

5.2.4 県民を対象とした需要喚起方策の検討

(1) 検討方針

県民を対象とした需要喚起方策の検討では、今年度調査の主なターゲットのうち「都心部への自動車流入抑制」を対象とする。

まずは、都心部への自動車流入抑制に関する最新事例の整理を行う。それを参考に、沖縄本島を対象としたケーススタディを行い、需要喚起効果及び課題を整理する。

表 今年度検討のターゲット（県民）

需要喚起の視点	主な方策	施策例	過年度の検討状況	今年度調査の主なターゲット
人口・施設分布の変化	集約型都市構造の推進		×	集約型都市構造に向けた駅周辺のまちづくり
発生(生成)するトリップの変化	私事目的の外出促進	<ul style="list-style-type: none"> 日中運賃割引 	○(H25)	—
目的地の変化	広域移動の促進	<ul style="list-style-type: none"> 日中運賃割引 	○(H25)	—
交通手段の変化(バスからの転換)	バス路線網の再編	<ul style="list-style-type: none"> 直通バスの廃止(フィーダー化) 	○(H25)	—
交通手段の変化(自動車からの転換)	短距離移動を対象	<ul style="list-style-type: none"> 増便、短距離割引 	○(H27)	—
	端末交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークの充実 	×	駅を中心とした公共交通ネットワークの充実
		<ul style="list-style-type: none"> パーク&ライド 	○(H27)	※H27年度に続き深堀り
	自動車利用の抑制	<ul style="list-style-type: none"> 流入規制(課金制) 	△ (事例のみ)	都心部の自動車流入抑制

対象

※今年度の主なターゲットの「—」は、過年度に需要喚起方策やその効果が検討されていないもの

(2) 検討内容

1) 都心部への自動車流入抑制に関する事例整理

最新の情報をもとに、国内外における都心部への自動車流入抑制（ロードプライシング等）に関する事例について整理する。具体的には、下表の事例を対象とする。

表 自動車流入抑制に関する事例

	都市名	人口	施策 「名称」
国内	鎌倉市	17.2 万人	観光地における流入課金 「(仮称)鎌倉ロードプライシング」【計画中】
海外	シンガポール	94 万人 (Central Region)	都心部への流入課金 「ERP(Electric Road Pricing)」
	ロンドン	863 万人 (Greater London)	都心部への流入課金 「Confestion Charge」
	ストックホルム	93 万人	都心部への流入課金 「Congestion Tax」
	アトランタ	42 万人	少人数乗車 車両抑制

※ HOV (High Occupancy Vehicle) レーン： 相乗り乗車等を促進するため導入された乗員多数車両専用の走行レーン

HOT (High Occupancy Toll) レーン： 最低乗員数の要件を満たす乗員多数車両には課金しないが、最低乗員数の要件を満たさない車両には課金するレーン

