

## 英国における職場トラベルプラン

### ～チェシャー州ベントレー・モータース本社の取り組みとそれをめぐる体制～

#### 1. はじめに

英国では、CO2削減の長期目標として、対1990年比で2020年に26～32%、2050年には60%の削減を法的拘束力のある数値目標として掲げ、そのうち運輸交通部門での削減目標を30%に設定している。また、2006年10月に公表されたスターン・レビューでは、CO2の削減手段として、炭素税や技術革新とならんで交通行動の変容を主要方策として位置付けるなど、運輸交通部門での大幅な削減が求められている。

英国では、主要な道路建設は1990年初頭に概ね完了したものの、モータリゼーションの進展やそれに付随する様々な交通問題には改善の兆候が見受けられなかったことから、以降では表1に示すような需要サイドに働きかけるソフト施策に重点がおかれるようになってきている。本稿では、このうち、職場トラベルプランに着目し、2007年に実施したヒアリング調査に基づいて、チェシャー州ベントレー・モータース本社の取り組みとそれをめぐる体制を紹介する。

**表1 英国における主要ソフト施策の概要**

(文献1)、2)よりヒアリング調査に基づき加筆修正)

施策	施策の概要
職場トラベルプラン Workplace travel planning	事業所単位で持続可能な交通を実現するためのプランを策定・実施する。主に一人での自動車通勤(SOV; Single Occupancy Vehicle)の削減を目的としているが、物流や出張などの業務トリップや、店舗等への来訪者のトリップなども対象とする場合がある。
学校トラベルプラン School travel plans	学校単位で持続可能な交通を実現するためのプランを策定・実施する。英国では、学校への自動車トリップが多いため、その削減を主目的としているが、授業や諸活動による児童・生徒の交通環境教育や子供を通じた家族の教育も視野に入れている。2010年度には全ての普通学校をプランを策定・実施することを目標としている。
私的トラベルプラン Personalized travel planning	日本でいう、居住者対象のモビリティ・マネジメントであり、公共交通機関の個別情報提供や相談受付、アドバイス等を行い、自動車利用から公共交通や自転車・徒歩への転換を図る施策である。交通省では、現在、大規模な補助金を交付し、ロンドンの郊外を中心に数万世帯規模の取り組みを複数地域で順次展開している。
公共交通情報の提供とマーケティング Public transport information and marketing	公共交通への転換を支援する施策であり、使いやすい時刻表や路線図、異なる交通事業者間の乗り換え情報などを含む地図や、レジャーや健康等のテーマ別の地図の提供などが含まれる。また、大衆を対象として様々なプロモーションやマーケティングを展開し、公共交通のブランド化を図ることも、この取り組みに含まれる。
交通意識の向上キャンペーン Travel awareness campaign	大衆を対象としたものや特定層にターゲットを絞ったもの、交通全般に関するものからカーフリーデー等のように特定施策の強化支援を目的としたものに至るまで、多様なキャンペーンが展開されている。その媒体についても、ポスターやチラシ等の紙媒体、Web、マスメディア、イベント形式など多岐にわたる。また、ノッティンガムのBig Wheelのように、様々な取り組みを統合したブランドとして展開されるケースもある。
混雑課金 Congestion pricing	混雑するエリアへ流入する車両や特定のコーンラインを通過する車両に対して、通行料を課金する施策である。ロンドンの事例を受けて、現在、交通省では2015年までに約£2billionの予算を確保して他地域での導入を促進している。
カークラブ Car clubs	日本で言うカーシェアリングに相当する。自動車をグループで共同保有し、車両の購入費や維持管理費はグループ内で折半することが多い。
カープーリング Car sharing	英国ではcar sharingと表記されるが、日本でいうカープーリングに相当し、1台の車両に複数人で相乗りをする。英国最大手のLiftshare社は、カープーリングを支援するシステムとして、web等に希望するトリップの情報を入力すると自動的に相手を探し、双方の連絡先を伝えるような会員制システムを構築し、現在では20万人以上の登録がある。
在宅勤務、テレビ会議、ホームショッピング Teleworking, teleconferencing, home shopping	オフィスに出勤せずに自宅にて業務を行う在宅勤務、テレビモニターを介して他社または自社の他部署との遠隔会議をするテレビ会議、カタログやインターネット販売により店舗まで出向かずに買い物を行うホームショッピングなどである。これらはいずれも情報通信技術の進展により利用者が急激に増加している。

