

ヘルシンキ市議会の投票で渋滞課金が採択される

| | |
|------|-------------------------------------|
| 掲載日 | 2009年11月4日 |
| 国名 | フィンランド |
| 分類 | 料金 |
| 出典 | Tollroad news(インターネットニュース) |
| タイトル | Helsinki votes for congestion tolls |

フィンランド ヘルシンキ市は、市中心部に渋滞課金を導入する4番目の都市(シンガポール、ロンドン、ストックホルムに続く)になるかもしれない。市議会は月曜日(11/2)中央地区に原則として課金することに賛成した。まだ詳細な課金計画や課金範囲は決まっていない。

渋滞課金は、交通流を改善し、渋滞を減らし、温室効果ガス排出を減らし、公共交通基金を捻出するため、国政府により強力に主張されてきた。

ヘルシンキ都市圏は130万人の人口があるが、市内の人口は58万人。バルト海沿岸では最大の都市である。

市議会の渋滞課金に関する投票では賛成8に対し反対6であった。

国家連立党に属する市議会議長は計画が適正に研究され定義されていないとして課金制をばかげていると語った。

ヘルシンキ首都圏には高速道路網があり、6つの放射線を備えており、密集する中央歴史地区に地表で連結している。中央歴史地区の道路網の整備は不可能である。中央歴史地区は深く海に向かっており、多くの魅力的な入り江や港湾を抱えている。

首都圏には2つの環状道路が整備されており、さらに三つ目が計画中である。地下鉄や路面電車、通勤用鉄道、バス、フェリーなども整備されている。

記者コメント:このプロジェクトには克服すべき障害が多いようである。8対6の投票は非常に接近しておりすぐに逆転する恐れがある。

しかしながら、ヘルシンキの密集した中央歴史地区にとり、少なくともストックホルムのような渋滞課金は交通制御と収入確保に効果がある。課金制は優先度の低い交通を排除する効果がある。

課金制を導入しないと、歴史地区の道路空間という貴重な資源を有効に活用できないだろう。課金無しでは、交通は不必要に増加し、移動時間が増加し、排気ガスや燃料消費が増加する。渋滞は経済損失であり、ドライバーや歩行者のストレスがたまり、景観的、環境的損失ともなる。