

土木計画学研究委員会 平成 20 年度 第 6 回セミナー

題目：

“Stockholm Congestion Tax: the Role of Knowledge and Decision Support for the Implementation Peocess”

講師：Dr. Henrik Gudmundsson(Senior Researcher, Technical University of Denmark)

2008 年 10 月 15 日

向井登志広

本セミナーは、2006 年 1 月から 7 月までストックホルムで試験実施された「混雑課金制度 (Congestion Charging)」に関するものでした。混雑課金制度は、都市部の交通渋滞を緩和するために実施される課税制度で、欧米、アジアの複数の都市部で実施されています。

混雑課金制度のメリットは、主に 3 点あります。

- ① 課税による収入 **finance**
- ② 都市部渋滞の緩和 **transportation**
- ③ 温室効果ガスの減少 **environment**

ストックホルムでのトライアルについて、実施計画の詳細は以下のようになっています。

- 中央政府によって実施決定、出資された。
- 地方政府、交通省によって管理。
- トライアル終了後の 2006 年 9 月、Referendum (市民投票) が行われ、ストックホルムで継続的に導入されることとなる。
- スtockホルム内 3 4 平方メートルでの出入りにおいて課金を実施。
- 平日 6 : 30 - 18 : 30 の間に、対象区域を出入りする自動車に課金。
- 自動車一台につき、10 - 20 SEK (200 - 400 円程度) (1 SEK = 20 円弱)
- ‘Environmental cars’ (バイオ燃料使用者、電気自動車) は課税を免除。
- 公共交通使用料を 7% 増加させる。

- トライアルの目標
 - ✓ 渋滞の多い道路の交通量を 10% - 15% 減少させる
 - ✓ 平均速度を上昇させる
 - ✓ 排気ガス削減
 - ✓ スtockホルム市民が感知できるほどの都市環境の改善

結果から言うと、本トライアルは大成功に終わりました。以下は、実施結果の詳細です。

- ラッシュアワーの交通量が 20–25%削減された。
- “Queue time”（渋滞での待ち時間）が 30–50%削減された。
- CO2 をはじめとした温室効果ガスが都市部で 14%削減された。
- 環境改善が、市民によって感知できるほどのものではなかった。
- 費用対効果：長期的に導入すれば、採算がとれる（初期投資が 4 年で埋まる）
- 市民、政治家の態度が変化した。

e.g. 政治家はこれまで選挙で票を得るために “NO NEW TAX!” であったのが、
”NO NEW TAX EXCEPT CONGESTION TAX!” に変わった。

上にも書きましたが、2007 年 9 月 17 日に市民投票が行われました。ストックホルムに住む人は賛成、郊外に住む人は反対傾向があり、最終的には継続的に導入されることが（講師の配布資料によると）2007 年 8 月 1 日に決定、開始されました。

講演を聞いて感じたのは、この **Congestion Charging** が成功する要因は、

- 「成功」と「失敗」を、どのように判断するのか
- 市民の理解をどれだけ得られるか

であるということです。

たとえば、このトライアルが実施される前には、ストックホルム市内で、トライアル実施の大規模な告知が行われ、そこら中にポスターが貼られていたそうです。

また、質疑応答の中で、

「ロンドン、パリでもトライアルが行われたが、市民に受け入れられず、失敗に終わった。どうして市民に受け入れられなかったのか」

というような質問も上がっていました。質問者と講師は、原因の一つとして交通量の多さ（ロンドン>パリ>>ストックホルム）を挙げていました。

ちなみに、東京はロンドン以上に交通量が多らしく、もし上の仮定が正しいのであれば、東京に **Congestion Charging** は不可能です。

私は環境税に関してまったくの素人ですので、**Congestion Charging** の、代表的な事例を詳細まで知ることができたことが、本セミナーの大きな収穫でした。

また、私は来年イギリス、レディングへ行くことになっているので、これをいい機会に、イギリスにおいて実施されたトライアルについても、計画の詳細や、結果（成功点と失敗点）について調べてみようと思います。