

第1回

京都市会海外行政調査審査会記録 【ロードプライシング】

平成24年10月9日 開会

京都市会

第1回 京都市会海外行政調査審査会記録
(ロードプライシング)

○平成24年10月9日(火)

○市会運営委員会室

○出席委員(9名)

会 長 加藤 盛司 議 員

副 会 長 井坂 博文 議 員

副 会 長 曾我 修 議 員

委 員 寺田 一博 議 員

委 員 加藤 あい 議 員

委 員 山本ひろふみ 議 員

委 員 佐々木たかし 議 員

委 員 清水ゆう子 議 員

委 員 中川 大 教 授

○欠席委員

なし

○調査計画提案者

隠塚 功 議員

下村あきら 議員

○審査内容

ロードプライシングに関する海外先進事例の取組調査に係る審査

○配布資料

次第

京都市会海外行政調査審査会の組織及び運営に関する要領

京都市会海外行政調査実施要領

海外行政調査計画書

中川大教授プロフィール

○要求資料

なし

○特記事項

なし

市会事務局長(大島仁)

ただ今から、京都市会海外行政調査審査会を開会いたします。

委員の皆様方には大変お忙しい中、また、早朝にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

最初に、本日の委員出席状況でございますが、委員9名に御出席をいただいております。

次に、配布しております京都市会海外行政調査審査会の組織及び運営に関する要領を御覧ください。

第8条におきまして、会議は審査会において許可した者が傍聴することができることと規定されており、本審査会の傍聴につきましては、市会運営委員会同様、市政記者の傍聴を認めておりますので、御承知おきください。

なお、本日は市政記者から写真撮影、またKBS京都からテレビ撮影の申し出がありました。これを許可することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

市会事務局長(大島仁)

御異議なしと認め、許可することといたします。

なお、テレビ局にお願いいたします。審査会の運営に支障を及ぼさないよう御協力をお願いいたします。

また、本審査会の審査内容につきましては、後日、逐語録を作成し、公開いたしますので御承知おきください。

それでは、初めての審査会でございますので、委員を配席順に御紹介いたします。

加藤盛司委員でございます。

委員(加藤盛司)

[午前8時3分 開会]

加藤です。よろしく。

市会事務局長（大島仁）

井坂博文委員でございます。

委員（井坂博文）

おはようございます。

市会事務局長（大島仁）

曾我修委員でございます。

委員（曾我修）

おはようございます。

市会事務局長（大島仁）

寺田一博委員でございます。

委員（寺田一博）

おはようございます。よろしく申し上げます。

市会事務局長（大島仁）

加藤あい委員でございます。

委員（加藤あい）

よろしく申し上げます。

市会事務局長（大島仁）

山本ひろふみ委員でございます。

委員（山本ひろふみ）

山本です。よろしく申し上げます。

市会事務局長（大島仁）

清水ゆう子委員でございます。

委員（清水ゆう子）

おはようございます。よろしく申し上げます。

市会事務局長（大島仁）

佐々木たかし委員でございます。

委員（佐々木たかし）

おはようございます。

市会事務局長（大島仁）

今回、学識経験者として委員に御就任いただきありがとうございます、中川大京都大学大学院工学研究科教授でございます。

委員（中川大）

中川でございます。よろしく申し上げます。

市会事務局長（大島仁）

なお、中川教授のプロフィールをお手元に配布しております。最後に私、市会事務局の大島でございます。よろしくお願いたします。

続きまして、今回は最初の審査会となりますので、会長の選出をお願いいたします。

配布しております、京都市会海外行政調査審査会の組織及び運営に関する要領を御覧ください。第5条第2項におきまして、会長及び副会長は委員の互選により定めると規定されております。どなたか立候補、又は推薦はございませんでしょうか。

寺田委員，どうぞ。

委員（寺田一博）

今、市会運営委員会のメンバーが中心になっておりますので、市会運営委員長に会長になっていただき、また、市会運営委員会の副委員長に副会長になっていただくということで、議員の皆様の御賛同をいただければと思います。

市会事務局長（大島仁）

会長並びに副会長には市会運営委員会委員長並びに副委員長に就任いただくことがよいとの御発言がございました。委員の皆様、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

市会事務局長（大島仁）

ありがとうございます。それでは、会長には加藤委員に、副会長には井坂委員、曾我委員にお願いすることといたします。

加藤会長、席の移動をお願いいたします。

それでは、これからの議事進行につきましては、加藤会長にお願いしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

会長（加藤盛司）

おはようございます。会長を仰せつかりました加藤でございます。円滑な審査会運営ができますよう誠心誠意努めてまいりますので、委員の皆様方におかれましては、御支援、御協力をよろしくお願い申し上げます。

審査会での発言についてであります、必ず会長の指名を受けてから、マイクを用いて行っていただきますようお願いいたします。

本日の審査会についてであります、調査計画書の提出者から説明をしていただき、その後、委員の皆様が質問し、またそれに答弁することを繰り返すことで審査を進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、ただ今から海外行政調査に関わる調査計画の審査に入ります。

