を主導) Government Office for West Midlands(Go-WM) Government Office for North West(Go-NW)	・MMS認可を行う本省(交通省)との折衝、戦略再構築手法 ・各問題点に対する制度改編による対処策等
地域政府 (RPG/RTS策定を主導) West Midlands Local Government Association(WMLGA)	・Western Bypass棄却の要因となるRTS・MMS連携プロセス上の問題点 ・RTSの優先順位設定手法等
地方政府 (LTP・MMS策定を主導) Dudley Borough Council Sandwell Borough Council Staffordshire County Council Shropshire County Council	・Black Country問題への対処 ・地域計画の地方計画への参照・導入 ・費用・人材不足の実態等
旅客交通公社 West Midlands Passenger Transport Executive(Centro)	・WMAMMS勧告戦略の縮小案に対しての対処策 ・歳入資金の不足と対処策等

2. 地域計画への重点化: RTSとMMS

(1) West Midlands地域の社会経済情勢

West Midlands地域は、Birmingham Cityを中心に、古くは鉱工業、最近に至るまでは自動車工業等によって成り立つ産業都市として発展し、ロンドンに次ぐイングランド経済の要所として隆盛を誇ってきた。しかし、1980年代より、開発の郊外化が進み、経済の空洞化を招くと共に、通勤交通等による都心部での深刻な交通混雑と、環境負荷の増大が問題となった。1980年代後半より深刻となった不況の影響を受け、失業率も国全体平均よりも

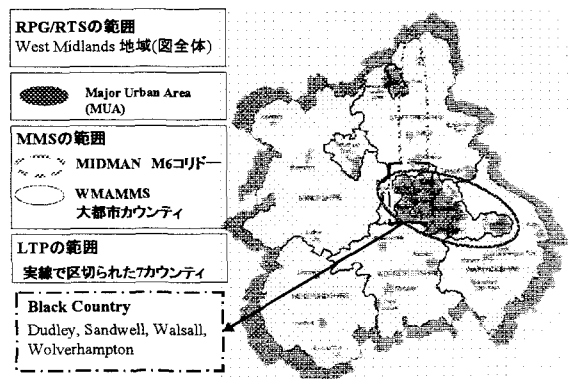


図1 West Midlands地域と計画対象エリア

*キーワード: イングランド, 地域計画, 自治体間競争

**学生員, 工学, 東京大学大学院工学系研究科

(東京都文京区本郷7-3-1,

TEL:03-5841-6234, E-mail:takeshige@pop06.odn.ne.jp)

***正員, 工博, 東京大学大学院新領域創成科学研究科

(東京都文京区本郷7-3-1,

TEL:03-5841-6234, Fax:03-5841-8527)

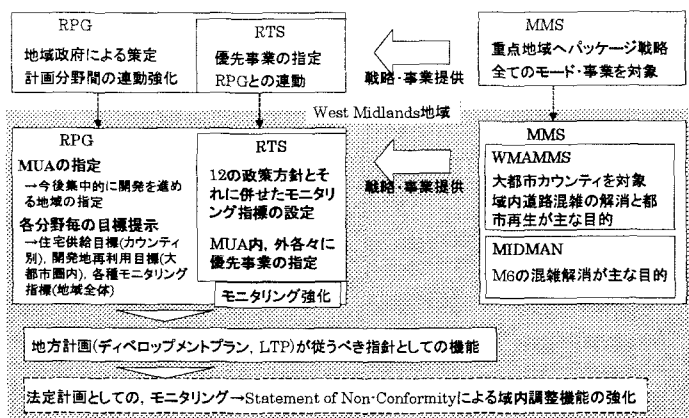


図2 West Midlandsにおける地域レベルでの計画

上回る事態となり、特に大都市カウンティ(West Midlands metropolitan county)内の失業率悪化が進んだ。また、ロンドンへの経済の一極集中が進んだことから、Birmingham City を境に地域北部と南部での経済格差が顕在化している。