## 2. 英国における職場トラベルプランをめぐる体制

ヒアリング調査を実施した 2007 年 9 月時点における、英国での職場トラベルプランをめぐる体制をまとめると、概ね図 1 のようになる。なお、図中では地方自治体として 1 つに集約しているが、実際には county や city, district などの行政区分に応じて階層構造を成していることに注意されたい。

以下では、この図に即して、各機関の役割や取り組み内容を紹介する。

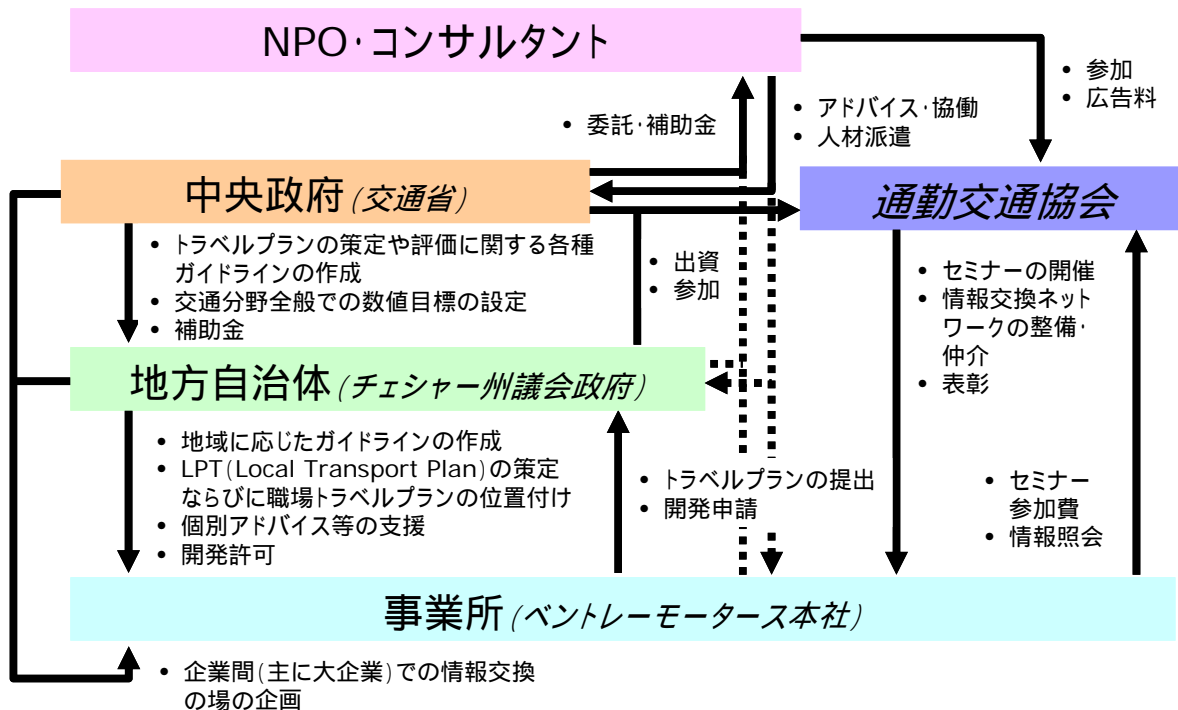


図 1 英国における職場トラベルプランをめぐる体制

(イタリック文字はヒアリング調査を行った機関を指す)

## 3. 中央政府の役割

### 3.1 トラベルプランの策定や評価に関する各種ガイドラインの作成

中央政府が策定する法令やガイドラインとしては、職場トラベルプランの上位に位置するものと、職場トラベルプランそのものに関するものの 2 種類が存在する。

前者については、温暖化ガスの排出をめぐる各種法令やガイドラインなど様々なものが存在するが、特に関連深いものとして、PPG13 が挙げられる。PPG13 とは Planning Policy Guidance Note 13 の略称であり、事業者が新規開発や事業所の拡張を行なう際に即すべき交通・土地利用面でのガイドラインを示したものである。PPG13 には、事業所が設置可能な最大の駐車スペースや、最低限設置すべき駐輪スペース等が具体的な数値で記載されており、よってトラベルプランの策定においてはこれが一つのベンチマークとなる。ここで、ベンチマークとは、PPG13 はあくまでガイドラインであるため、法的拘束力が無いことを意味している。しかしながら、新規開発や事業所拡張の開発許可を審査する地方自治体に、開発許可の申請時に職場トラベルプランの策定を義務付けるよう要請することにより、実質的に拘束力のあるものとしている。職場トラベルプランに対する位置付けとしてこのような形式をとることで、PPG13 は法令などとは異なり、運用面での柔軟性と実効性を担保していることに特長がある。なお PPG13 の詳細については文献 3) を参照されたい。