今回、議長から諮問を受けております案件は、「ロードプライシングに関する海外先進事例」の取組に関わる調査計画でございます。

それでは、提案者の隠塚議員、下村議員、提案者席へどうぞ。

それでは、提案者の説明をお願いいたします。

提案者（隠塚功）

おはようございます。今日は早朝からお集まりをいただきまして、ありがとうございました。

海外行政調査については要綱等が出来上がっている中で、この間、実施をされてなかったわけですが、様々に京都市が課題を抱えていると、そして新たな取組を進めて行く中で、今回、このロードプライシングということを下村議員ともどもに何とか具体化する、そのためには、実際に取り組んでいるところを調査する必要があるのではないかとということで、今回、提案をさせていただきました。提出をしております計画書の2ページぐらいから、内容について書かせていただいておりますので、少しそこをはしょってではありますが、御説明させていただきますという風に思っています。

ロードプライシング、御承知のとおり、国内では事例がないと。様々な課題があるわけですが、ただ、もう一方で、「はばたけ未来へ！京プラン」こちらの実実施計画の中で、平成25年度には社会実験を実施をして、そして26年度には本格的な導入に向けて検討をするということが書かれております。25年度といいますと、もう来年度でもありまして、国内での事例がない中で、これを社会実験していくということについては、余りに多くのハードルがあるのではないかなという風に認識をしております。

通常であれば、国内の様々な都市において実施をされている事例を日頃の調査の中でさせていただくわけですが、今回、先ほどから繰り返して申し上げておりますけ

ども、国内で事例がないということであれば、単に書物等での判断ではなくて、本当にそういうものが効果があるのか、またこれは当然のことながら費用負担をお願いするわけですから、される側の立場の方々が、どのような形で理解をされているのか、こういったところをしっかりと認識をして、この社会実験であっても進めていくべきではないか、そういったことをこれから行政側と協議をするうえにおいても、我々もしっかり認識をしておかなければ、何一つ正確な情報を持つことなく、この審議に進んでしまうのではないかなということもありません。まして、今回、これを調査事例として提案をさせていただいてるわけでございます。

これまで東京都、そして鎌倉市、この2つが具体的に計画を進め、そして、実施をする直前まで行っているわけですが、ただいずれも東京都についてはタクシー業界を中心にではありますが、鎌倉市は一部の商業者ということで、そうした反発もあって、社会実験すら実施ができていません。そういう中で、本格実施をする、市民の方々にどのように説明ができるのかということも、調査の内容には入れさせていただきたいなという風に思っています。ですから、物流等の経済活動への影響であるとか、不正通行対策、こうしたことも現地で確実に調査をしていきたいという風に考えております。

その調査に関してですが、具体的に海外で5つから6つの都市が、こうしたロードプライシングに取り組んでいるということではありますが、大きく分けて3つのタイプがあるということでございます。

一つ目がエリアプライシングというものでありまして、特定の地域内を走行する車に課金をする制度、これがロンドンで行われております。

そして、今度は特定の地域を囲むラインを設定をして、そこを通過する車に対して課金をする。これがコードンプライシングといいまして、これがシンガポール、そしてオスロ、ストックホルム、こういったところで実施をされている。

そして、特定の地域ポイントやルートに課金をするポイントプライシング。これはソウルで行われているわけですが、大きく分けて、今、申し上げましたエリアプライシング、そしてコードンプライシング、更にはポイントプライシング、この3つがあるということですので、それであれば、その3つがどのようなものであって、そして各々の利点、そして市民に対しての影響、こういったことを調べたいということで、この中から3都市を選ばせていただいています。

一つ目、エリアプライシングのロンドン、こちらの方を都市としては挙げております。監視用のデジタルカメラ800箇所あるということでもありますし、そしてここは2003年2月から実際に行われていまして、そして料金徴収の支払いについては、事前支払いが中心なんですけど、そうしたことも確認をすること。先ほども言いましたが、800箇所というデジタルカメラ、どのような形で、そしてどの程度の幅員の道路まで設置をされてるのかということについても、確実に確認をしていきたいなと思っております。

また、このロンドンでは、ここで徴収したお金を使って公共交通機関の改善とか、運賃の引下げ、歩行者や自転車利用、こういったことに有効に使うということで実施をされておりますので、それも具体的にどれぐらいの金額が、どのような形でそういったものに振り分けられたのか、そして、公共交通にちゃんとシフトしていったるの

かというのも、行政の方にも問い合わせていきたいという風に思っております。

あと、ここについては約40年をかけて実施に至ったということがありまして、それほど時間が掛かっている背景には、やはり市民の反対がスタート、かなりあったということでもありますので、これがどのようにして整理をされて、そして実施に至ったのか、そういったことも確認をしたいと思っておりますし、更にここは大変料金が高く設定をされております。そのうえで、域内の方だけ9割カットをしたりとかということもしているわけですが、そういうような経緯についても確認をしていきたいなという風に思っております。

2つ目の都市として、コードンプライシングの先駆的な取組であるシンガポールということで考えております。こちらの方は1975年から実施をしておりますので、大変長い歴史を持っております。そういう中でも、方式も途中で変わってきていることでもありますし、そしてこれは今となったらETCみたいな感じで、実際には支払いをしているようですけど、この辺のことについての確認、更に時間帯に分けて実際に導入するという、段階的に変えてきたような経緯もありますので、各々の効果とかについても確実に確認をしていきたいなという風に思います。

こちらの収入金については、国の一般財源に入っているということでもありますので、具体的には、使途について分かりにくいと思いますから、そこについては余り聴取対象としては強くは思っておりません。ただ、利用者の方々とかにも、できるだけお話を聞かせていただく機会を何とか作れないかなという風に思っております。

