

2012 年度 (平成 24 年度)

京都市会海外行政調査 (ロードプライシング) 報告書

2013 年 (平成 25 年) 1 月 30 日 (水) ~ 2 月 8 日 (金)

京都市会海外行政調査団 (ロードプライシング)

目次

はじめに

京都市会海外行政調査団（ロードプライシング） 団長 隠塚 功

I	調査団名簿	1
II	調査行程表	2
III	取りまとめ担当者名簿	4
IV	調査の実施決定までの流れ	5
V	調査先都市の比較	6
VI	調査を行うに当たっての事前・事後の調査団会議	8
VII	調査報告（調査テーマ及び調査都市の選定理由）	10
VIII	調査報告	12
	・シンガポールにおけるロードプライシング導入に関する調査 （1月31日～2月1日）	12
	・ロンドン市におけるロードプライシング導入に関する調査 （2月3日～2月4日）	21
	・ミラノ市におけるロードプライシング導入に関する調査 （2月5日～2月6日）	33
IX	市政への提言	43
X	調査報告会の実施	49
XI	参考資料	60

はじめに



京都市会海外行政調査団（ロードプライシング）
団長 隠塚 功

現在、京都市では「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空間の確保、まちのにぎわいを創造することを目的に、ロードプライシング導入に向けた社会実験を検討していくことになっている。年次計画では平成25年度に社会実験の実施、平成26年度には本格的な導入に向けての検討をすることになっているが、国内では導入が検討されたものの社会実験すら実施できていない状況にある。そこで、既にロードプライシングを実施し、実績のあるシンガポール、ロンドン市、ミラノ市を議会として調査することにより、社会実験を京都市内で実施する場合の手法、及び本格的導入に至るための課題等を把握することにより、ロードプライシングの導入について、検討段階から議会として積極的に関与できる状況をつくりたいと考えている。

また、海外行政調査の実施に当たり調査計画書を審査いただいた審査会(10月23日実施)において、空港と市内中心地とのアクセスを始めとする、各都市の総合的な交通体系についても広く調査するように意見をいただいた。そのため、空港とのアクセスのみならず移動には公共交通の利用を優先する行程に変更し、公共交通の利便性の確認並びに各都市での交通体系整備の方向性や考え方などについても調査を行い、これからの京都市の公共交通優先のまちづくりに提言できるための情報収集にも努めてきた。

本報告書においては、調査スケジュール、各都市の調査報告書、まとめを掲載し、各都市の調査報告書は主担当のメンバーによる報告書とし、報告書のまとめについては、今後の調査団の活動方針も含めたものとして団長がまとめることとした。

なお、今回、調査を実施するにおいて、11月27日の第1回調査団会議の開催をはじめ、1月16日の中川大京都大学教授を招いての事前研修も含めて5回の会議を行い、調査実施に当たっての検討を行っている。また、帰国後においても5回の会議を行うなど、調査結果を政策提言として行う作業を進めてきたところである。

また、訪問した自治体からは、説明の際に使われた資料やパワーポイントのデータもいただいている。しかし、これら全てをこの報告書に掲載することはできないため、市会事務局に別途保存していることを、御了承いただきたい。

I 調査団名簿

団 長 隠塚 功 (民主・都みらい京都市会議員団)

副団長 下村あきら (自由民主党京都市会議員団)

団 員 加藤 盛司 (自由民主党京都市会議員団)

桜井 泰広 (自由民主党京都市会議員団)

西村 義直 (自由民主党京都市会議員団)

青木よしか (民主・都みらい京都市会議員団)

山本ひろふみ (民主・都みらい京都市会議員団)

同 行 別府 正広 (京都市都市計画局歩くまち京都推進室長)

随 行 山本 真人 (京都市会事務局議事課担当係長)

シンガポールにて



加藤盛司議員
現地ガイド

下村あきら議員
青木よしか議員

隠塚 功議員 山本ひろふみ議員 桜井泰広議員
MHI エンジニア
システム・アジア社 西村義直議員

Ⅱ 調査行程表

月日		発着地	現地時刻	交通機関	調査都市・調査内容
1	1/30 (水)	京都駅 発	07:15	はるか7号	
		関西空港 着	08:54		
2	1/31 (木)	関西空港 発	11:00	SQ619	<シンガポール> ① MHI エンジニアシステム・アジア ガントリー、車載器等技術面から見たエレクトロニック・ロードプライシングについて ②シンガポール陸上交通庁 (LTA) 総合交通体系におけるロードプライシングの導入経過、概要、効果 ③シンガポール日本商工会議所 ロードプライシング導入の民間企業への影響 ④ MHI エンジニアシステム・アジア チャンギ空港内：技術面からみた LRT について
		シンガポール 着	17:05	専用車	
3	2/1 (金)	シンガポール	終日	公共交通機関	① MHI エンジニアシステム・アジア 実際に使用されているエレクトロニック・ロードプライシング関連施設を視察しながらの運用について ②シンガポールヤマト運輸 ロードプライシング導入の流通業への影響 ③エレクトロニック・ロードプライシング関連施設の視察及び現地公共交通機関の利便性等の現地調査
4	2/2 (土)	シンガポール 発	12:55	SQ318	(移動日)
		ロンドン 着	19:05	地下鉄	
5	2/3 (日)	ロンドン	終日	公共交通機関	<ロンドン市> ロードプライシング関連施設の視察及び現地公共交通機関現地調査 ・課金境界線、商業中心地区、住宅地、文教地区等におけるロードプライシング関連施設の調査 ・現地公共交通機関の利便性調査
6	2/4 (月)	ロンドン	終日	専用車	①ロンドン交通局 (TfL) 総合交通体系におけるロードプライシングの導入経過、概要、効果 ②ロンドン商工会議所 ロードプライシング導入の民間企業への影響 ③現地バス会社 (ウエストバスコーチ株式会社) ロードプライシング導入の運輸業への影響

7	2/5 (火)	イ タ リ ア	ロンドン発 ミラノ着	08:40 11:40	BA588 公共交通 機関	<ミラノ市> ロードプライシング関連施設の視察及び現地 公共交通機関実地調査 ・パーク&ライドの実施状況 ・現地公共交通機関の利便性調査
8	2/6 (水)		ミラノ	終日	専用車	①ミラノ市交通局(ATM) 総合交通体系におけるロードプライシングの 導入経過、概要、効果 ②ミラノ商工会議所 ロードプライシング導入の民間企業への影響 ③現地バス会社(ブルッギコーチ) ロードプライシング導入の運輸業への影響
9	2/7 (木)		ミラノ発	11:00	SQ367	(移動日)
10	2/8 (金)		シンガポール着 シンガポール発 関西空港着 関西空港発 京都市内着	05:55 14:00 21:20 22:00 23:30	SQ616 ジャンボタ クシー	

Ⅲ 取りまとめ担当者名簿

1 調査報告（視察・意見交換）

(1) シンガポール

(1月31日～2月1日)

加藤 盛司 議員

桜井 泰広 議員

(2) ロンドン市

(2月3日～4日)

青木 よしか 議員

山本 ひろふみ 議員

(3) ミラノ市

(2月5日～6日)

下村 あきら 副団長

西村 義直 議員

2 調査報告（市政への提言）

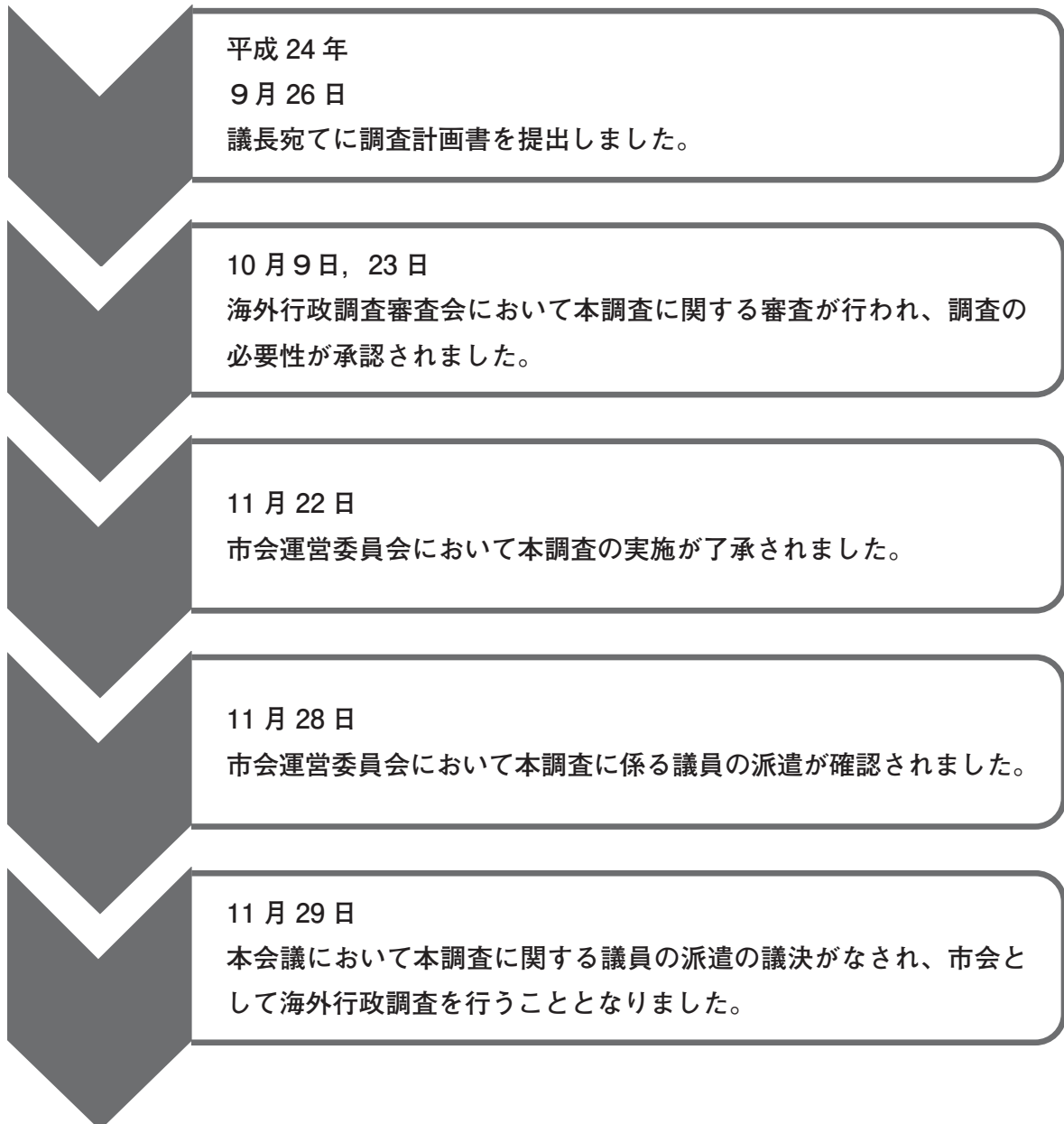
隠塚 功 団長

IV 調査の実施決定までの流れ

私たちは、議長宛てに調査計画書を提出、「京都市会海外行政調査実施要領」及び「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」に基づき、平成24年10月23日に海外行政調査審査会が開催され、調査の必要性が承認されました。

その後、市会運営委員会において了承、本議会において議員の派遣の議決をいただきました。
(なお、審査会の内容等は、京都市会のホームページ
(<http://www.city.kyoto.jp/shikai/>)でも公開されています。)

<実施決定までの流れ>



V 調査先都市の比較

※平成 25 年 5 月 14 日実施の報告会資料

	シンガポール	ロンドン市	ミラノ市	
1 都市の特徴	人口 面積	531 万人 713km ²	817 万人 15,877km ²	130 万人 182km ²
	自動車速度 道路延長／人口 京都市内平均速度 24km /h	(導入後自動車速度) 高速道路 62.3km / h 一般道路 28.0km / h (道路延長／人口) 660km / 千人	(導入前中心部自動車速度) 15km / h (道路延長／人口) 2,000km / 千人	(導入前中心部自動車速度) 9km / h
	各地の特記事項	①人口増加政策 今後 20 年で + 190 万人 ②積極的なインフラ投資 ③制約条件 (狭い国土) の克服が課題 (既に国土の 12% が道路) ④車は贅沢品 (カローラ 1 台が 700 万円程度) ⑤人民行動党の一党独裁体制	①世界最古の地下鉄、旧式バス等公共交通改善が課題 ②冬は白い服を着られないほどのスモッグ ③中心部で恒常的な渋滞 ④ 1999 年大ロンドン法により、ロンドン市長に道路課金の権限が付与された	①車社会 自動車分担率 59% (京都市 24%) ②大気汚染 ③エコバス制度 (2008 導入) は規制が緩く収支も赤字
2 ロードプライシング導入の主要な目的 (参考：京都市) 歩くまち京都の実現	移動の円滑化は、経済成長・競争力の優位性の維持に不可欠 <陸上交通庁の目標> ・公共交通を代表交通手段に ・道路の効率的な使用 ・市民ニーズへの対応	①渋滞緩和 ②課金収入を活用した公共交通の充実	①渋滞緩和 ②大気汚染の改善	
3 制度の基本事項	導入エリア (参考) 中京 8、上中下 22、上中下南 42km ²	オーチャード、プギスマリーナ、センターコート = 約 7km ² に加えて外郭環状道路でも課金	シティエリア 22km ² (一時期 42km ² へ拡大)	旧市街 8km ²
	課金額・課金時間帯	(高速道路) 一般車上限 1 回 S \$ 4 (280 円) 平日の朝・夕の時間帯に課金 (一般道路) 一般車上限 1 回 S \$ 3 (210 円) 平日の朝から夕刻 ※課金額、時間帯を交通量に応じてきめ細かに変更	(一般車両課金額) 1 日 £10 (1,500 円) (課金時間帯) 7 : 00 ~ 18 : 00 (月 ~ 金)	(一般車両課金額) 1 日 €5 (625 円) (課金時間帯) 木曜除く平日 7 : 30 ~ 19 : 30 木曜日 7 : 30 ~ 18 : 00
	捕捉方法と捕捉率	日本の高速道路の ETC とほぼ同様のシステム 捕捉率 = 99% 以上	ナンバープレートをカメラ撮影 捕捉率 = 90%	ナンバープレートをカメラ撮影 捕捉率 = 75%
	経費	(初期投資) 200 億円	(初期投資) £1 億 6,170 万 (約 240 億円) (年間運営経費) £4,610 万 (約 70 億円)	(初期投資) 既設の交通全体のコントロールシステムを活用して開始 (年間運営経費) 交通コントロールシステム全体で €700 万 (約 9 億円)
課金収入 (年間) その主な用途	多い月で S \$ 1,300 万 少ない月で S \$ 700 万 年間推計 : 85 億円程度 ※収入は一般財源 交通インフラの整備は、国の計画に基づいて、積極的に実施	収益総額 £1 億 6,900 万 (約 250 億円) バスの改善 £1 億 600 万 (約 160 億円) 道路・橋梁の整備 £1,300 万 (約 20 億円) 歩道、自転車道の整備 £300 万 (約 4 億円)	収入総額 €5,700 万 (約 71 億円) 自転車道 €1,500 万 (約 19 億円) 地下鉄・バスの充実 €1,000 万 (約 13 億円) バイクシェア €300 万 (約 4 億円)	

※ S \$: シンガポールドル £ : イギリスポンド € : ユーロ

4 合意形成	合意形成手法	・1975年（建国間もない時期）から入域許可制度を実施済 ・1998年から現在のエレクトロニック・ロードプライシングへ	・市長選挙の争点 ・住民説明会の実施	・住民投票での賛同
	市当局の説明主旨	政府の収入増のためではなく、国家の成長のためには、円滑な移動の確保が重要	・市街地に来る人のうち車で の来訪者は15%、他の85%は 公共交通等で来訪 ・中心部の渋滞で年間£20億 (3,000億円)の損失	・環境改善についても重要な視 点として訴え ・交通分析を用いて、居住者の 移動の状況（年間40回以上車 を使う人は少ない）等を説明
	否定的な意見	車の総量の増加に道路整備が 追いついていないので、課金 したうえでも、いずれ渋滞が ひどくなる。	市街地の商業活動にマイナス の影響	エリア内の人出の減少 公共交通に転換できない貨物 への課金
5 居住者 対応等	対象外車種の設定等	<対象外> 緊急車両のみ	<対象外> バス、ミニバス、タクシー、 バイク、緊急車両、障害のあ る方 など <減額> 環境配慮車	<対象外> バイク、環境配慮車、障害の ある方 など <進入禁止車> 高濃度排気ガス車
	エリア内の居住者、 商業関係車両への特別 の対応	なし	基本1日£10の課金額を引下 げ 居住者 1日 £1 (△90%)	基本1日€5の課金額を引下げ 居住者1日€2 40日/年無料 商業関係車両 1日€3 荷さばき場整備 木曜日は課金時間を18:00ま でとし、公共交通も特別料金 として、賑い創出を工夫
6 効果と 影響	効果	自動車速度を安定的に維持 幹線道路 20～30km/h 高速道路 45～65km/h	2002→2009の変化 自家用車△44% バス +23% 自転車 +97% 交通事故の減少 NOx △8% PM10 △7% CO2 △16%	導入12箇月後の状況 車両流入量 △33% バス利用者 +3.5% トラム利用者 +4.0% 交通事故 △26% PM10 △18%
	影響	課金時刻を避けようとして、 時間待ち（不法駐車）等が一 部に発生しているとの声もある。	<市当局> ・経済への影響は限定的 <商工会議所> ①6割の店舗で来店者が減少、 8割の店舗で売上が減少 特に小規模店に大きな影響 ②歩行者専用エリアとしたコ パントガーデンは賑わって いる	<商業団体> ①エリアの人出が減少 ・ドオモ周辺の歩行者専用エ リアは賑わっている ・特に公共交通のアクセスが悪 いプレーラ地区で人出が減少 ②貨物は公共交通で運べない
7 関連施策	・インフラ整備 高速道・バイパス道路等整 備 地下鉄等鉄道網整備 信号システムの改善 ・自動車総量抑制 COE（自動車購入権）制度 ・自動車関係税の引下げ ・交通政策に関する教育	公共交通の運賃改定の凍結 バスの拡充、鉄道の増発 自転車道の整備 う回路の整備	地下鉄建設 自転車利用の促進 鉄道駅でのパークアンドライ ド <商工会議所の取組> ミラノの木曜日 集客のためのイベントを毎 週木曜日に開催	
8 受益と負担	・課金収入に見合う自動車関 係税の引下げを実施 →市街地での車利用は負担 増 周辺地域では負担減 ・シンガポールでは車は高級 品 →富裕層が負担増の対象	・市街地に自動車で進入する 15%の人への負担を増→公 共交通の充実に使う ・公共交通等で進入する85% の人へのサービスの向上 →鉄道・バス・自転車道の 充実	環境維持に有効なモビリティ に活用	

