

# オスロパッケ3にみるトールロードシステムの成熟と展開\*

## Expansion or Metamorphosis ? : Oslopakke3\*

谷口守\*\*

By Mamoru TANIGUCHI\*\*

### 1. はじめに

ノルウェーのオスロでは 1990 年 2 月に都心流入車に対してトールを徴収する制度が導入され、既に 15 年の歳月が経過した。近年ではロンドンなどの大都市でも都心への流入車に対する課金を実施されるようになり、その展開が世界的に進んでいる。なお、現在のオスロはその陰に隠れた感があるが、これだけ長期に渡ってトールロードシステムがパッケージとして安定的に運営されたことにより、さらに将来を狙った新たな展開が生まれつつあり、その議論は示唆的である。本研究では 2005 年 5 月に現地で実施したヒアリング調査をもとに、現時点の状況を定性的な観点から整理することを目的とする。

### 2. パッケージ 1、パッケージ 2 がもたらしたもの

よく知られているように、現在までのオスロにおけるトールロードシステムは道路整備財源の確保を目的としたものであり、混雑料金の徴収という意図はない。料金は時間帯に無関係で、都心流入車に対する均一料金制を採用している。その導入に関わる経緯、およびその当初のパッケージプログラムとしての特徴等 1990 年代の状況についてはすでに多くの紹介、解説がわが国においてもなされている<sup>1)~3)</sup>。しかし、2000 年以降に導入されたパッケージ 2、及び今後導入される可能性の高い新たなパッケージ政策、オスロパッケ 3 (Oslopakke3) の内容について様々な議論が現在交わされていることについては、まだ紹介がなされていない。本章ではまずオスロパッケ 3 が議論されるまでの経緯を簡単に整理する。

まず、トールシステムの導入当初から意図されていたパッケージ 1 は、オスロ都市圏における 50 にのぼる道路整備プロジェクトを、トール収入より確保しようというものであった。このパッケージ 1 に対しては、結局 2007 年まで 91 億ノルウェークローネ (およそ 1450 億円) にのぼる寄与があると見込まれており、それは当初予測より 2 割ほど上乗せした数値になっている<sup>4)</sup>。また、このようなパッケージ 1 による財源によって実施された道路プロジェクトは、それ自体都市圏における道路キャパシティを大幅に向上させたことになった。なお、このパッケージ 1 ではトール

ル収入を公共交通財源にも一部充当していたが、その額は多くなかった。このような状況のもとで、2000 年にノルウェー国会はトール料金を値上げし、普通車通行料金のうち 2 ノルウェークローネ (およそ 32 円) を公共交通財源として確保することを認めた。これがパッケージ 2 である。

なお、オスロ居住者 (交通専門家を除く) にヒアリングを行ったところ、トールシステム自体が既に日常生活に完全に溶け込んでおり、そこで通行料を払っているという認識や負担感を、導入当初のように感じなくなったという意見が大勢を占めた<sup>1)</sup>。

以上のことから、トール収入、パッケージとして予定していた道路プロジェクトの実施、および居住者の負担感といった複数の観点から見て、オスロのトールシステムは当初の目標以上の成果を達成したと評価できる。また、興味深い点として、パッケージ 1 にしたがって 50 にのぼる道路プロジェクト (トンネル整備によるバイパス整備が中心) が完了した結果、都市圏の道路キャパシティが飛躍的に拡大し、それに伴って誘発交通が大幅に増えたと考えられる点である。このような誘発交通量の発生が、トール収入が予測を上回った最大の原因と考えられる。なお、パッケージ 1、及び 2 では公共交通にトール収入から財源を提供したが、公共交通側に着目した財源投入に対する費用便益的な評価などは実施されていない。

### 2. オスロパッケ 3 への展開

以上のような成功を収めたオスロのトールロードシステムだが、今後の展開をめぐる現在様々な議論が交わされており、その詳細は 2005 年 5 月末段階で決定されていない。現時点で確実にいえることは、パッケージ政策は今後も形を変えてオスロパッケ 3 として展開されるということのみである。なお、その時期は 2008 年頃からということが想定されており、早急な確定が求められている。パッケージの中身に関しては、次のような観点から意見の集約が試みられている。

1) 広域拡大化: 現在はオスロ都心に流入する自動車のみに対して課金されているが、もっと広域的な観点からトールゲートを設置し直し、都市圏域としてトール徴収を行おうというものである。参考までに、現時点におけるオスロパッケ 3 のトールリング構成案を図 - 1 に示す。この図において、中心の小さなリングがパッケージ 1、および 2 に

\* キーワーズ: TDM、総合交通計画、財源・制度論

\*\*正員 工博 岡山大学大学院 環境学研究科

(岡山市津島中3-1-1 Tel.Fax.086-251-8850)