そして、3都市目がポイントプライシングということで、ソウルを考えておりま

す。こちらの方は96年11月からということとで実施をしております、少しこれは余り京都にはなじみにくいのかなと正直思うところがあるのは、ここはソウル市の真ん中を大きなトンネルが通っておりまして、そのトンネルを通過するごとに料金をいただいているということでもあります。京都にはそういった特定のものが無いということとで、大変該当しにくいのかも分かりませんが、先ほど申し上げました、ロードプライシング自体が3つのタイプがあるということでもありましたので、こちらについても調査対象にしたいという風に今思っております。

ソウルについては、特定の道路に関してということになりますけれども、導入直後は13%以上の交通量が削減をされたりということでもありますし、それによってバス、地下鉄の利用者が増えていると。当初、ここは2人乗りの車に対して課税をすることでもあったので、以下の、つまり一人で乗っていたり、2人で乗ってたらあかんけども、多くの人数で乗っている車については課金をしないというようなことをしたことによって、一人乗りの車とかが減ってきたというようなこともあるようです。そういった効果については、他のところで確認できていないことでもありますので、確認をさせていただければなと思っております。

ここも財源については一般財源ではなくて、バスサービスの改善とかいうものにも充てられたということでもありますし、これについてはロンドン同様に、こうしたものが、どういう形でお金が使われているのかということも確認をしていきたいなと思っております。

こうしたところの3都市を調査することで、法的な課題も含めて認識をし、そし

てそこに対して、特区申請になっていくのかどうか分かりませんが、やはり国内でできていないことについて実施をしていこうとすると、また整理しなくてはいけない課題が多くあるという風に認識しておりますので、そうしたところを行政側と一体となって国に求めていき、そして社会実験が具体的に実施できるように、そしてタイプについても、京都市にできるだけふさわしいものを我々なりにも検討をして、そしてそれを提案できるようにしていく。そのきっかけとして、今回の調査を検討しているというところでございます。

大変簡単ではありますが、以上で提案者からの説明とさせていただきます。

ありがとうございました。

会長（加藤盛司）

どうも御苦労様でした。

では、ただ今の説明について何か御意見とか御質問とかございましたら、どうぞ。

井坂副会長。

副会長（井坂博文）

細かな問題は、後ほど時間があれば聞きたいと思うんですけど、大きく言って2つの点をお聞きしたいんですけど、先ほどありましたように、国内事例がないということで、海外の事例を調査して、本市の施策に反映するということなんですけど、いわゆるロードプライシングを執行するためには、行政当局というと都市計画局、あるいは建設局のサイドが対象になると思うんですけど、そういった行政の調査というのは念頭に置いていらっしゃるのか。

つまり、国内事例がないだけに、国際的な事例を調査しようと思った場合に、我々は議会サイドで議論を深めるために調査をするわけですけど、その情報を共有し

てこそ、かみ合った議論になると思うんですよね。ですから、行政当局に対しても、こういう調査をすることによって、もし議論するのであればかみ合うんじゃないかというので思うんですよね。ですから、そういう位置付けをどういう風に思ってもらえるのかというのが1点です。

もう一つは、平たく言えばロードプライシング、有料道路ということになると思うんですが、日本においては高速道路を含めて有料道路は、基本的には国策としてやって、民間が運営しているということだと思うんですよね。そういうのを、要は自治体やるという点でのハードルですよね。つまり、自治体が策としてやって、自治体が徴収すると、その運用益については自治体独自で判断するということなんですけど、ロードプライシング、そもそも論なんで、今度の調査との意味合いがどうなのかと思うんですけども、そういう意味で、今回、3つの都市を選択しているわけですけど、自治体としてやるという点での在り方ですよね。いわゆる、日本としては国策としてやるというのが、どういう風に位置付けられるのかというあたりの深め方は、どういう風に考えてられるんでしょうか。

会長（加藤盛司）

隠塚議員。

提案者（隠塚功）

1点目につきましては、実は都市計画局ともお話をさせていただいております。これまでから、我々としては東京都については訪問をして確認してきました。鎌倉については調整ができず、行けてないんですけど、先日金曜日に都市計画局は鎌倉市に行って、この課題についての調査を改めてしております。

そのうえで、先ほど冒頭に申し上げましたように、これは、はばたけ京プランの方に書かれてることもあって、都市計画局としても、社会実験を具体化するために取組が必要であるという認識の中で、これは我々が行くことになるのであれば、どなたか職員として同行することについても考えていくということをおっしゃっていただいている経緯もございますので、そういう意味では、先ほど井坂副会長からありましたように、情報についてお互いが共有し合って、その中でどういう形がいいのかということをはっきりと、今度はまちづくり委員会を中心にお話ができるような体制にはなるのではないかなという風に思っております。

2点目については、そこが大きな課題だという風に認識をしております。ですから、途中で申し上げましたように、特区申請のことも含めて、具体的にどういう形であれば、こういう法制度を乗り越えられるのかということも考えていく必要があるという風に思っております。ただ、鎌倉のことを、もう少し私も勉強しなきゃいけないところではあるんですが、あそこはもう直前まで行って、急に最後のところで周辺の商業者が、ちょっとリスクが大き過ぎるということで議会側に圧力が掛かって、そして止まってしまった経緯があるようにもお聞きをしてるので、その時点では恐らく恒常的に実施をするロードプライシングということではないと思いますけども、社会実験的に行うことは、国も一定、了解してたんじゃないかなと思うところもありますので、そここのところは2段階になると思いますけども、いずれにしても、まずは完全な法整備がなくとも実施できる状況をどう作るのか。そして、そのうえで、本格実施に向けての課題として、これは行政が中心に