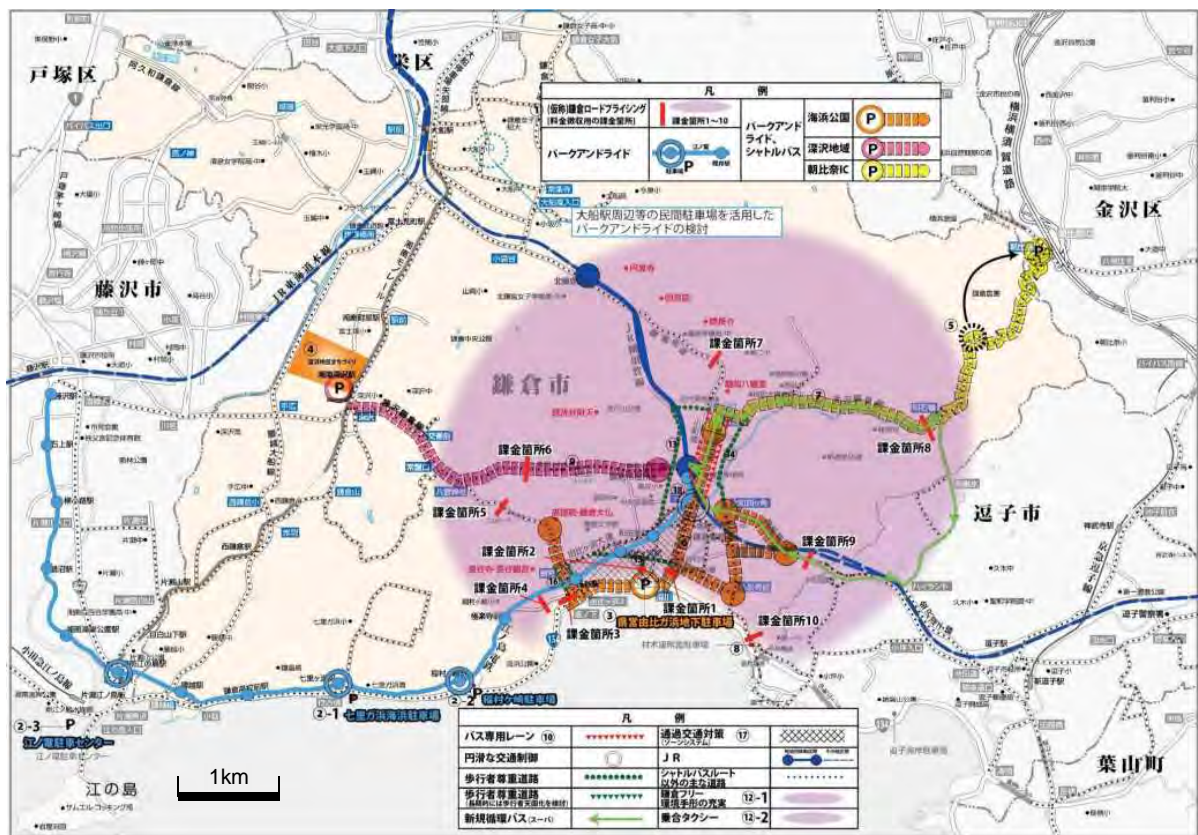
①. 神奈川県鎌倉市(日本)

鎌倉市では、休日の観光目的による自動車の流入を抑制するために、鎌倉市中心部周辺道路の10ヶ所程度に課金ポイントを設置し、パーク&ライドによる公共交通利用を促進する計画を検討中である。

表 鎌倉市における自動車流入規制の計画

エリア	鎌倉市中心部
料金	未定
時間帯	土・日・祝日の午前8時～午後4時(仮)
対象車	未定
実施時期	未定

※計画策定中



出典：第11回鎌倉市交通計画検討委員会資料(平成28年11月)

図(仮称)鎌倉ロードプライシング予定エリア

②. シンガポール(シンガポール)

シンガポールでは、都心部に流入する対象道路に課金ガントリー（ゲート）を設置し、車載機との通信により自動で通行料金を徴収している。

表 シンガポールにおける都心部自動車流入抑制施策の概要

エリア	シンガポール中心部
料金	0.5～6 シンガポールドル（約 40～500 日本円、2017 年 2 月時点） ※料金は区間・時間帯ごとの混雑度合いに応じて詳細に設定されている。たとえば東西高速道（Pan Island Expressway）から中央高速道（Central Expressway）へと流入する区間の午前 8:35～8:55 が最も高い「6 \$」の設定となっている。
時間帯	午前 7 時～11 時、午後 5 時 30 分～10 時 30 分
対象車	中心部へ流入するすべての車両
実施時期	1975 年～（ERP 導入は 1995 年～）



