

京都市会議長 大西 均 様

平成24年11月22日

隠塚 功

下村 あき子

加藤 盛司

小林 正明

西村 義直

桜井 泰広

山本 ひろみ

青木 よしか

#### 海外行政調査計画書

下記のとおり海外行政調査について計画しましたので提出いたします。

#### 記

##### 1 調査の目的

本市の重要課題である、環境及び交通行政の分野を中心に、当該分野における先進都市の施策等を調査することにより、市政が抱える諸問題を解決し、本市の更なる発展に寄与するため、各都市の取組や関係施設などを調査する。

##### 2 調査テーマ

「環境共生と低炭素のまち・京都」及び「歩いて楽しいまち・京都」の推進に向けて（自動車交通における効率化及び適正化に向けた検討）

### 3 調査項目及び選定理由

<p>(調査テーマ)</p> <p>「環境共生と低炭素のまち・京都」及び「歩いて楽しいまち・京都」の推進に向けて (自動車交通における効率化及び適正化に向けた検討)</p>	<p>(調査項目)</p> <p>ロードプライシングに関する海外先進事例の取組、並びに総合交通体系におけるロードプライシングの位置付け</p> <p>(選定理由)</p> <p>〈ロードプライシングの本市への導入〉 本市においては、「歩くまち京都」総合交通戦略プロジェクトに基づき、パークアンドライドをはじめとした、自動車交通の効率化と適正化に向けた様々な取組を推進している。</p> <p>しかしながら、市民のほか、観光シーズンには市外から多くの車の流入により、市街地や観光地を中心に慢性的な渋滞が多発しており、それに伴うCO2排出量の増加、歩行者空間の減少等、様々な問題が山積している。</p> <p>このような中、本市では、「はばたけ未来へ！京プラン」実施計画の中で、交通渋滞の緩和や歩行者空間の確保、まちのにぎわいを創出することを目的に、都市計画局が、ロードプライシングの社会実験に向けた検討を行うこととしており、平成25年度の社会実験の実施、平成26年度の本格的な導入に向けた検討という年次計画を策定しているところである。</p> <p>そこで、交通需要マネジメント（TDM）の最も強力な手法とされ、世界複数の国で実施されている、ロードプライシングの本市への導入を、京都市会として検討するとともに、「歩くまち・京都」総合交通戦略にロードプライシングを活かした新交通戦略案を提案していく。</p> <p>〈ロードプライシングの課題等〉 ロードプライシングとは、価格メカニズムを導入して交通需要を調整する方法で、効果的な面がある一方、導入について世界的な広がりを見せていない事実もある。これは、「道路は無料である」といった考え方が根底にあり、その受容性の低さにより、住民の合意形成が難しいからである。</p> <p>わが国においても、東京都が、トラックの煤煙などの大気汚染問題の解決のため導入を検討したが、タクシー業界からの強い反発から頓挫し、また鎌倉市において平成7年から平成13年まで「鎌倉地域交通計画研究会」がロードプライシングを導入しようとしたが、一部商業者からの反対で実現しなかった例がある。</p> <p>(調査の必要性)</p> <p>そこで、住民の合意形成の方法などを当局から直接聴取することや、生活者である市民の声を直接聴取することは本市の導入検討に当たり、不可欠な要素であり、実施上の課題と考えられる物流等経済活動への影響や不正通行対策等を、現地で確認することも必要であると考ええる。</p>
--	---

	<p>以上から、ロードプライシングを導入する場合、以下の事項について調査・研究する必要があると考える。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 ロードプライシング導入及び実行手法選択までの経緯</li> <li>2 対象区域設定の考え方及び対象区域の拡大・縮小の経緯及び方向性</li> <li>3 制度導入に当たり市民合意形成への努力</li> <li>4 制度導入に対する市民、事業者等への聴取調査</li> <li>5 ロードプライシングを組み込んだ各都市の総合交通体系</li> <li>6 ガントリー等ロードプライシング関係施設の調査</li> </ol>
--	--