Ⅵ 調査を行うに当たっての事前・事後の調査団会議

1 調査実施前の調査団会議の実施

私たちは、本調査をより良い調査とするため、以下のとおり調査団会議及び勉強会を実施しました。

<調査団会議>

(1) 平成 24 年 11 月 27 日

- ・ 団長、副団長の選出・・・隠塚団長、下村副団長
- ・ 行程の確認
- ・ 今後の進め方

基本は正副団長協議により進め、大きな方針については、調査団会議において決定する。

- ・ 実施後の報告

都市ごとの担当者の決定

(2) 平成 24 年 12 月 20 日

調査時の質問項目の整理

(3) 平成 25 年 1 月 10 日

行程、今後の進め方等の細部の確認

(4) 平成 25 年 1 月 25 日

行程、各都市における質問項目等の最終確認

<勉強会>

○ 平成 25 年 1 月 16 日

京都大学大学院工学研究科中川大教授から都市の総合交通体系や視察の着眼点等に係るレクチャーを受けた。

【京都市全体の交通との関係について】

ロードプライシングは市民にとって抵抗があるもので、市民にとってメリットが明確でないと受入れ難いものである。

自国の制度を理解し、自国で実施する場合のイメージが大切で、ゲート設定の考え方、歩行者、自転車の取扱い、幹線道路等を検討することが重要である。

2 調査実施後の調査団会議の実施

調査実施後、調査で得た成果を京都市の施策に反映させるため、事後も調査団会議を実施しました。

<調査団会議>

- (1) 平成 25 年 3 月 25 日
 - ・ 海外行政調査報告会の日程の確認
 - ・ 報告書の作成方針について
- (2) 平成 25 年 4 月 17 日
 - ・ 報告書の作成について
 - ・ 海外行政調査報告会後の取組について
執行機関と連携し、ロードプライシングに関する研究を進めていく。
- (3) 平成 25 年 4 月 26 日
 - ・ 海外行政調査報告書の全体構成に関する検討
 - ・ 報告会で行う報告内容に関する基本方針の確認
- (4) 平成 25 年 5 月 8 日
 - 都市別報告書最終案の検討

<勉強会>

- 平成 25 年 5 月 1 日
 - 海外行政調査報告会用資料の作成について

Ⅶ 調査報告

(調査テーマ及び調査都市の選定理由)

1 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）

2 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した。

3 調査項目

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

4 調査テーマの選定理由

◆ 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。

しかしながら、市民のほか、観光シーズンには市外からの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。

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。

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いかした新交通戦略案を提案していく。

◆ 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。

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。

◆ 調査の必要性

本市への導入検討に当たり、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。

以上から、ロードプライシングを導入する場合、現地で以下の事項について調査・研究する必要があると考えた。

- 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
- 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
- 3 制度導入に当たり市民合意形成への努力
- 4 制度導入に対する市民、事業者等への意見聴取
- 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
- 6 ガントリー等ロードプライシング関係施設の調査

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）と、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した。

VII 調査報告

シンガポールにおけるロードプライシング導入に関する調査

調査日	平成 25 年 1 月 31 日（木）～2 月 1 日（金）
担当議員	加藤盛司、桜井泰広
調査対象	平成 25 年 1 月 31 日（木） 1 MHI エンジニアシステム・アジア ガントリー、車載器等技術面から見たエレクトロニック・ ロードプライシング（以下「ERP」という。）について 2 シンガポール陸上交通庁（LTA） 総合交通体系におけるロードプライシングの導入経過、概 要、効果 3 シンガポール日本商工会議所 ロードプライシング導入の民間企業への影響 4 MHI エンジニアシステム・アジア（チャンギ空港内） 技術面からみた LRT について 平成 25 年 2 月 1 日（金） 1 MHI エンジニアシステム・アジア 実際に使用されている ERP 関連施設を視察しながらの運 用について 2 シンガポールヤマト運輸 ロードプライシング導入の流通業への影響 3 ERP 関連施設の視察及び現地公共交通機関実地調査

1 はじめに

シンガポールにおけるロードプライシングの導入について考察を行うに当たっては、まずこの国の歴史や成り立ちの過程を知る必要がある。

その理由は、この国における様々な政策は、この国の地理的、歴史的、経済的、そして政治的な固有の条件によって立つところが大きいからである。

シンガポールは東南アジアのほぼ中心、赤道直下に位置し、北のマレー半島とはジョホール海峡で隔てられている。1965年にマレーシアから追われるようにして都市国家として独立し、狭い国土や乏しい資源といった厳しい条件の下、独立後僅か十数年で飛躍的な成長を遂げている。シンガポールは人民行動党の事実上の一党独裁であり、いわゆる「開発独裁」型国家と言われ、強権的な政治が行われる一方で、10年先、20年先を見据えた明快なビジョンに基づく施策の展開や効率的な行政運営が行われ、経済的には豊かである。



中心市街地の状況

中国系、マレー系、インド系、その他の民族により構成される多民族国家であり、宗教も仏教、ヒンズー教、イスラム教、キリスト教など多岐にわたることから、公立学校では毎日の授業終了後、他民族、他宗教の批判をしない「誓い」が行われるそうである。

いずれにしても一党独裁制の下、国民は政府の政策に反対しないことを前提に、将来の国家の発展を見据え、昨今ではIT技術を駆使した知識集約国家を志向しながら、陸上交通政策を含む各種政策が進められている。

2 調査都市として選定した理由

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（エリア・ライセンス・スキーム（以下「ALS」という。）からERPへの変更。）を実施したシンガポールは、本市への制度導入に当たり大いに参考になると思われる。

また、本市では、公共交通機関の利便性や、道路、橋梁の維持管理、改修等、社会資本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の施策は本市にとっても関心のあるところである。



課金を行うガントリー

以上のことから、シンガポール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、エリアの選定方法、ERPのゲートの設置場所の選定方法、運営における課題などを、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ものと考えられる。

3 ロードプライシング導入までの経過

① ロードプライシング導入の目的

シンガポールにおけるロードプライシング導入の目的は、お金を取ることではない。国土が狭く道路の拡張には限界があるため、一般道路における渋滞を緩和し、スムーズな交通の流れにより、経済的な効果を高めることを目的としている。



ALSにおける監視小屋

② 導入までの検討経過

1965年に独立したが、その後しばらくの間は都市部における深刻な交通渋滞、非効率な公共交通網、インフラ整備の遅れなど多くの発展途上国の都市と同様の問題を抱えていた。



シンガポール日本商工会議所において

そこでまず、1975年より入域許可制度（ALS）を導入し、一般道路の使用に対する課金を行った。

その後、1989年から道路料金自動徴収システム（ERP）の検討を開始し、1993年には試験を開始、1997年にはERP用車載器の無料装着を開始し、1998年4月から現在の電子式道路料金徴収システム（ERP）に移行し、現在に至っている。

③ 利害関係者や世論の支持が得られた理由

人民行動党の一党独裁制の下、国民は政府の政策に反対しないことを前提に、将来の国家の発展を見据え、陸上交通政策を含む、各種政策が進められてきた。

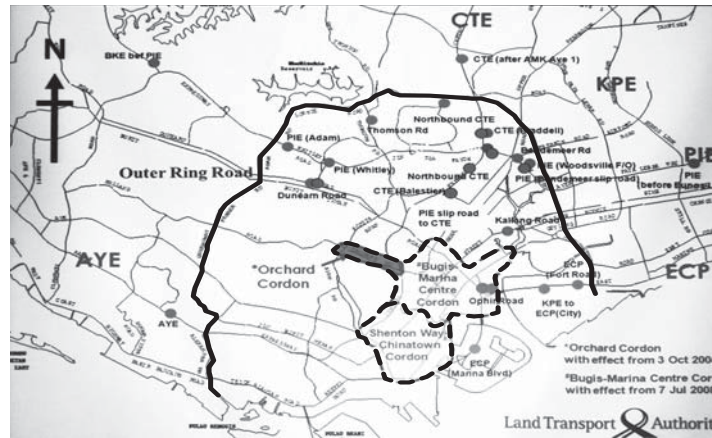
ERPの導入は中央商業地区内の渋滞緩和が目的であり、国家の収益を増やすことが目的ではないということを国民に理解させるためにピークルタックス（車の車両税）の引き下げも行っており、ピークルタックス引き下げによる税収減とERPの収入を比較すると、政府の収入は減となっている。

また、ERP導入を円滑に行うために、制度導入当初の車載器については政府が無償で支給している。

④ 規制区域及び規制区域設定の考え方

中心業務地区及びそれに通じる高速道路等が対象

オーチャード、ブギスマリーナ、センターコート等の約7平方キロメートル及び高速道路。



課金対象エリア

4 制度の概要

① 課金体系、課金額及び課金時間

ERP の料金体系システムについては、先ず幹線道路と高速道路で区分されている。



市内実地調査

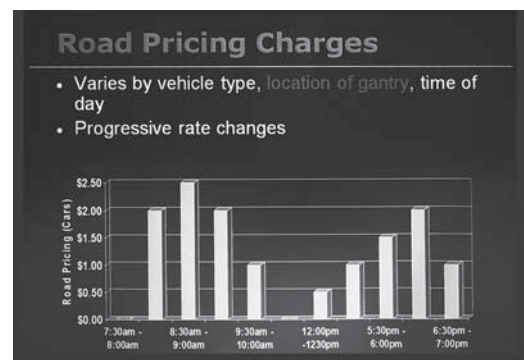
平日の幹線道路の場合、7時30分～20時、土曜日は11時～20時、高速道路の場合は7時～9時30分（又は11時）と17時30分～22時30分が通過料の支払いが必要となる時間帯であり、幹線道路、高速道路とも日曜日・祝日は無料である。

概ね20分ごとに料金設定が変更され、交通量の多い時間帯ほど課金額が高くなる仕組みになっている。幹線道路、高速道路とも、交通量

がピークになる時間帯を設定し、その時間帯の課金額が最高額となる。課金額上限は幹線道路が3シンガポールドル、高速道路が4シンガポールドルである。

ガントリーを通過するごとに課金されるので、複数のガントリーを通過すればそれだけ課金額が加算されることになる。

また、LTAでは交通量の調査を行い、3箇月ごとに料金設定の改定を行っている。



時間帯別の課金額（例）



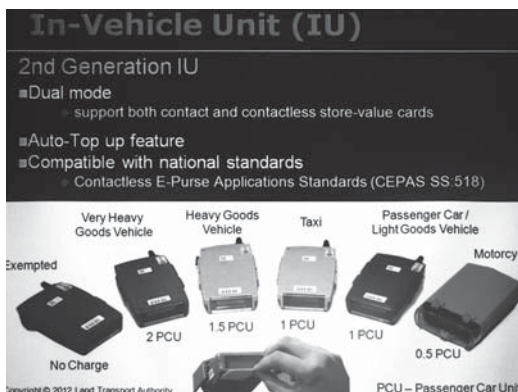
時間によって変わる課金額

② 課金対象車両及び減免対象

緊急車両以外は課金対象になっている。

③ 課金方法及び支払い方法

ERP は主に IU と呼ばれる車載器、ガントリーと呼ばれる課金用ゲート、そしてシステムを制御する CCS と呼ばれるセントラルコンピュータシステムの3つの機器で構成されている。



6種類ある車載器

る。ファーストガントリーでは車載器と交信し、IU から ID ナンバーと口座等の残高が送信される。セカンドガントリーまでの距離は12メートルであり、この間にIUはカードから課金額の引き落としを行い、その結果をセカンドガントリーに送信する。

また、それぞれゲートに設置されたセンサーにより車両の進入、通過を検知、残高不足や不正使用などは瞬時に判断され、カメラによる不正使用車の撮影も行われる。

なお、違反車両の特定は99.9999パーセント以上の精度であるとのことである。

④ 不正防止対策

何らかの理由(キャッシュカードの残高不足を含む。)で料金が徴収できなかった場合、

幹線道路の車両の速度は時速20~30キロメートル、高速道路の車両の速度は時速45~65キロメートルを保つことを目標として、これより速い速度を保っていれば料金を下げて交通量を増やす、逆に遅い速度の傾向がある場合は料金を上げて交通量を減らすというように、常に目標の速度を保つため、交通量の状況に細かく対応したフレキシブルな料金設定を行っている。

IUは料金の違う車種ごとに6種類あり、色で分けするなど、バイク用のものを車に搭載しないよう不正防止対策を行っている。この車載器は制度導入時には、全てシンガポール政府から無償で支給された。車載器にはチャージされたキャッシュカードを差し込み、ガントリー通過時に課金されるシステムになっている。

ガントリーはファーストガントリーとセカンドガントリーの2つのゲートから構成されている。



2つのゲートからなるガントリー

ガントリーに設置されている監視カメラが通過車両の後方からナンバープレートを撮影するとともに、違反車両のデータを CCS に送信する。後日罰金（車載器の未搭載：70 シンガポールドル、カードの入れ忘れ：8 シンガポールドル等）が請求される仕組みとなっている。

請求に応じないと、1 箇月後には出廷が求められ裁判となる。違反者の大部分はカードの入れ忘れ等であり、その場合には違反者から未納を申し立てる機関も設置されている。

⑤ 課金収入及び使途

課金額は月額で 700 万～1,300 万シンガポールドル（年間推計約 85 億円ぐらい）。

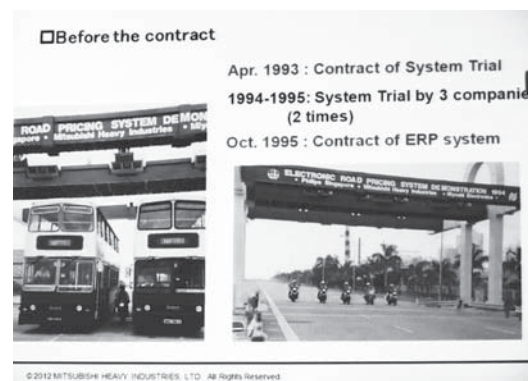
ERP で徴収した課金は、全て中央政府の口座に入ることになる。これらは道路関係等の目的に特定して使われるのではなく、一般会計に組み込まれた後、一般財源として使われる。

⑥ 導入及び運用に係るコスト

設備等に対する導入時の経費は 200 億円程度。

⑦ 制度の周知方法

ERP システムのテストも兼ねて実際に道路上にガントリー等システムを設置し、2 年間運転手に課金プロセスを体験させる等制度の周知を行った。



システムを設置しての路上テスト

5 制度の変遷

① 制度の変更

シンガポールにおいては 1975 年より中心業務地区と呼ばれるオフィスビルやショッピングセンターの集まる最も渋滞の激しい地区で混雑の緩和を目的として、世界で初めて一般道路の利用に課金する ALS という仕組みが導入された。

ALS の導入後、制限区域内での交通事情は格段によくなり、自家用車の車両数も 4 分の 1（43,000 台から 11,000 台）に減少し、走行速度も時速 31 キロメートルを維持できるようになった。

反面、制度を維持するための交通警察官を増やした結果、人件費が膨らみ課金収入を上回ったこと、またカーオーナーからはいちいちクーポン（進入許可証）を購入しなければならない手間に不満の声も出ていた中での運営であり、これらの不都合やデメリットを改善する方法として、1998 年に ERP が導入された。