なつていただくこととなりますけど、国に対しての働き掛け、それから途中申し上げた特区を含めてですけども、考えていきたいなという風に思っているというところなんです。ですから、そこをどう乗り越えられるかということの算段がはっきりあるというわけではありません。

会長（加藤盛司）

よろしいですか。ほかに。

曾我副会長。

副会長（曾我修）

おはようございます。

私も、ロードプライシングの実効性というものについては、かねがね注目をしておりますして、実施都市等の状況も色々、書物でございますけれども、学んだようなことが経過としてございます。

しかしながら、このロードプライシングが果たして京都市において、いわゆる導入をしていくということが、非常にハードルが高いようなことを非常に感じております。特に先進都市等も検討を始めて、そして実施するまでに、例えば40年も掛かってしまうという事例もロンドンの場合はありました。やはりこの沿線、例えば道路を指定するとか、様々、今後取組の中で、これはまた議論をしていくべき話だと思うんですけども、住民の方々の合意形成というものについては、非常に大きなハードルがあるんだなということをお感じをしております。

これは総論的な意見でございますして、一点、行程の中で、ちょっとだぶるのかも分かりませんが、関連施設の視察、それから当該自治体におけるヒアリング、そしてまた関係団体の小売業界、流通業界、タクシー業界、そしてまた一般の市民の

方々のヒアリングということもされると思うんですけども、具体的にどのような団体の方々と、今、現実的に交渉をされてるのか、まだかもしれませんけど、その辺の、特にそういう行政以外の方々、各種団体の方々、そういう影響を受ける方々に対してのヒアリングが非常に、とても大事ななという風に思いますので、その辺はどのようにお考えになって、この日程の中でどの程度のところまでできるのか、お考えを、もしあればお示しをいただきたいと思います。

会長（加藤盛司）

隠塚議員。

提案者（隠塚功）

今の点ですね。最初のハードルが高いということは、そのとおりでという風に思っています。ただ、先日の代表質問のときにも、自民党の井上与一郎議員の方から、やはり嵐山を含めて、こういったことを考えるべきではないかという声が出てきているのも事実だという風に思ってますし、先ほど申し上げた、東京、鎌倉もできなかった。ただ、日本の中で唯一実施できる可能性があるのが京都であるということが、日経新聞だけではなく他の媒体も含めて、そういう評価をいただいていると。つまり、京都でできなかったら、他でできないという風に、諦めざるを得ないような話もある中で、やはりリスクを負ってでも先べん性をつけると、これがこれまでの新景観法を含めて、京都の取り組んできた姿でもありますので、京都市にとってプラスになるのであれば、ハードルは高くても、我々も言われたままについて行くんじゃないくて、先導的に議論ができる立場でいたいというところから、ハードルが高いのを認識しながら、これは先進事例を確認をして、先ほどからあった、

市民の意見とかを聞くことで、そこを少しでも乗り越える術を持ちたいなという風に思っています。

ただ、誰に聞くのかということについては、トラック業界とか、あと小売店業界の方々ということでの話で、やっぱり国、自治体によって業態の在り方が様々違っていているようですので、そこについては改めて御了解いただけるのであれば、この自治体と調整をするときに、どういうところに対して質問をしたいのか、市民参画をしながらまとめてきたのかということを確認をし、その団体を御紹介をいただいて、そしてそこにヒアリングに行くということを具体的にしたいなという風に思います。

ですから、その自治体に行けば、書面で分かる点があると思いますけども、そうじゃなくて、実際にやっぱりそのこの団体に出向いて、その方々が今、実際に利用している中でどのように感じてるのかというのは、確実に調査項目として入れていきたいという風に思っております。

会長（加藤盛司）

ほかに。

寺田委員。

委員（寺田一博）

せっかく専門家の先生が来ていただいているので、できましたら、その専門の先生の御意見をしっかり私もお聞きしたいと思うので、よろしくお聞きしたいと思えます。

会長（加藤盛司）

では、中川大委員。

委員（中川大）

それでは、ここまでお話を伺った部分での、少し感想、意見等を述べさせてい

ただこうと思います。

まず、このロードプライシングを含めまして、世界の交通政策は近年、非常に大きく変わっています。特に、都市内交通政策はこの10年間ぐらいで、考え方が非常に大きく変わったという風に言えますので、やはり世界の交通政策をしっかりと見てきていただくということは、これは極めて重要というよりは、むしろ日本の交通政策の議論は、全く世界を知らずに議論をしてきているというか、この10年間、何も変わっていないのは日本だけじゃないかというぐらい、非常に遅れてきているという風に感じています。海外に行く度に、年々、他がどんどん進んでいるのに対して、日本は20年も30年も同じことをやっているという風に感じるぐらいに思っておりますので、とにかく交通政策を議論する方は、必ず海外を見ていただかなければいけないというぐらい、しっかりと海外のことは知っていただきたいという風に思います。ですので、こういった形で、色々とお調べになるのは大変結構なことだという風に思います。

ただ、ここまでの議論を伺ってますと、ロードプライシングに特化してるような感じもするんですが、やっぱり変わっているのはロードプライシングだけではなくて、様々な交通政策が非常に大きく変わってきてますので、もちろんロードプライシングを含めてですけども、せっかく行かれるのであれば、やはりその都市の交通政策全般ですね。いかに考え方が変わってきたかという、こういったようなことを、やはりまずは基本的に感じていただくのが一番重要なのではないかとこの風に思います。