(2) West Midlandsの都市再生方略

図2に、West Midlands 地域における地域計画の枠組みを示す。West Midlands の地域計画主体(RPB: Regional Planning Body)である地域協議会:WMLGA は、新交通政策の開始を受け、2001 年 11 月、新たな RPG(Regional Planning Guidance:地域計画指針)としての草案を立案した。その後再検討課程[RPG Review]と 2002 年 7、8 月の公開審議[Public Examination]を経て、2003 年に国務大臣からの変更提案に基づく改訂 RPG が出されている。現行の RPG は中央政府主導の下に策定された RPG11 であり、2004 年の RPG 正式発行後に置き換えることとなる。

深刻化する産業・人口の郊外流出、経済停滞に対処するため、空間戦略の最重要テーマとして都市再生が掲げられている。都市再生戦略の根本となるのが、開発重点地域として West Midlands RPG が独自に指定する Major Urban Area: MUA である。この MUA 内において、今後の新規開発が集中的に行なわれる。これらの地域は

North Sraffordshire を除いて全て大都市カウンティ内に存在する。

MUA における都市再生戦略は、住宅・商業業務・交通等分野ごとに策定されており、カウンティ別の住宅供給目標値や既存開発用地の転用率目標値等が示される。

なお、各政策毎にモニタリング指標が設定され、それら指標に基づいたモニタリングが 2004/05 より毎年行なわれることとなっている。

RPG 内で、交通・アクセシビリティに関する戦略を機規定する RTS では、(1)国家/地域レベルでの優先事業、(2)MUA 内での優先事業、(3)MUA 外での優先事業の 3 カテゴリー別に、今後実施すべき事業群が、実行メカニズム(LTP: Local Transport Plan や SRA: Strategic Rail Authority 戦略等)、実行主体、実施期間、現在の実施状況等と共に列挙されている。

West Midlands 地域における MMS は、West Midlands 都市圏を対象とした MMS である West Midlands Area Multi-Modal Study: WMAMMS と、M6 コリドーを対象とした West Midlands to North West Multi-Modal Study: MIDMAN の 2 つが実施されている。WMAMMS は大都市カウンティ内の交通混雑解消と都市再生を、MIDMAN は M6 の道路混雑解消を主な目標として、全ての交通手段を対象とし、課金施策等のソフト施策も含

表2 West Midlands 地域の MMS の概要

対象スタディ	WMAMMS	MIDMAN
対象エリア	West Midlands大都市カウンティ	M6コリドー
対象期間	30年	30年
資本費用	76億£	N/A
運営・維持費用	2億£	N/A
総費用	78億£	17億£
公共交通整備	64億£	10億£
道路建設・改良	11億£	7億£
その他施策	3億£	800万£
主な問題と目標	・都市内道路交通混雑とその緩和 ・交通整備による再開発事業への貢献 ・安全性の向上、環境負荷軽減、アクセシビリティ向上等	・M6の混雑とその緩和 ・周辺道路への交通流入の防止 ・旅客、貨物鉄道のシェアの低減、利用増加
主な提案施策 (勧告戦略)	・行動変容(behavioral change)や徒歩・自転車施設への投資 ・道路交通、特にバス交通の信頼性改善のための red route 導入 ・Metroの路線整備 ・Coventry-Wolverhampton間の複々線化を含む大規模鉄道投資 ・Birmingham New Street Station 下の新規トンネル建設 ・地域高速鉄道整備(Regional Express Rail)整備 ・WolverhamptonとStourbridgeの Western Bypass 整備 ・M54からBirminghamへの北バイパス整備 ・M40-M6間のM42拡幅事業 ・道路利用者への課金	・M6ジャンクションJ1a-20での片側4車線への拡幅 ・Stafford "cut-off" 鉄道建設 ・Colwich, Norton Bridge ジャンクションにおける立体交差 ・M6の入口課金 ・Sandbach/Northwich Lineの最開業 ・Birmingham-Manchesterの鉄道サービス追加 ・Trent Valley-North Westの鉄道サービスの追加 ・Northwich-Knutsford間でのパークウェイ駅の建設 ・貨物鉄道容量増加 ・その他17の公共交通・最善利用 施策