次に、職場トラベルプランそのものに関するガイドラインとしては、トラベルプランの策定に関する

ものと、評価に関するものの2種類が存在する。これらは、いずれも地方政府が地域の実情にあわせて別途策定するガイドラインの目安となるものである。まず、策定に関するガイドラインについて、交通省は“ The Essential Guide to Travel Planning ” や “ Making Travel Plans Work ” という冊子<sup>4)</sup><sup>5)</sup>を作成し、頒布している。冊子は、まずトラベルプランの必要性やそれによって得られるメリットの紹介から始まり、次いでトラベルプランの策定・実施に不可欠なもの（現実的な数値目標や事前調査、モニタリングのメカニズムやプランをコーディネートする担当者など）に言及している。続いて、数値目標の設定や事前調査、モニタリングの方法などの各プロセスについて、プランに含まれる交通施策の例や過去の成功事例、調査票のサンプルなどを交えつつ、具体的かつわかりやすく説明している。また、各施策を実施した場合に要する費用の概略が明記されると共に、獲得可能な補助金についても紹介がなされている。

次に、後者の評価に関するガイドラインとは、トラベルプランの評価・モニタリング関わるものであるが、現時点では、モニタリングの体制やメカニズムのみを紹介するに留まっており、効果の測定方法や評価手法などについてのガイドラインは存在しない。これについては、現在、どのようなトラベルプランが望ましいのかも含めて議論をしている最中であり、早い段階での策定を目指しているとのことである。

### 3.2 その他の支援活動

ガイドラインの策定以外にも、交通省は職場トラベルプランの策定・実施の支援活動として様々な取り組みを実施している。具体的には、補助金の交付、企業間での情報交換の場の創出、ニューズレターの発行による先進事例の紹介、Travel Plan Coordinator を育成する教育プログラム支援、交通関連 NPO 法人への資金援助、などである。まず<sup>6)</sup>については、各事業者がプランを策定する際に、コンサルタントへ相談・委託する費用の一部を援助する、などの支援が行われている。ただし、交通省では、現在職場トラベルプランの効果を評価する段階にあり、ゆえに予算が流動的であることから、この補助金制度は曖昧なものになっている。については、2007年に National Business Travel Network を結成するなどして、支援制度に対する要望などについて、事業者と情報交換を行う場を設けている。なお、National Business Travel Network には、現在ボーダフォンなどの大企業を中心に約150社が参加している。については、“Travel Plan News”などのニューズレターを定期的に発行し、先進事例の紹介やその担当者の紹介および連絡先、交通省が関連する各種キャンペーンの告知などがなされている。については、各事業所でトラベルプランの策定や実施を行う担当者の育成を支援するものである。教育プログラムは後述する通勤交通協会が実施し、交通省はそれに対して人的・資金的援助を行っている。最後に、については、職場トラベルプランの実施においては、地域住民との連携がより効果的である。そこで、地域住民との連携を促進する実施する際の潤滑油として、NPO 法人の活動を支援している。例えば、Sustran は英国の自転車道ネットワークの整備や自転車利用の促進をはかる活動を行う NPO 法人であるが、そこに資金援助することにより、各事業者がトラベルプランを策定・実施しやすい環境が創出されると共に、Sustran が主催するキャンペーンや取り組みに事業者も参画することができるようになるというメリットがある。

## 4. 地方自治体の役割～チェシャー州議会政府を例に～

### 4.1 職場トラベルプランの審査・開発許可

職場トラベルプランの審査や、事業者の新規開発・拡張の開発許可を実際に行うのは地方自治体である。インタビュー調査を行ったチェシャー州では、チェシャー州議会政府が職場トラベルプランに関わ

