



フランクフルト中央駅

海外トピックス

ミラノにおけるロード・プライシング

佐藤麗子 調査研究センター主任研究員

はじめに

2008年1月、イタリア・ミラノにおいてロード・プライシングが導入された。ヨーロッパにおけるロード・プライシングは、2003年にロンドンで導入された混雑税が先鞭であるが、イタリア国内における導入事例としては、この度開始されたミラノが初の事例となる。

そこで本稿では、ミラノ市当局による報告ならびに新聞記事などをもとに、開始2カ月後の状況を紹介する。

1. ロード・プライシングの概要

イタリアの自動車保有率は世界でもトップクラスにあり、さらにその中でもミラノは大気汚染がひどい都市として知られている。このような中、ミラノのロード・プライシングは、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日から実施された。同施策には「エコパス」という名称が付けられている。この名称およびキャッチコピーの「交通量を減らして、きれいな空気を」からも分かるように、環境面を重視した施策となっている。

エコパスの導入目的は、①市内の粒子状物質(PM)排出量を30%削減することにより大気浄化につなげる、②市内流入交通量を10%削減し、渋

滞の解消を図るとともに、公共交通のスピードアップにつなげる、③徴収したエコパス料金を、持続可能な交通および持続可能な環境対策に再投資し、公共交通利用を促進することである。

エコパスの対象地域として設定されているのは、ミラノ市中心部の歴史的保存地区にあたる約8km²の区域である。実施にあたっては、市中に43箇所の流入監視ポイントを設置した。流入監視ポイントには、エコパス・エリアであることが看板で表示されており、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するようになっている。また、流入監視ポイントのうち、地下鉄、トラム、バスに接続する20箇所には、駐車場が整備されている。

エコパスの料金については、対象区域内を走行する自動車が課金対象となる。利用者はエコパス・カードを市内のキオスク(新聞・雑誌販売店)やタバコ店などで事前に購入し、ダッシュボードに掲示しなければならない。支払い方法は、フリーダイヤル、インターネット経由のクレジットカード引き落とし、銀行口座引き落としの中から選択できる。

課金時間帯は月曜～金曜の午前7時30分～午後7時30分となっている。課金体系は欧州排出ガス規制基準「ユーロ(Euro)」によって細分化されており、車種別に1日あたり2ユーロ、5ユーロ、10ユーロの3段階の課金額が決められている。この点は先行して導入されているロンドンとの大きな違いであり、これは燃料の種類によって環境汚

染の度合いが違うという認識に基づいている。なお、2000年および2005年以降導入の排出ガス規制 (Euro 3および Euro 4) に適合する乗用車、トラック、ならびに2005年以降導入の欧州規制 (Euro 4) に適合するディーゼル車、化石燃料以外の代替エネルギーを使う車、バイク、原動機付自転車については、課金が免除される。規制区域を通行する約9万台のうち有料となる車両は約2万8,000台にのぼる。

課金額を一度支払えば、その当日は規制区域内を自由に入出入り可能となる。また、複数日利用できる割引回数券のほか、課金ゾーン内の住民については、割安な年間パスを選択することもできる。規制区域内に流入しながら、当日24時までに支払いを行わない場合、あるいは実際の車種区分よりも安い料金を支払った場合は、罰金として70～275ユーロが課される。

2. ロード・プライシングの効果

エコパスの導入にあたっては、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も出されるなど、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、その後は解消されている。

市当局は、エコパスはこれまでのところ順調に進んでいるとの評価をしており、ウェブ上のエコパス紹介サイトで施策の結果概要を毎週公表するなど、情報公開に努めている。

2008年3月の市発表データによると、規制区域内への交通流入量は、1日平均で延べ13万7,000台となっている。導入後2カ月間で購入されたエコパスは、1日パス、回数券、年間パスの合計で30万9,615枚である。なお、導入後2カ月間のエコパス

料金収入は、総額392万6,863ユーロとなった。

施策実施後の交通および環境への成果としては、規制区域内の自動車交通量は17.3%の減少、それ以外の市域の自動車交通量は8%の減少となり、その結果、PM排出量は19%減となっている。

また、2007年10月第3週および11月第2週と、2008年2月を比較したデータによると、規制区域内の自動車走行速度は、時速8.67kmから時速8.99kmへと3.7%の増加、規制区域内の地下鉄乗客数は、1日平均25万9,645人から28万4,848人へと9.7%の増加となっている。

上記のように、環境改善や渋滞解消、公共交通の利用促進といった、施策の成果が現れている一方で、問題も出てきている。一例として、一部の地下鉄駅には従来から整備されていたものも含めて、パーク・アンド・ライド駐車場が整備され、公共交通と組み合わせた市内への移動が想定されているが、利用状況に偏りが見られている。駅によっては、2,200台もの収容台数が準備されているにも関わらず、いつも満車で利用が困難な駅がありながら、逆に400～500台分の空きがある駅もあるとのことである。

おわりに

自動車交通の増加による渋滞の悪化と大気汚染は、世界の都市に共通する課題であり、その解消に向けた施策としてのロード・プライシングの取組みは、ヨーロッパを中心に導入事例が増加してきている。イタリアにおいてもトリノとジェノバの2都市がロード・プライシングの導入を検討している。地球環境問題が叫ばれる中、この施策の実施により、どの程度自動車交通が抑制され、また公共交通利用の促進につながるのか、今後の動向が注目される。