

# マンハッタン中心市街地の道路課金 — 導入直前の延期から、一転1月実施の顛末

一般財団法人国土計画協会会長、東京大学・豊橋技術科学大学名誉教授 大西 隆

米国ニューヨーク市の中心区、マンハッタンの中心市街地（CBD）で導入されることになっていた道路課金が、開始まで1ヵ月を切った段階で期限を決めずに延期、一転して2025年1月から割引して実施という複雑な展開になっている。

道路課金（ロードプライシング、あるいはピーク・ロードプライシング）とは、混雑課金とも呼ばれ、自動車交通が集中しやすい中心市街地等の特定地域への流入車両等に課す料金制度である。主として自動車を課金対象とすることから想像できるように、混雑緩和、さらには自動車からの排ガスによる大気汚染の軽減を目的とする。

日本では、1960年代に排ガス汚染対策等から都内環状七号線の内側への流入車両に課金する案を政府が提案したり、2000年代には東京都等が渋滞緩和と環境改善のためにロードプライシング計画の素案作りに取り組んだことがあったものの不発に終わり適用例はない<sup>1</sup>。

海外では1970年代から実施しているシンガポールを始め、ベルゲンやオスロ等のノルウェーの都市（1990年前後から実施）、2000年代には、ロンドン、ストックホルム、ミラノ等の欧州都市で導入されてきた。しかし、米国ではアイデアは持ち上がったものの実施例はやはり未だなかった。

## ニューヨーク市の道路課金の試み

ニューヨーク市では、20世紀の初めから、主としてマンハッタンに流入する自動車交通混雑対策として、イースト川に架かる通行無料の橋に課金する案、マイカーに課金する案等が提案されてきたものの、市民グループの反対にあたりして実現には至らなかった。第2次大戦後も断続的に課金政策が持ち上がった。しかし、案が煮詰められては放棄されることを繰り返し、結局は不発に終わってきた。こうした前史を経て、今回の道路課金案に繋がる動きが始まったのが、2007年のブ

ルームバーグ市長（2002～2013年在職）による混雑課金政策の提案である。同市長は、市の持続可能性を高めるための包括的な提案の中に、マンハッタンの中心部への進入車両に対する課金制度を含めた。課金収入は路線バスと地下鉄のサービス向上に当てるというものであった。提案は一定の支持を得たものの、西側のニュージャージー州からハドソン川を渡る流入車両に関しては既存の橋梁通行料と相殺されて新たな課金がほとんど発生しないのに、無料橋の架かる東側のイースト川を渡る車両（ニューヨーク市の他の4区からの流入車両等）に対しては、通勤車両の場合8ドル等の課金が発生することが不公平とされ、実現に至らなかった。

転機は、2017年にハーレム地区で地下鉄が脱線して多数の負傷者が出る事故が起こったことであった。地下鉄の遅延が度々起こる等、老朽化の放置による運行障害が心配されていた中での事故は、地下鉄網の抜本的な設備改善が喫緊の課題であることを強く印象付けた。当時のニューヨーク州知事であったクオモ氏（2011～2021年）は、事故の翌日に、MTA（ニューヨーク都市圏交通公社）に対して、州政府が資本支出補助を行うことを条件に早急の改善を求めた。MTAは地下鉄網などを運営する独立機関であるとはいえ、運賃収入だけではインフラ改善の設備投資を賄えず、州、連邦、市からの補助金が大きな支えであり、州はその中でも最大の補助者である<sup>2</sup>。

同知事は、補助金の原資を確保するために、短期及び長期の対策をまとめ、長期策には道路課金が含まれることになった。

## 準備が整ったマンハッタンの道路課金

種々の議論を経て、マンハッタン中心部への道路課金（CBDT：中心業務地区通行料）のための交通モビリティ法が州議会で可決されたのは2019

年3月であった。その後、公聴会やパブコメを経て、2024年6月30日深夜から以下の制度が導入されることに決まった。

道路課金の具体的な目標は、中心市街地（CBD）に設けたCBDT地区内（図、マンハッタンの60丁目以南のほぼ全域）車両通行距離を5%以上削減、CBDT地区内に進入する車両を10%以上削減、MTAに150億ドルの資金補助を行うために課金によって年間10億ドルの純収入を確保、である。そのため、乗用車はピーク時（平日は5時～21時）には15ドル、トラックは36ドル等、車両タイプや通行時間帯によって様々な料金が設定された（乗用車や自動二輪車の課金は1日1回）。

