

EU 交通政策 CIVITAS

A Report of CIVITAS Program, an EU Transportation Policy

樋野 誠一*

By Seiichi HINO

1. はじめに

欧州連合（EU）では、交通政策や都市再生の分野で革新的な取り組みを行う都市に対し、競争的資金を配分する政策プログラムを実施している。本稿では、その中で CIVITAS（City VITALity Sustainability）と呼ばれる持続可能でエネルギー効率的な都市交通の実現を目指す交通プログラムについて紹介する。以下、2. では CIVITAS の枠組みについて、3.、4. ではグラーツ市、ローマ市を事例とした具体的な CIVITAS の取り組みについて示す。

2. CIVITAS の枠組み

(1) 施策枠組みと手続き

CIVITAS は、クリーンかつエネルギー効率的で、持続可能な都市交通の実現を目的とする交通政策で、2002 年から 2005 年までの 4 年間で施策の実行・評価を行う期限付きプログラムである。CIVITAS の施策項目は 1. 課金戦略～8. ITS まで設定され、新たなエネルギー技術の利用促進施策や TDM などのソフト施策により構成される（表-1 表側）。CIVITAS の参加都市は、競争的資金配分の視点に基づき EC の審査を得て 19 都市が選定される。これら都市は、都市規模や施策強度に偏りが生じないように、バランス良く 4 つのグループに分けられ（表-1 の表頭）、情報交換の面で協力をを行う。8 つの施策項目は共通であるが、各都市が実施する施策内容、取り組みはそれぞれ異なる。これは CIVITAS が、各都市からのボトムアップ型の提案手続きを採るためであり、各都市の規模や過去の施策への取り組み実績・経験が影響するためである。欧州委員会（EC）は CIVITAS に対し 4 年で総額 5,000 万（約 70 億円、1 都市当たり平均 3.5 億円）の補助金を支給し、

表-1 CIVITAS の施策項目・都市別の施策取り組み

CIVITAS 施策項目	TRENDSETTER				MIRACLES				TELLUS				VIVALDI						
	Graz*	Stockholm	Lille	Prague*	Pecs*	Rome*	Winchester	Barcelona*	Cork	Rotterdam	Berlin*	Göteborg	Gydnia	Bucharest	Bristol	Bremen*	Nantes	Kaunas	Aalborg
1. 課金戦略	■																		
2. アクセス制限	■																		
3. クリーン車	■																		
4. ソフト施策	■																		
5. 公共交通	■																		
6. 新しい自動車利用	■																		
7. 物流	■																		
8. ITS	■																		

■ 強力に施策を実行 □ 軽微に施策を実行 □ 施策なし

* 中心部等が世界遺産指定されている都市

各施策に対してかかる費用の 35% を支援する方法をとる。多くの CIVITAS 都市は中心部が世界遺産に指定されており、自動車に対する 1. 課金戦略や 2. アクセス制限をとりやすい環境にある。

CIVITAS 参加都市は、CIVITAS Forum と呼ばれる年 1 回開催の報告会において情報交換を行い、高い効果が得られた施策は CIVITAS 以外の EU 他都市への転用を検討する。

(2) CIVITAS の政策背景

CIVITAS の政策根拠は、EC のエネルギー交通総局（DG-TREN）による交通白書・エネルギー緑書、および調査総局（DG-Research）による第 5 次調査技術開発計画（科学技術の研究開発を通じて経済活性化を目的とする財政政策）にある。2001 年の交通白書では、CIVITAS による革新的取り組みの支援、クリーンな自動車と公共交通を増加させ、その成果広報が必要と述べている。また 2001 年のエネルギー緑書では価格高騰・環境負荷の面における化石燃料への集中リスクを分散するため、代替エネルギー開発が必要と述べている。EU が描くエネルギー開発戦略は、①超長期的には水素エネルギーを開発、②中期的・長期的視点では天然ガスを開発、③短期・中期的視点で最も有望なバイオ燃料を開発

