

Congestion Charge 導入に伴うロンドンの公共交通政策

北海道大学大学院工学研究科 正会員 岸 邦宏
 ロンドンサウスバンク大学 アリ・パーサ
 北海道大学公共政策大学院 フェロー 佐藤 馨一

1. はじめに

2003年2月にロンドン都心部で始まった渋滞課金制度である Congestion Charge は、現時点では成功したと評価されている。導入に先駆けて、徹底して公共交通の改善がなされたことが、成功の要因の一つと考えられている。

本研究は、2004年11月にロンドンにて現地調査およびインタビュー調査を行った結果を基に、Congestion Charge に伴いロンドンの公共交通がどのように整備されたか、そして Congestion Charge の導入が成立する条件について考察するものである。

2. Congestion Charge の概要

ロンドン都心部の道路交通渋滞対策として、渋滞課金制度 Congestion Charge が2003年2月17日より導入された。

月曜日から金曜日の午前7時から午後6時30分までの間に、図2に示すロンドン中心部の対象地域内で動いた乗用車は、1台につき1日5ポンド(約1,000円)支払わなければならない。支払いは市内のガソリンスタンドやコンビニエンスストアなど指定された店舗や、オンラインでも可能である。

対象地域の境界の道路の入口と出口すべてと、対

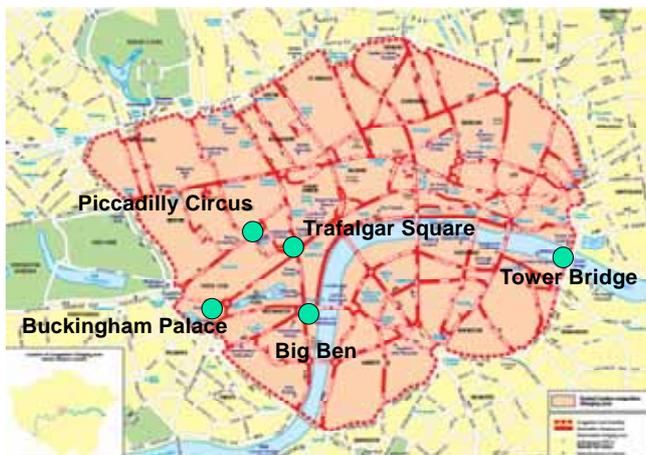


図1 Congestion Charge の対象地域

象地域内の合計203カ所にカメラが設置されており(図2)、通過する車両はナンバープレートを識別されてデータベースに登録される。



図2 車両ナンバーを識別するカメラ

支払いはその日の午後10時までにはすませなければならず、午後10時から午前0時の間の支払いはさらに5ポンド支払わなければならない。午前0時の時点で車両ナンバーと支払い状況がチェックされ、支払っていない場合は、その車の所有者にペナルティが請求される。

緊急車両やタクシーなど支払いが免除される車両もあり、身障者および介護者、対象地域内居住者、9席以上の車両(バスも含む)なども、登録をすることで割引を受けられる。

Congestion Charge 導入後1年が経過した時点で、1日約11万台が課金を支払っており、交通量は目標の15%を超える18%削減、特に自家用車は30%削減した。対象地域に入ってくる人々の90%が公共交通を利用している。一方で運用経費は年間約6,000ポンド(約120億円)と言われている。