② 規制区域の拡大

ALS 当時の中心業務地区に加え、オーチャード地区や高速道路に対象区域を拡大している。

6 制度導入の効果

① 交通量、自動車走行速度等の変化

自動車の走行速度を安定的に維持している。

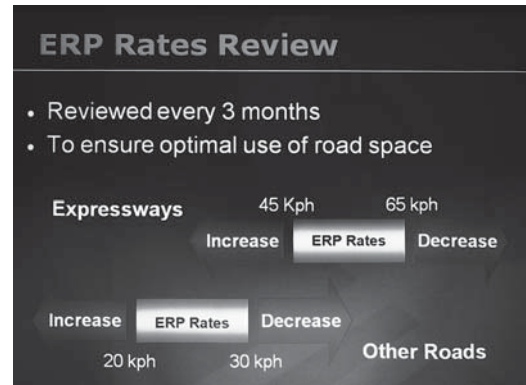
幹線道路 時速 20～30 キロメートル

高速道路 時速 45～65 キロメートル

ただし、課金時刻を避けるためにガントリーの前などで、時間待ちによる違法駐車が発生しており危険という声も聴いている。

② 市民への影響

市街地での車の利用について負担増となっている。シンガポールでは車は高級品であり、富裕層が負担増の対象となっている。



3 箇月ごとの走行速度調査

7 総合的な交通政策としてのロードプライシングの位置付け

① シンガポールの交通政策

シンガポールでは、行政機関の一つである陸上交通庁 (LTA: ランド・トランスポート・オーソリティ。以下「LTA」という。) が陸上交通に関する政策について、その計画、展望、実施、その他全てを担当し、管理している。



LRT に関する調査 (MHI において)

今回の調査において、私たちにこのシステムを説明していただいた LTA の担当者からは、「LTA の使命は、市民を中心とした陸上交通システムということを常に意識して仕事をすることである。」との発言にもあるように、シンガポールにおいては、より質の高い交通システムを国民に提供し生活の質を高め、もって経済の成長と競争力の優位性を維持することを目的としている。そして LTA では市民のための陸上交通

システムの充実を図るため以下の 3 つの主要政策を打ち出している。

1 点目は公共交通機関をシンガポール人の代表的な交通機関として奨励すること。これはシンガポール人が、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関をできるだけ使って生活する環境を整備するということである。

2 点目は道路使用をきっちりと管理すること。これについてはシンガポールでは 3,300 キロメートルの道路ネットワークと総延長 162 キロメートルの高速道路が整備され、国土の約 12 パーセントが道路となっている。また、車両の総台数は 94 万 6,000 台。うち自家



MRT (大量高速輸送システム)

用車が58万5,000台で、車両密度は東京の60パーセント程度である。シンガポールは小さな島国であり、道路スペースの拡張にも限度があるため道路をきっちり管理すること



シンガポール日本商工会議所において

ことを目的に、個人で車を持つことを奨励していない。国民が車を欲しがらない状況を作るなど、車の台数を一定の台数に維持するための車両割当て制度が導入されている。

3点目は市民ニーズに応えた公共交通機関を維持すること。これは自転車や歩行者も含めた市民ニーズに合わせた公共交通体系を構築するということである。そしてLTAによって今回の調査目的であるERPシステムが運営されている。

② ロードプライシングを効果的に実施するための施策

ア 規制区域への流入規制に対する代替手段

日本の淡路島ほどの面積の国土に、在留の外国人を含め500万人を超える人を抱えるシンガポールでは、先ず国民の利便性を最優先に交通インフラの整備が行われている。中でもMRTと呼ばれる地下鉄、バス、タクシーといった公共交通網は、国内のどこに行くにも低料金で国民の足として定着している。



市内実地調査

シンガポールにおいて車は贅沢品であるということを十分に国民に自覚してもらい、狭い国土であるがゆえに台数を制限していく、その替わり国民には不便な思いをさせないため公共交通機関を国内いっばいに張り巡らす政策を進めている。



乗車券(スタンダードチケット)

国民全員に出来るだけ安い料金で公共交通を利用してもらうことをアナウンスし、今後も政府のインフラ投資についてはパブリックトランスポート(公共交通)をメインにしていくとの当局からの回答もあった。まさにこの言葉こそシンガポール政府の公共交通整備に対する姿勢を端的に表したものであると考える。

実際にMRT(大量高速輸送システム)やLRT(軽量高速輸送システム)にも乗車したが、都心と郊外を結ぶ交通機関の料金体系についても一体性があり、MRTからLRTへの乗り換えに改札はなく、1枚の乗車券で乗車できるなど利便性にも配慮されている。今後も公共交通機関の利用率を高めることや、バス運行の充実、

MRT の新規路線の開設など、国民のための交通政策の実施が計画されている。

イ 他の交通政策との相乗効果

オフピークカー制度、パークアンドライド制度、交差点監視カメラシステム、青信号連動システム、電子式道路標識の設置など、斬新な制度を順次導入しながら充実した陸上交通システムが構築されている。

8 京都市から見た制度への見解

① 施策に対する評価

今回の調査を終えて、ロードプライシングのシステムについては、訪問した3都市（シンガポール、ロンドン市、ミラノ市）の中で、ハード面や運用面、例えば料金のフレキシブルな改定方法なども含め、最も充実していたのがシンガポールであると考えている。ロンドン市やミラノ市の商工会議所の担当者からはシステム導入に対して地元小売店などからかなりの反対の声があったとの話も聞いたが、シンガポールではそのようなことはなく、やはりこれは政治体制に起因するのではないかと思われる。

② 本市への導入の可能性

本市は年間5,000万人の観光客が入浴するなか、今後は観光ビジネスの充実と環境にやさしいまちづくりの両立を図ることも、一つの課題である。よってロードプライシングに着目し、観光地などへの混雑期の流入規制や、市内中心部への交通量の制限などによる効果を研究することは必要である。



郊外の住宅地を循環する LRT

ただし、ロンドン市やミラノ市のように、規制対象地域の商店街など、小売店の同意を取り付けることは、かなり高いハードルであり、鎌倉市の例にもあるように、この制度の導入により京都を訪れようとする観光客に対し、「京都は車で入れない」というメッセージを発信してしまう結果となり、ひいてはそれが商業への大きな影響を及ぼすことを懸念する声上がることも十分予測できるので、このような場合に対する対応については十分な配慮が必要である。

またハード面においてもシンガポールのシステムは、自動車の速度の維持ということについて大変参考になり、非常に精度が高いことは魅力的であるが、システムの規模や、データ通信のための専用回線の敷設など、必要となるインフラ整備を考えると、京都にそっくりそのまま導入することは難しいと考える。

よって、京都市への導入を考える場合、実施地域の選定と京都に合うコンパクトで精度の高いシステム開発に注力しなければならないと考えられる。

ロンドン市におけるロードプライシング導入に関する調査

調査日 平成 25 年 2 月 3 日（日）～平成 25 年 2 月 4 日（月）

担当議員 青木よしか、山本ひろふみ

調査対象 平成 25 年 2 月 3 日（日）

- 1 ロードプライシング関連施設の視察及び現地公共交通機関実地調査
 - ・課金境界線、商業中心地区、住宅地区、文教地区等におけるロードプライシング関連施設の調査
 - ・現地公共交通機関の利便性調査

平成 25 年 2 月 4 日（月）

- 1 ロンドン交通局（TfL）

総合交通体系におけるロードプライシングの導入経過、概要、効果

- 2 ロンドン商工会議所

ロードプライシング導入の民間企業への影響

- 3 現地バス会社（ウエストバスコーチ株）

ロードプライシング導入の運輸業への影響

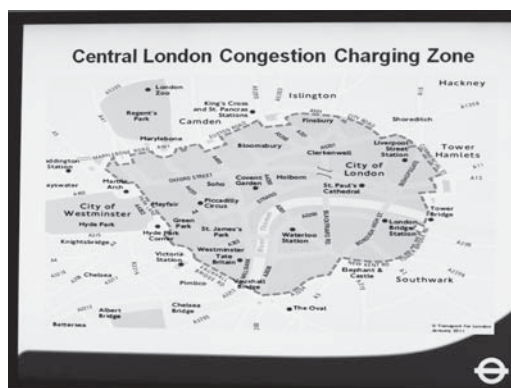


1 調査都市として選定した理由

ロンドン市は、道路の混雑解消並びに課金収入を財源とした公共交通機関への設備投資を実現することを目的として、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」の手法によりロードプライシングを実施している都市である。現在の対象区域は導入時と同じ、市の中心地域の約22平方キロメートルに及ぶ広域であるが、2003年の導入以降、市民議論を踏まえて対象区域の更なる拡大と再度の縮小という経緯を経ている。通行料は平日に全車種一律の通行料が徴収されており、他都市に比べて割高に設定されている。それらの課金収入が、公共交通や自転車走行環境の充実のためだけに充てられていることもロンドン市の特徴である。

以上の理由により、本市の発展につながる未来の都市交通の在り方などを市民と共に創っていく「歩くまち・京都」総合戦略を推進する本市にとって、ロンドン市の事例は参考になるものであると考える。

また、ロードプライシングの概念はイギリスで誕生したのもでもあり、ロンドン市では約50年間にわたり、現在に至るまでの制度の検討から導入、また数度の見直しを通して市民とのオープンな議論が重ねられてきた。その議論の内容や方法を知ること、交通政策を推進していくうえで、本市にとって極めて有効性が高いと考える。



課金対象エリア

2 ロードプライシング導入までの経過

① ロードプライシング導入の目的

導入前は、ロンドン市内を移動する人の85%が公共交通機関を利用しているという状況にも関わらず、狭い道路が多いなどの古い町並みの特性から、道路事情が流入する車両に対応できず、ひどい渋滞が慢性化していた。都心部の自動車の平均時速は15キロメートルという状況であり、交通事故も多発していた。さらに、渋滞による経済損失は年間20億ポンドにもものぼっていた。これらのことから、ロードプライシングは主に渋滞緩和（副次的には大気汚染対策）のために導入され、加えて、市民の要望として強かった公共交通利用環境の改善も同時に図ることとされた。

そのため、ロンドン市におけるロードプライシングは混雑課金制度（Congestion charge:以下「CC」という。）と言われており、課金対象区域はCZONEと呼ばれている。



ロンドン交通局において

② 導入までの検討経過

およそ50年前からその構想はあったが、市民理解も十分に得られることなく、実行には移されてこなかったが、2000年のロンドン市長選挙でロードプライシングの導入を掲げるケン・リヴィングストン氏が当選をし、2003年に導入された。



市内実地調査

③ 利害関係者や世論の支持が得られた理由

導入当初、ロンドン市の中心部における渋滞は大きな社会問題となっており、多くの世論が利害関係者の理解を後押しした。導入から既に10年が経過しようとしている今日においては既に市民理解も進み、あって当然のものと受け入れられている。

また、課金収入が100%公共交通の維持・整備に投入されており、インフラ整備が目に見え、また実感できる形で還元されていることも、市民に受け入れられている要因と考える。

④ 国の支援等

1997年に「道路交通削減法」が成立したことにより、交通需要に応じた道路整備から、交通混雑や環境汚染を防止するべく需要と供給を調整する政策が推進されるようになった。さらには同年発足した労働党政権(ブレア首相)によってロードプライシング導入に向けた検討が加速した。翌年には道路利用者に対する課金の試行が決定され、1999年に「大ロンドン法」が成立したが、この法律によって、特定地域における自動車に対する課金の権限が大ロンドン市長に与えられることとなった。これらを受けて、具体的な導入に向けて進んでいくこととなった。



道路標識 (CZONE の表示)

3 制度の概要

① 規制区域及び規制区域設定の考え方

市内中心部 約22平方キロメートル (およそ直径5キロメートル程度)。

2007年2月に、西側にほぼ同面積の区域が追加拡大されたが、ビジネスに対する悪影響等を理由とした反対が相次ぎ、元の区域に戻された。

② 課金体系及び課金額

課金額：1日1車両につき10ポンド (2013年4月現在、1ポンドは約150円)



道路標識 (支払注意)



道路標識（予告）

③ 課金対象車両及び課金時間

課金対象車両：次に記載する減免制度対象車両を除く一般車両

課金時間：月曜から金曜の7：00 から 18：00

ただし、祝祭日、クリスマスから1月1日の間は除く。

④ 減免制度

緊急車両、タクシー、障害者が利用する車、観光バス、ミニバスは課金を免除。クレジットカードを利用して自動的に支払う「オートペイ」に登録すれば10%減免。

CZONE内の居住者は90%減免。

電気自動車や、排気ガスの基準 EURO5 を満たすエコカーは免除。

⑤ 課金方法

周辺地域からCZONEに進入する165地点に650台のカメラを設置し、進入する車のナンバープレートを読み取り、利用者に課金する。（捕捉率は90%）

⑥ 支払い方法

事業主であるロンドン交通局（Transport for London）では車のナンバープレートと所有者の情報も管理をしており、基本的にナンバープレートがIDとなり、ナンバープレート（ID）を事前に登録しておく必要がある。

（最も確実で、人件費のかからない「オートペイ」による支払いは10%の減免（前述の通り））。支払い方法は、インターネットや電話、メール、店舗、郵送など様々な方法が整備されている。



支払い可能な店舗



監視カメラ

⑦ 不正防止対策

事前の支払いをせずにCZONEに侵入した場合、翌日までに支払えば12ポンド。4週間を超える場合は120ポンドに割増しされる。

3回以上の未払いがある場合で車両が発見された場合は、輪留又は撤去の措置が採られる。

⑧ 課金収入及び用途

年間で1億6900万ポンドの収益があり、収益はバスの増便対策や、地下鉄の整備、自転車優先道路の整備など公共交通のインフラ整備に充てられている。

(参考：2010 年度)

- ・ バスルートの改善等 1 億 600 万ポンド
- ・ 道路の安全管理等 100 万ポンド
- ・ 歩道、自転車道の整備 300 万ポンド
- ・ 道路・橋梁の整備 1300 万ポンド
- ・ インフラ整備のためのロンドン市内の
33 行政区への配分 900 万ポンド など

⑨ 導入及び運用に係るコスト

初期投資：1 億 6170 万ポンド

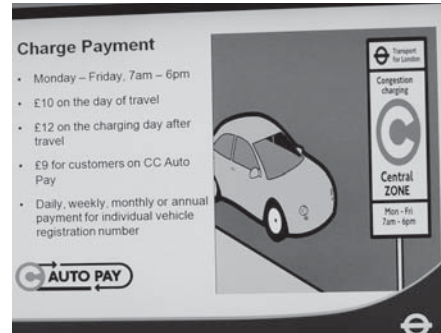
(参考：2010 年度)

年間支出 (ランニングコスト)：4610 万ポンド

年間収益：1 億 6900 万ポンド (約 250 億円)

⑩ 制度の周知方法

ロンドン交通局が中心となり、区域入り口付近に看板を相当数設置するなどの取組がされたのはもちろんのこと、マスコミが大々的に報じたことも市民周知につながったと考えられる。



支払金額

4 制度の変遷

① 規制区域の変更

2007 年 2 月には、西側に拡大されたが、住民や商業者の評判も悪く、2008 年の市長選挙で推進派のケン・リヴィングストン氏が落選、現状維持派のボリス・ジョンソン氏が市長に当選したことにより、元の区域に戻された。



自転車専用ゾーンの設置

② 課金額の変更

2003 年、制度発足当時の課金額は一律 5 ポンドであったが、流入する交通量の増大に合わせて、一定の負担感を保つために段階的に引き上げられ、現在は 10 ポンドとされている。

5 制度導入の効果

① 交通量、自動車走行速度等の変化

導入前には、市内に流入する車両数は 1 日当たり 18 万 5,000 台であり、道路事情が物理的にこれらの車両に対応できない状況であった。特に渋滞が顕著な市中心部における車両の平均時速は 15 キロメートル程度で、市民生活にも経済活動にも大きな支障をきたしていた (なお、京都市において平日のラッシュ時に時速 20 キロメートルを下回る路線

自家用車	- 44%
小型トラック	- 23%
大型トラック	- 17%
タクシー	+ 4%
バス	+ 23%
バイク	- 19%
自転車	+ 97%

参考：制度導入前 (2002 年) と導入後 (2009 年) の CZONE 内の交通量

は国道1号線や24号線など都市部周辺の幹線道路である。)

導入前年の2002年を基準として2009年と比較すると、自家用車の台数は44%減と抑制効果が認められるものの、一方で市中心部の渋滞は緩和されていないという現状がある。その要因は、老朽化した地下鉄や水道の施設改修工事による通行規制や、車道から歩道への用途変更、車道内の自転車専用ルートの整備などであるとのことであった。



ロンドン商工会議所において

② 公共交通利用者数の変化

規制区域内において、ロンドン交通局が運営する公共交通は、バス、地下鉄（新しい区間は地上）と、地方都市と連絡する路面電車、軽便鉄道が主なものである。その他には、オリンピック競技場への連絡のために整備されたエミレーツ・ロープウェイや、テムズ川のボートサービスの一部もロンドン交通局の運営である。また、市中心部で整備されている貸自転車システムもロンドン交通局の運営である。なお、民間事業者が運営するタクシーと、準タクシー（ミニキャブ）はロンドン交通局の認可の下で運行している。また、障害者等の補助を必要とする市民が、公共サービスとして利用できる乗合自動車も公共交通の位置付けである。