*経済社会研究室

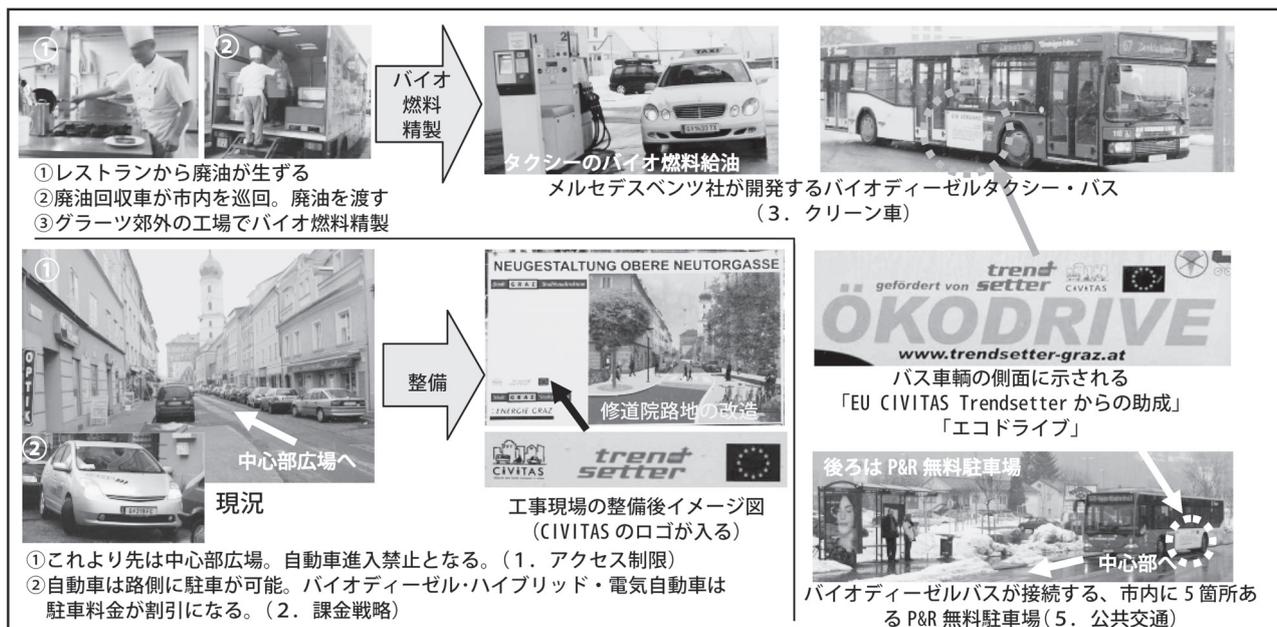


図-1 グラーツの CIVITAS プログラム (バイオディーゼル施策を中心に組立てられる)

するとしており、CIVITAS はバイオ燃料の利用に積極的に取り組む。さらに、1998 年からの RTD-FP 5 には水素燃料やバイオ燃料の開発が明記される。このように、CIVITAS は交通・環境・技術開発の複数の政策背景に基づき実行されている。

3. グラーツ市の CIVITAS 施策

(1) バイオディーゼル技術の取り組み

グラーツにおける CIVITAS の際たる特徴は、バイオディーゼル燃料を中心とした自動車技術、公共交通、課金施策が相互に関連していることにある(図-1 参照)。バイオディーゼルとはディーゼルガソリンに植物を原料としたサラダ油や菜種油を一定割合混合したものであり、植物は CO₂ を吸収するため温暖化ガス削減に寄与すると言われる。バイオディーゼルエンジンは、EU の政策的支援のもとメルセデスベンツ社が開発している。また、バイオディーゼル燃料とディーゼルガソリンの価格は、政策的にほぼ同水準となっている。グラーツ市交通局は 2005 年現在、140 台 (100%) のバイオディーゼルバスを運行し、また民間タクシー会社は 120 台 (60%) のバイオディーゼルタクシーを導入している。EC は、グラーツのバイオディーゼルエンジン(車輦でない)の購入にかかる費用の 35% を補助金として支援する。バイオディーゼル車の導入は、

CIVITAS 施策項目の“3. クリーン車”に該当する。

(2) CIVITAS のその他の取り組み

グラーツにおける図-1 以外の CIVITAS の取り組みについて、“4. ソフト施策”では、バイオディーゼルタクシー運転手がバイオ燃料車に関する 1 日講習会を受け、乗客にバイオ燃料の利点を伝え、環境啓蒙活動を行っている。“8. ITS”では、市内を走るバイオディーゼルタクシー会社車輛 200 台の GPS から 15 秒毎に送られる走行情報から、市内道路の混雑状況を把握し、一般運転者に伝達している。グラーツの CIVITAS 担当者は、「グラーツは 1980 ~90 年代から独自の交通施策を実行し、長年の実績が評価された結果、全ての CIVITAS 項目に採択されている。他の CIVITAS 都市は計画から実行・評価まで 4 年で結果を出さなければならず、以前から交通課題に取り組んでいないと結果を出すのは難しい」と述べている。