京都も「歩くまち・京都」ということで、そういう考え方自体は、考え方自体は世界に通用する考え方だと思っておりますけれども、ただ、実際に何が進んでるかという、余

り進んでないようにも思いますので、そういう意味では、やっぱり具体的に財源なども相当近年、変えてきているということですね。道路と公共交通との間の比率というか、バランスなども近年、非常に大きく変えてきているような状況があるし、そういうことの中で、ロードプライシングなども実施されているという、こういう状況ですので、やはり是非ロードプライシングを含めて、都市交通政策全般をやはり見てきていただけたらという風に思います。

あと、今までのロードプライシングのやり方が幾つかあって、今、綺麗に3つに分類をしていただけてまして、そのとおりだという風には思いますが、これはお調べいただければ分かると思いますが、エリア方式とコードン方式というのは、実態的には、そんなに変わらないという風には思いますが、そういう風に分類されているところですね。

それから、このソウルだけは、先ほどからもお話がありますように、かなりやり方が違うという状況ですね。これは先ほど少し御指摘がありましたように、どちらかという、有料、日本でいう有料道路、若しくは有料トンネルというようなものに近いもので、自称ロードプライシングだといった、ソウルの皆様はロードプライシングと呼んでおられると、でもこういったものは日本にもかなりあるという、そういう風には考えられるものであるという風には思っています。ですので、ちょっと特殊ではありますし、これと同じものを行ったとしても、世界で、京都はロードプライシングをやっているとは、余り見なされないのではないかとこの風にも思います。ただ、やっているということの意味では、ロードプライシングとも言えます。

日本では、阪神高速道路でロードプライ

シングの実験と称したものをやりましたけど、これはやっぱり有料道路の少し料金を変えろというだけですので、やはりロードプライシングをやったとは誰も、自称ロードプライシングと言っておられますけれども、誰も言ってないと、こういう状況なのかなと思います。

ですので、ソウルも、ただ他のバスの画期的な改善等も含めて、ソウルも色んなことをやっておられますので、ソウルも見る価値はあるかという風には思いますが、ロードプライシングを重点的に見るのであれば、これ以外にもミラノだとかオスロだとか、ロードプライシングとしてやっている、オスロが一番最初にやり始めたぐらいですから、ミラノが一番最近に近いぐらいにやり始めたぐらいということで、そういった都市なども、候補にはなり得るのかなという風にも思いますので、少し内容、あるいは行程等を踏まえながら、少し議論していただいてもいいのではないかなという風に思います。

あと、行ってから何をするかについては、とにかく海外調査というところ、どこへ行って、何を聞いてきたかというようなのがよく言われるんですが、やはり行っていただいたからには、是非していただきたいのは体感していただくということですね。実際に自分で回っていただくと。ロードプライシングをやったことによって、もちろん自動車の側から見た見方もありますけれども、その一方でロンドンなどはバスを画期的に改善をしていて、近年、バスを総入れ替えするぐらいバスが画期的に改善されますので、バスの側がどう変わっているのかとか、そういったようなこともお話を聞いていただくのもいいですけども、街へ出ていただいて、是非回ってきていただくということですね。評価をする側も、どこへ

行って、何を聞いたかだけを評価するのではなくて、現場へ行って回ってきたという、こういうことなども、やっぱり評価の対象にさせていただいていくのがいいのではないかという風に、ただ、街を回っているだけみたいに見えるかもしれませんが、それが非常に重要なことだと思います。

例えば、公共交通に乗るときは、用意してもらった切符で、これに乗ってくださいというのじゃなくて、自分で切符を買って、自分で路線図を持って分かるかどうか、特に、例えば外国人から見て乗りやすいようになってるかどうとか、ロードプライシングだったり、外国人が、例えばレンタカーを使おうとしたときに、それがすぐに分かりやすくなってるかどうかとか、そういったようなことは、やっぱり自分で体験してみても、初めて分かることだという風に思いますので、是非そういう視点でも見てきていただけたらという風に思います。

まずは、とりあえず、このあたりで。

会長（加藤盛司）

今、中川委員から交通政策の専門家としての御意見をいただいたわけなんですけども、これについて隠塚議員、何か提案者として。

提案者（隠塚功）

ありがとうございました。

先生がおっしゃられるように、ロードプライシングという一つのものに限定することなく、それは交通政策の中の一つであるという視点の中で、せっかく行くのであれば調査をさせていただきたいなという風に思います。また、体感するということは大変重要だなという風に思っていますので、できるだけ、自分、一人一人がその利用者となって、それを感じてくるということも実

際に取り組み、そして、それが報告できるようにさせていただければなという風に思います。

また、都市の選定については、改めて考えさせていただければと思います。私自身も有料トンネルのような認識でありましたので、ただ、たまたま3つにこのタイプが分かれてるということで選んでいる経緯もございました。その点では、改めて都市交通政策という観点も含めて、ロードプライシングを具体的に取り入れている都市というところで、ソウルに変わるところ、ミラノ、そして、オスロという話もありました。こちらの横長の表にも、我々としても、一応、ミラノとオスロというのは入れさせてもらってるわけですが、この中で、より適切などころがあるのかどうかということも、改めてちょっと検討させていただきたいという風に思います。

会長（加藤盛司）

では、ほかに御意見。

佐々木委員

委員（佐々木たかし）

おはようございます。これは先生にお伺いしてもいいんですかね。

会長（加藤盛司）

調査に関わることであれば、中川先生にお聞きしたいということですね。

委員（佐々木たかし）

はい、そうです。

中川先生にお聞きしたいんですけども、逆に、こういうロードプライシングとか、「歩くまち・京都」というものを考えたときに、この候補に挙がっている3都市以外にも、是非ここに行っておいた方がいいよ