課金にはE-ZPassと呼ばれる電子の料金徴収システムが採用され、CBDT地区に出入りする道路の車線上空に設置された装置で各車両のタグを読み取り、登録されたクレジットカードから自動的に料金を引き落とす仕組みが整備された。タグのない車両の場合には、道路側のカメラによってナンバープレートを撮影し、車両登録者に請求する<sup>3</sup>。

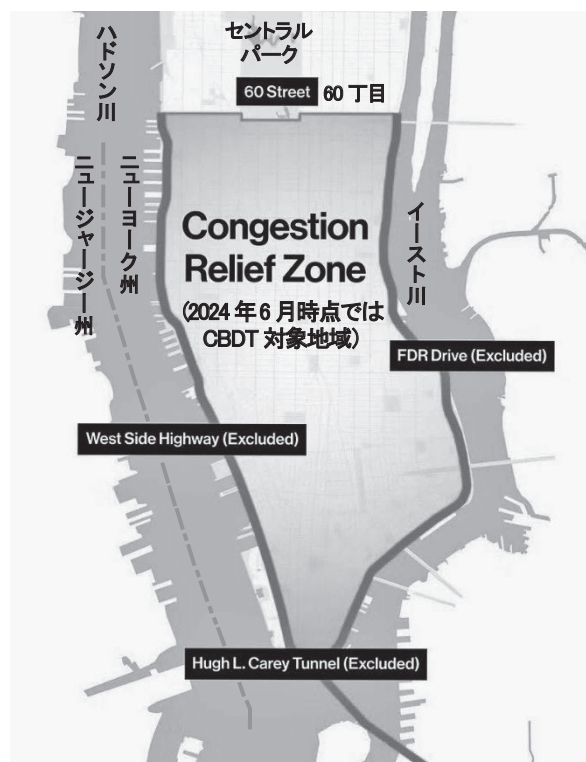
6月初めの現地からのレポートでは、6月末日からの実施に向けて、全ての装置が取り付けられ、テストも終えていた。

### 突然延期→共和党政権→割引で実施

ところが、実施まで1ヵ月を切った6月5日に、ホークル知事が道路課金の実施を期限を定めずに停止するとの声明を出したのだ。知事は、停止の理由として、課金がコロナ禍やインフレによる経済停滞からの復興の障害になることをあげ、課金収入減の補填には課金反対訴訟によって課金実施が遅れることを想定して用意していた資金を使うこと、さらに今後、給与税を増額してMTAへの資金補助に当てる考えを示した。

報道等では、ホークル知事は、不祥事で退任した前知事が取り組んできた道路課金の積極的賛同者ではなかったようだが、直前まで実施のスタンスをとり続けた<sup>4</sup>。しかし、2024年11月の大統領及び連邦議会選挙を前に、多数の課金対象者の不評を買うことが避けられない道路課金の実施は如何にも不適切という判断が働いたとの観測もある。

期限を定めず延期とは事実上の廃止かとの見方も出たが、そう簡単ではない。MTAのインフラ



マンハッタンの道路課金地域  
(MTAのHP掲載地図に大西書き込み)

改良事業は既に始まっているからだ。代替策として生煮えで提示した給与増税策は不評で引込めざるを得なかったため新たな財源を何処に見出すのか、それともすべての準備が整っている道路課金を選挙後に復活させるのか<sup>5</sup>戸惑いが生じた。こうした中で、次期大統領がトランプ氏になったのに加えて、連邦上下両院で共和党多数という選挙結果が出た。

ホークル知事の決断は、11年半ばに、政権交代に先じて2025年1月5日から道路課金を実施するとの州政府公表で示された。対象区域は変わらず、混雑緩和地区（CRZ）と名付けられて、課金額は当初予定の60%（乗用車は9ドル）からスタートし、28年から80%、31年から当初予定額になる。果たして、これで一件落着なのか？

- 1 日本でも、首都高の特定の線区等の対象とした特別の課金制度（割増・割引料金を含む）の事例はある。
- 2 関口智（2023）、「甘え以下の公共交通と政府間財政関係ーニューヨーク都市圏交通公社（MTA）の交通目的税と事業・エリア連携の模索、日本都市センター「総合都市経営を考える」。
- 3 日本自治体国際化協会（2024）、「ニューヨーク市におけるロードプライシングの導入について」2024年4月2日
- 4 New York Times（2024）、「The Rise and Fall of Congestion Pricing in New York」June 6<sup>th</sup>
- 5 <https://portal.311.nyc.gov/article/?kanumber=KA-03612>