導入前年の2002年を基準として2009年と比較すると、バスの利用率が23%増、自転車の利用率は97%増である。

この変化の裏付けとして、公共交通の路線延長や情報提供の拡充、料金の据え置き、CC対象区域に入らずに済むためのう回ルートの整備などが実施されていることは押さえておくべき重要な点である。



料金が割安になるオイスターカード

1日乗車券などの割引率と使いやすさは、ロンドン市が本市を上回る。(参考6-① オイスターカード)

(参考：市中心部の公共交通機関等の料金の例(ただし、各種の割引制度を利用しなかった場合))

	ロンドン市	京都市
路線バス(1回)	2.3ポンド(約350円)	220円
地下鉄(片道)	4.5ポンド(約680円)	250円
タクシー(初乗り)	2.2ポンド(約330円)	640円
市中心部の観光バス	28ポンド(4,200円)など	4000円程度～
レンタサイクル	1ポンド(約150円/時間)	1400円(1日)
マイカー駐車料金	3ポンド(約450円/時間)	600円(1時間)

※円への換算は視察当時の為替レート(1ポンド=150円)による。

③ 小売業、流通業等への影響

本項目の調査のために訪問したロンドン商工会議所は、ロンドン市内の各ビジネス部門の商工業を代表する機関として最も規模が大きく、大小様々な企業が加入している。導入検討時から市長や行政に対して「反対はしないが、条件は提示する」という立場を明確にし、提言や独自調査、ロビー活動を重ねてきたとのことであった。今回は、会頭と懇談する機会を得て、次の点について話を聞くことが出来た。

- ・負担額、流通コストの変化
- ・来店者数、売上等への影響
- ・流通経路・流通体系への影響 など

導入直後から、経営への悪影響が出てきたとの声が企業側から出てきていた。それを受けてロンドン商工会議所が声を上げ、市長やロンドン交通局を含めた大きな論争となった。それにもかかわらず、行政側は、小売業を含めて経営に対する悪影響は出ていないと主張し、積極的にこれらの綿密な調査を実施する姿勢がなかったことなどから、ロンドン商工会議所は導入から18箇月後に独自調査を実施した。その結果、小規模企業や小売企業ほど経営への悪影響が顕著であることが明らかとなった。具体的には、調査対象店の84%でCC導入以降売上げが減少し、62%で入店者数が減少したとのことであった。

反面、経済的な効果を得た業種については、その有無からしていまなお明確に把握できないとのことであった。



ロンドン商工会議所において



バスの車内を利用したバス会社との協議

④ 民間バス会社への影響

観光バス事業やスクールバス運行事業等を行っているウエストバスコーチ株式会社にて聞き取り調査を実施した。内容は下記のとおりである。

CC導入の2年ほど前からバス事業者に対して行政の意見聴取と協議が実施された。検討時には、免除対象となるバス車両は、貸し切り観光バスと都市間を走る高速バスのみが提示

されていたが、最終的には座席数が8席以上の車両は全て免除対象とされた。しかし、導入以降も道路混雑状況に変化がないこと、観光客がマイカーから観光バスにシフトしたなどの実績も特段ないこと、観光バス向けの駐車スペースの新設もされていないことなどの要因と、観光客数自体についても大きな増減がないということから、CC導入は経営面においていかなる影響もないとのことであった。ただしそれは、この会社がロン

ドン市に近接している特性によるものかもしれないとの意見も付加された。

また、今後の制度の在り方については、改良されるべき部分は特になく、大半が納得している現状の仕組みの維持が最良なのではないかとの見解であった。

⑤ 市民の反応及び影響

制度導入後10年が経過する今、ほとんどの市民がこの制度がある生活に慣れており、撤回を求める運動などはなされていないとの意見が多く聞かれ、実際にCZONE内の状況もそのように見受けられた。以下、CCに関する意見を列記する。

- ・バスは低料金だが、地下鉄は料金が高い上に古く、改善要望が多く聞かれる。



次々と来るバス

- ・市内における車での移動時間は短縮されていない。
- ・警察官や看護師などキーワーカーと言われる職種の市民を免除とすべきだ。
- ・近年電気自動車やハイブリッド車が増加していることによって、現在それらを免除していることについては疑問が出てきている。
- ・CC制度が描く都市の形を考えると、改良されてきた現在の公共交通にもまだ需要に応える能力が足りない。
- ・ロンドンはビジーシティ（賑やかな・騒がしい街)なのでCC制度は合っていると思う。
- ・CC対象区域について課金制度を設定するよりも、ノーカーゾーンを設定する方がランニングコストもかからず歩行者にも優しく効果的。
- ・例えばロンドンでは中心地にあるコベントガーデンのようなものをイメージしたものが観光地には向いていると思う。
- ・交通量は明らかに減っていると同時に、大気汚染の改善にも大きな効果があった。「霧



サイクル・スーパー・ハイウェイ

- ・どんなものであってもいつしか人は生活の一部として受け入れてしまうものなのであって、今や誰もCC導入によって望んだ効果があったのかどうかなど考えてもいない。だからこそ継続しているのだ。
- ・市内における車での移動時間は短縮されていない。
- ・渋滞が緩和されていないため、車が減ったという印象はない。



地下鉄車内

の都ロンドン」といわれたロンドンでも、現在は霧が発生するのは年に数日のみ。昔は一日外にいると鼻の中が真っ黒になったものだが、今はそんなことはない。(ロンドン在住のガイドさん)

・確かに車の量は減ったが自動車走行レーンが自転車レーンに転用されたり、100年以上前に埋設された水道管や、世界一古い地下鉄の工事が多く行われたりしており、渋滞は減っていない。(ウエストバスコーチのティムさん)

・ロンドンはバスが多すぎて、メインストリートはバスが数珠繋ぎになり渋滞が発生している。(ロンドン商工会議所会頭の Colin Stanbridge さん)

6 総合的な交通政策としてのロードプライシングの位置付け

① ロンドンの交通政策

地下鉄、バス、タクシーなどの公共交通機関が発達している。

地下鉄は11の路線があり、ロンドン中心部内、さらには中心部と郊外の大量輸送の中核を担っている。

また、赤バスで有名なバスもロンドン市民や観光客には欠かせない公共交通機関である。バスは主に労働者が利用しており、ナイトバスも含め、24時間運行をしている。

ロンドンの地下鉄の料金は世界一高いとも言われ、初乗りは4.5ポンドである。一方でオイスターカード(バスでも利用可能)と呼ばれる利用者にとって有利な企画券も多く使われている。オイスターカードを利用して乗車する際の一日の課金上限額は7ポンドであり、割引率が高い。



オイスターカード用の改札2

また、バスでもオイスターカードを利用することができ、その場合の一日の課金上限額は4.2ポンドでありこちらも割引率が高い。

更には、世界一古く、開通して150年が経過をし、老朽化著しい地下鉄の維持補修など、



オイスターカード用の改札1

一方でバスは一律2.3ポンドと、地下鉄に比べると低廉な料金設定がされており、ロンドン市民は時と場合によって使い分けているということである。バスは各停留所に次のバスが来るまでの時間が電光表示されており、ストレスなくバスを待つ環境が整えられている。一方、停留所案内などの車内アナウンスがないため、慣れたものでなければ利用を敬遠する向きがある。バス車両は2階建てであるため、2階の様子はカメラによりチェックするようになっている。

ロードプライシングにより捻出された財源により3-⑧の通り車の代替手段の整備も行われている。

② ロードプライシングを効果的に実施するための施策

ア 規制区域への流入規制に対する代替手段

ロードプライシングにより捻出された財源により3-⑧のとおり車の代替手段の整備も行われている。特に近年は自転車専用レーンや、自転車アンドバスの専用レーンの整備が急速に進んでいる。



駅のホーム横にある自転車置場

イ 他の交通政策との相乗効果

地下鉄、バス、自転車、電車、タクシーを組み合わせることにより、車がなくても日常生活、ビジネス、観光などを十分に行えるだけの交通インフラが整備されている。つまりロンドンには特に障害を持った方々を除き「自家用車が不要な社会」である。その中で渋滞の原因であり、環境汚染の原因であり、交通事故の原因である自家用車を保有し、中心市街地に流入、走行すること



誰でも利用できるレンタサイクルステーション



ロンドン交通局において

に一定の負担を課すことは、総合的な公共交通体系の中で市民に理解をされている。

ウ 支払い方法の充実

支払い方法については、インターネット、電話、メール、店舗、郵送など様々な手段が整備されている。オートペイという割引きも含めて、支払いやすくするという取組みが必要であると考える。

7 京都市から見た制度への見解

① 施策に対する評価

ロンドン市におけるCC導入時には当初一つの目的があり、導入後には加えて一つの必然的課題を生み出した。当初目的とは市中心部の道路混雑の緩和であり、発生した必然的課題は公共交通利用環境の改善である。以上の2点の目的と課題は本市にとっても早急かつ持続的に取り組み、市民とともに改善していくべき課題であり、そのためにロードプライシングを活用することの有効性は大いに感じられる。

② 本市への導入の可能性

ロンドン市において市民生活や経済活動を阻害するほどの道路混雑が見られていたのは現在 CZONE として設定されている課金区域であり、その部分を対象地域とすることについて市民合意が得られてきたことには大きな理由がある。それは、都心部周辺はまだ広い土地に恵まれており、う回路を建設することができたことである。都心部に入る必要のない車両がう回するよう誘導できるか否かが対象区域を絞って実施するエリアプライシングを導入する場合に成功の鍵を握っていると思われる。



課金対象エリアの表示

翻って、本市はどうか。本市をロンドン市の規制区域である直径5キロメートルの規模にあてはめて考えてみると、例えば南は京都駅から北は紫明通までの烏丸通、西は西大路御池から東は京都市動物園まで、といった具合になる。直径5キロメートルの円を作って地図上で市内のどの地域にあてはめてみても、う回路を建設する余地は見つけれない。かといって直径を小さくしていけば、う回路に相当する道路は増えるが、そもそものロードプライシングの効果は薄れていってしまう。また、本市の場合、曜日や時間帯によって様々ではあるが混雑が見られるのは都心部だけではなく、周辺の観光地における渋滞も大きな課題である。それらの問題を包括的に考えると、都心部に流入する車の量をコントロールするだけではなく、京都市内全域の車の動きをコントロールしなければならないことになる。流入する車を徹底的に排除して歩行者のための空間を設定するのであれば、ノーカーゾーンの活用も有効であると考えられる。

また、ロンドン方式（カメラによる監視、捕捉方式）が京都で（日本で）そのまま導入が可能かと考えるとまだまだいくつかの課題が残されている。1つ目の課題はその捕捉率である。ロンドンでは区域内に進入する車の90%しか捕捉されていない。日本の国民性を考えると、より精度の高いカメラとシステムを導入してほぼ100%捕捉することが求められるであろう。2つ目の課題はナンバープレートと個人の関係である。ロンドン市交通局ではロンドン市内はもちろんのこと、イギリス国内のナンバープレートの情報を管理しており、個人の特特定が容易に行える。翻って日本では、車やナンバープレートに関する情報は国や警察が所管をしており、京都府内はもちろん、京都に全国から訪れる車両の情報の提供を求めるには国家レベルでの理解が必要であろう。3つ目の課題は支払い方法である。日常生活においてもイギリスではクレジットカードが普及をしてい



監視カメラ

る。スーパーで買い物をするのもカードで買い物をするのが当たり前といった風潮さえあるなかで、支払いをするインフラも進んでいる。6-②でも述べた通り、「支払いやすさ」を追求することは制度の導入の成否に大きく影響することから、利用者の立場に立った支払い方法の検討が必要である。

「ロードプライシングを導入して何がよかったかを答えられる者はいないかもしれない。しかし導入しなければどうなっていたか、その最悪のシナリオを当時の私たち市民が思い描いて、導入を決めたのだ。」ロンドン商工会議所の会頭のこの言葉には、私たち京都市民にも考えさせられることが多いのではないだろうか。確かに、導入するとなった場合の市民生活への影響は大きく、議論も簡単なものではないだろう。しかし、公共交通も道路も、快適に使い続けるためには維持する工夫と努力をしなければならない。ロードプライシングは市民生活の変化や負担、利害関係者の調整が難航するために、ロンドンに続いて実施する大都市は出て来ないという話もあったが、目先の損得だけでなく将来的な負担の軽減と、歩くまち京都をゆっくりと豊かに味わえる未来のために、本調査が有効に役立てられるよう継続して研究に努める。

ミラノ市におけるロードプライシング導入に関する調査

- 調査日 平成 25 年 2 月 5 日 (火) ～平成 25 年 2 月 6 日 (水)
- 担当議員 下村あきら、西村義直
- 調査対象 平成 25 年 2 月 5 日 (火)
- ロードプライシング関連施設の視察及び現地公共交通機関実地調査
- ・パークアンドライドの実施状況
 - ・現地公共交通機関の利便性調査
- 平成 25 年 2 月 6 日 (水)
- 1 ミラノ市交通局 (ATM)
総合交通体系におけるロードプライシングの導入経過、概要、効果
 - 2 ミラノ商工会議所
ロードプライシング導入の民間企業への影響
 - 3 現地バス会社 (ブルggiコーチ)
ロードプライシング導入の運輸業への影響



1 調査都市として選定した理由

ミラノ市では、近年ロードプライシングに関する検討が始まり制度が導入された都市であるが、十分な検討期間を経て導入されたロンドン市、シンガポールとは異なる状況での導入である。ロードプライシング導入以降も、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。



ミラノ市交通局において

また、本市とはほぼ同規模のミラノ市（人口134万人）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だけではなく、環境対策にも重点を置いて実施されており、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」を目指す本市の施策と合致するところである。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等を現地で確認し、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。

2 ロードプライシング導入までの経過

① ロードプライシング導入の目的

ミラノ市の自動車分担率は59%（京都市では24%）と非常に高く、市内中心部の自動車平均速度が時速9キロメートルという恒常的な渋滞があり、大気汚染がひどい都市としても知られ、大きな課題となっていたことがロードプライシングの導入の背景にある。

② 導入までの検討経過

モラッティ市長が2006年に就任し、大気汚染の原因となっている交通渋滞解消のために、第一段階として、「エコパス」制度を導入。これについてはミラノ市のモビリティ・交通・環境委員会が実施主体となり、2008年1月2日から「エコパス」という名称で実施された。この名称をはじめキャッチコピーも「交通量を減らして、きれいな空気を」とされたことから分かる通り、環境面を重視した施策として運用を開始している。



路上駐車状況

しかし、エコパスは、環境を重視してのロードプライシングだったことから、自動車排出ガス規制ユーロに合わせて課金する仕組がとられ、排ガス規制ユーロ4からは無料とされていたこともあり、課金対象外となる環境配慮車両の普及に伴って、課金収入の減少と運営費の赤字が生じ、流入車両の規制も不十分となったため、「期待していたほどの成果を挙げるができなかった。」（ミラノ市交通局）。



路上における駐車区域

2011年にピザピア市長の就任後、制度の見直しに関して、政治関係者、商業関係者との協議が実施された。特にミラノ商工会議所の下に工業・商業関係の14団体が集い、商業関係車両の取扱いや商業活動への影響について、市当局との間で厳しい協議・調整が行われた。こうした、協議を重ねつつ、同年7月に住民投票を実施し、過半数の賛同を得て、2012年に現在のコンジェスチョンチャージ(以下「エリアC」という。)が導入された。



充電中の電気自動車



監視カメラ作動中の看板

③ 利害関係者や世論の支持が得られた理由

エコパスの導入に当たっては、新たな負担増になることへの反対意見が見られ、また商店や飲食店などからは、利用者が減少するとの懸念の声が出されるなど、事前の世論調査では賛否がほぼ二分されていた。また、開始後1週間は、購入、支払いに関して混乱が見られたが、その後解消しているようである。

小売、流通関係者については、現行の制度に移行する中、前述の調整を経て、商業関係車両に対する課金額を引き下げる(5ユーロから3ユーロに減額)など、関係者の意見が一定反映された。また、ミラノ商工会議所とのヒアリングでは、「我々の要請に応じての原案の変更

による優遇措置を市が受け入れたことにより、同意せざるを得なくなった。」との所見を述べておられた。

しかし、現在においても、「渋滞はなくなり、公共交通のスピードは上がったが、中心地に入ってくる人の数は減っている」（ミラノ商工会議所）と、影響の大きさを語っておられた。

また、規制エリア内の居住者に対しては、交通状況を詳細に分析した結果、エリア内の大半の居住者は、年間 40 回以上車で出かけることはないことなどから、年間 40 回までは課金しない減免制度を導入している。