とか、是非、そういう先生に、先ほどのお話を聞いて、ソウルははっきり言って、余り行く価値ないのかなという感覚を強く覚えたので、そしたら、ヨーロッパなんか最近、例えばパリであつたらヴェリブのような自転車のようなシステムがすごく発達してて、それが他都市、他の街にも広がってとか、色んな交通の視点というのものもある中で、是非先生の中でのおすすめというのを教えていただきたいなど。

会長（加藤盛司）

中川委員。

委員（中川大）

まず、ロードプライシングをやっているところということを前提にすれば、世界でそんなに事例はありませんので、やはりこれ以外ですとミラノとオスロと、あとベルゲンとか、比較的小さな町がありますけども、あるいは、これは私は行ったことは無いんですが、ストックホルムも最近やってるという風に聞いてますが、ロードプライシングを前提とすれば、その辺りに限られるということになるかと思います。

それから、ロードプライシングに限らず、色んな交通に対して新しいことをやっているところ、お話がありましたヴェリブのような自転車政策であるとか、あるいは、LRTとか、あるいは近年やっぱり一番盛んになってるのは、ペDESTリアナイゼーションと呼ばれる都心部の歩行者化ですね。例えば、近年ニューヨークのブロードウェイまで歩行者道路になってきていますけれども、そういうような非常に大きな、ドラスティックな変換をしているところは、これはたくさんありますので、どこというよりも、最近、我々がよく海外に行つてやる手法は、ほとんど交通政策としては有名で

はない地方都市へわざと行って見て、そこでやってるかどうかを見てくるという、例えば私はイギリスでロンドン近郊の6つの都市を1日で回って見たことがあります。ほとんどランダムに選んで、鉄道で行ける場所を選びましたけれども、6つとも都市の中心部に歩行者空間を新しく作っているという、こういうような流れになっています。

ですので、この新しい交通政策は特定の都市で盛んになってきているというのではなくて、既にどこの街でもやり始めているという、歩くまち何々というのは世界中どこでもやっていることになってきている、ですのでそういう視点から、少し余り有名ではないところに行ってみるというのも、やり方としてはあるかなという風に思います。ちょっと、でも今回、そこまで広げて行きますと、色々大変でしょうから、最初の視点として、このロードプライシングを中心として展開されている交通政策全般を見ていただくというのは、いいところなのかなという風に思います。

会長（加藤盛司）

曾我副会長。

副会長（曾我修）

先生のお話を伺っておりまして、交通政策全般に対する調査ということの必要性というのは非常に実感を致しました。特に、我々も自転車の安心・安全利用に対する条例を制定をさせていただくときに、海外の事例等々も、また状況、駐輪対策も含めてなんですけれども、色々検討させていただいた経過もありまして、ロードプライシングに偏らずに、一つ、この調査をしていく必要性、またそれもしっかりと体感をするという御指摘もございましたので、そうい

う視点というのは非常に御紹介をいただく今のお話の中でも、そのとおりだなということを実感を致しました。

他都市、海外においては、今、交通手段の優先順位というものが、当然、障害をお持ちの方、そしてまた子供さん、そしてまた高齢者、更には自転車の、いわゆる、交通優先順位が非常に高いということも言われておりまして、そういう中で、我々の京都市においても、そういう交通手段の優先順位みたいなものも、例えばこの調査の中で、しっかりと研究をしていただけるような、そういう機会があればありがたいなということ、これは希望として申し上げさせていただきたいと思えます。

会長（加藤盛司）

はい、どうぞ。山本委員。

委員（山本ひろふみ）

先ほど、中川先生からミラノの提案があったんですけども、事前にいただいている、今日も配布されている表でいうと、今、ミラノというのは継続的にロードプライシングという取組はやってるのかどうかというのを一つ教えていただきたい。2008年から2012年1月15日までしかやってなかったように、この表から見れるので、そのことを教えていただきたいのと、あともう一つ提案として、各都市でも実施に当たっては色んな障害があったと、京都もこれから、じゃあやっついこうというときには、様々な障害があると思えますけど、もちろん国民性がある中で、どうやって合意形成を作ってきたのかということについても、先ほど曾我副会長からも団体の話がありましたけれども、その辺の取組というものも勉強すべきではないかなという風に、日本とか京都では一般的に審議会、協議会のようなも

のが自治体を中心に作られて、その中で議論されるという風に思うんですけども、海外での合意形成のプロセスというものについても、是非行かれるのであれば、勉強するというか、向こうから教えていただく機会も設けられたらどうかというのが提案でございます。

会長（加藤盛司）

隠塚議員。

提案者（隠塚功）

事前にお配りをしてます、この横長の資料でいいますと、2012年1月15日ということで、ミラノの方は一旦終わっておるんですが、9月からまた再開をしたということも改めて確認しております。そういう意味では、この一旦、総括が終わったうえで、改めてスタートをしているということを考えますと、それが先ほどの市民の合意形成の話もありましたけども、そういう過程をまた経てるんだらうなという風にも思いますので、改めて、そこについてはミラノであれば調査することはできるかなとも思っております。