4. ローマ市の中心部課金

(1) 課金エリア

CIVITAS Miracles グループであるローマ市の交通政策で最も注目すべきは中心部課金であり (2001 年 10 月 1 日開始)、EC からは CIVITAS を始めとするプライシング政策に関する多くの補助金プログ

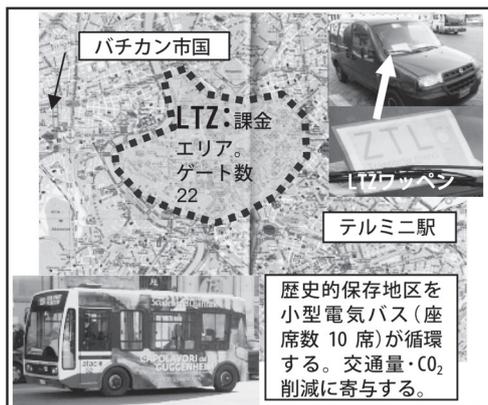


図-2 ローマ市内における LTZ 位置



図-3 コントロールゲート

ラムが施行されている。中心部課金の主目的は、歴史的旧市街地において観光者と生活者の混在により生ずる渋滞の削減である。課金エリアは ZTL (Zona Traffico Limitato)、LTZ (Limited Traffic Zone) (図-2) と呼ばれ、コードンプライシング制度が採用されており、LTZ 進入路には 22 のコントロールゲートが設置される。課金面積 5.5 km² の広さはヨーロッパ最大のアクセス管理ゾーンとなっている。LTZ エリア内には約 4 万人の居住者、約 12 万人の労働者が存在する。

(2) 課金システム

コードンプライシング課金技術は、イタリア高速道路会社アウトストラーデ社が開発した (イタリア版 ETC)。車載機 (OBU: On Board Unit) は 150 円/月でレンタルでき、現在 440 万台が普及している。OBU は車に一台でなく、家族・会社で一台など使いまわしできることが大きな普及要因と言われる。コントロールゲートは OBU と TV カメラが併用され、OBU を認識しない場合は、TV カメラにより車輻番号を検知して、管理当局が違反として管理する (図-3)。この課金システムは時間・場所に応じて課金額の設定を容易に変更することが可能であり、現在 EU 各国都市で汎用化されている。CIVITAS Trendsetter の Stockholm でも同一システムで 2006 年 1 月から試験的に運用される。

課金時間は平日 6:30~18:00、土曜 14:00~18:00、日曜は課金なし、課金料金は 340 ユーロ/年 (約 48,000 円/年) の均一料金である。自動車の

みに課金され、ローマで高い分担率である二輪車には課金されない。域内居住者は課金免除となる。排気ガスチェックを受けた貨物等の特別車両は、一定額 (12 ヶ月分公共交通定期と同額) を払い、ワッペンを貼付し、LTZ に進入できる (図-2 の貨物車両ワッペン)。

(3) 課金施策の効果

課金の効果として、私事交通は 20% 縮小、公共交通の利用は 6% 増加し、LTZ 内の平均速度は 4% 上昇した。しかし、課金対象外となる原付自転車・バイクが 10% 増加し、また課金時間 (6:30~18:00) の前後に LTZ 内に進入し課金回避の交通が多数生じている。以上の対策としてローマ市は、①普通乗用車に対し 6:30~23:00 まで課金時間帯の拡大、②原付自転車・バイクへの課金、③LTZ ゾーンの拡大を検討している。

5. おわりに

CIVITAS は持続可能な都市交通の実現を目的に、エネルギー技術、TDM 施策が相互連携され、一貫性ある政策パッケージとして実行されている。また、競争的資金配分の原理が働いており、各都市が抱える交通課題を解決するためのボトムアップ型の提案がなされ、施策効果が高いのが特徴である。情報交換を通じ、成功施策は EU 他都市に広く転用され、革新的な施策の実現が可能な制度となっている。