

## ロンドンの 混雑賦課金制度

**導入の経緯** ロンドンでは、2003年2月に、中心部の交通渋滞緩和を図るため混雑賦課金制度が導入された。

交通混雑は、ヨーロッパの中で英国が最も深刻で、なかでもロンドンのそれは、より深刻であった。ドライバーはロンドン中心部で、時間の半分を走行時間にせず、1998年には、平均走行時速が10マイル（16km）を割り込み、交通混雑の解消は最優先課題となっていた。

このような背景のもと、2000年5月に大ロンドン市の市長選挙が行われ、リビングストン候補は、選挙公約で、10年までに交通混雑を15%低減させることを目標に掲げて戦い、市長の座を射止めたのである。

市長は、01年7月に総合交通政策の重要性から、他の戦略に先駆けて交通戦略をまとめ、その中で混雑賦課金制度導入について「ロンドン中心部の交通混雑は最悪で、事業者、地域住民、バスの乗客等すべての道路利用者が影響を受け、思い切った施策の導入が必要」としたうえで「戦略として、公共輸送の改善とあわせて、中心部に混雑賦課金制度を導入する」ことを明らかにしたのである。

**賦課金制度の仕組み** ① 適用地域—内部環状道路（Inner Ring Road）の内側の21km<sup>2</sup>（東京の千代田、中央の2区の面積にほぼ等しい）の区域（図参照）で、環状道路自体は除かれる。② 適用時間帯—月曜日から金曜日までの午前7時から午後6時半。③ 賦課金額—適用地域に入る車両に対して、一般的には1日あたり5ポンド（約1000円）。ただし、地域住民は90%割引き、つまり、1週間で2.5ポンド支払えばよい。④ 適用除外車—ロンドン登録の9座席以上のバスやタクシー等の公共車両が適用除外になったほか、障害者用車両、救急 消防車両等も適用が免除された。⑤ 賦課金納付とペナルティ—乗り入れ当日であればいずれの時間帯でも納付は可能。ただし、午後10時から12時に納付した場合、納付金は2倍となり10ポンド納付しなければならない。事前納入制度もあるが、一切割引きはない。使用者が夜中の12時までに賦課金

### 混雑賦課金適用地域（ロンドン中心部）



を納付しなかった場合、反則金通知書（PCN）が本人あてに送付される。反則金は80ポンドであるが、14日以内に納

付した場合は40ポンドに減額される。

**導入の成果** 賦課金制度は03年2月17日から実施に移されたが、リビングストン市長にとっては政治的な賭けでもあった。保守党は制度の導入に反対であったし、労働党も一定の距離をおいて導入を見守っていた。

このような状況の下での賦課金制度導入であったが、実施後2か月にわたる調査の結果、平均速度は37%アップし、時速は9マイルから11マイルに回復した。また、混雑緩和率も当初の目標を上回る40%にのぼった。その後も適用地域に流入する交通量は約20%減の状況が続き、地域内の交通量も約16%減少し、当初の予測減少率を超えるものであった。

このように、賦課金制度の導入により、混雑率は低下し、移動時間の短縮が図られ、市長は予想以上の成果をおさめることができた。しかし、1か月あたり約3万人の買い物客が中心部に入るのを思いとどまり、中心部のビジネス界に1日5万ポンド（約1000万円）近い損失を与えたことも事実で、ロンドン商工会議所からは小売商や観光業者等が打撃を受けたとクレームをつけられた。

このほか、違反者の見逃しなど幾つかの問題もあったが、順次解決の方向に向かい、市長も04年6月の選挙で再選されたので、賦課金制度もロンドン市民の支持を得たものといえよう。

このロンドンにおける導入の成否は、交通渋滞に悩む世界の大都市の注目の的であった。シンガポールでは導入済みであるが、東京、パリ、ローマなど多くの都市で導入の検討が進められている。

（財）東京市政調査会理事 東郷尚武）