表3 RTSの問題点

問題点	問題点	問題点	問題点	問題点	
広域調整機能	RTSが調整機能として機能していない	RTSの優先事業において、単に地方政府が立案した事業を列挙しただけで、広域調整機能を果たしていない(RPG Panel Report)	優先順位の設定は非常に困難であり、方法論が確立されていない。そのことがRTSでの単なる事業案の羅列の原因になっている(GO-WM)	RPGはStatement of Non-Conformityによって、下位計画への拘束力が強化されることを前提として策定されている(Shropshire)	利益配分の方法論が存在しないことで、優先順位付けが十分に行われていない。また、下位レベルでの詳細な政策提示については、具体的な検討はなされていない。RPG法制化によるStatement of Non-Conformityの地域レベルでの導入に期待が寄せられている。
	対象エリアが広すぎる	具体的な政策やモニタリング指標が詳細に設定できない(WMLGA)	より重点地域、サブ地域レベルでの詳細な目標設定がなされるべきである(WMLGA)		
	都市部と郊外部で公平性に欠ける	大都市カウンティの開発に焦点が当たり、郊外地域のアクセシビリティ向上が軽視されている(Shropshire)	郊外地域への開発規制や大都市カウンティの開発再集中化はRPG空間戦略に則しており、公平性には問題はない(WMLGA)	現在のRTSは、基本的には郊外へ人口・産業が流出するのを防ぐとするもので、開発程度に大きな問題は感じない(Staffordshire)	利害調整の不十分さから、地域内利益配分に関して、都市部と郊外部で少なからず不公平感が存在する。
MMS戦略の包含による特定問題への詳細なアプローチ	RTSとMMSが協調していない	Western Bypass事業の棄却のように、MMS提案事業がRTSに導入されないことがある。	RTS策定主体とMMS策定主体との間に地域の展望を実現する手段について意見交換・知照共有が十分である(WMLGA)		RPG策定主体にMMS策定プロセス、手法とのさらなる連携の必要性が認識されており、改善が見込まれる。
事業実施権限	事業等にRPBに事業実施に対する権限がない。	現在の地域議会は、地方議会からの有志によって構成され、独自予算も持たない。よって、事業実施に対して影響力が小さい。	地域議会・計画主体に予算を与え、地域レベルの事業実施の実行力を高めることが起こり得る(GO-WM)		地域議会の導入について、北部地域では比較的確率的な姿勢を示している。

めたパッケージ戦略を立案している。両 MMS の概要を表 2 に示す。MMS の勧告戦略は原則的に RTS に含まれることとなっており、West Midlands 改訂 RPG においても、WMAMMS の勧告戦略が大幅に導入されている。

このような枠組みの下で、これら地域レベルの交通計画は地方レベルの交通計画が従うべき指針としての機能を果たす。現状では RPG は非法定計画であるが、現在議会で法定計画化の協議がなされており、域内調整機能のさらなる強化が検討されている。

本稿では、地域レベルにおけるこれら交通計画の問題点・課題を、RTS の広域調整機能を阻害する問題点・MMS の効果的なパッケージ戦略立案を阻害する問題点・RTS と MMS の連携不足の 3 点について示す。

(3) RTS：広域調整機能を阻害する問題点

表3において、RTSに関する問題点・課題を総括した。

RTSに記載されている優先事業は、その選択理由について記述的な裏付けはなされているものの、単に地方政府が立案した事業を列挙しただけで、適切な優先順位設定が十分に実施されていないことが明らかとなった。地域レベルでの事業の優先順位の設定は非常に困難であり、方法論が確立されていないために、SRAやHA: Highway Agency、地方政府、またはMMSからの、単なる事業羅列で終わってしまっている可能性がある。また、対象エリアが広すぎることで広域調整を困難にしていると指摘されており、より具体的な施策・指標を提案し、適切な優先順位設定を可能にするための、より狭い範囲での詳細なスタディが検討されている。

また、ShropshireやStaffordshire等郊外カウンティでは、RTSが都市部の新規投資・経済開発施策に重点を置いて、郊外部へのアクセシビリティ供給に対する施策や目標値設定が不十分で、都市部と郊外部で公平性に欠けるといふ見解が見受けられた。事業の優先順位決定・利益配分の方法論が存在しないことで、優先順位付けが適切に行なわれず、地域内で公正性を保てていない可能性があると思われる。