こうしたエリア内の状況に対する分析は現在も続けられており、交通状況、大気環境の状況など詳細な情報が 15 日ごとに公表されている。

3 制度の概要

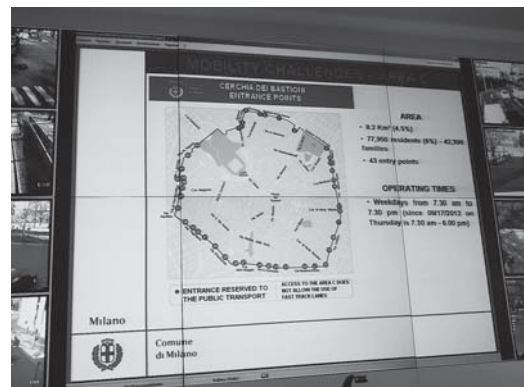
① 規制区域及び規制区域設定の考え方

旧市街の約 8.2 平方キロメートル（居住者人口は約 8 万人）を規制区域としており、京都市の中京区とほぼ同じ面積である。

② 課金体系及び課金額

エリア C 内に進入する車両に対して、次の金額を課している。

一般車両	5 ユーロ / 1 日
商業関係車両	3 ユーロ / 1 日
居住者	2 ユーロ / 1 日 (年間 40 回は無料)



課金対象エリア

③ 課金対象車両及び課金時間

月曜日から金曜日の 7 時 30 分～19 時 30 分までエリア C 内に進入する車両に対し課金をを行っている。ただし、木曜日は 18 時までが課金対象となっている。

④ 減免制度

免除車両 自転車、スクーター、バイク、電気自動車、障害のある方や、ハイブリッド車・メタンガス車などの環境にクリーンな車。

⑤ 課金方法

市内 43 箇所に流入監視ポイントを設置し、設置された CCTV カメラで自動車のナンバープレートと車種を識別（カメラにより車両を撮影し、ナンバーから課金のカテゴリーを特定、運輸局のデータと自動照合）するようになっている。

⑥ 支払い方法

利用者はエリア C カードを市内キオスクやたばこ店で事前に購入しダッシュボードに提示する。支払方法は、紙チケット（暗証番号と車両ナンバーを電話で告げて支払う）や口座引き落とし、ETC 引き落とし等の中から選択できるシステムになっている。



エリア C カード

収益の用途は、

地下鉄・バスの充実：1,000 万ユーロ

サイクリングコースの整備：1,500 万ユーロ

バイクシェア：300 万ユーロ

時速 30 キロ制限道路の整備：300 万ユーロ

などとなっている。

⑦ 不正防止策

罰金 76 ユーロ + 手続き料金等で約 90 ユーロ程度が課される。

⑧ 課金収入及び用途

収入総額 5,700 万ユーロ（年額）

基本的には環境が維持できるモビリティやエリア C 内部に活用するが、市民との約束により、規制エリア周辺の人々にも還元している。



流入車両の監視（ミラノ市交通局内）

⑨ 導入及び運用に係るコスト

車両の流入を監視するシステムは、元々あったトラフィックコントロールシステムにある信号制御のシステムを活用することでコスト軽減を図っている。

- ・トラフィックコントロールシステムの整備費は全体で、2,000 万ユーロ

- * 信号機やセキュリティー、エリア C 内等、全体を含むとのこと。

- ・システムの回線は、専用線を地下鉄のトンネルに配線している。

- ・ゲート 1 箇所当たりの整備費用は 2 万 5,000 ~ 3 万ユーロ

- ・ランニングコストの収支は年間で 700 万ユーロの黒字。これについても、上記と同じく全体に係るものである。

課金収入 2,700 万ユーロ

罰金 3,000 万ユーロ（罰金の額は、90 ユーロ）

⑩ 制度の周知方法

主要な交差点にエリア C の区域である旨の表示がされている。制度実施に先立って住民投票も行われており、市政の中でも最重要の課題として、周知されたものと考えられるが、調査時点においても、進入車両 1 日 8 万台の内、違反車両は 4 千台に上っている。

4 制度の変遷

① 制度の変更

ア エコパスからエリア C への制度移行

2012 年から従来のエコパス制度に変わり、「エリア C」制度が導入された。エコパス制度では、課金対象外だった環境規制に対応する車両についても課金対象とされた。



監視カメラ

また、外国の車両も課金対象になっている。

- ・自動車排出ガス規制ユーロに合わせた課金から一律課金への変更
- ・対象車両の拡大

制度の目的そのものを環境重視から流入交通量の減少へとスライドさせたため、基本的には全ての車両が課金対象とされている。

イ 制度変更に対する考え方

「エリアC」の制度は、2012年7月26日から9月中旬まで一時休止となっていたが、同年9月17日から再開された。ただし、2013年3月末までの暫定措置であり、その後の運用について再開時には未定とされていた。2013年3月末に、継続するかどうかについて議会に諮る予定であるが、議会の多数支持を期待しているなど調査時点では非常に楽観的であった（2013年4月に制度継続を決定）。

② 課金額の変更

自動車排出ガス規制ユーロに合わせた課金から一律に課金する制度に変更した。



対象区域を示す看板

5 制度導入の効果

① 交通量、自動車速度等の変化

ミラノ市では、制度導入12箇月後の状況について、「思った以上の効果」として、大幅な流入車両の削減、公共交通のスピードアップと利用者の増加、交通事故の減少と大気汚染の改善をアピールしている。

流入車両	33%減少 (12万台から8万台に減少)
大気汚染車	49%減少



市内実地調査



ミラノ中央駅タクシー乗り場

※ ミラノ中央駅付近のホテルに宿泊した際、駅前にあるタクシー乗り場を見ると、日本で低公害車として、人気、売上共に上位のトヨタ社のプリウスが大半であったことには驚きでしたが、プリウスは、課金額が低く、低燃費であることから、人気があるのは当然の流れであると説明していただいたことも印象的であった。



公共交通機関の利便性調査

② 公共交通利用者数の変化

バス利用	3.5%増加
トラム利用	4%増加 (公共交通の運行速度も大きく改善。交通事故も26%減少)
PM10 (大気汚染)	18%減少

③ 小売業、流通業等への影響

ア 負担額、流通コストの変化

エコパスからエリアCへの制度移行に伴い負担額を軽減し、更には荷降ろし場所の大幅な見直しに着手するなど、一定の努力はみられる。

イ 来店車数、売上等への影響

全体的な傾向として、課金されるため必然的に車での来店が減少するなど売り上げについては減少している。一部の地域にお

いては、相当なダメージがあったということである。

ウ 流通経路、流通体系への影響

物品の積み降ろし場所などの減少に伴い、必然的に流通体系などへの影響も大であるということである。

エ 来店者数の減少に関して特徴的な点、

課題解決の取組としてミラノ商工会議所から伺った内容をいくつか記述する。

- ・同じエリアCの中でも、地域によって影響は異なっている。公共交通機関にカバーされていないスカラ座の裏手にあるブレーラ地域が一番ひどい打撃を受けたということであった。

- ・あまり打撃を受けていないのは、大規模な歩行者専用空間があるドオモ、ガレリア周辺の歴史的建造物が



自転車専用道の整備

集積する地域。そこは公共交通機関で行けるので、エリアCの影響は小さい。

・ミラノ市の木曜日には人を呼ぶようなイベントを企画しており、その時はブレラ地域もにぎわい良い状態になっている。



ミラノ市交通局において

これは一種の優遇措置といえる。ヴェネチア等での観光バスに対する課金額と比べると決して高くなく、受け入れることができる数字だと思う。

・ただ、観光バスの乗降所がだんだん減って現在では2箇所しかなく、渋滞が緩和されたという実感はない。市内で物品の積み下ろしをするトラック等の方が、制度導入の変化を実感しているのではないかと思う。

・規制区域内は渋滞や大気汚染は緩和されたかもしれないが、エリア周辺の状況は悪化していると思う。

④ 民間バス業者への影響

観光バスを運行している民間バス会社に対する聞き取り調査を実施した。内容は下記のとおりである。

・観光バスも一定公共サービスを提供しているのに優遇措置が設けられなかったことに対し不満があった。

・エリアCに制度が変わった時に課金額が10ユーロから5ユーロに減額されたが、こ



トローリーバスも市民の大切な足

⑤ 市民の反応及び影響

ミラノ市の制度では、エリア内の居住者においては、大気環境の改善、渋滞緩和、公共交通の充実などのメリットを享受でき、年間40回の課金免除制度が講じられていることから、制度導入の推進力となったものと考えられる。今回の調査では、マイナスの影響を被っている可能性が考えられる商業関係者、運輸事業者からのヒアリングを通じて、施策の導入に当たって配慮すべき事項を調査した。

この制度そのものに対して、小売業やバス会社はもとより一般的な市民の反応として、「住民投票で賛成したのは、市内中心部の人」（バス事業者）との声も聞かれた。また、イタリア国民の文化の一つである「ハッピーアワー」（仕事が終わって、帰る前に一杯飲む習慣）は人気があったが、課金による負担のため、これらの楽しみがなくなることへの不満の声も聞かれた。

6 総合的な交通政策としてのロードプライシングの位置付け

① ミラノの交通政策

地下鉄、トラム、バスなどの切符は共通となっており、75分間有効。時間内なら何度でも乗り換えができる（地下鉄は乗継が可能だが、一度改札を出ると無効）など、利便性に優れていると思われる。



階段と荷物用エスカレーター



車と共存する路面電車

② ロードプライシングを効果的に実施するための施策

無人運転の地下鉄線が、調査日の翌週に開通するなど、公共交通の充実を図り、鉄道駅におけるパークアンドライドの充実や、自転車道の整備と併せて駅前にレンタサイクルのピックアップポイントを整備するなど総合的なモーダルシフト施策に取り組んでいるものの、調査時点では、規制区域内流入規制に伴

う代替交通手段の提供について、特に利便性があるとは思われず、他の交通政策との組み合わせについても、道半ばの状況であった。

7 京都市から見た制度への見解

① 施策に対する評価

モラッティ市長の就任からエコパスの導入まで1年半、ピザピーア市長の就任からエリアCの導入まで半年程度と協議期間が短く、前述した住民投票も投票率は30%と低調なものであったという。

施策としては一定の理解と評価はできるが、制度の導入に当たっての様々な課題や問題点について、市民や商業者、交通機関関係者等への真摯な説明などに時間を費やすことなく、性急な制度導入や見直し等を行っているが、全体的には制度そのものに対する市民の十分な理解がやはり必要であると思われる。

例えば、制度導入に当たって、商業者からの提案を受け、エリアC内部に荷さばき場（制度導入前176箇所）を大幅に増設することとされた件について、現実には7箇所の増設にとどまっている。商工会議所によれば、増設が進まないのは政治の問題で、「荷さばき場を増設しようとすれば、居住者の駐車スペース（路側に黄色のラインが引かれ、居



レンタサイクルを輸送中のトラック

住者は無償で駐車できる)を削減することになる」からで、商業関係者の不満が募っているという。

② 本市への導入の可能性

本市では、「歩くまち京都」を実現するための手法として、ロードプライシングの導入を検討している。それは、例えば、中心市街地であれば、歩行者優先のまちづくりによるまちなぎわいの創出、観光地であれば、渋滞による市民生活への影響の緩和と観光の質の向上といったことを実現するためと思っている。

ミラノ市の導入の目的は、市街地の渋滞緩和と大気環境の改善であり、本市とは目的が異なる。システムの精度の低いカメラ読み取り方式であることから、ミラノ市におけるロードプライシングの制度を本市に直ちに導入するには相当な無理があると考えられる。また、シンガポールやロンドン市等と違い、ミラノ市ではその時々々の首長等の考えにより、制度が変更されているが、本市において、ロードプライシングの研究を進めるに当たっては、その制度導入が真に何のためにするのかをまず命題として市民に正しく示す等、観光都市京都ならではのモデル的な制度というものを組み立てていかなければならない。

今回の調査実施に当たっては、中川大京都大学大学院工学研究科教授からロードプライシングの調査をとおして、できる限り多くの交通機関に乗車することでなぜ、この都市にロードプライシングが導入されたのかが分かり、制度が導入されたことによって市民が利用する自動車、タクシー、バス、電車、地下鉄などの利便性がどのように変わったのかを知ることができるのお話があった。こうした人々の暮らしという視点で、制度を見つめることで、ロードプライシングの検討を更に進化させ、本市の重要課題である「歩くまち・京都」の実現にかすことが重要である。環境や交通行政の分野を中心に先進都市の施策等の調査結果を、本市の歴史や暮らしに照らして検討し、交通の利便性を高め、暮らしやすい都市づくりに向けて、引き続き研究に努める。

IX 市政への提言

まずは、本調査の主目的であるロードプライシングに関する調査結果をまとめることとする。

今回訪問した3都市では、システム的には大型のガントリーを備えたシンガポールタイプ、小型のカメラで対応するロンドン市・ミラノ市タイプと2つに大別できる。また、目的もシンガポールは道路の混雑緩和が主目的であることから、時間帯に応じてエリアごとに料金設定を変えるものとなっているのに対して、ロンドンもミラノもエリア内への流入抑制が目的であることから、流入車両は条件に応じて一律課金を実施し、う回路の整備を行うなどして流入抑制に努めている。



刻々と変化する課金額



自転車専用道の整備

る取組みと併せてロードプライシングを行っている。ロードプライシングによって得た収益は、ほとんどこの両者に充当しており、エリア内の交通渋滞は解消方向にあると言うよりは、自動車にとっての走行環境は悪化しており、エリア内を回避することの選択をドライバーに自主的

ところで、シンガポールでは道路の混雑緩和の進捗状況を把握するために、自動車の基準走行速度を設けており、その速度を達成させるために、自動車の総量規制（COE）、地下鉄・バス路線の整備、そしてロードプライシングを行っている。そのため、自動車の走行速度が落ちるような政策目標は立てておらず、自転車や歩行者は車道とは分離することが前提となっている。

しかし、ロンドン市とミラノ市はエリア内への流入抑制を推進するために、地下鉄・バス路線の整備に力を入れると共に、エリア内の自転車や歩行者空間を広め



う回路へ誘導する看板

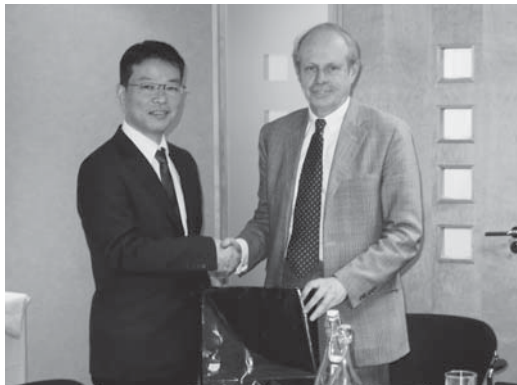
に迫るべく取組みとなっている。ただ、似たような取組みをしているロンドン市とミラノ市ではあるが、ミラノ市はロードプライシングの前身がエコパスであったように、大気汚染対策が最優先課題であったことから、エコカーに対しては課金をしないなど、自動車社会を前提に交通政策が計画されているのに対し、ロンドン市ではそもそも中心部には駐車場もないために、エリア内には公共交通機関もしくは自転車以外では流入させないという考えに基づき、最優先は公共交通機関の整備、そして自転車専用道路の整備をはじめとした交通政策が計画されている。

このように、目的、そして交通政策の考え方に違いのある3都市を調査し、その結果を参考にして、京都市でのロードプライシングを検討した場合、既に各都市の調査報告書の最後に記載しているように、いずれの手法であっても様々に課題があることがわかる。

また、京都市でロードプライシングを検討する際の前提条件は「歩くまち・京都」の推進であり、この推進を目指したロードプライシングを実施する場合には、政策目的が近いロンドン市の事例が参考になると考える。つまり、エリアを設定し、そのエリア内に公共交通と自転車以外では流入させないように、周辺からの公共交通アクセスを一層充実させる取組みを進めながらの計画とすべきと考える。



バス & 自転車専用レーン



ロンドン商工会議所会頭と

ところで、今回訪問したミラノ市のロードプライシングは、訪問時点では社会実験であった。2013年4月からが本格的導入とされていたが、エリアや料金制度も含め、社会実験と本格的導入とはほとんど違いは無いとの説明を受けた。つまり、日本で行われる社会実験は本格的な実施を前提としたものとは全く違う、ある意味計画段階での安易な取組みであるのに対して、ミ

しかし、現時点ではエリアの設定について、広く京都市域を対象とするのか、田の字地区と言われる市内中心部の設定とするのか、もしくは嵐山地区などの限定された狭い空間で実施するのかということすら決まっていない状況にある。社会実験を行うために、どのようなエリアを設定して本格的な導入を検討していくのかを定め、それに基づいた社会実験を行うことが必要である。



市内中心部と空港を直結する鉄道(ロンドン市)

ラノ市では本格的実施への慣らし期間的な実験を社会実験として捉えていることがわかる。それだけに、課題への対応もしっかりと方針付けて実施していくことが必要となる。

しかし、ここまで判断しての実施であることが、社会実験を単なる実験に終わらせないものになっており、日本国内の社会実験と大きく違うところだと考える。

京都市では研究会が平成 25 年 3 月に立ち上げ、これから本格的にロードプライシング導入に関する研究が進められることになっているが、社会実験を実験のための実験に終わらせないためにも、慎重にエリア設定並びに制度の検討を行い、社会実験を実施する時点では、実験終了後も、微修正だけで本格導入につながるように協議、検討をしていただきたいと考える。

また、今回貴重な調査をさせていただいた私たちも、研究会の開催日程に合わせて、都市計画局歩くまち京都推進室との検討会を開催していく予定である。京都市の市民生活や観光行政に大きく影響を与えるこの政策を、行政単独で検討するのではなく、議会も検討段階から一体となって協議することで、広く市民の理解を得られる結果を導き出す努力をしたいと考えている。



