

## 2) 課題の整理

沖縄本島において、ロードプライシングを実施する上では、以下のような課題が考えられる。

### ①. 法的根拠の整理

道路法の理念によれば、道路は、人の移動や物資の運搬等に必要不可欠であり、高度の公共性を有するものであることから、道路法第2条および第49条より、いわゆる「道路無料公開の原則<sup>※1</sup>」があるとされている。

よって、ロードプライシングを実施する際には、法的根拠の整理が必要と考えられる。

※1 高速道路・有料道路での料金徴収は道路整備特別措置法（昭和31年3月14日制定）に基づいており、一般道路とは異なる。

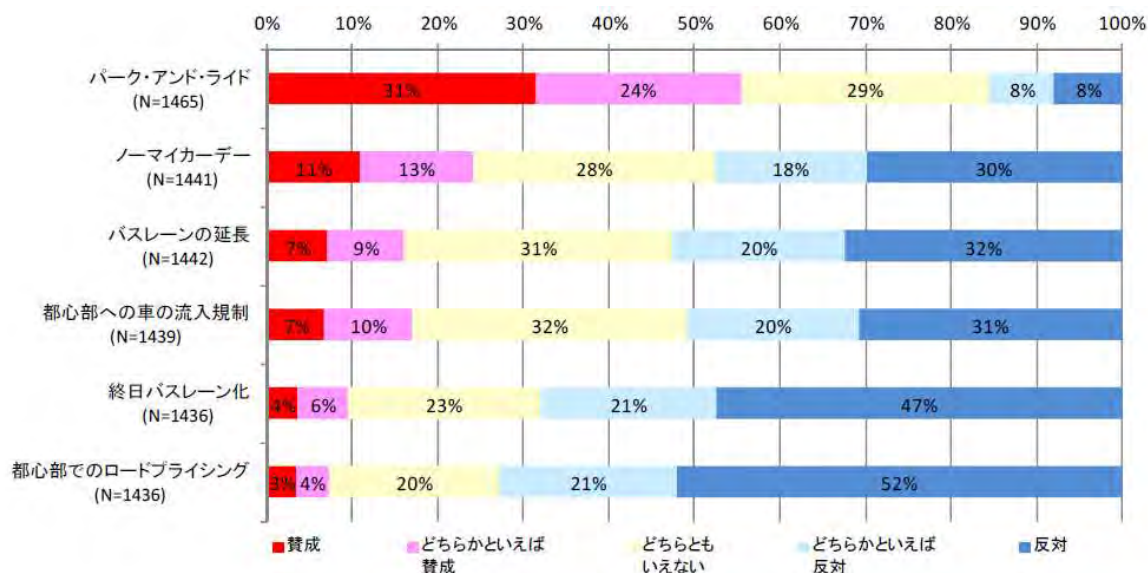
※2 道路法第2条：この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

※3 道路法第49条：道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者の負担とする。

### ②. 合意形成

平成25年度に実施した県民意識調査結果によると、自動車抑制策の中でもロードプライシングに対する意向は他の抑制策に比べ低く、県民の約7割が反対意向を示しており、合意形成は大きな課題であると考えられる。

Q. 沖縄県では沖縄本島中南部を中心に、過度な自動車利用に伴う渋滞が問題となっていますが、自動車の利用を抑制する取組についてどのように思われますか。（それぞれひとつずつ）



出典：「沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムに係る県民意識等実態把握調査(平成25年度)」(内閣府)

図 自動車利用抑制策に対する意向(県民)

### ③. 実施手法に関する課題

ロードプライシングの実施手法に関する課題としては、以下のようなものが考えられる。

#### A. 公平性への配慮

コードンプライシングでは、課金エリアへの流入車両に課金する一方、エリア内や流出する車両には課金されず、公平性に欠けるという指摘がある。




#### B. 技術的な対応

エリアプライシングでは、コードンプライシングより複雑な課金システムが必要とされ、ロンドンやストックホルムではナンバー読み取りの画像処理ができない車両も存在し、人件費が多く掛かっているとの報告もある。

#### C. プライバシーへの対応

課金システムの通行認識をカメラ方式やGPS位置情報で行う場合、個々の自動車ナンバーや通行履歴が記録されることから、自動車の運転者がプライバシーを侵害される不安を持つことが懸念される。

海外では、記録自体はルール化することで可能とし、情報の持出しの制限や保存期間の設定などが行われている。

	コードンプライシング	エリアプライシング	走行距離課金
<b>課金方式</b>	一定の区域内に進入する自動車に課金（●課金ポイント） 	一定の区域内を走行する自動車に課金（●課金ポイント） 	一定の区域内を走行する自動車に課金する 
<b>メリット</b>	区域境界線上で課金するため、ここにチェックポイントを設ければ良いことから、実現性やコストの面で優れる	一定の区域内を走行する自動車を対象とするため、課金の公平性が高い	走行距離に応じて、課金するため公平性が高い
<b>デメリット</b>	一定の区域内に進入する自動車が課金対象となるため、対象区域内の内側のみ走行、流出する自動車は課金されず、公平性に欠けるとい指摘がある	コードン方式と比べるとより高度で複雑な課金システムが必要	走行車に車載器を搭載するなどシステムの構築が必要
<b>主な事例</b>	シンガポール、ノルウェー、オランダ他	ロンドン、ストックホルム他	スイス、オーストリア、ドイツ他

出典：「第10回鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会参考資料」（平成25年12月）

図 基本的なロードプライシングの課金方法

### ④. その他検討課題

ロードプライシング導入に向けた合意形成及び、課金エリアや方法、料金等を設定する上では、渋滞緩和への影響把握も求められる。

## 5.2.5 平成 28 年度調査のまとめ

県外来訪者を対象とした需要喚起方策では、既存調査や最新事例をもとに沖縄本島において有効と考えられる方策を抽出した。また、鉄道各駅において求められる特性の整理では、コンパクトシティの先進都市における事例を踏まえ、駅分類ごとに沖縄本島における適用性を整理した。パーク&ライドに関する検討では、鉄軌道への一定の需要喚起効果が確認された。

今後は、これまで検討してきた需要喚起方策を、本鉄軌道の検討段階に合わせて深度化していくことが考えられる。例えば、ルートや駅位置の検討段階では、フィーダー交通と連携した県民のアクセシビリティや観光客の回遊ルート、駅周辺のまちづくりなどの深度化が考えられる。また、運行サービス検討段階では、潜在需要を創出するための運賃やダイヤなどの深度化が考えられる。