出典：シンガポール ONE MOTORING HP に加筆

<<https://www.onemotoring.com.sg/content/onemotoring/en/imap.html>>

図 シンガポール ERP ガントリー※分布図

※課金ガントリー：道路を跨ぐように設置された課金用のゲート。日本の ETC と同様に、ゲート通過時に車載機と非接触で通信して課金情報をやり取りする。



図 ERP 課金ガントリー（シンガポール）

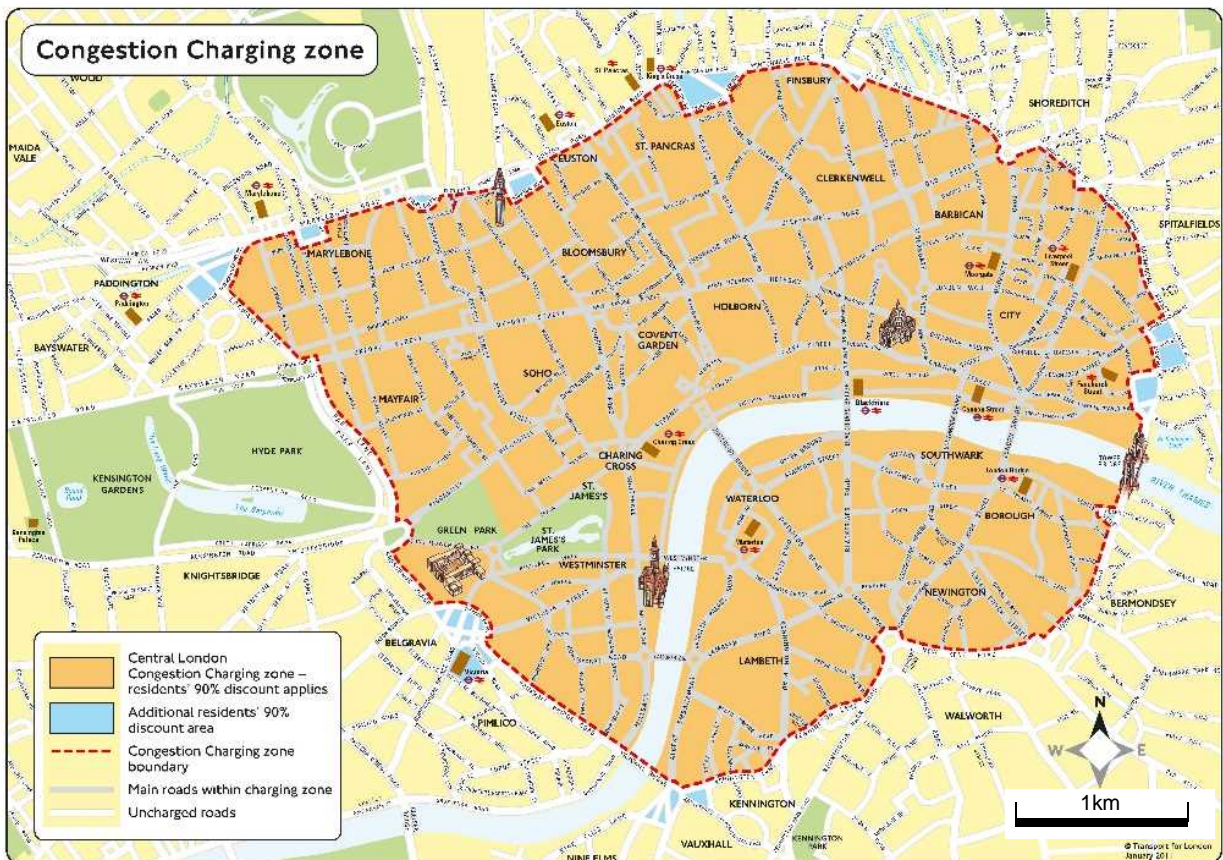
出典：シンガポール LTA HP

③. ロンドン(イギリス)

ロンドンでは、都心部の課金エリアに進入する車に対して Congestion Charge (渋滞料) として、エリア周縁にカメラを設置し、読み取ったナンバープレートから所有者に対して請求を行っている。

表 ロンドンにおける都心部自動車流入抑制施策の概要

エリア	ロンドン都心部
料金	10.5～14 イギリスポンド (約 1,500～2,000 日本円、2017 年 2 月時点)
時間帯	平日午前 7 時～午後 6 時
対象車	中心部へ流入するすべての車両 (減免対象あり)
実施時期	2003 年 2 月～



出典 : Transport for London HP・Congestion Charge
 <<http://content.tfl.gov.uk/congestion-charge-zone-map.gif>>

図 Congestion Charge (渋滞料) 対象エリア (ロンドン)

④. ストックホルム(スウェーデン)

ストックホルムでは、都心部の課金エリアに進入する車に対して Congestion Tax（渋滞税）として、エリア周縁にカメラを設置し、読み取ったナンバープレートから所有者に対して請求を行っている。

