



フランクフルト中央駅

海外トピックス

ロンドンの公共交通機関における飲酒禁止と混雑税改正

ながせ ゆういち
永瀬雄一 調査研究センター研究員

はじめに

2008年5月1日、ロンドン市長選挙が行われ、保守党下院議員ボリス・ジョンソン氏が前市長ケン・リヴィンストン氏を破り、ロンドン市長に当選した。ボリス市長は、この選挙でマニフェストとして、「公共交通機関の安全強化」や「混雑税」について言及している。

本稿では、イギリスで新聞報道されている情報をまとめ、ボリス市長就任以降に施行された政策、「公共交通機関での飲酒の禁止」と、混雑税の改正について紹介する。

1. マナーに関する問題

日本においても以前より、鉄道利用者のマナーやモラルの低下が問題となっている。例えば、乗降時や優先席、座席でのマナー、暴力などの迷惑行為、喫煙、携帯電話の使用などが挙げられる。これらの問題に対し、公共交通機関各社もその対応に追われている。

様々な公共交通機関利用者へのアンケートにおいても、頻繁に不快な思いをしていると回答した利用者は多い。例えば、社団法人日本民営鉄道協会が行った「駅と電車内でのマナーについてのア

ンケート」(2007年10～12月)結果では、「座席の座り方」や「携帯電話の使用」、「泥酔状態での乗車」が迷惑だと感じていると示されていた。同調査の中でも、「平日の22:00以降の結果」に限っては「泥酔状態での乗車」の項目に対して35.9%が「迷惑だと感じている」と答えており、2006年に行われたアンケート結果である20.6%から大幅に上昇している。

2. 公共交通機関での飲酒禁止政策

このように、日本においても迷惑行為として飲酒に係る行為が挙げられているが、ロンドンでは、飲酒による犯罪防止や迷惑行為を減らすために、2008年6月1日よりロンドン市内の公共交通機関での飲酒を禁じる法律が施行された。これにより、地下鉄やバス、トラム、ドックランド・ライトレール乗車中の飲酒、また、栓が開いているアルコール飲料の入っているビン・カンなどの車内持ち込みが禁止された。

しかし、公共交通機関での飲酒禁止政策を施行するのは難しいと指摘されている。なぜなら、ロンドン交通局 (Transport of London, 以下 TfL) 職員は定期的な車内のパトロールが認められていないからである。また、TfL 職員に限らず、イギリス交通警察も迷惑行為を行った利用者には罰金を課すことはできない。TfL 職員が執行可能なことは、

迷惑行為を行っている利用者について車内からの放逐だけである。これらを改善するために TfL の運送約款を変えるのには、おおよそ1年を要するのではないかといわれている。公共交通機関での飲酒禁止政策が進められる一方で、この政策により、取締りを行う際に暴力等を受ける懸念があるという批判もある。

これらの批判に対し、ボリス市長はロンドン地下鉄での禁煙がすでに実現していることから、飲酒禁止も実現可能であると答えている。また、施行のために警察地域支援員 (Police Community Support Officer, 以下 PCSO) を440人増員すると発表された。PCSO は迷惑行為を行っている利用者に対し逮捕する権限は持っていない。しかしながら制服を着用した PCSO を人の目に付く多くの場所に配置することで、利用者に安心感を与え、犯罪や迷惑行為を減らし、快適に公共交通機関が利用できると期待されている。

飲酒規制に対しては、根強い反対がある。例えば、施行前日である5月31日の夜には、Facebook (ソーシャル・ネットワーク・サービスの一つ) で集まったメンバーなどにより、ロンドン地下鉄のサークル・ラインなどでパーティーが行われた。このパーティーの参加者により、6つの駅が一時的に閉鎖され、運転士4名、職員3名、警官2名が参加者から暴行を受け、パーティー参加者のうち17人が逮捕された。

3. 混雑税の改正

前市長であるケン・リヴィンストン氏はロンドン中心部の自動車交通量を減らし、公共交通機関や自転車などへの交通手段のシフトを目的として、2003年2月から混雑税を導入した。混雑税はロンドン中心部の定められたエリアに流入するために平日の混雑する時間帯(7:00~18:30)に限り、一律

£5 (導入当時、現在は£8) の混雑税が課せられるというものである。TfL によれば、2002年に比べ、混雑税を導入後の2006年には、交通量は21%減少し、自家用車数は36%減少した。また、バス(長距離含む)利用が25%増加しており、一定の効果が確認されている。

ケン・リヴィンストン氏は混雑税に関して、選挙前に以下のような構想を持っていた。それは、混雑税の税額を自動車の種類によって差別化することである。一律1日あたり£8である混雑税について、1kmあたり225グラム以上二酸化炭素を排出する自動車と、2001年3月以前に登録された3,000cc以上の自動車向け混雑税を1日£25とするものである。また、排出量の小さい車には混雑税を免除するという内容も盛り込まれていた。

この政策については、「今まで以上にロンドン中心部に車が流入し、混雑に対しても環境に対しても有効ではないのではないか」、「低所得者層家において、車を買って替える余裕はなく、家計負担に直接かかる厳しい政策である」などと発表当時から多くの批判が寄せられていた。

ボリス市長はこれらのような批判を踏まえ、マニフェストにおいて混雑税引き上げ廃止を示し、かつ混雑税をフェアで柔軟性のあるシステムに改善すると宣言している。

ボリス市長は、小型車の混雑税を免除することにより、混雑税対象外の小型車がさらに多く中心部に流入することで、ロンドン中心部における混雑問題はさらに深刻化するだろうと、述べている。

本稿ではボリス市長就任以降の交通政策である、公共交通機関での飲酒の禁止と混雑税について、概観した。ロンドンでは2012年には夏季オリンピックが控えており、今まで以上に公共交通や交通政策について世界中から注目を集めるであろう。このような政策が今後どのような成果を見せるのか、動向が注目される。