#### 4 調査テーマに係る調査都市・施設の選定

調査のテーマ及び調査項目等について検討した結果、以下の都市、施設を選定します。

調査項目	都市名・施設名及び選定理由
ロードプライシングに関する海外先進事例の取組  (コードンプライシング)	<p>(選定理由)</p> <p>〈ロードプライシングの種類〉</p> <p>ロードプライシングの手法としては、特定の地域内を走行する車に課金する「エリアプライシング」を実施しているロンドン市(イギリス)、特定の地域を囲むライン(コードン線)を設定し、そのラインを通過して流入する車に課金する「コードンプライシング」を実施しているシンガポール市(シンガポール)のほか、環境面を重視した施策として「コードンプライシング」を実施しているミラノ市(イタリア)等、それぞれの手法を実施している代表的な都市を調査対象とする。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 シンガポール市             <ul style="list-style-type: none"> <li>ロードプライシング対象区域(以下のとおり)</li> <li>&lt;商業中心地区&gt; 商業中心地区(CBD)における制限区域(RZ)</li> <li>&lt;3大高速道路&gt; イーストコースト・パースト(ECP) セントラル高速道路(CTE) パンアイランド高速道路(PIE)</li> <li>&lt;制限区域(RZ)につながる幹線道路&gt; ガントリー44箇所</li> </ul> </li> </ol> <p>シンガポール市は、最も早い時期にロードプライシングに取り組み、その開始から現在まで様々な問題点を克服し、現在の体制が整備されていることなどから「シンガポール市」をコードンプライシングの調査都市とする。</p>

〈シンガポール市におけるロードプライシングの特徴〉

シンガポール市におけるロードプライシングの歴史は古く、1975年から導入され、当初は一定区域内において、ステッカーを購入した車両のみが区域内部を走行できる仕組み（ALS=Area Licensing Scheme）でスタートした。その後、1998年に、ALSの問題点（制度上、人件費が割高となる等）を克服するため、「コードンプライシング」に変更するとともに、電子的に課金を行い（ERP=Electric Road Pricing）、時間帯・混雑状況に応じて課金額を変更できる方式を採っている。このシンガポール市における当該施策の導入効果は、導入前の1970年と比較すると大幅に改善しており、また、シンガポール政府は、コードンプライシングの課金収入を原資に、道路、駐車場、駅周辺の整備などの社会資本整備とともに、公共交通機関の低廉化、路上駐車禁止の徹底など、整備した社会資本を最大限に生かす施策を実施している。

〈調査の必要性〉

本市においては、どのようなロードプライシングの手法が最適であるかは今後の検討課題であり、その選択に当たり、複数の制度を実施したシンガポール市（ALSからコードンプライシング・ERPへ変更）は、本市への制度の導入にあたり大いに参考になると考える。

また、本市では、公共交通機関の利便性の向上や、道路、橋梁の維持管理、改修等、社会資本の整備に向けた取組も今後の大きな課題であることから、ロードプライシングによる課金収入を財源に交通体系の整備を図るシンガポール市の施策は、本市の見本となるものと考えられる。

以上のことから、シンガポール市におけるロードプライシングについて、本市への導入の可否、エリア設定の方法・課題、ERPのゲートの設置場所の選定方法などを現地で確認し、調査することは、本市のロードプライシング導入を検討するうえで、極めて有効性があると考えられる。

（都市名・施設名）

（エリアプライシング）

2 ロンドン市

ロードプライシング対象区域（以下のとおり）

<市内中心地区>

セントラルロンドン（内環状線内側の区域）及び  
ケンジントン・チェルシー地区

<内環状線からの流入路及び城内>

監視用デジタルカメラ800箇所

ロンドン市は世界のメガシティの中で初めてこの制度を導入し運用している都市である。またロードプライシングを実施している区域は、ロンドンの中心地域の約22平方キロメートルという広大な区域を対象として運用されている

ことなどから「ロンドン市」をエリアプライシングの調査都市とする。

〈ロンドンにおけるロードプライシングの特徴〉

イギリスは、ロードプライシング概念の発祥の地であり、1963年からロードプライシング導入に関する検討を始め、混雑解消を目的にエリアプライシングを2003年から実施している。官庁街、金融街やバッキンガム宮殿等を含む中心街であるセントラルロンドンを対象区域としており、ロードプライシング対象区域としては約22平方キロメートルとなっている。