計画主体としての地域政府の形態についても、今後議論すべき事項である。現在、地域政府の構成員は地方議会の有志によるものであり、独自予算や交通事業を管轄する権限を有していない。RTS で提示される戦略は地域レベルで重要度が高い事業であり、戦略パッケージに実現可能性を伴わせる枠組みを形成する必要があると思われる。一つの手段として、地域議会を公選制にし、予算を与えることが考えられるが、その実現に際しては住民投票が必要であり、具体的な動きは未だ見受けられない。また、RPG の法制化が現在議会で検討中である。法定計画となれば、既にストラクチャープラン等の法定計画に組み込まれている不適合通達: Statement of Non-Conformity の権限を有することになり、下位計画への拘束力がより強められる。ディベロップメントプランやLTP の縦覧段階で RPG の示す指針に適合していない、またはモニタリング指標を達成していない場合は、RPB が地方政府に対して不適合通達を出し、さらに当該問題について、公開審議において重点的に議論される。

(4) MMS：効果的なパッケージ戦略立案を阻害する問題点

WMAMMS は、2001 年秋に最終報告が公表された。この MMS では 30 年で総額 79 億 £ の歳出計画を策定しており、その内約 80% (63 億 £) が Midland Metro 延伸や New Street 駅の改良等公共交通施設整備に充てられている。MMS の結果を受け、West Midlands RTS や West Midlands LTP 2003 にも全面的に勧告戦略が導入されている。しかし、その膨大な設定予算により、Strategic Rail Authority: SRA 等の事業実施主体から個別計画において事業案の棄却がなされる等の問題が生じている。SRA は、今後 10 年間は MMS 戦略内の事業を実施しないことを既に決定している。表 4 に、問題点の総括と各主体の見解を示す。さらに、MMS 戦略策定プロセスに沿って問題点を指摘したものが図 3 である。

MMS が膨大な予算設定を行うに至った要因としては、MMS 策定マニュアルである Guidance on Methodology for

Multi-Modal Studies: GOMMMS において、厳密な予算獲得・財源確保可能性の検討が求められていなかったことが挙げられる。マニュアル上では、予算獲得可能性検討(affordability test)を実施するよう求められているが、具体的な方法論に関しては明確なものとはなっていない。しかしながら、GOMMMS では同時に、MMS 戦略がパッケージとして実施されなければならないとの規定があり、事業棄却は結果的にパッケージ戦略の効果を損なうことになる。

また、MMSが対象としている事業群で、現在は地域政府に事業実施権限が無く、モード別に財源が異なり、実施主体が異なるのも予算獲得可能性を確保できない一つの要因であろう。さらには、整備主体の事業検討段階で、MMSと事業実施基準が異なることも問題である。SRAの事業実施基準からすれば、MMS戦略内の事業は、財務面では比較的緩い基準の下で設計されている。

今後の方針に関しては、パッケージ再構築や課金事業導入の是非等、事業棄却後における戦略の再構築手法において、策定マニュアルに明確な規定が存在せず、さらには各関係主体に統一見解が無いことが、MMSのパッケージ戦略としての効果の妨げとなっていることが明らかになっている。

(5) RTSとMMSの連携不足

Black Country(Dudley, Sandwell, Walsall, Wolverhamptonを指す)の再開発事業に必要なインフラを整備するという目的の下、WMAMMS において提案された Western Bypass 事業が、RPG 見直しプロセスにおいて棄却されるという事態が生じた。

この事業については、環境団体を中心に、主に道路建設と再開発事業がもたらす環境負荷がかねてより指摘されていた。また一方で、端末道路の整備計画の不備を根拠として、より戦略的な道路整備を主張する産業界からの圧力も見受けられた。そこで、バイパス事業案と Black Country の再開発事業を対象としたスタディである

Black Country Road Improvements and Regeneration Study(BCRIR)が Go-WM 主導で執り行われ、事業の規模・効果の再検証が行われた。