るイニシアティブを執っているため、職場トラベルプランの審査は州議会政府が、開発許可は対象となる土地が存在する市などの自治体が行っているとのことであった。

#### 4.2 LTP (Local Transport Plan) の策定ならびに職場トラベルプランの位置付け

LTP は、州が策定する交通計画であり、そこでは具体的な施策や数値目標が詳細に設定されている。表2はチェシャー州のLTPからESTに関連する項目を抜粋したものであるが、この他にも道路メンテナンスから交通事故の削減に至るまで包括的かつ詳細に記載されている。数値目標には、幾つかの種類が存在し、BVPI (Best Value Performance Indicator) やLTPは国全体としての数値目標をトップダウン方式で各地域に配分したものであり、LT (Local Target) は州がその中に含まれる自治体と協議して設定した数値目標である。表からわかるように、トラベルプランの策定自体については、チェシャー州が独自に目標を定めている。しかし、例えば、「自動車による学校への送迎トリップの分担率」は国が設定している一方、これは学校トラベルプランに深く関わるため、学校トラベルプランの策定にあたっては、国が設定した数値目標がベンチマークとなる。職場トラベルプランについても同様のことが言え、LTPの数値目標が各事業所のトラベルプランにおける数値目標にも影響を及ぼすことになる。なお、表に示したように、LTPには年次ごとの目標も明記されており、その進捗は毎年モニタリングされ、Delivery Report<sup>7)</sup>のような形で公表されている。

#### 4.3 地域に応じたガイドラインの策定

国が定めるPPG13やトラベルプランに関わるガイドラインを受けて、各州は地域特性を勘案して独自のガイドラインを策定している。

まず、RPG13に対応するものとして、各州はRPG13 (Regional Policy Guidance Note 13) を策定している。よって、開発許可の申請時に職場トラベルプランの策定を義務付けることにより、職場トラベルプランは、PPG13とRPG13の双方を遵守する必要がある。RPG13はPPG13を地域の特性に応じてカスタマイズしたものであるため、PPG13よりも厳しい設定や新たな基準が設けられている。

トラベルプランに関わるガイドラインについても同様であり、各州は交通省に即してオリジナルのガイドラインを策定し冊子やパンフレット等の形で頒布している。その構成は、基本的には国のガイドラインを踏襲しているが、より現場に近いことから、さらに具体的かつ詳細な事項にまで言及している。また、チェシャー州のガイドライン<sup>8),9)</sup>では、RPGよりもさらに厳しい基準を職場トラベルプランに課しており、職場トラベルプランが履行されなかった場合の罰則についての記載もある。罰則については、開発許可の取り消し、未達成の目標を実現するために要する費用を罰金として徴収、トラベルプランの再策定、の3つが挙げられているが、インタビューによれば、これまで罰則が適用された例はトラベルプランの再策定が1件のみとのことであった。また、ガイドライン等の刊行物には、州が実施している各種支援策(次節参照)も記載されている。

#### 4.4 職場トラベルプランの策定支援

チェシャー州議会政府では、職場トラベルプランの策定支援として、具体施策の紹介などのアドバイス、GISマッピングなどの調査・データ分析上のアドバイスや支援、提携企業の紹介、ニューズレターの発行による先進事例の紹介、フォーラムの開催、などを行っている。については、州議会政府の担当者が、トラベルプラン策定を予定している事業者の担当者と面談し、様々なアドバイスを行うものである。は技術支援であり、事前あるいは策定後のモニタリング調査の仕方や、それによっ

表2 チェシャー州 Local Transport Plan の目標値と 2006 年度の年次目標達成状況 (文献 6, 7)より抜粋)

指標		LTP での最終目標			年次目標			
種別	項目	基準値 (年)	目標値 (年)	備考	目標値	実測値	効果計測手法	
BVPI	バス利用者数	2010 万人/年 (2004 年度)	2060 万人/年 (2011 年度)	2.5%増	2020 万人/年	2330 万人/年	バス会社による実測値	
LTP	自動車走行キ 口の増加率	州全体	5020km/年・台 (2004 年)	5547km/年・台 (2011 年)	10.5%増 (年平均 1.4%増)以下に抑制	5165km/年・台	-	交通省より近日発表予定
LT		チェスター市	92* (2004 年)	94.5* (2011 年)	年平均 0.5%増以下 に抑制	92*	89.7*	コードンライン調査からの推 計値
LT		その他都市域	100* (2004 年)	105* (2011 年)	5%増以下に抑制	101.4*	89.7*	スクリーンライン及びコード ンライン調査からの推計値
LTP	自転車トリップ	100* (2003 年度)	104* (2010 年度)		98*	99*	特定箇所でのトラカン調査	
LTP	自動車による学校への送迎トリ ップの分担率	32.9% (2006 年度)	31.6% (2011 年度)		32.9%	32.9%	National School Census データ	
LT	普通学校のトラベルプランの策定 率	1% (2002 年)	100% (2010 年度)		49%	54%	実測値	
LT	職場トラベルプランの策定率 (従 業者数が 500 人以上の事業所)	9 事業所 (2004 年度)	24 事業所 (2010 年度)	全体の 66%までに 増加	12 事業所	12 事業所	実測値	
LT	チェスター市における P&R 利用 者数	100* (2004 年度)	113* (2011 年度)		101*	99.5*	チケットセールスによる実測 値	
LT	代表地点での歩行者数	100* (2003 年度)	104* (2011 年度)		98*	107*	特定箇所でのトラカン調査	