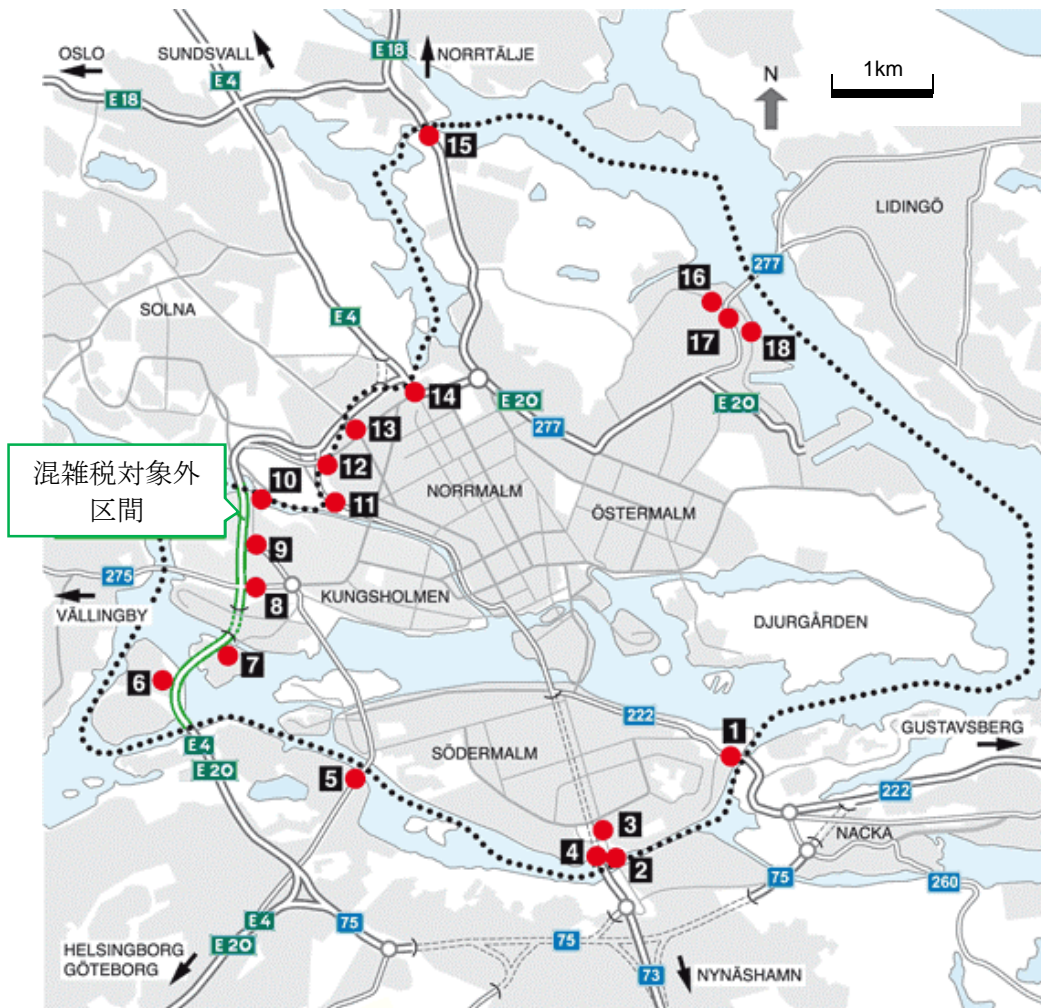
**表 ストックホルムにおける
都心部自動車流入抑制施策の概要**

エリア	ストックホルム市中心部
料金	11～35 スウェーデンクローナ (約 140～450 日本円、2017 年 2 月時点)
時間帯	平日午前 6 時 30 分～午後 6 時 30 分
対象車	中心部へ流入するすべての車両（緊急車両、バス、バイク等は除く）
実施時期	2006 年 1 月～

Stockholm		
Times	Tax for central Stockholm Amount	Tax for Essingeleden Amount
06:30-06:59	SEK 15	SEK 15
07:00-07:29	SEK 25	SEK 22
07:30-08:29	SEK 35	SEK 30
08:30-08:59	SEK 25	SEK 22
09:00-09:29	SEK 15	SEK 15
09:30-14:59	SEK 11	SEK 11
15:00-15:29	SEK 15	SEK 15
15:30-15:59	SEK 25	SEK 22
16:00-17:29	SEK 35	SEK 30
17:30-17:59	SEK 25	SEK 22
18:00-18:29	SEK 15	SEK 15

出典：スウェーデン交通局 HP

図 時間帯別渋滞料金



出典：スウェーデン交通局 HP

<<https://www.transportstyrelsen.se/en/road/Trangselskatt/Congestion-tax-in-stockholm/Betalstationerna/location-of-control-points11/>>