その後 2002 年 7 月に RPG の公開審議(Public Examination)が開催され、BCRIR の調査報告や利害関係者の主張を踏まえつつ、事業の是非について議論が交わされた。その際、事業のもたらす環境負荷や便益の少なさが焦点となり、結果的に RPG によって棄却されることとなった。しかし、BCRIR の分析内容について、比較考慮する代替案が不十分であるという指摘がなされたことから、現在 Black Country の再開発促進を目的とする新たなスタディである Black Country Environs Regeneration and Accessibility Study(BCERAS)が大都市カウンティ内の地方政府主導で実施されており、公共交通整備や土地利用政策との連携等様々な代替案が考慮されている。最終報告は 2004 年春に提出される予定である。このスタディの実施が、事業採択是非を巡って対立する各主体の妥協案として機能したと思われる。

ここでは、MMS策定主体(GO-WM)とRTS策定主体(WMLGA)との間での、目標実現手段に関する協議不足が指摘できる。図4に、RTS策定マニュアルで規定されるMMSとの連携に関する要件を示す。域内人口や雇用の流出を防ぎ、大都市カウンティ内、特にBlack Countryの再開発を測る、というRPGに示されたビジョンは共有できていても、幹線道路をどのルートに設置し、公共交通の整備をどのように実施するか、その方法論についての協議が策定段階で不十分だったと考えられる。

3. 結論

本論文では、イングランド新交通政策下での都市圏交通計画における広域計画の重点化について、先進地域である West Midlands 地域を対象に、地域全体を対象とする RTS と、問題エリア/コリドーに対してパッケージ戦略を提供する 2 つの MMS に着目し、計画内容のレビュー