\*特定年の値を 100 とした場合の指標

て収集された空間情報データを分析する際に必要となる GIS についてのレクチャーなどを行っている。次に について、職場トラベルプランは、一般に事業所の規模が大きいほど導入が容易で効果も期待できるが、大多数を占める中小事業所については、コストや施策の導入が容易でないなどの問題がある。そこでチェシャー州では、そのような問題に直面している事業所に対して、職員が近隣事業所とのパートナーシップを仲介し、エリアワイズでのトラベルプランを促進している。また、及び については、国と同様、州内で実施されているトラベルプランの成功例を紹介したり、フォーラム等により各事業所でトラベルプランを担当している人が集まる場を創出するなどして、情報共有・交換や啓蒙を行っている。

## 5．事業所の取り組み～ベントレー・モーターズ本社を例に～

本節では、事業所の取り組み事例として、2004 年秋にトラベルプランを策定したベントレー・モーターズ本社の例を紹介する。ベントレー・モーターズは 1919 年に設立した英国の高級自動車メーカーであり、1938 年にチェシャー州の Crewe に工場が建設され、現在、約 4,500 人の従業員が勤務している。

### 5.1 トラベルプラン策定の経緯

ベントレーは 2002 年にフォルクスワーゲングループ傘下に入り、それにより製造力の増強が計画された。計画は、工場を拡張し、当時 2400 人であった従業員を 2006 年までに 4500 人に増員するという大規模なものであり、結果として開発許可が必要となり、トラベルプランの策定義務が生じた。また、そのような大規模な新規雇用計画に対し、ガイドラインの制約により駐車場の新規設置ができないため、自動車通勤以外の代替案を準備することが、会社としても喫緊の課題となった。

そこで、ベントレーは、トラベルプランの策定に向けて、2003 年に交通量調査を 2004 年にはアンケートによる交通実態調査を実施し、SOV 利用の理由や SOV からの手段転換の可能性を検討した。その間、コンサルタントのアドバイスを受けると共に、幾度となく州議会政府との協議を重ね、最終的に 2004 年 10 月にトラベルプランの策定に至った。

### 5.2 トラベルプランを構成する施策メニューと数値目標および達成状況

ベントレーのトラベルプランは、SOV による通勤の削減が主目的であり、プランを構成する主要な施策メニューは以下の通りである。

- ・ 徒歩利用の促進
- ・ 自転車利用の促進と支援
- ・ 自動二輪車利用の促進と支援
- ・ カープーリングの導入

なお、策定当初は近隣駅までの無料送迎バスを 3 台配置したが、利用者が少なかったため、2005 年に廃止している。

いずれの施策についても、参加登録者へのインセンティブとして、自社内にあるメディカルクリニックで簡単な健康診断が無料で受けられるほか、抽選による買い物商品券の付与を行っている。参加者は図 2 に示すようなカードで識別され、カードには職員番号が記載されているほか、色によって勤務シフトがわかるようになっており、カープーリング参加者についてはさらに顔写真付で、これにより不正を抑止している。このカードをセキュリティゲート(図 3)で提示すると、シールが手渡され、図 2 の抽選券にシールが 4 つ貯まると抽選に応募できる。抽選は週に 1 回行われ、約 12,000 円相当の商品券が 1

名に当たる。また、抽選券はその当落に関わらず、しばらくの間プールされ、月1回約50,000円相当の商品券が1名に当たる抽選に活用される。なお、カープーリング参加者については、環境負荷の観点から、後者の抽選にのみ参加できる。ベントレーでは、このインセンティブに、年間約160万円の予算を割いている。なお、インセンティブの金額設定は、コンサルタントや州議会政府の職員から他企業の情報を入手した上で決定したとのことである。



図2 徒歩通勤を証明するカードと抽選券



図3 ベントレーのセキュリティゲート

自転車・二輪車利用については、アンケート調査の結果、盗難の問題と屋根付できれいな駐輪場に対する要望が多かったため、図4のようなメンテナンスの行き届いた駐輪スペースを、図5のようにセキュリティゲートから見える位置に新たに配置するなど、きめ細かい支援を行っている。