監視カメラによるナンバーの確認
(ミラノ市)



利用しやすい空港バス (ミラノ市)

続いて、審査会で意見としていただいた公共交通政策全般について報告する。

国際空港と市内中心部のアクセスについては、シンガポールとロンドン市では鉄道による移動が短時間でスムーズに行えるものであった。特にシンガポールは MRT が直接乗り入れしていることから、安価な上に本数も多く移動時間も予測でき、大変便利なものとなっている。一方ミラノ市は、バスでの移動を余儀なくされており、慢性的な道路の渋滞が見られることから、移動時間の予測は難しく、アクセスの充実度は 3 都市の中では低く感じられた。しかし、ミラノ中央駅にはリムジンバスが多数待機しており、価格やサービスを競い合っている状況もあり、時間的な課題を除けば利用しやすいものとなっていた。これらの状況に対して京都市と関西国際空港のアクセスをみると、確かに乗合タクシーやリムジンバスはあるものの、外国人観光客にとっては輸送量や利用しやすさから JR の利用以外の選択肢を見つけにくいと考えられる。その JR も京都市内まで直通で運行しているのは「特急はるか」のみであり、輸送能力や料金の問題、更には時間の問題からかなり劣っていると云わざるを得ない。世界の観光都市として一層の発展

を京都市が考えていく際には、この問題への抜本的な取組みが求められると考える。

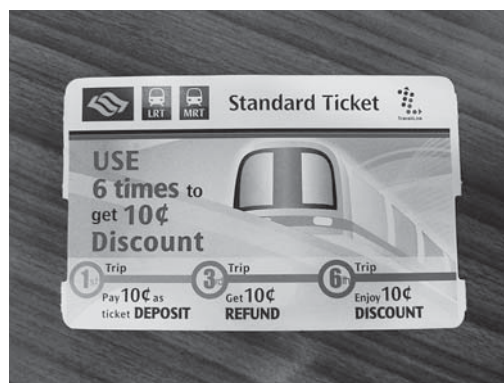
(空港までのアクセス状況)

	交通機関	所要時間	料 金
シンガポール (チャンギ空港)	MRT	約 30 分 12 分間隔	2 シンガポールドル (約 160 円)
ロンドン (ヒースロー空港)	ヒースローエクスプレス	約 15 分 15 分間隔	20 ポンド (約 3,000 円)
	地下鉄	約 45 分 ピーク時 5 分間隔	2.9 ポンド (約 440 円)
ミラノ (マルペンサ空港)	高速バス	約 50 分 20~40 分間隔	7.5 ユーロ (約 940 円)
	鉄道	29~36 分 約 30 分間隔	5.5 ユーロ (約 690 円)
京都市 (関西国際空港)	空港バス	約 90 分 約 30 分間隔	2,500 円
	特急はるか (JR)	約 80 分 約 30 分間隔	2,770 円

※円への換算は視察当時の為替レートによる。

次に、公共交通の利便性であるが、シンガポールではEZリンク・カード、ロンドン市ではオイスターカード、ミラノ市では1DAYチケットを使うとかなり安価に公共交通を利用することができる。

今回の視察においてシンガポールでは、EZリンク・カードには維持管理料が付加されていることから使用せずに、スタンダードチケットを利用した。このスタンダードチケットは日本の



スタンダードチケット (シンガポール)

切符とは違い、ICカード状のチケット (旧式の機械で購入するとプラスチックカードでありデポジットが発生する。) であり、そのチケットに入金を繰り返すことで、6回まで再利用が可能であり、6回再利用すると料金が割引されるようになっている。周辺部では

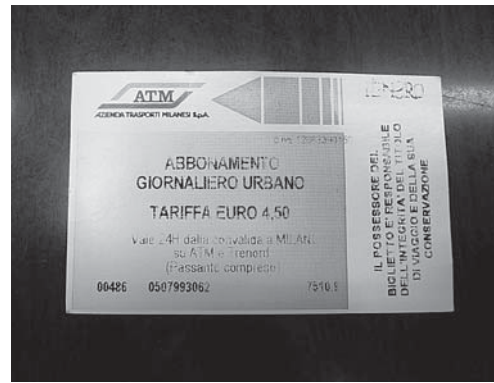


オイスターカード (ロンドン市)

駅に大規模駐車場を設けてパークアンドライドを実施しており、MRT (約 130 キロメートル) の補完手段として LRT (約 30 キロメートル) を拡張させる鉄道網の整備、路線バス (330 路線 4,000 台で運行) の充実が図られている。

ロンドン市では地下鉄やバスの利用に当たって、1回であっても現金よりも安価な料金となるオイスターカードがある。また、これは1日に支払う金額の上限も設けられていることから、

オイスターカードを使用しての公共交通利用促進となっている。また、ナイトバス運行（52路線）などバス路線拡大（673路線）、さらにはレンタサイクルステーション（おおよそ300メートル毎）の拡大、バス優先レーンの拡張といった、公共交通の利便性向上への取組みがロードプライシングの財源で取り込まれており、ますます充実させる方向にある。



1DAY チケット（ミラノ市）

ミラノ市では1DAY チケットを使用した、メトロ、トラム、バスが、1日ではなく使用開始から24時間使用できる点で観光客にとっては使い勝手が良いものとなっている。また1回券であっても、メトロ及び国鉄は1回しか乗車できないものの、トラムとバスは75分間であれば何回でも乗り降り自由であり、複合的な公共交通の利用促進につながっている。また、1,900台のレンタサイクルのピックアップポイントは駅に隣接しており、自転車も公共交通の一つの役割を担っている。

このように都市によっては主たる公共交通に違いはあるものの、相互に補完し合い、公共交通の利便性を高めている。さらに、ロンドン市とミラノ市ではレンタサイクルもその一交通手段として採用されており、安価で短時間にいつでも利用できる市民の足としての交通手段となっている。残念ながら京都市交通局ではレンタサイクルを公共交通手段の一つとして取り入れるには至っていないが、バスのダイヤ見直しなど取り組む余地はあるものとする。

最後にシンガポールでは陸上交通庁（LTA）が交通政策の検討、大量高速輸送システム（MRT）のインフラ整備、道路のインフラ整備、自動車所有書類（COE）の発行管理など、交通体系全般に対する判断と権限を持っている。ロンドン市ではロンドン市交通局（TfL）が、ミラノ市ではミラノ市交通局（ATM）が同様に地下鉄やバスそして道路のインフラ整備についても権限を持っており、目指すべき交通体系に向けた総合的な対策が実施できるようになっている。

これを京都市に置き換えると、京都市交通局に都市計画局の歩くまち京都推進室と建設局の道路建設部が一体となっているようなもので、市民や観光客の足を確保するための交通戦略を検討し、実現させる責任を全て交通局が担える体制になっている。

そのために、ロンドン市とミラノ市では自動車道をサイクリングロードに改造することも交通局が行っており、一定エリア内の自動車の利便性を低め、相対的に自転車を含む公共交通の利便性を高める取組みも実施できる状況にある。そのような組織統合のできない京都市ではあるが、四条通と東大路通で歩行者を優先した道路形状へと変更させる取組みを始めている。このことは画期的なことではあるものの、この地域への公共交通によるアクセスの見直しやレンタサイクル利用などとの連携にまでの話には至っていない。単に自

動車を締め出すだけでなく、その地域に出向きたい人の足をどのように確保するのか、また公共交通を利用したいと思わせる取組みをどのように実施するのか、この辺りを前面に打ち出していくことで理解者をつくる必要がある。これは訪問した3都市の何れもが公共交通機関の運行責任を負っている機関によって交通政策を検討し実行していることから、道路形状の見直しにおいても今のような視点が反映されていることがわかった。今後の京都市が進めていこうとしている「歩くまち京都総合交通戦略」の実現においては、公共交通を更に充実させる観点を忘れることなく、その上で対象エリアに対し、ロードプライシングを始めとする複数の交通政策を同時に実施することが欠かせない考える。そのため、私たち調査団としては、交通政策を実施するに当たっては、そのエリア内に生活する市民の利便性向上と、周辺地域からそのエリアへの公共交通機関の充実につながる政策を検討・提案し、それらの実現によって広く市民の理解を得られる交通政策へと進展させていく必要があると考えている。



車道を縮小しての自転車道の整備

X 調査報告会の実施

1 趣旨・目的

京都市会海外行政調査実施要領の「12 調査の実施報告」における、「(2) 調査団は、調査に参加していない議員に対し、調査の成果を共有することを目的とした報告をするものとする。」に基づき、調査の成果を市会議員全員と共有するだけでなく、議会の研究活動を幅広く市民の皆様にもお知らせするため、平成 24 年度海外行政調査報告会を本会議場（市民傍聴可能）にて実施しました。



2 日時

平成 25 年 5 月 14 日（火）午後 1 時～午後 3 時
（※再生可能エネルギーの報告と合わせて実施）

3 内容（発表者 隠塚 功 議員）

それでは、ロードプライシングに関する調査報告ということで、皆さん方に少し時間いただきまして報告させていただきます。

最初にこれをなぜ選んだのかも含めて御理解いただきたいと思います。

こちらにつきましては、既に「はばたけ未来へ京プラン」の実実施計画の中に交通渋滞の緩和や歩行空間の確保、まちのにぎわいを創造するというので、この平成 25 年度に社会実験をして、そして 26 年度には本格的な導入に向けて検討するということがうたわれております。



ただ、日本国内では、東京都と鎌倉市が検討した経緯がありますが、それは検討に終わりました。社会実験すら行えていないという状況の中で、国内事例が全くない、それを行政主導で全て進めていってよいのか、という課題を感じる中で、議会としてしっかり状況把握をし、課題について認識する中で両輪の一つとして意見を申し上げながら本当に理解される制度を創っていくことが歩くまち京都の交通戦略で大変重要であろうというところから、これについては、是非海外の実際に行われている都市を調査させていただきたいというところで判断しました。今日も中川大先生にもお越しいただいておりますが、途中何度か御説明、研修会を開いていただき、心より感謝を申し上げます。

日程ということで書かせていただきましたが、審査会を経た後、研修会もしました。是非見ていただきたいのがシンガポールの中でいうと商工会議所、シンガポールのヤマト運輸ですね。こういった行政側とはある意味一線を画すところについてもしっかりと話を聞くと。ロンドンでいうと商工会議所と現地のバス会社、ウエストバスコーチという会社でしたが、ミラノでもミラノ商工会議所と同じようにバス会社のブルggiコーチというところがございます。こういうところが行政側の話と実際に課金をされている立場とでは意見が違うんですね。このことはなかなか本では分からない。行って初めて分かった点が多々ありましたので、そういう意味でもこうしたところの日程も含めて、行けたことについて、大変良かったと思っております。

また審査会のときにせっかく行くのであれば、公共交通体系についてもしっかりと勉強してきていただきたいというお声をいただきました。それに基づいて、その日程にもありますとおり、当初の予定以上に色々なバス、地下鉄、こうしたものを頻繁に利用する中でチケットなど、どのように京都のものとは違っているのかを認識することもさせていただきました。もちろん飛行場とのアクセスも勉強してきたというところがございます。

そして、3都市を選んだ経緯というのは、ロードプライシングには、コードンプライシング、ゾーンプライシング、ポイントプライシングの3つの形があると言われています。

当初はシンガポールがコードンプライシングの中心的なところ、ロンドンがゾーンプライシングの中心的なところ、ポイントプライシングがソウルということだったんです。そこを考えていましたが、ソウルはトンネルを通行することによってお金を取るという

ことで、これは日本でも普通に行われていることであり、この問題よりもやはり観光とかほかの切り口の中で取り組んでいる自治体を見てきてもらった方がいいんじゃないかということの御意見もいただきました。その結果として、ミラノ市を選んだということでございます。

そしてシンガポールについては、1975年に入域許可ということで、形の違うものですが、ロードプライシングがスタートしております。これだけ古い歴史を持っていて1998年から電子的な課金システムが、そしてロンドン市については、2003年からなんですけど、実に40年間にわたって色々な議論をして、そして実施に踏み切った。ミラノ市につきましては、2008年から社会実験ということで毎年一定期限を設けて取り組み、この4月から本格実施に踏み切ったということで、選んだ都市の意味合いがあったと思っております。

これは簡単な地図での比較ですが、真ん中にあります京都市、俗に言われる田の字地区というところを赤くくりましたが、各々のロードプライシングのエリアがどれくらいになるのかということで、この縮小するのが大変難しかったのですが、一応合わした状況です。ミラノ市、そして右下にロンドン市。

シンガポールについては、2つあるのですが、この中の方がより長時間にわたっての課金地域になっています。課金システムとしたら、2箇所にあるんですが、中の方が時間帯についても厳しい状況になっているというところなんです。こういうのを見ていただいて本当に実施をする場合には、どういうエリアでどれぐらいの規模をするのか、一つ参考になるのではないかと思います。

<シンガポール>

シンガポールのことから、お話をさせていただきますが、社会的には背景が色々ありまして、人民行動党の一党独裁制があります。つまり誰もノーと言えない状況でスタートしています。ですから、大変早い次期からスタートしていますけども、この間伺ったところで聞いても反対する意見はなかった、言えなかったんですね。そういう状況の中でスタートし、考え方としては、とにかく狭い国なので、交通量を減らさないといけない。そのためにはまず車の台数を増やさないことということがありまして、カローラ1台が約700万円というのは様々な課金があるわけですが、一つのCOEということで、その権利を買うためだけでも数百万のお金があると。これだけのお金を掛けないと車は持てない。贅沢品ですよ。だから車を使わないで普段の生活ができることをしますよということをシンガポール政府はうたっているというところがあります。

そのうえで、経済成長、競争力の優位性、こんなことを考えていく中で、交通渋滞を減らしていかないといけない。その意味では単に車の台数を減らしていくだけでなく、やはり中心市街地にはできるだけ入りにくい環境を作るとというのがロードプライシングの目的でありまして、書いてありますとおり、道路も国土も12%、これ以上増やせる状況ではありませんから、とにかく全体を減らし、また一部の地域については、通過交通

量を減らすという取組がされておりました。

基本的な事項ということで、このシステムは大変立派なシステムでして、捕捉率が99.9999%以上、つまりどんな車であってもどんなバイクであっても、どんな状況であっても、必ず捕捉するシステムとなっています。後ほど写真をお見せしますが、どういうことかという、日本のETCは必ず1台ずつしか通過しません。ところが、シンガポールの道路は道路車線が結構広くて、場合によっては5車線くらいあると。そしてその間に必ずきちんと1台ずつ通っていたらよいのですが、その間に車と車の間をバイクが通り抜けるとか、そういう様々なことを考えて、それでも捕捉できるようにすると、絶対逃がさないというシステムだということで、すごくお金を掛けておられます。そこまでやるのがアジア的な考え方だなど思いましたけど、そういう捕捉率のシステムを作っています。課金額は後ほど画像にもありますけども、時間帯によって交通量は変わりますから、車が少なかったらいくら通ってもらってもよいと。多いときにはお金を掛けますよと、時間ごとに設定料金を変えています。財源については、政府に全部入ってこのお金で何とかするというのではなく、先ほど申し上げた公共交通の在り方については、別の一般予算の中で最初から組み入れて実施をするということになっていました。初期投資200億円というのがありますが、これはガントリーというのがありますが、当初40基ほどありまして、そういう設置等に掛かった経費でございます。

考え方の一つとして、とにかく一定の時間で車が通過できるようにしていこうということで、この自動車基準走行速度というのがあるのですが、これを決めています。幹線道路で20キロから30キロと道路によって変わるんですが。高速道路もそうですが、3箇月ごとにそこをどれぐらいのスピードで通過しているか判断して、改善したら値段を下げる、悪化したら値段を上げる、ということで、時間帯、そして価格帯も自由に判断をして、そして、自分たちの考えている走行速度を維持できる、そういう街並みにするというので実施されておられます。交通渋滞が結果として、13%から20%程度緩和しています。そういう状況でもあったんだと思いますが、一党独裁ということも含めて、特に反対意見もなく、進んできたということでありました。

これがガントリーです。見にくいかもしれませんが、これが9時12分、こっちが8時59分。同じときなのですが、自家用車の絵が描いてあり、2シンガポールドル、こっちが少し早いので2.5シンガポールドル、こういう風に時間的に課金額を変えて、とにかく流入抑制を、時差通勤と同じようなものです。できるだけ負担のないような形で入っていただくことも考えてもらう。来るなということではないです。車がないと生活できないという感覚も一部ではあるので、そこについては、充分配慮した設計になっています。

このように大がかりなシステムでして、これはETCの機械のようなものですが、これで、通過するときに電波をキャッチして、お金をちゃんと入れているかどうか判断し、そしてしてなかった場合には、カメラでナンバープレートの番号を押さえるというようなシステムになっていました。

<ロンドン市>

次にロンドン市であります。ロンドン市につきましては、中心部に行かれた方も多いと思いますけども、大変混雑をしています。ここは、そのうえで、環境が大変悪くて、冬場は白い服を着られないほどのスモッグが出ると言われています。これを何とかしたいという思いが相当強かったということもお聞きしました。