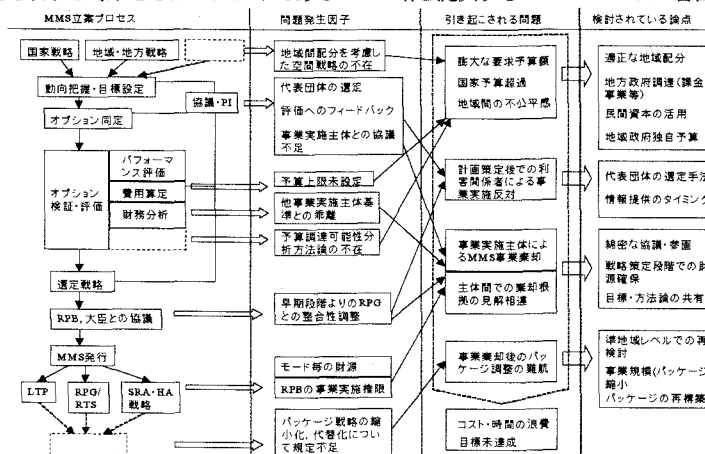


図3 MMS 策定プロセスにおける問題点

表4 MMSIに関する問題点

関連分野	問題点・論点	問題点詳細・要因	各関係主体の見解と今後の方針		
全般	WMAMMSの76億にも上る膨大な予算設定 ・各実施主体による事業案の棄却	GOMMMSは予算上限設定を求めている。	MMSの目的は、その地域に「何をしたいか」ということをテーマに行なうものであり、厳密な資金調達計画を求めているはなかった(GO-WM)		
		GOMMMSでは、事業案はパッケージとして実施されるべきであると規定している。事業の棄却後、部分的に事業を実施するか、計画を繰り直すかが明確でない。	今後10年は実行可能な事業のみを実施し、それ以後は再度計画全体を繰り直す必要がある。(GO-WM)	GOMMMSはパッケージだけでなく、個別事業に対しての検討も行うよう規定している。即ち、パッケージが完全に実施されないことを想定している。(SRA)	一つの事業が棄却された後に、全体的なパッケージの効果の変化を分析すべきである。(Centro)
		GOMMMSは予算調達可能性の分析手法を明確に規定していない。			
		モード・事業毎に財源が別になっており、MMSにおいて事業実施可能性を確保できない。	地域議会・計画主体に予算を与え、地域レベルの事業実施の実行力を高めることが起こり得る。(GO-NW)		
		MMS策定主体が国家予算の地域間での配分額を把握していない。	交通省は財源獲得のため、財務省に一定のパフォーマンスを報告せねばならず、それは主に国家目標の達成度によって示されている状況である。(GO-WM)	地域間のバランスを考慮した空間戦略が立案されるべきである。(WMLGA)	
		MMSと各実施主体で事業実施基準が異なる。	MMS戦略は非効率な事業設計を行なっている。(SRA)		
		MMSの高額な策定費用	コンサルタントに支払う高額の調査費用のため、中央政府の負担が増え、今後の調査の継続が危ぶまれる。	地方政府発案・費用負担のStudyが今後行なわれる。BCERSでは、対象地方政府7つが人口に基づき比例配分している。	今後広範囲に渡る大規模のMMSは行なわれまいだろう。より準地域的・モード限定的なStudyになっていくと思われる。(Centro)
	RPGとの連携	Western Bypass事業の棄却のように、MMS提案事業がRTSに導入されないことがある。	RTS策定主体とMMS策定主体との間に地域の展望を実現する手段について意見交換・知識共有が不十分である。(WMLGA)		
鉄道	SRAによるMMS鉄道事業の棄却	SRAはMMS策定グループとして参加しているにも関わらず、個別事業実施検討段階において鉄道事業を棄却している。	MMS戦略は非効率な事業設計を行なっている。SRAはWMAMMSの鉄道事業を行なわないという国務大臣の答申に従う。現在、2011年までのWMAMMS事業については再検討中である。(SRA)	SRAはMMS開始当初、中央政府からMMS事業に対する追加財源を期待して、MMS戦略を受容する傾向にあった。(Sandwell)	
	鉄道投資のロンドン周辺への過度の集中	ロンドンへ投資が集中して、他地域のMMS戦略をはじめとする鉄道事業に十分な投資がなされない。	SRAは国家目標を達成することを求められている。よって、ロンドンに集中的に投資した方が効率が良い。(GO-WM等)	中央政府が、地域別に達成すべき目標を提示していない。また、地域間の投資配分バランスを考慮した空間戦略が存在しない。(WMLGA)	・MMS戦略は国家予算の地域配分を考慮していないが故に高額な戦略案を策定してしまう。 ・SRAはRegional Planning Assessmentを現在実行中である。そこでは長期的に、地域間での利益配分バランスを考慮した鉄道投資計画が立案される(SRA)
道路	Western Bypassの棄却	事業案はRPG公開審議を受けて棄却された。	RPG見直しプロセスにおいて、地方政府(Wolverhampton, Dudley等)や地域開発庁、産業団体は、事業案はBlack Countryの再開発に大きく貢献するとして、事業実施を推進している。しかし、BCRIRSの分析は、地方のリンク道路の省略や、分析エリアの狭さで問題があるとしている。	RPG見直しプロセスにおいて、環境団体(CAWOR, BAG, WMFOE等)はgreen fieldの開発による環境破壊を懸念し、事業案棄却を求めている。また、既存道路の拡張や公共交通整備を代替案として提案している。	現在、Black Country再開発のための新たな解決策を検討するため、現在BCERAS(Black Country Environs Regeneration and Accessibility Study)が実施されている。
Midland Metro	国務大臣によるMetroネットワークの縮小化要求	Metroが実現不可能な事業規模で提案されている。国務大臣は、事業計画の縮小をCentroに求めている。	Metroの代替案として、バスサービスのネットワーク充実を提案する。(国務大臣)	一部のMetroネットワークが実現しない場合の効果を分析中である。バスは、高所得者等には利用されない傾向にあるので、Metroの代替案にはならない。今後中央政府にさらなる財源を要求する予定である。(Centro)	2003-20011年の新LTPにおいて、WMAMMSのMetro事業案を全面的に取り入れている。
課金事業	WMAMMS内の課金事業実施時期	国務大臣の答申で、2011年までに課金事業を導入した場合は、収入に対して一定の補助が下りることが決定した。	ロンドンの課金事業成功を踏まえ、今後MMSの資金調達手段として検討していく。(GO-WM)	ロンドンの課金事業成功は、代替交通手段として十分な地下鉄ネットワークによるところが大きい。よって、West Midlandsにおける課金事業は、Metroルートを充実させた後に検討すべきである。(Centro)	
行動変更施策	歳入資金(revenue fund)の不足	資本資金(capital fund)に比べて、歳入資金が不足している。特に郊外自治体ではその傾向が顕著である。行動変更施策を実施するには十分な歳入資金が必要である。	歳入資金は交通目的に使われず、福祉・教育等に充てられる傾向にある。よって資金供給を増やしても限界が無くなくなってしまう危険がある。(GO-WM)	中央政府は歳入収入の必要性を認識しているにも関わらず、配分金額の増額を行なわない。地方税増税による地方政府・住民の負担が大きい(Shropshire)	