課金時間は平日のみであり、全車種一律の通行料が徴収され、金額は他都市の事例と比べ割高な設定となっている。

なお、課金は事前払いを基本とするが、当日払いも可能となっている。

〈調査の必要性〉

本市においては、どのようなロードプライシングの手法が最適であるかは今後の検討課題であり、その選択に当たり、対象エリアの拡大、縮小を経験しているロンドン市(約22平方キロメートル→約40平方キロメートル→約22平方キロメートルへ変更)の事例は、本市への制度の導入にあたり大いに参考になると考える。

また、ロンドン市では課金収入のほとんどを、バスの便数を増やすなど公共交通機関への補助に充てている。ロンドンではロードプライシングを公共交通機関、自転車、徒歩を中心部の移動手段として確立するための手法として採用しており、公共交通機関、自転車が利用しやすく、歩きやすいまちづくりが進められている。

そのため、総合交通戦略におけるロードプライシングの位置付けを学ぶことは、「歩くまち・京都」総合交通戦略を推進するうえで有効であると考えられる。

1960年代以来、長期間にわたり周到にロードプライシングを中心に都市交通の在り方について議論がされてきており、論点が整理されていること、一般市民に対しオープンな議論がされており透明性が高いことから、ロンドン市の事例を調査することは、本市のロードプライシング導入を検討するうえで、極めて有効性が高いと考える。

(環境面を重視した  
ロードプライシング)

3 ミラノ市

ロードプライシング対象区域 (以下のとおり)

〈商業中心地区〉

ミラノ市中心部の歴史的保存地区 (約8km<sup>2</sup>)

〈制限区域につながる道路〉

流入監視ポイント43箇所

歴史都市でもあり観光都市でもあるミラノ市では2008年

からロードプライシングを実施しているが、交通渋滞の緩和と共に大気汚染の緩和を目的に実施していることなどから「ミラノ市」を、環境面を重視したコードンプライシングの調査都市とする。

#### 〈ミラノ市におけるロードプライシングの特徴〉

ミラノ市におけるロードプライシングは市内の大気汚染の緩和と共に中心市街地の交通渋滞の緩和を目的として市のモビリティ・交通・環境委員会を中心に検討が行われ、2008年から「エコパス」という名称で実施している。「交通量を減らして、きれいな空気を」というキャッチコピーからも分かるように環境面を重視した政策となっており、課金額もユーロの排出ガス規制に合わせた3段階となっている。

2012年1月から「Area C」という新しい制度に引き継がれ、料金は1段階に統一されたが、電気自動車等環境負荷の小さな車種は課金の対象外となっている。

なお、同施策は2012年7月26日から9月16日まで休止し、9月17日から再開され、2013年3月末までの暫定的な運用となっている。

#### 〈調査の必要性〉

ミラノ市では近年検討が始まり制度が導入された都市であり、十分な検討期間を経て導入されたロンドン市、シンガポール市とは異なる状況での導入である。同施策導入以降も、新施策への移行、休止、再開と試行錯誤を繰り返しており、これから制度導入を検討する本市にとっては大いに参考になると考えられる。

また、本市とほぼ同規模のミラノ市(人口約130万人)は、シンガポールと同様にコードンプライシングを採用しているが、ロードプライシングの実施目的は渋滞緩和ではなく観光地対策として実施されており、京都議定書発祥の地でもあり、「環境共生と低炭素のまち・京都」を目指す本市の政策と合致するものと思われる。

以上のことから、ミラノ市におけるロードプライシングについて、導入の可否、エリアの設定方法・課題、流入監視ポイントの設置場所の選定方法などを現地を確認し、調査することは、本市のロードプライシング導入を検討するうえで、極めて有効性があると考えられる。

## 5 調査行程及び経費

### (1) 調査日程

日程 平成25年1月30日(水) ～ 平成25年2月8日(金)