そのうえで、公共交通、今地下鉄は世界で一番古いですし、バスについてもかなり前から使ってきたものばかりで、これを何とかしなければならないということで、その財源をどうするかということも含めて考えられたということでありました。99年にロンドン市に道路課金の権限が与えられたことを機会にこの判断に踏み切ったということでありました。

こちらは捕捉率が90%ということで、これでも高いという判断をしてもよいのかもしれませんが、ヨーロッパのバスや鉄道に乗られたら分かりますが、改札がなかったり、必ずしも料金を払わなくても場合によっては乗れてしまう、それが当たり前の中で、ただお金を払ってなかったことが分かった場合には、大変大きな罰金をとりますよというシステムになっています。ですからこれについても90%で十分で、払っていないことが分かったら、多くの課金をいただくということをしておられました。実際に「ロードプライシングに関する海外行政調査の各都市の概況」ということでまとめたものもありますが、これのロンドンの一番下のところですが、課金収入年間というところがあります。御覧をいただきましたら分かるように、収益1億6900万ポンド、約250億円あるのですが、そのうち1億600万ポンドをバスの改善に使われている。ですから、新車のバスばかりが今走っています。夜間走行するバスというものも増えたりしています。とにかく入ってくる車を減らすことによって、不便を与えてはいけない、だからバスと地下鉄を更に充実しましょうということで進んでいます。

そして、金額的には少ないのですが、歩道、自転車道の整備ということで、自転車の利用についてもできるだけスムーズにするということにお金を使っていくんだということで、ある意味目的税化されているような状況があります。そういう意味でもこれからの京都市が考えていく交通政策を考えたときにこれを実施するのであれば、こういう考え方が大事ではないかと感じております。

次、NO_xとか色々減っているわけですが、先ほどのシンガポールには、反対意見がなかったというお話をしました。ところが、商工会議所、このロンドン市では、反対まではしないけども、条件はあるということで、商工会議所がかなり行政側に対して働き掛けをしたということもおっしゃってました。モニタリング調査を1年間実施して、小売店が大変影響を受けたと。それについてどう対応してくれるんだということを常に言ってきたということです。そのうえで、一定の対応してくれたということで、今は波風が立たない状況で見ていると言っていました。経済的効果については、懐疑的とおっしゃってました。ただやっていなかったら交通量がどうなったのかというのは分からない、今この状況を是として考えるしかなくて、その意味では経済的効果もどれだけあっ

たのか分からないけれども、ただはっきり言えるのは、私たちのような行政関係者を中心に大変多くの方がロンドン市に訪れてくれるようになった。このPR効果は大変大きなものであると。ロンドン市が世界で中心的にこのロードプライシングを導入しているということを知ってもらえているということが大変意義があったという風におっしゃっていました。これは商工会議所の会頭がおっしゃっていました。そのうえで、これは私見だと言いながら、せっかく環境問題に先進的な京都市なのだから、やるとしたら、一定のエリアに車は一切入れないということでやっていただくと、これは改めてロンドン市に多くの方が訪れたように、京都市についてもこの政策に関しての勉強で、多くの方が来ることは間違いないと、これは会頭としてでなく、個人の意見だけど、是非考えてほしい。ただし、これをする場合には、政治家は覚悟がいますよ、市長は落選覚悟をして臨んでくれないといかん。それほど目先では負担感が多くて、ただその後5年経ったときにはこれはこういうものと理解されて、そのうえでの先ほどのお金の使い方とかで理解を得られる市民が増えるだろう。先を見て判断していくことが必要ですよとおっしゃっていました。

これがロンドン市のロードプライシングのカメラです。先ほどのシンガポールのガントリーとはえらく違っていて、このような小さなビデオカメラみたいなものが多数立っています。そして、こういうCマークの看板がいたるところに出てまして、とにかくここはそのエリアですよ、お金を払っていますか、などの告知、警告がされています。

そして、道路についてもこの時間帯ではここはこのエリアなんですよということが書いていますが、横にお金払いたくなかったら、右へ行きなさいというような看板がある。そっちへ回っていけば、決してお金を払うことなく反対側へ行けますよ、それを選ぶのはあなたですということで、その判断基準も市民に与えているということでありました。

<ミラノ市>

次、ミラノ市ですが、ミラノ市については、自動車分担率が59%と異常に高い。自動車のない生活なんて考えられないとおっしゃっていました。そういう状況の中でもやはり考えなくてはならなかったのは大気汚染の問題で、これについて何とか改善をしないといけない。だから2008年にエコパスということで、とにかく環境に配慮して環境負荷が少ない車については、負担の少ないような形でのロードプライシングをしようということからスタートしました。

その後、一旦エコパスをやるんですが、金額面もありまして、排気ガスの量によって、課金システムを変えていましたから、結果的には収入が少なく、赤字になったことも含めて、結果として、短期間で終わってしまった。今はその形ではなく、基本的には一律車については、お金がいますよ、ただ特殊な車はお金はいらぬ、街中に住んでいる人は40回まで無料券が配られる。それは過去に調査をしたときに実際に40回以上、1年間に車で出入りしている割合が5%以下という大変低くて、それであれば、地域内の人にも課金をしても理解してくれるだろうということで、課金システムを変えたりし

ている。そういうようなことで、今、この3月までを社会実験として、4月から本格的に実施をするということで実施をしているということでもあります。さっきのロンドン市よりも捕捉率が低くて、75%、先ほどのアジアの考え方と全く違うヨーロッパの考え方なんだなということで、こういう考え方では京都では採用しにくいかなということも思っています。収益の使い方については、先ほど御覧いただいた各都市の概況の右下、これはミラノですが、5700万ユーロ、71億円入っているんですけども、自転車道整備に、1500万ユーロ、19億円も使っている。調査に行っている途中でも道路を潰して自転車道に変えていっている。ですから、実際は渋滞がよりひどくなっているのではないかと言われていました。今までなら自由に車が入れたのに、入れなくした分、車の台数が減っていても、それ以上に道路幅を狭くしていることによって、たぶん渋滞がひどくなっている。それでもこれからの街の在り方を考えたときに、市の方針として、公共交通、そして自転車ということの位置付けをはっきりするという意味では、これだけのお金を掛けて道路を改善することに意義があるということをおっしゃっておられました。地下鉄やバスについても充実をしていっています。こういうような状況の中で、ミラノ商工会議所の方々は、こんなことをやられたら、街中の物流が止まってしまう。これについては、何とかしてくれ、ロンドン市と違って、反対だという意思表示をされてきました。ただそれについても、行政として取り組まれて今、木曜日がスカラ座周辺で多くのイベントがされていると、そこにできるだけ行きやすい状況をつくっていただくことで、市内の方々も理解されているのではないかと。木曜日については、監視カメラの時間帯、本当は午後7時半まで写すわけですけども、6時で終わるとか、そして6時以降の公共交通については、通常1回乗るだけで1ユーロ50セント掛かるんですが、木曜日の6時以降は何回乗っても1ユーロ50セントで乗り放題というようなことをして、エリアに入りやすい状況を作って一定理解していただける状況となったと言われていました。

ここも同じように小さなテレビカメラで捕捉をすると。先ほどのロンドン市よりも数が少ないのがわかりますでしょうか、結果的には捕捉率が下がるんだと思われま。掛かる経費については、ロンドン市よりも少ない。まして、ミラノ市については、信号のシステム、それを使って全部情報を一箇所に集約したりしています。新たな設備投資としては、このカメラとかそういうものだけだということで全体の経費について大変安くついたということもお聞きをしました。

そして地域のエリアの設定としては、こういう形、右側の図でいくと、緑の黒い点がありますが、あなたは今ここにいますよということが分かるようにしてあって、入るところに必ずエリアCが書かれていると、これについても周辺を通ったら行けるよ、ということは分かるんですが、先ほどのロンドン市の方がより具体的に右左がはっきりするような状況でしたので、観光客であっても課金エリアに入らず、移動することはできる。それがロンドン市だったという風に思っています。

<京都市への導入>

京都市への導入ということで、我々としては、今後政策的には観光的なことも考えて、ロンドン市の在り方が近くて、こういうのを参考にすべきだなと思っておりませんが、いずれの手法も課題があるということがはっきりしておりまして、安易に物事を決めるよりは時間を掛けてでも、そしてエリア設定に応じて、システムについては選択肢も限られてきますので、そういうことを具体的に考えていく、その機会を今後作っていただきたいなと思っておりまして。そして、日本では、なかなか社会実験というのが本格導入とちょっと距離がありまして、ミラノ市が社会実験した後、ほとんど微調整なく、本格導入に踏み切っているように、ここでこうするんだと決めてやっていく。それについては、他の交通政策と一緒に提案をしなければ、住民の方々には御理解いただけないというところから、全体的な計画をしっかりと示しをしてこの導入に向けて取り組んでいきたいと思っています。平成25年3月から研究会をスタートして、行政側として取組を進めていくということですが、我々としても今後その研究会の日程に合わせて勉強会を開催させていただき、そして今協議されている内容について、当然我々も理解し、我々としても意見を申し上げながら、行政側の考えることに追随するというだけでなく、議会の方でも発言して、一つの方向性を出していきたいと思っています。

以上がロードプライシングでした。

<交通政策>

交通政策、時間がありませんので、簡単にさせていただきますが、次のページにしてください。これがEZリンクカードというもので、そこにカードがありますけども、そんなカードもあったり、1日乗車券もあるんですが、券売機、面白かったのがこういう地図が出てくるんですね。外国人であっても、自分が今いるところと行きたいところを押せば、金額が分かるということで、こういう形のものはいやらしいなと改めて思っています。チケットについても、6回使える、紙として使えるということだけなんですけど、今、地下鉄でも切符の処理の仕方について色々問題になっている話もありますが、6回あの紙を使ってください。1回使った後にお金を入れて使っていただく、そうすると、6回目には割引があると、1回1回使い切りではないですよということもされています。

MRTの車内ですが、線路が130キロ走っています。2020年には、260キロに延ばすということで、それほど先ほどのロードプライシングでも申しあげましたように、公共交通を充実させるということで進んでいまして、これ以外にもLRTが30キロという状況で、まず地下鉄のエリア拡張というのが一層進んでいるということでもあります。路線バスについても300路線、そして4,000台のバスが運行するというので、短時間でバスがやってきます。ほかのところもそうでしたが、ここは約何分で来ますという表示です。京都市のように今どこにいるかという表示でなくて一定の来る時間の目安が出てくるということですのでございます。大変乗りやすいし、ここでは、バス停の看板については、

京都市で使われているものでよく見えています。ここは完全に歩行者分離、一定のスピードで車が流れるように考えているということをお話ししました。車が走るところに人とか自転車があったら、なかなかそれを保てないというところで、人については、階段、陸橋のようなもので渡るとか、道路を横切るといったことがほとんどないように作られています。

とにかく車を中心に、移動がしやすいように、それは住んでいる人にとって、こうした公共交通、バスを使っていたらいいということでありました。

次がロンドン市であります。ロンドン市につきましては、次のページにいただいて、これはオイスターカードということで、これを使うと、1日の料金の上限が決まっています。京都市の1日乗車券とかと違って、あれ使っていると1回1回でも安いんですが、上限額までいくとそれ以上取られないというシステムになっています。それだけ自分があと何回使うのかということを考えることなく利用できるし、これをずっと持ち続けることで常に公共交通の使いやすさを実感できるので、大変便利だなと思いました。またレンタサイクルでもうまく使えるような状況になっています。

ここで駅の券売機のところで入金して、チャージするわけですが、どれだけ使ったかというのを履歴もその場で調べることができますし、これを聞いてみると、ロンドン市として、どういう人がどういう使い方をしているかということのデータを知りたいということもありました。こういうことによって、先ほどのバスとかがどの区間を多くしたらいいのか、地下鉄どうしたらよいか、ここから判断できるようにするためにも、とにかくみなさん使っていただきたい。現金で乗るよりもこのカードを使っただくと、安く使えるのもそういうところにあるとそういうことでありました。

バス、ナイトバスが52路線走ってまして、全体で673路線ということでどんどん広がっているということです。

レンタサイクル、これが300mごとにステーションがありまして、その分道路も自転車が通りやすいような状況になっていっています。右下は駅の構内です。駅の構内にこうして駐輪スペースがあって、止めた横がホームですから、そのまま乗っていくと。改札がありませんから、そういう面倒くささがなく、乗り降りができる状況となっています。朝の通勤はこういう形で、多くの方々がバイクも自転車も前にいて、その後ろに車がいる。レーンについてもこういった専用レーンも設けている、こういった状況でありました。

バスアンド自転車、こういう風にバスと自転車が公共交通として認められていると。こういうような道路がどんどん増えていっているというところでもあります。

ミラノ市についても、もう飛ばさしてもらいますが、次の写真を御覧いただくと分かるように、さっき自動車分担率が高いということで、どれだけ自動車が多いかということです。昔の京都市内が、市電が通っているところを、車が通っていて渋滞しているのが当たり前で走っている、ただ専用レーンがありますから、その辺については全てではありませんけども、いずれにしてもすごく多くの車があるのが事実です。この

LRTであるとか、様々な公共交通機関がありまして、こちらも本当に頻繁に走っています。ですから、乗ることについて、観光客にとっては決して不便ではありません。そして、ここの1日乗車券は24時間チケットです。ですから、観光客にとって、そのホテルに着いた時間から24時間使うということであれば、ちょうど1日券で結構時間があるんですね。京都の場合とかですと、その日限りですから、1泊2日であったら、2枚ありますけども、それが1枚で過ごせるとか。そして1回券というのは、75分乗り放題でありながら、メトロ、国鉄も1回は乗れるという大変便利なチケットでした。

レンタサイクルが1,900台ありまして、多くの駅の近くにはこういう施設がセットされています。

ここもこういう自転車道、専用道と脇に作っているところ、こうしてどんどん道路幅を狭めているというのが状況でした。

実はこの3都市とも、交通アクセスというかシンガポールでいうと陸上交通庁、ロンドン市ではロンドン交通局、ミラノ市では、ミラノ市交通局、ここが単にバスとかそういう乗り物の運行管理ということだけでなく道路の建設についても、総合的な都市計画についても判断できるということですから、結局自分たちがどういうまちにするために、利便性を高めるためにどうしたらよいか、という判断の中で施策が生まれ、それによって道路改善もできるということでしたので、これはすごく強いなあと。残念ながら京都市でいうと、交通局と建設局と都市計画局、ばらばらになっていますけども、それが一つでやられていると、当然のことながら交通政策としてスピード感をもって具体化できる。そこのないものねだりをして仕方がないわけですが、ただせっかく、京都市については今、四条通や東大路通、こういうところについて、歩くまち交通戦略の中で歩道の拡幅ということを進めてきているわけですし、その部分でいうと、やはりその方もそうですけど、やはりそこへ行っていただくための交通手段をどう整えるのかということと同時に議論されてそして、その方針がはっきりしないと多くの理解が得られない。ここが得られているロンドン市、ミラノ市との違いというのは、やはり我々考えていけないといけないなあと思っております。とにかく市民の理解者を作ることがこれからの課題であり、そういう意味ではこうした調査をさせていただいた我々が様々な提言をさせていただく中で、こうした京都市が進めようという政策について理解させていただくとともに、課題についてしっかりと解決に向けて取り組んでいくという姿勢を持たないといけないなと思っています。国際空港とのアクセスについては、もういわずもがな。シンガポールとロンドン市は、乗り物1本でいけますし、ミラノ市は違いましたけども、大変バス便が多くて、競争も激しいということですから、そのへんについても、もう少し京都市としてどうあるべきかということをやはり示し、各交通機関の方々との協議も必要ではないかなという風に思っております。

こういったことを色々感じて帰ってきました。なかなか行かないと、これまで自分たちが行ったとしてもこういう視点の中で見てなかったもので、本当に新たな気づきを多くの議員が得ました。大変良い機会をいただき、それをいかしていただく、それを我々と

しては、しっかりと進めていきたいと思っています。また、報告書の方に各自治体の内容をかなり詳しく書いておりますので、また御確認をいただき、質問がありましたら、その際に各自にお聞きいただけたら、ありがたいと思います。