において実際に課金が行われていた都心トールリングである。

なお、このような広域拡大化を行うことで、新たにトールゲートが設けられるオスロ市外延の自治体であるアーケシェフス県では、トール設置に対する反対意見が表明されている。郊外におけるゾーン内移動でも、新たなトールを横切るといった移動では、課金されることになってしまうというのがその理由である。なお、このような広域拡大化と呼応して、新たな高速道路を都心から道路容量が不足気味の西方向、および南方向に建設する予定が進められている。

2) 混雑料金化：2002年6月の国会で道路法が改正されたことに伴い、ピーク時に高い料金をかける混雑料金化への下準備は整いつつある。混雑料金が導入された場合には、ピーク時に郊外から都心に向かう車に現在の水準よりかなり高い負担を強いることが想定されている。このような混雑料金が導入された場合、料金負担力の弱い低所得者層に対し、社会的公平性という観点から大きな問題が発生しないかどうかについて、現在集中的な検討が進められている。

3) トール収入の用途：パッケージ2以上にトール収入を公共交通に投入するという案が現在有力である。また、それに加え、公共交通に限らずすべての交通モードに対し(例えば自転車レーンの整備等)トール収入を充当しようとする意見も強い。一方でクラシックな議論として、公共交通などの他の交通モードのコストまで、どうして自動車利用者が支払わなければならないのかという反対意見も根強い。

なお、参考までに、ノルウェーではオスロ以外にもベルゲン、トロンハイム、スタパンゲル、クリスチャンサンドにおいてトールシステムが現在も道路関連財源確保のために導入されている。週末や夜間では料金を徴収しない形式が中心であるが、それらは混雑料金としての位置づけにはない。このうち、オスロよりも早い1986年1月にトールシステムを導入したベルゲンでは、現在トールゲートにおける読み取りシステムなどを大幅に改良する実験を実施中である。その一方でトロンハイムについては現在実施しているトールシステムを近い将来、廃止にするという意見も

出されている。さらに、長期的にはノルウェーは国土全体を通じてトール徴収システムの一元化(harmonization)を視野に入れた議論が進められている。

#### 4. おわりに

本稿では速報を意図しており、オスロパッケージ3はまだオーソライズされた訳ではない。しかし、当初の目的を果たした良好なトールロードシステムが次の段階として何を目指すかという点で、大変示唆的である。また、トールロードシステムがうまく機能したことで、むしろ都市圏での自動車利用を促進した面があることは今後の類似したシステムの導入にあたって深慮すべきポイントといえよう。

本稿の作成においては、ノルウェー交通経済研究所(toi)のFarideh Ramjerdi博士およびHarald Minken博士に有益なコメントをいただいた。記して謝意を表す。

#### 補注

(1)ノルウェー王立都市地域研究所(NIBR)において2005年5月に実施したヒアリングに基づく。

#### 参考文献

- 1)交通と環境を考える会、環境を考えたクルマ社会、技報堂出版、pp.156-172、1995
- 2)山中英生・小谷通泰・新田保次：まちづくりのための交通戦略、学芸出版社、pp.111~114、2000。
- 3)国際交通安全学会：ロードプライシングに関する調査研究、資料集、平成12年度研究調査プロジェクト、2001。
- 4)Ramjerdi,F. Minken,H. and Ostmo K.: Norwegian urban toll, (Ed. by Santos, G.) Road Pricing, Theory and Evidence, 2004.
- 5)Vegvesen: Oslopakke3, -et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem i Oslo og Akershus, Forslag til utredningsprogram, 2004.
- 6)谷口守・Tombre,E.: トールコードン導入に関する諸課題、- 長期的影響と都市構造：オスロ市の事例から -、土木学会論文集、-39、pp.79-86、1998。

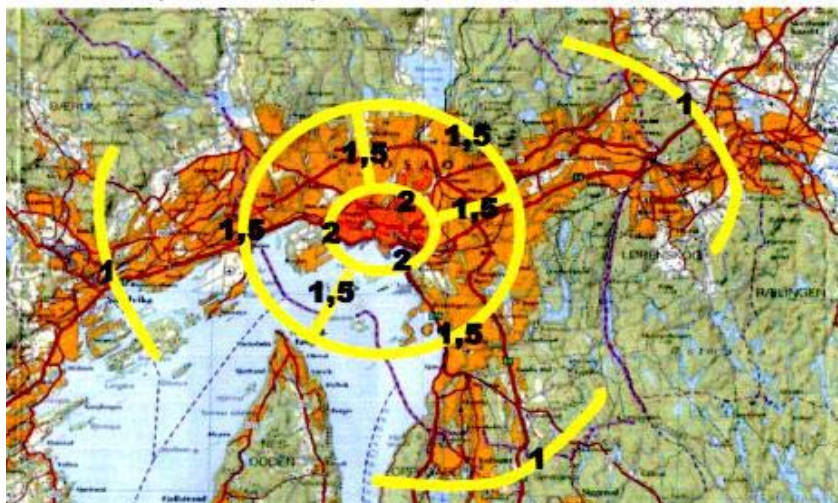


図 - 1 オスロパッケージ3のトールリング案 (文献5)より転載)