図4 メンテナンスの行き届いた駐輪スペース



図5 セキュリティゲートと駐輪場

カープーリングについては、2005年11月に前述のLiftshare社が運営するシステムをカスタマイズし、“+2 Car Share Scheme”と銘打って実施している。社内イントラネット上で、自宅住所や勤務シフトなどを入力して登録すると、相乗りのパートナー候補が自動的に数名抽出され、そこに記載されている連絡先を用いて当事者間で交渉を開始する。なお、当該スキームは近接するLeighton Hospitalのスキームとも連携しており、これによりパートナー候補の増加による利便性の向上を実現している。なお、

Liftshare 社のシステムは、個人会員には無償で提供され、地方自治体、大学、企業などの法人については、導入費用は無料であるが、システム運用費は3年で約50万円とのことであった。カープーリング登録者は、前述の抽選によるインセンティブに加え、工場近くに駐車できるというメリットがある。図6の緑色の線がそれに該当する駐車スペースであり、そこに駐車する場合には、図7のように、全利用者の登録カードの提示が条件となる。また、ベントレーでは、カープーリングの利用を促進するために、“Emergency Taxi”というシステムを設けている。これは、アンケート調査において最も多かった「カープーリングは急いでいる場合に困る」という意見への対応として、子供の急病などの緊急時には、会社がタクシーを予約し料金も支払うというシステムである。実際には、これまで3年間で8件の利用に留まっているが、このシステムがカープーリングへの登録のハードルを下げ、利用促進につながっているとのことである。



図6 カープーリング利用者優先の駐車スペース



図7 車内に提示されたカープーリングを証明するカード

図8は、トラベルプランに記載されている通勤交通手段分担率の削減目標と、上述の施策等により達成された、2007年度の実績値である。これは、各施策の登録者をもとに算出した値であるため、若干の過大推計ではあるが、SOVは大幅に削減されており、目標も順調にクリアされてきている。中でもカープーリングの効果が大きい。これは、ベントレーの自動車利用者の往復通勤距離が平均で100kmであるのに対し、他の企業と同様、通勤手当が支給されないため、経済的メリットによるところが大きいとのことであった。ただし、上述の各種インセンティブも、潜在的なカープーリング希望者の注意喚起やカープーリング利用者の満足度向上に少なからず寄与しているものと考えられる。

なお、これらの施策を支援する取り組みとして、イントラネット上での情報集約、リーフレットの作成・頒布や社内報の活用による意識啓発、National Cycle to workの活用（参加者から抽選で高級マウンテンバイクをプレゼント）、地域別にSOV利用にかかる年間費用を提示するなどのコミュニケーション活動なども実施している。また、通勤トリップ以外の取り組みとして、イントラネットによる出張管理を行い、融通の利く業務トリップの時間を調整してカープーリングを行うことなどもなされている。しかしながら、物流に対しては、現時点では特に対策を行っていないとのことである。



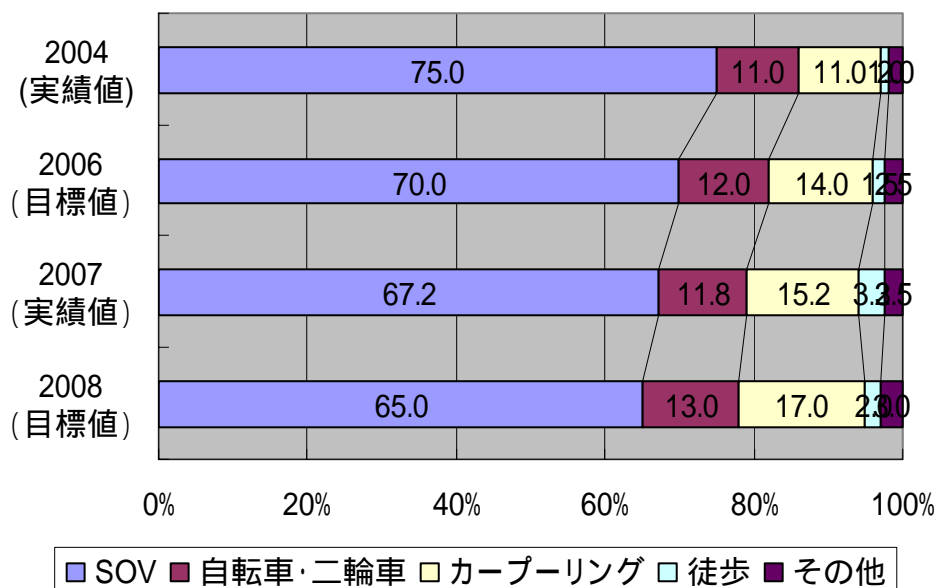


図8 トラベルプランに記載されている通勤交通手段分担率の目標値と2007年の実績値

### 5.3 コーディネーターの役割

ベントレーは、トラベルプラン関連の業務にフルタイムで従事する社員（トラベルプランコーディネーター）として、プラン策定後の2004年12月に、配置転換により1名を充当している。コーディネーターの主な役割としては、以下のようなものが挙げられる。