大変雑ぱくでしたが、以上を御報告とさせていただきます。

XI 参考資料

報告会時のパワーポイント資料

<参考> 海外行政調査に関する要領等

- ・ 京都市会海外行政調査実施要領
- ・ 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

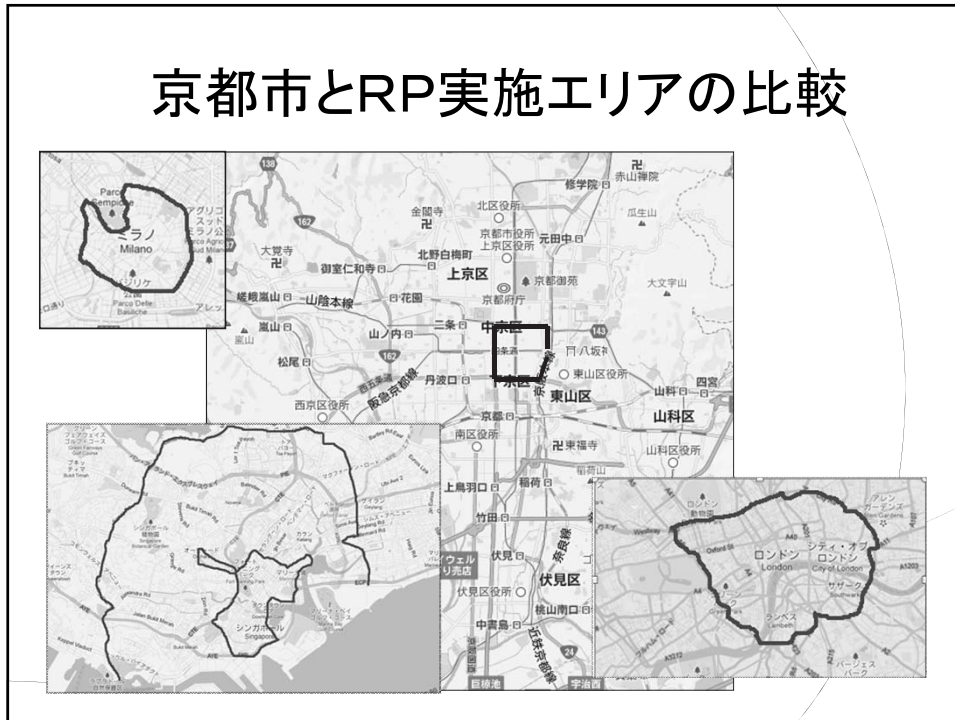
海外行政調査

ロードプライシング及び総合交通体系調査

日 程

- 海外行政調査審査会 平成24年10月9日、23日
- 調査団事前準備会議 平成24年12月20日以降4回（平成25年1月16日研修会を含む。）
- 行 程 平成25年1月30日～2月8日
 - シンガポール
 - ・ MHI エンジンシステム・アジア
 - （1月30日～2月2日）
 - ・ シンガポール陸上交通庁
 - ・ シンガポール日本商工会議所
 - ・ MHI エンジンシステム・アジア（チャンギ空港内）
 - ・ シンガポールヤマト運輸
 - ・ ERP及び交通体系調査
 - ロンドン
 - ・ ロンドン交通庁
 - （2月2日～2月5日）
 - ・ ロンドン商工会議所
 - ・ 現地バス会社（クラークスオブロンドン）
 - ・ ERP及び交通体系調査
 - ミラノ
 - ・ ミラノ市交通局
 - （2月5日～2月7日）
 - ・ ミラノ商工会議所
 - ・ 現地バス会社（ブルggiコーチ）
 - ・ ERP及び交通体系調査
- 調査後の検討会議 平成25年3月25日以降3回

京都市とRP実施エリアの比較



シンガポールのロードプライシング

1 歴史的・社会的背景

- ・人民行動党の一党独裁性
- ・車は贅沢品（カロラが約700万円）
- ・経済成長・競争力優位性の維持に移動の円滑化は不可欠
- ・狭い国土における道路の効率的な使用が目的（国土の12%が道路）
- ・公共交通を市民の代表的交通機関に位置付け

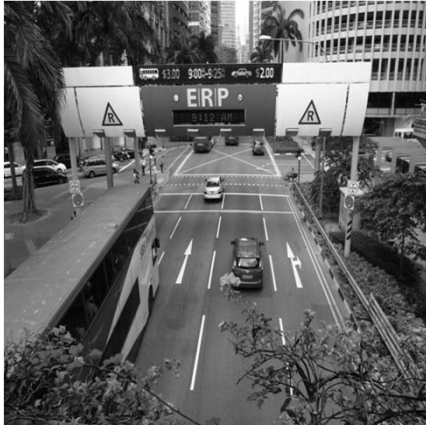
2 制度の基本的事項

- ・ 中心商業地域や高速道路が課金対象
- ・ 日本のE T Cとほぼ同様のシステム
(捕捉率99.999%以上)
- ・ 課金額は交通量に応じて細かく変更
- ・ 初期投資額は200億円
- ・ 課金収入は国の一般財源として活用
- ・ エリア内居住者等への優遇措置はない

3 R P導入の効果及び影響

- ・ 自動車走行速度を安定的に維持
幹線道路 時速20～30km
高速道路 時速45～65km
- ・ 課金時刻を避けるためにガントリー手前で時間待ちによる渋滞が発生

ガントリーによる課金システム



ロンドンのロードプライシング

1 歴史的・社会的背景

- ・ 中心部での恒常的な渋滞
- ・ 世界最古の地下鉄、旧式バス等公共交通改善が課題
- ・ 冬は白い服を着られないほどのスモッグ
- ・ 1999年大ロンドン法によりロンドン市長に道路課金の権限が付与

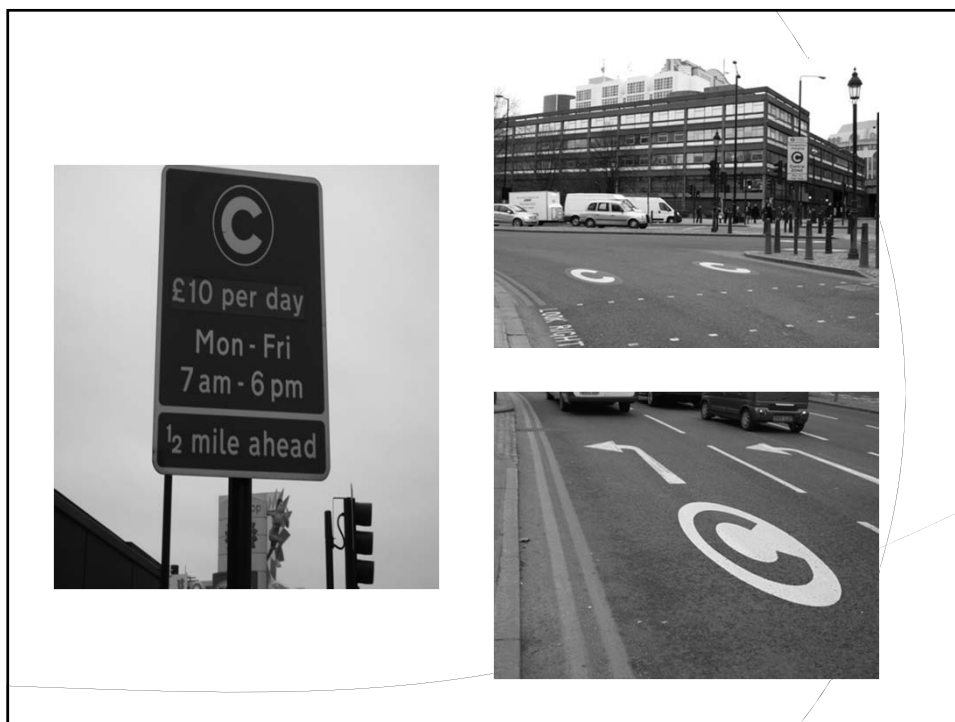
2 制度の基本的事項

- ・ 中心部での恒常的な渋滞
- ・ 渋滞緩和と課金収入を活用した公共交通の充実が目的
- ・ ナンバープレートを監視カメラで撮影し課金。捕捉率は90%
- ・ 収益の大半はバス事業に投入。その他、橋梁、歩道・自転車道整備に活用

3 RP導入の効果及び影響

- ・ 市内中心部への自動車流入量が大きく減少
- ・ NO_x、PM10、CO₂が減少
- ・ 8割の店舗で売り上げが減少。特に小規模店舗に大きな影響あり。
- ・ 歩行者専用エリアとしたコベントガーデンが賑わっている。





ミラノのロードプライシング

1 歴史的・社会的背景

- ・ 車社会であり、自動車分担率は約59%
(京都市は約24%)
- ・ 世界有数の大気汚染
- ・ 2008年にエコパス制度を導入するが、
規制が緩くあまり効果なし。収支も赤字。

2 制度の基本的事項

- ・ 渋滞緩和と大気汚染改善が目的
- ・ 中心部にある旧市街地が課金対象
- ・ ナンバープレートを監視カメラで撮影し課金。捕捉率75%
- ・ 収益は自転車道の整備、地下鉄・バスの充実、バイクシェア等に活用

3 RP導入による効果及び影響

- ・ 車両の流入量が大きく減少。公共交通機関の利用が大きく増加
- ・ PM10が大きく減少
- ・ 課金エリア内の人出が減少。特に公共交通によるアクセスが不便な地域に打撃
- ・ ドオモ周辺の歩行者専用エリアは賑わう
- ・ 商店等への荷物の搬入に影響



京都市への導入に向けての課題

- ・ 政策目的に近いロンドンの事例を参考
- ・ 導入の目的、エリアの設定（市全体若しくは特定の地域）
- ・ 社会実験＝本格導入
本格導入を見据えた社会実験の在り方の検討（エリア、課金制度、監視システム等）

シンガポールの交通政策

- ・ LTA（陸上交通庁）が、長期展望に基づき計画的に交通インフラを整備
- ・ 空港と都心部はMRTで連絡
- ・ 自動車の基準走行速度を設定し、これを維持するためにロードプライシングをはじめ、自動車総量の規制、公共交通の整備等を実施
- ・ 自転車や歩行者は車道と分離することが前提

公共交通の充実



券売機のディスプレイで路線図を確認



チャージすれば6回まで繰り返し使えるチケット（紙製）



MRT車内1



MRT車内2

バス停を利用した広告



バス停における広告1



バス停における広告2

自動車と自転車・歩行者の分離

車道に自転車は見られない



ロンドンの交通政策

- ・ ロンドン交通局を中心に推進
- ・ 空港とはヒースローエクスプレスで連絡
- ・ エリア内への流入を抑制するため、公共交通、自転車道・歩道の整備とともに、ロードプライシングを推進。ドライバーにエリア内進入回避の選択を迫る。
- ・ 公共交通機関の整備、自転車専用道路の整備等を優先する交通政策を推進

公共交通の充実



オイスターカードによる地下鉄乗車



オイスターカードによるバス乗車



オイスターカードの使用

When	Added	Deducted	Balance	Description
05:22 Tue 5 Feb		2.10	3.10	High St Ken - Padding
21:14 Mon 4 Feb		1.40	5.20	No. 9 Bus
18:45 Mon 4 Feb		1.40	6.60	No. 9 Bus
18:36 Mon 4 Feb	5.00		8.00	Top-up pay as you go
21:16 Sun 3 Feb		0.00	3.00	No. 9 Bus
19:10 Sun 3 Feb		0.00	3.00	No. 9 Bus
16:50 Sun 3 Feb		0.50	3.00	Tott Ct Rd - High St Ken
13:34 Sun 3 Feb		0.20	3.50	No. 9 Bus
12:40 Sun 3 Feb		1.40	3.70	No. 38 Bus
09:42 Sun 3 Feb	10.00		-	Top-up pay as you go

Current balance: **£3.10**

オイスターカード使用履歴の確認



バス停に設置されている券売機



待ち時間も少なく快適なバスの利用

交通手段としての自転車の利用促進



公共交通優先の道路整備



車道上の自動車と自転車



車道を減らして自転車道を整備



バス・自転車専用レーン



停留所周辺のバスレーン

ミラノの交通政策

- ・ ミラノ市交通局を中心に推進
- ・ 空港とは空港バス、地下鉄で連絡。特に空港バスが充実
- ・ 自動車社会を前提に交通政策を計画
- ・ エリア内への流入を抑制するため公共交通、自転車道・歩道の整備とともにロードプライシングを推進。ドライバーにエリア内進入回避の選択を迫る。
- ・ 近年、地下鉄整備に力を入れている。

自動車社会を前提とした交通政策



線路敷きを走るタクシー タクシー・バス専用レーン

公共交通の充実



交通手段としての自転車の利用推進



京都市との比較

- ・ 充実した国際空港とのアクセス
- ・ 各種交通手段の相互補完による公共交通利便性の向上
- ・ 地下鉄、バス、道路等インフラ整備の一元化による総合的な交通体系整備の実施
- ・ 公共交通の運行責任機関による交通政策の計画・実施

京都市会海外行政調査実施要領

1 趣旨

この実施要領は、京都市会会議規則第128条の規定に基づき京都市会が実施する海外行政調査（以下「調査」という。）に関し必要な事項を定めるものである。

2 調査の目的

調査は、市政における課題の解決を目指して、市会として海外諸国の実情を調査し、その成果を市政に反映させることにより、市民生活の向上及び市政の発展に寄与することを目的とする。

3 調査の実施

調査は、具体的な調査の目的、テーマ及び項目が市政における課題に関連するものについて、調査の必要性を明確にした上で実施するものとする。

4 調査団の編成

調査は、所属会派を異にする複数の議員からなる調査団を編成して実施するものとする。

5 調査の期間

調査期間は、14日以内とする。

6 調査の旅費

調査に要する旅費は、京都市旅費条例を準用して支給する。ただし、議員1人につき100万円を限度とする。

7 調査計画書の作成

- (1) 調査をしようとする議員は、議長に対し調査計画書（様式1）を提出しなければならない。
- (2) 調査計画書の作成に当たっては、必要に応じて関係機関等と協議を行うことにより、調査の相当性の確保に努めるものとする。

8 審査会の設置

議長は、調査計画書が提出されたときは、当該調査計画書に記載された調査を実施する必要性について審査するため、審査会を設置するものとする。

9 実施の決定

- (1) 議長は、審査会において調査の必要性が認められた場合、調査の実施について、市会運営委員会に諮問するものとする。
- (2) (1)における諮問の結果、了承を得たときは、京都市会会議規則第128条の規定により実施を決定する。

10 決定後の変更方法

決定事項に変更がある場合の取扱いは、京都市会における委員及び議員の派遣に関する要領2(3)を準用する。

11 調査計画書の公表

実施が決定された調査について、議長は、速やかに調査計画書を公表するものとする。

12 調査の実施報告

- (1) 調査団は、調査終了後、議長に調査報告書(様式2)を提出しなければならない。
- (2) 調査団は、調査に参加していない議員に対し、調査の成果を共有することを目的とした報告をするものとする。

13 その他

この実施要領に定めるもののほか、調査に関し必要な事項は、議長が定める。

附 則

この要領は、平成23年1月6日から施行する。

附 則

この要領は、決定の日から施行する。

年 月 日

京都市会議長

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

2 調査テーマ

3 調査項目及び選定理由

(調査テーマ)	(調査項目)
	(選定理由)
(調査テーマ)	(調査項目)
	(選定理由)
(調査テーマ)	(調査項目)
	(選定理由)

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
	(都市名・施設名) (選定理由)
	(都市名・施設名) (選定理由)
	(都市名・施設名) (選定理由)
	(都市名・施設名) (選定理由)
	(都市名・施設名) (選定理由)
	(都市名・施設名) (選定理由)

5 調査行程及び経費

(1) 調査日程

日程 年 月 日 ～ 年 月 日

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

(2) 経費

合計額	円
一人当たり概算額	円
内 訳	

6 その他（参考事項等）

※参考資料があれば，添付してください。

年 月 日

京都市会議長

調査団

団 長 _____

副団長 _____

団 員 _____

団 員 _____

海外行政調査報告書

下記のとおり，海外行政調査を実施致しましたので報告します。

記

1 調査日程

日程 年 月 日 ～ 年 月 日

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

2 調査内容

調査都市等	
調査内容	(調査項目)
	(調査結果)

3 その他

※調査内容の詳細について、資料を別に添付してください。

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

(趣旨)

第1条 この要領は、京都市会海外行政調査実施要領第8項の規定に基づき設置する京都市会海外行政調査審査会（以下「審査会」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事項)

第2条 審査会は、議長の諮問に応じ、海外行政調査を実施する必要性について審査を行うものとする。

(審査会の組織)

第3条 審査会は、委員8人以内をもって組織する。

2 委員は、議員（調査計画書を提出した議員を除く。）のうちから議長が任命する。ただし、議長は、必要があると認めるときは、前項の人数を超えて、学識経験のある者その他議長が適当と認める者の中から若干名を委員に委嘱することとする。

(委員の任期等)

第4条 委員は、海外行政調査の実施が決定したとき、又は調査計画書が取り下げられたときは、解任され、又は解嘱されるものとする。

2 委員は、辞任しようとするときは、議長の許可を受けなければならない。

3 議長は、委員に欠員が生じたときは、前条第2項の方法により委員を補充することができる。

(審査会の会長)

第5条 審査会に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

3 会長は、審査会を代表し、会務を総理する。

4 会長に事故があるときは、副会長がその職務を代理する。

(審査会の議事)

第6条 審査会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。ただし、審査会の設置後初めて開かれる会議は、議長が招集する。

2 審査会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数により決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(資料の提出及び説明の要求)

第7条 審査会は、調査計画書を提出した議員に対し、必要な資料の提出及び説明を求めることができる。

(会議の公開)

第8条 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。

(審査結果の報告)

第9条 会長は、審査結果を取りまとめ、文書をもって議長に報告する。

(秘密を守る義務)

第10条 委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

(補則)

第11条 この要領に定めるもののほか、審査会の組織及び運営に関し必要な事項は、議長が定める。

附 則

この要領は、平成24年9月14日から施行する。