あと、他の都市についても当然のことながら、合意形成、本当に大事ななという風に思っております。

ロンドン、先ほどから何度も言いますが、40年ということで、一筋縄ではいかなかったというわけですから、それはなかなか、色んな資料を見ているだけでは、具体的なものとして見えてこないところがありますので、やはり調査をするということで、その都市に改めて確認をすることから、その合意形成の過程に関わった方々とかも、できれば御紹介いただけることがあれば、そういったところの話を聞かせていただいて、どういうところで納得されてきたのか

ということも認識ができれば大変ありがたいなと思っております。ちょっと、これは相手があることなので、どこまでできるかわかりませんが、やはり、そのところを欠かすと、大変市民負担の多い制度だけに、後ほど大きな批判を浴びるということも当然考えられますので、そこはできるだけ、その各訪問させていただける都市については、御協力をお願いしたいなという風に思っております。

会長（加藤盛司）

佐々木委員。

委員（佐々木たかし）

これは2点、ちょっと意見というかあれなんですけども、まず今回、ロードプライシングというテーマで視察に行かれていますので、当然なのかもしれないんですけども、余りにもロードプライシングありきの行程になってるので、逆にロードプライシング以外の選択肢をとられた街であったり、その方法というのも、是非入れられてはどうかという部分と、あとちょっと行程で気になったのが、まだ細かい部分は決まっていないんやと思うんですけども、交通機関が庸車、庸車、庸車、庸車、飛行機、庸車となっていて、これは是非先生もおっしゃったように、ロードプライシングを見に行くのに庸車というのも変な話ですし、是非体感していただけるような、それこそ地下鉄も走ってますし、そういうもので行っただけならばと思うんですけども、どうでしょうか。

提案者（隠塚功）

そもそもの目的として、「はばたけ未来へ！京プラン」の中にロードプライシングがあるということで、それを本当にやれる

のか、やるためには、どこに課題があるのかということを知りたかったので、このロードプライシングを実施してる都市を選んでいくという経緯がありますので、そこについては、是非御理解をいただきたいという風に思います。

ただ、その都市がなぜこういうものを選んだのかということが、交通政策上、大変重要だということで、先ほど先生のお話もありましたので、そのところは、よりその都市の中で確認をすることで、やはり、その選択をしたという重みを我々として、ちゃんと学んでいきたいという風に思います。ですから、それ以外のところに広げていくと、余りにも拡散しすぎて分からなくなってしまうので、今回についてはロードプライシングという切り口の中で、交通政策全般を見れるようなことを考えていきたいということで御理解いただきたいと思っております。

この点については、大変ざっくりし過ぎてるのも事実でして、先ほど御指導をいただいているように、実は私もこれまでから歴史都市会議とか海外行政調査に過去行かせていただいたことがありますけど、一人で地下鉄、結構、乗らせてもらってるんです。夕方の空いてる時間とか、ということで、基本的に自分たちがどう使うのかということがなければ、その交通手段というのが一市民として、また旅行者として実感できないという思いがありますので、これは現地に行くときに、どうしてもホテルからとかということで、場合によってはそれを使わなきゃいけない。ロードプライシングですから、カメラが置いてあるところというのが、いずれにしても車で移動しなければいけないところなので、そういう意味で、全体的な計画としては庸車を使うということになってますけども、ただ、その中

で、必ずそうした、この車という手段だけじゃなく、地下鉄とかバスとかということをどういう風に市民が利用してるのかということで、対比的に、このロードプライシングの在り方というのを学ぶように、中身としては充実できるように調整したいという風に思っております。

会長（加藤盛司）

井坂副会長。

副会長（井坂博文）

今も佐々木委員の方からあったんですが、調査テーマと調査項目なんですよ。ロードプライシングはあくまでも調査項目なんですよ。ここに書いてある提案はね。で、調査テーマは「環境共生と低炭素のまち・京都、歩いて楽しいまち・京都」に向けて（自動車交通における効率化及び適正化に向けた検討）」というテーマがあるわけですよ。ですから、先ほど中川先生がおっしゃった、ロードプライシングに特化するだけじゃなくて、その都市の交通政策全般を見るということは、木を見て森を見ずということにならないためにも、大事なことじゃないかなという風に思うんで、そういう視点は、やっぱりきちんと持って、調査内容については精査をした方がいいんじゃないかなという風に思うのと、その点で考えたときに対立する問題がありますよね。例えば、私のところで言えば高速道路の問題というのが一つの都市交通のテーマになるんですけど、運搬業者にしてみれば、高速道路を導入することによって利便性も収益も上がると、だけど、受け入れる方は環境問題でやばいんじゃないかと、こういう意見もありますよね。

ソウルなんかで言うと、たしか、十数年前に高速道路を一旦やめて、一般都市交

通に変えたところもあるんですね。ですから、ロードプライシングでは参考にならないかもしれないけど、都市交通政策全般で言えば、そういうあたりも、どういう都市交通政策が必要なのかというあたりも調べていただけたらいかがかなというので、これは提案ですけど、よろしくをお願いします。

会長（加藤盛司）

清水委員。

委員（清水ゆう子）

行程の部分とかでも中川先生のお話を聞いて、もう一度、検討していただければなという意見なんですけども、今、3都市、挙がってまして、ロンドンとシンガポールもそれほど大きな大差はないのかなという先生の御意見もありましたので、たくさん都市を行って、色んなものを見るのも一つの考え方かなと思うんですが、それほど大差がないのであれば、一つの都市に特化して、より深く、色んな市民団体の賛成の意見と反対の意見を聞いてくるとか、あとロードプライシング以外の部分でも、せっかく行くのであれば、より交通に特化した部分を見てくるのも一つなのかなと思わせて、3都市で幅広く見るという考え方と、もう1個、より深く一都市で見るというのも、一つ意見として言わせていただきます。