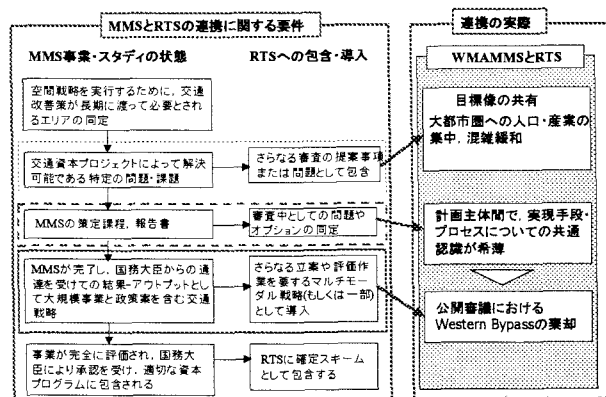


図4 MMS と RTS の連携に関する要件とその実際

一や計画担当者へのインタビュー調査を実施し、RTS と MMS、ならびに両者の連携に関する問題点と課題、それらの対処方法について明らかにした。これらの知見は、我が国の都市圏交通計画の今後の発展に対して参考になると考えられる。

参考文献

- 1) 原田昇, PT 調査の課題と新たな展開の方向性, 交通工学 Vol37, 2002
- 2) 例えば太田勝敏主査, 日交研シリーズ A-285, 日本・アメリカ・イギリスの都市圏交通計画制度の現況と課題, 日本交通政策研究会, 2000
- 3) Geoff Vigar : The Politics of Mobility, SPON PRESS, 2002 に詳しい
- 4) House of Commons, Transport- Third Report, 2003
- 5) Commission for Integrated Transport, Local Authority Survey, 2003
- 6) Steer Davies Gleave for Transport 2000), 'Finding the finance: Main Report', Transport 2000
- 7) Dr Greg Marsden, The Multi-Modal Studies How the all add up, 2002
- 8) WMLGA, West Midlands Draft Regional Planning Guidance, 2001
- 9) Go-WM, West Midlands Regional Planning Guidance Proposed Change 2003
- 10) WMLGA, West Midlands Regional Planning Guidance Panel-Report, 2002
- 11) Go-WM, West Midlands Area Multi-Modal Study, 2001

West Midlands地域における都市圏交通計画の運用実態と課題*

太田武成**・原田昇***

本論文では、イングランド新交通政策下の都市圏交通計画における、EU 政策や地方自治への流れの中で導入された広域計画の重点化について、その運用実態と課題を自治体レベルで明らかにした。具体的には、West Midlands 地域において、地域レベルでは地域全域を対象とする Regional Transport Strategy : RTS と、問題エリア/コリドーに対してパッケージ戦略を提供する 2 つの Multi-Modal Study : MMS を対象とし、計画内容のレビューや計画策定担当者へのインタビュー調査を実施した。その結果、計画立案プロセス毎の問題点等を指摘することができた。

Actual State and Problems of Urban Transport Planning in West Midlands Region*

By Takeshige OTA**・Noboru HARATA***

In this paper, actual state and problems of urban transport planning in West Midlands region are revealed under England new transport policies with emphasis on region-wide planning. Regional Transport Strategy: RTS and Multimodal Studies: MMS are covered mainly by review of documents and interview with relevant planning bodies. As a result, deficiencies and implementation problems of the planning process are indicated.