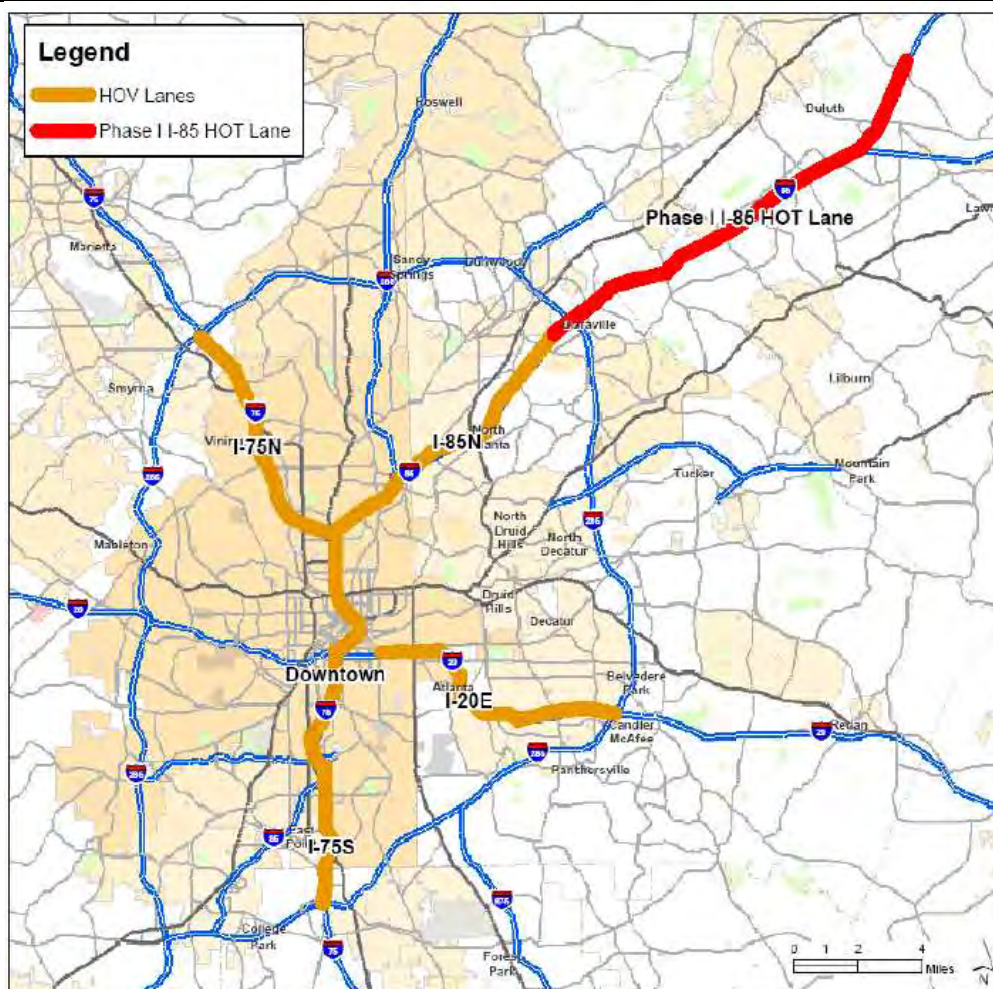
図 Congestion Tax（渋滞税）対象エリア（ストックホルム）

⑤. アトランタ(アメリカ)

アトランタでは、少人数での自動車利用を抑制するために、指定人数以下の自動車に対して対象レーンの侵入を禁止（HOV）、あるいは有料道路での対象レーン利用で料金を徴収（HOT）している。

表 アトランタにおける都心部流入抑制施策の概要

エリア	アトランタ市
料金	規定人数以上乗車車両は無料（HOT）
時間帯	上り（市中心部方向へ）午前5時～11時、下り（郊外方向へ）午後1時～8時
対象車	対象時間帯に走行するすべての車両（電気自動車・CNG等の認証代替燃料車、緊急車両、ライドシェアリングや相乗り用のバン、バス、バイク等は除く）
実施時期	1994年12月～



出典：”Atlanta I-85 HOV-to-HOT Conversion: Analysis of Vehicle and Person Throughput”,
 GDOT Research Project 10-03 Project report
http://g92018.eos-intl.net/eLibSQL14_G92018_Documents/10-03.pdf

図 アトランタ周辺のHOV・HOTレーン

- ※ HOV（High Occupancy Vehicle）レーン： 相乗り乗車等を促進するため導入された乗員多数車両専用の走行レーン
- HOT（High Occupancy Toll）レーン： 最低乗員数の要件を満たす乗員多数車両には課金しないが、最低乗員数の要件を満たさない車両には課金するレーン