会長（加藤盛司）

寺田委員。

委員（寺田一博）

中川先生の色々とお話を聞いて、まず感じたことは、やはり井の中の蛙、大海を知らずという言葉や、百聞は一見に如かずということですね。やはり我々としては

色々と調査し、学んでいるつもりでも、まだまだ視野が広がらなかったという反省と、今後の方向性をお示しいただけたのかなという風に思っております。

国民が大量に海外に、主には、もちろん観光旅行なんですけれども、そうして行く時代において、議会としてもやはりそのハードルについては改めて考えさせられることがありますし、また情報が多ければ多いからこそ、何が正しいのかということは自分の目で見て、あるいは先生がおっしゃったように肌で感じることの必要性も改めて認識を致しました。

そのうえで、またロードプライシングの視察をいただくわけなんですけども、私からの提案といいますか、今後のことにつながるかもしれませんけども、やはり視察というのは成功事例を主に見に行くというのが視察になっておりますので、今回はこういった成功事例なりを見に行っていたらどうかわけなんですけども、できればですね、今後、このロードプライシングの行政視察をしていただいた後でもいいんですけども、その国内のいわゆる、うまくいかなかった事例も、またいわゆる、聞いていただくなり、今後そういったことがロードプライシングを考えて行く中で、立体的に浮き彫りになるんじゃないかなという風に思っております。

それで、やはりこのロードプライシングについては市民の声なり反応が大切です。行政視察をよく、いわゆる訪問先の役所の方なりとお話することが多かったり、あるいは役所の方から市民の声はどうですかという形で聞いて、いや、市民の声はこういう声が多かったですという、いわゆる役所の方のデータを聞くことが多いんですけども、やはりせっかく行っていただくわけですから、今、中川先生の御提案もありまし

たように、体感する中で、やはり市民の声、直接、できれば聞ければいいのかな。例えば、車に普段乗られることがありますかとかいう話の中で、たまに乗ることがありますよという方がおられたら、じゃあ、そのロードプライシングについてはどういう風にお考えですかということ、やはり直接聞いていただければ、サンプル数はそう多くないかもしれませんが、そこは大きなヒントになったりとか、そういった行政の持ってないデータの部分も新たに取得できると思いますので、その辺につきましては、いわゆる業界の方も、そういう形で行政に紹介していただいて、お話しいただくということなんですけれども、そういう直接アタックしていただくというのも非常に意義深いものになるのかなと思いますし、今回、時間的にそれができるかどうか分かりませんが、そういったことを検討の中に加えていただければなという風に思いますので、提案しておきます。

会長（加藤盛司）

ありがとうございました。御意見は出尽くしたようです。

まず、この審査会の、これから進めていくわけなんですけれども、行政調査を今回、ロードプライシングでする必要があるかないかというのをまずこの審査会で、今日の議論を踏まえて決めていって、そして必要である、意義があるということであれば、この後、私がまた発言させていただきましても、今日何点かの修正を提案者にお願いをしたいかなと思うんですけれども、先ほどから、冒頭、中川先生から行くことを、しっかり見てきてほしいという御意見もあったんですけれども、ロードプライシングで調査団というんですか、調査を行うということで御異議ございませんか。よろしいで

すか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

会長（加藤盛司）

では、この審査会としてロードプライシングについて、海外の行政調査を行っていただくという前提の上に立って、まず1点目なんですけれども、テーマとしてはロードプライシングなんですけれども、世界の交通政策をしっかりと見てほしいと、要するに、交通政策全般についても研究をしてきてほしいという御意見がありましたので、ちょっとロードプライシングプラス交通政策が調査できるような行程というか、内容に変えていただきたいというのが1点目であります。

2点目は、やはり、先ほど庸車の話もあったんですけれども、どうしても場所、中身によっては車を使わなければならない調査もあるかと思うんですけれども、やはり具体的に調査の行程の中で地下鉄を乗る、バスを乗るといったような体感をしていくような行程を、計画の中にしっかりと組み入れていただきたいというのが2点目であります。

3点目は、3都市の中で、これは中川先生の御指摘もあったんですけれども、やはりソウルよりも、他の都市で行かれる方がいいのではないかなという御意見もありましたので、もしというか、できれば、やはり先ほど挙げておられるミラノであるとか、オスロであるとかいうところに計画を変更したものを新たに出していただきたいと思います。

その3点、清水委員は1箇所というお話もあったんですけれども、また、今回のあれについては、計画者が当初3箇所を計画されておられるので、それを進めていただいているのかなと思います。

以上、3点について会長として提案者に修正というか、計画の変更をお願いしていきたいと思うんですけども、それでよろしいですか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

会長（加藤盛司）

では、その3点について改めて提案者から計画書を出していただいて、そのうえで、改めて出てきた修正計画について本審議会を開きたいと思います。それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

会長（加藤盛司）

それでは、次回の日程については正副会長協議のうえ、皆様には改めてお知らせしたいと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

中川委員におかれましては、早朝よりお忙しい中、貴重な御意見を賜りましたことを会長として厚くお礼を申し上げます。ありがとうございました。まだ続きますので、よろしくお願ひします。

では、本日の審査会は終了いたします。委員の皆様、ありがとうございました。

[午前9時1分 散会]

会 長 加藤 盛司
