

(8)ロンドンの混雑税の効果

2003年2月、長年、交通渋滞に悩んでいたロンドンで、インナーリングロードの内側約21kmを混雑税ゾーンに指定して、平日の7:00~18:30にこのゾーンに侵入する車から5ポンド(約1000円)を徴収するという”雑税”が導入された。

ロードプライシングは、日本の有料の高速道路等とは異なって、混雑や自動車公害を防止する目的で課金するもので、シンガポールの電子式ロードプライシングが有名だが、ロンドンのような大都市で導入されたのは初めてで、関係者から大きな注目を浴びている。問題はその効果であるが、10月末、半年間のデータが公表された。

それによると、税導入前に比較して、ゾーン内の交通渋滞は30%ほど減少し、自動車走行は時速14.3kmから16.7kmに上昇した。また、ゾーン内に侵入する乗用車、バン、トラックの台数は26%ほど減少し、反対に非課税となっているタクシーは20%増、自転車は30%増、オートバイは20%増であった。なお、ゾーン内の住民に対する税は90%引きである。

公共交通機関では、特にバスの待ち時間が減り、定時性に対する信頼が上昇し、ゾーン内では1日約6万台のクルマが減少したが、そのうち50~60%がバスを中心とする公共交通に代替した。問題とされていた周辺道路の混雑は、周辺道路において十分な交通需要管理が行われたため、反対に僅かながら減少した。混雑税の純収入は6800万ポンド(約136億円)となる予定で、それは地下鉄などの公共交通機関整備に投入されことになっている。

こうしたロンドンの混雑税は大きな成果を上げているようだ。また、税導入に対する市民意識調査は度々行われているが反対は少なく、もっとゾーンを広げるべきという意見も出始めている『混雑税』導入で一步先を越された感のある東京都においても、参考になりそうである。

イギリスでは、1988年の交通白書「交通のニューディール」で、クルマ依存症社会が人々の健康や、安全を脅かし、国民の3分の1といわれる車日保有者のアクセスビリティを脅かしているので、交通モード間に統合と公共交通機関の整備が重要であるとして、地方自治体に地域交通計画を作成・実施する権限と、ロードプライシング実施と民間の駐車場に課税する権限を付与した。

こうして、2001~03年から5年間にわたって大規模な財政資金が地方政府に投入され、各地にローカルトランスポート・プランが作られ、さまざまな試みが行われている。

以上