3. Congestion Charge 導入に伴う公共交通の改善

(1) ロンドンの公共交通利用者数

ロンドンではバスが公共交通の中心となっており、利用者数は2002年度で年間15.3億人である。また、

キーワード: Congestion Charge、ロンドン、公共交通

連絡先: 〒060-8628 札幌市北区北13条西8丁目 TEL 011-706-6864, FAX 011-706-6216

図3に示すとおり地下鉄利用者数は2000年をピークに減少傾向であるのに対して、バス利用者数は年々増加している。

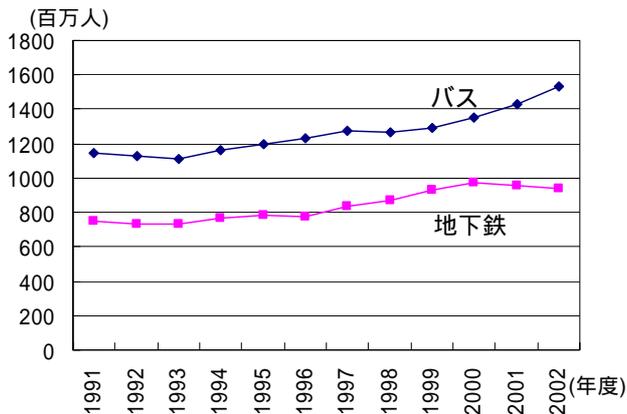


図3 ロンドンのバスと地下鉄の利用者数の推移

(2)バスのサービスレベルの向上

Congestion Charge が導入される際に、自家用車から公共交通へ転換する交通需要に対応するために、公共交通のサービスレベルの改善が重要となっていた。ロンドンでは、長期的対策として地下鉄の改善、そして短期的対策として、フレキシブルに対応できることからバスのサービスレベルの向上を図ることとした。

Congestion Charge 導入に際して、朝のピーク時にさらに 11,000 の座席が必要と試算された。そこで 300 台以上の車両を新規投入し(ロンドン全体でバスは約 7,500 台)、路線拡大を行った。

そして、バス専用レーンの増加、監視カメラによる乗用車のバス専用レーン走行の取り締まりの強化、そしてバスの運行を優先する信号制御によって、定時運行につとめた。

また、バリアフリー対策で低床型バスの導入も積極的に進められ、2002 年度の時点で導入率は 82% にまで達している。

主要な改善は Congestion Charge 導入前に完了し、導入後 1 年経過してバスの利用者が 14% 増加した。これは自家用車からの転換だけでなく、バスのサービスレベルが上がったことにより、地下鉄から転換した利用者も含まれている。

(3)Quality Incentive Contract

ロンドンのバス路線と運行便数等の計画は、ロンドン交通局が策定している。そして、運行する事業

者を路線ごとに入札で決定している。

バスのサービスレベルの向上は、Congestion Charge 導入以前から取り組まれてきており、2001 年 10 月から、Quality Incentive Contract が導入されている。これは、サービスレベルの低い事業者は、その理由が事業者にある場合にはペナルティを支払い、逆に優秀なサービスレベルの事業者には報酬を与えるものである。さらにロンドン交通局はいつでも事業者に対して契約を解除することができる。さらに、バスのサービスレベルは、1977 年からサービス指標 (Quality of Service Indicators)により評価されている。

4. Congestion Charge の成立条件

インタビュー調査から、ロンドンで Congestion Charge が成功した要因を以下の 4 点にまとめることとする。

(1)公共交通が質・量ともに充実している

3.で述べたとおり、ロンドンの公共交通はバスを中心に充実したサービスレベルであり、自家用車からの転換が図られた。

また、ロンドンの交通は、ロンドン交通局がバス、地下鉄等の公共交通の運営の他に、Congestion Charge の運営、主要道ネットワークの管理、約 4,800 カ所の信号の管理まで一括して行っている。このことが、様々な施策を包括的・効率的に進めることにも寄与しており、ロンドンの特徴であるといえる。

(2)対象地域内に居住する人が少ない

ロンドン中心部の居住人口は約 25 万人であるが、ロンドン全体の人口約 730 万人から見ると小さい。対象地域の居住者は少ない方がよい。

(3)駐車場をコントロールできる

駐車場が民間によって運営されている場合、駐車場の経営に影響を及ぼすので、合意されることが重要である。

(4)課金方法の検討とそれが技術的に可能である

課金対象エリアに進入する車両のナンバープレートの識別技術が確立したことが導入のタイミングと一致したことも成功の大きな一因となっている。

ロンドンでの事例を参考にして、現在世界各地で Congestion Charge の導入が議論されている。しかし、すべての都市で導入が成立することは困難であり、上述の項目から検討することも重要であると考えられる。