- ・ 現状の通勤状況の分析と手段転換の可能性の検討（図9，図10）
- ・ 社員へのアドバイス（カープーリング希望者のウェブ入力サポートなどを含む）
- ・ 効果のモニタリング
- ・ イン트라ネットの関連ページ（図11）のメンテナンス
- ・ 評価報告書（図12）の作成などのトラベルプラン関連の手続き
- ・ リーフレット等の啓発資料の作成
- ・ 登録カードの発行・交付
- ・ 抽選によるインセンティブのマネジメント
- ・ Emergency taxiの手配
- ・ 駐車・駐輪状況の見回り

なお、トラベルプランコーディネーターのMark Tayler氏によれば、成功の秘訣として主に以下の4点を挙げている。

社員にとってわかりやすくシンプルなシステムであること

イントラネットやe-mailの活用により効率化を図る一方で、それに慣れていない人のために丁寧にサポートをしたり、マニュアル操作を残しておくこと

特に初期の段階では、トラベルプランの趣旨に賛同したり、ターゲットとなり得る人を見つけ、集中的にアプローチをすること

次いで、転換に成功した人の個別事例を写真付で社内報等により詳細に取り上げ、その人をコアパーソンとして順次拡大を図ること、

なお、氏はその活動が評価され、2006年に次章で述べる通勤交通協会のTravel Planner of the Year

Awards ( Highly Commended Certificate ) を受賞している .



図9 通勤者の分布



図10 カーブリングの可能性の検討  
(色は勤務シフトを示す)



図11 イン트라ネット上での情報集約

Task	Actions	Target Date	Progress	Completion Date
1. <b>Car Sharing</b> - Set up an Internet based Car Share Scheme that offers ease of use and allows Associates to search and contact members who potentially could car share	1. Promote the improved car share database and the different mechanisms by which this can be accessed	1. May 05	1. Done	1. June 05
	2. Introduce potential sharers to one another through Interrogation of the database	2. June 05	2. Done	2. June 05
	3. Introduce monthly prize draw to car sharers	3. June 05	3. Done	3. June 05
	4. Relocate 'green bays' for those car sharing nearer to the work place entrance, when refurbishing car parks	4. July 06	4. Done	4. Aug 06
	5. Encourage those taking advantage of the associates car loan scheme to join the car sharing scheme	5. Apr 07	5. Ongoing	
	6. Include into the quarterly Grand Prize draw	6. Jan 06	6. Done	6. Jan 06
	7. Introduce an Emergency Taxi service	7. Jan 06	7. Done	7. Jan 06
2. <b>Cycle to Work</b> - Promote Cycling to Work as a healthy option along with incentives. Cyclist safety is important and should be covered.	1. Provide secure, sheltered cycle parking at three main locations within the factory.	1. June 04	1. Done	1. June 04
	2. Introduce weekly and monthly prize draw	2. Jan 05	2. Done	2. Jan 05
	3. Identify designated showers for cyclists	3. Sep 06	3. Ongoing	
	4. Introduce Cycle to Work purchase scheme	4. Apr 06	4. Done	4. Apr 06
	5. Offer Free health checks to those wishing to take up cycling	5. Apr 06	5. Done	5. Apr 06
	6. Include Cycle to work in the quarterly grand prize	6. Apr 06	6. Done	6. Apr 06
	7. Issue all Cyclists with Cycle-aid 'Winter Packs'	7. Nov 06	7. Done	7. Oct 06
3. <b>Walk to Work</b> - Promote Walking to Work as a healthy option along with Incentives.	1. Launch a Walk to Work incentive scheme	1. March 05	1. Done	1. March 05
	2. Introduce weekly and monthly prize draw	2. March 05	2. Done	2. April 06
	3. Launch a Free health check for Associates who want to start walking to work	3. Apr 06	3. Done	3. April 06
	3. Include Walk to Work in the quarterly grand prize	4. Apr 06	4. Done	4. April 06
4. <b>Motorcycle to Work</b> Promote Motorcycling as an option along with addressing the issues of secure covered storage	1. Provide segregated access to secure, sheltered Motorcycle parking at each car park	1. Nov 05	1. Done	1. Nov 05
	2. Introduce weekly and monthly prize draw	2. Jan 06	2. Done	2. Jan 06
	3. Provide CCTV coverage of motorcycle parking	3. Jan 06	3. Complete	3. April 06