月 日	発着地・滞在地	交通機関	調査項目・調査都市・調査施設等
1月30日 (水)	京都駅～関西国際空港	J R	(移動日)
1日目	関西国際空港 ～チャンギ国際空港	航空機	
1日目	チャンギ国際空港 ～シンガポール市内(泊)	専用車	
1月31日 (木)	シンガポール市内	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロードプライシングに関する当該自治体におけるヒヤリング</li> <li>・ロードプライシング関連施設等の視察</li> <li>・バス・地下鉄等の利用による現地交通事情の確認</li> </ul>
2日目	シンガポール市内(泊)		
2月1日 (金)	シンガポール市内	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体(小売業界、流通業界、タクシー業界等)に対する聞き取り調査</li> <li>・バス・地下鉄等の利用による現地交通事情の確認</li> </ul>
3日目	シンガポール市内(泊)		
2月2日 (土)	チャンギ国際空港 ～ヒースロー空港	航空機	(移動日)
4日目	ヒースロー空港 ～ロンドン市内(泊)	専用車	
2月3日 (日)	ロンドン市内	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロードプライシング関連施設等の視察</li> <li>・バス・地下鉄等の利用による現地交通事情の確認</li> </ul>
5日目	ロンドン市内(泊)		
2月4日 (月)	ロンドン市内	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロードプライシングに関する当該自治体におけるヒヤリング</li> <li>・ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体(小売業界、流通業界、タクシー業界等)に対する聞き取り調査</li> <li>・バス・地下鉄等の利用による現地交通体系の確認</li> </ul>
6日目	ロンドン市内(泊)		

2月5日 (火) 7日目	ヒースロー空港 ～リナーテ空港  リナーテ空港 ～ミラノ市内  ミラノ市内 (泊)	航空機  公共交通	・ロードプライシングに関する当該自治体におけるヒヤリング ・バス・地下鉄等の利用による現地交通体系の確認
2月6日 (水) 8日目	ミラノ市内  ミラノ市内 (泊)	公共交通	・ロードプライシング関連施設等の視察 ・ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体(小売業界、流通業界、タクシー業界等)に対する聞き取り調査 ・バス・地下鉄等の利用による現地交通体系の確認
2月7日 (木) 9日目	マルペンサ空港 ～チャンギ国際空港	航空機	(移動日)
2月8日 (金) 10日目	チャンギ国際空港 ～関西国際空港  関西国際空港～京都駅	航空機  J R	(移動日)

(2) 経費

合計額	約8,389,000円																		
一人当たり概算額	(議員一人当たり) 約976,000円																		
内 訳	<p>※参加者9名(議員8名, 随員1名)で計算</p> <table> <tr> <td>現地説明者及び通訳者等</td> <td>1,042,000円</td> </tr> <tr> <td>移動手段手配</td> <td>396,000円</td> </tr> <tr> <td>宿泊代</td> <td>1,107,000円</td> </tr> <tr> <td>航空券</td> <td>4,320,000円</td> </tr> <tr> <td>空港使用料</td> <td>23,000円</td> </tr> <tr> <td>現地空港税</td> <td>103,000円</td> </tr> <tr> <td>燃油サーチャージ</td> <td>535,000円</td> </tr> <tr> <td>J R (京都～関西国際空港)</td> <td>75,000円</td> </tr> <tr> <td>日当</td> <td>788,000円</td> </tr> </table> <p>&lt;以上, 平成24年11月12日現在のレートによる。&gt;</p>	現地説明者及び通訳者等	1,042,000円	移動手段手配	396,000円	宿泊代	1,107,000円	航空券	4,320,000円	空港使用料	23,000円	現地空港税	103,000円	燃油サーチャージ	535,000円	J R (京都～関西国際空港)	75,000円	日当	788,000円
現地説明者及び通訳者等	1,042,000円																		
移動手段手配	396,000円																		
宿泊代	1,107,000円																		
航空券	4,320,000円																		
空港使用料	23,000円																		
現地空港税	103,000円																		
燃油サーチャージ	535,000円																		
J R (京都～関西国際空港)	75,000円																		
日当	788,000円																		