図 1 2 トラベルプランの進捗状況報告

## 6 . 通勤交通協会 (ACT; Association of Commuter Transport) の役割

### 6 . 1 通勤交通協会の概要

交通省や地方自治体等の支援のもと、米国通勤交通協会を参考に 1997 年に設立された。職場トラベルプランに興味があるものであれば、個人や法人を問わず、ウェブ上で無料で会員登録ができ、交通省や自治体、交通事業者に加え、モビリティマネジメントに関するコンサルタントで有名な Steer Davies Gleave などのコンサルタント、上述の Liftshare 社のような関連企業、ボーダフォンのような大企業のメンバーや B&Q、ベントレーのような大企業から、中小企業に至るまで様々な人が会員となっている。主な財源は、交通省の補助、ニュースレター等への広告掲載料 (交通事業者や関連コンサルタントが中心)、次節で述べる講習会参加費であり、インタビュー当時は、専属の職員数名とパートタイムの補佐員数名で事務局が運営されていた。

### 6 . 2 通勤交通協会の役割

通勤交通協会の主な業務は以下の通りである。

- ウェブや ML による情報提供・情報提供者の紹介
- 講習会の企画・実施
- ニュースレターの発行
- 先進事例の表彰

まず については、各種キャンペーンやイベント等のトラベルプラン関連の情報を収集し、それをウェブ上で紹介すると共に、会員相互の情報交換の場として、ウェブフォーラムや ML を運営している。また、ウェブ上で会員が秘匿して質問ができる場を設置し、それを適切な人に照会するという、仲介者

的な役割も担っている。 については、職場トラベルプランに関する研修やトラベルプランコーディネータ育成のための専門コースなどを開設し、交通省や自治体、コンサルタント、先駆的な取り組みを行っている事業者のコーディネータなどを講師として招き、講習会を開催している。 については、国や自治体と同様に、先進事例の紹介や各種キャンペーンやイベントの紹介を行っている。 については、先にも述べたように、先駆的な取り組みに貢献した人を Travel Planner of the Year Awards として年に数名表彰し、通勤交通協会は受賞者の選定から表彰に至るまでの一連の作業を行っている。なお、賞を受賞した企業では、それを自社の HP において公表し、企業の CSR 活動の成果として活用されている。

通勤交通協会の活動は、職場トラベルプランのみに留まらず、サステイナブル・トラベル全般に対象が広がり、つい最近の 2008 年には、the National TravelWise Association との統合がなされ、その役割の重要性が増している。また、近いうちに、カナダ・ニュージーランドでも通勤交通協会が設立される予定で、英国通勤交通協会では世界的なネットワークの構築を目指している。

### 参考文献

- 1) Department for Transport: Making Smarter Choices Work, 2005.
- 2) 谷口綾子, 藤井聡: 英国における自動車利用抑制のためのソフト施策の現状, 都市計画論文集, No.40-3, pp.361-366, 2005.
- 3) 太田勝敏監修, 高見淳史訳「英国(イングランド)との交通と土地利用に関する新しい計画政策指針 - PPG13 (2001年3月) - 」, 日本交通政策研究会, 2003.
- 4) Department for Transport: The Essential Guide to Travel Planning, 2007.
- 5) Department for Transport: Making Travel Plan to Work, 2002.
- 6) Cheshire County Council: Cheshire's Local Transport Plan 2006-2011, 2006.
- 7) Cheshire County Council: Cheshire's Local Transport Plan Delivery Report 2007, 2007.
- 8) Cheshire County Council: Steps to Success: the Guide for Preparing Travel Plans in Cheshire, 2005.
- 9) Cheshire County Council: Travel Plans in Cheshire: Using the Planning Process to Secure Workplace Travel Plans in Cheshire, 2005.

(文責: 愛媛大学 倉内慎也)

\*本稿は交通エコロジー・モビリティ財団の業務の一環として実施したものであるため、財団の許可なくコピー・引用・頒布を行うことは固くご遠慮ください。