

海外のロードプライシング事例

1. ロンドン

- 概要
- 法令上の規定
- 制度導入時における課金の減免に関する検討経緯
- 収入の推移

2. ストックホルム

- 概要
- 収入の推移

3. シンガポール

- 概要

ロンドンのロードプライシング概要

- ・課金区域（下図中の赤い部分。ロンドン中心部の約 21km²）



- ・課金時間

平日（月曜日～金曜日）の午前 7 時から午後 6 時まで。土日祝日、クリスマスから元旦、平日の時間外（午後 6 時～朝 7 時）は課金なし。

- ・課金方法

域内各所に配置された固定式カメラ及び移動式カメラが課金区域内を走行する車両のナンバープレートを読み取り、データベースと照合のうえ、支払・登録がされていない車両をチェックする。

- ・課金額

車両 1 台 1 日当たり 11.5 ポンド（約 2200 円、1 ポンド=190 円換算）。課金エリア内に居住する場合は 9 割引。その他各種割引免除制度あり（後述）。支払は、進入日の 90 日前から当日までに行う。翌日払いは 14 ポンドに増額。

- ・支払い方法

オンライン（インターネット）、SMS、電話、郵便（先払いのみ）

- ・割引制度（Discounts & Exemptions）

- カード払い割引制度 Congestion Charge Auto Pay (CCAP)
 - 車番と支払用カード（クレジットカード／デビットカード）を事前登録することで月ごとの一括払いが可能。1回あたり1ポンド割引の10.5ポンドとなる。年間登録料10ポンド。
- 障害者割引（Blue Badge holders）
 - 100%割引。登録料10ポンド。障害者登録更新後90日以内に再登録すれば追加の登録料はかからない。また、障害者が自分で車両を所有、運転する必要はない。
- ・ その他、以下の車両は、年間登録料10ポンドで100%割引となる。
 - レッカー車（Breakdown vehicle）
 - 9席以上の車両
 - Co2超低排出車（Co2排出量が75g/km以下、かつ排出ガス規制Euro5適合車）
 - 幅1m以下、長さ2m以下の電動三輪車
 - 故障車修復車両
- ・ 以下の車両は課金を免除される。
 - 二輪車（及びサイドカー）、原動機付自転車
 - 救急車、消防車等の緊急車両
 - NHS（国営の医療保険制度）関係車両（自動車税が免除されている車両）
 - 障害者が使用し、自動車税が免除され、課税分類が「障害者」となっている車両
 - 二人以上の障害者を対象とし、自動車税が免除され、課税分類が「障害者」となっている車両
 - ロンドンにライセンス登録のあるタクシー／ハイヤー
 - 英国沿岸警備隊、港湾当局（Port Authority）
 - ロンドン特別区が特定の業務上使用する車両
 - 英国軍
 - 王室庭園管理局
 - レッカー事業者
- ・ **違反者への対応**
 - 進入日翌日までに支払いが行われない場合、登録された車両の保有者（registered keeper）に対し罰金納付通知書（Penalty Charge Notice）が発出され、130ポンドが課される。14日以内に支払えば65ポンドに軽減される。28日を超えて支払われない場合は課金証明書（Charge Certificate）が発出され、5割増の195ポンドとなる。さらに14日以内に支払われないと支払命令書（Order of Recovery）が発出され、手数料を上乗せの上、当局（Traffic Enforcement Centre）に未払い債務として登録される。さらに21日以内に支払われないと執行通知書（Enforcement Notice）が通知され、債務取立てのために当局の訪問を受ける場合がある。（この場合、債務取立ての手数料も加算される。）

・その他

2014年度の総収入約2億5740万ポンド（約489億円）。

課金は運転者にかかわらず車の所有者になされる。課金に対する異議申立ては、証拠の提出とともに可能。（たとえば、課金時に盗難の被害に遭っていたことを証明するためには警察署発行の犯罪被害証明書が必要。）

出典、参考

ロンドン交通局（英語）<https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>

東京都環境局「ロンドンの混雑課金制度」

<https://www.kankyo.metro.tokyo.jp/climate/management/price/country/london.html>

国土交通省「海外における料金施策の活用」

<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h25/hakusho/h26/html/n1211c00.html>

Wikipedia、BBC 他

（以上、2015年8月現在）

ロンドンのロードプライシング制度の法令上の規定

【実施計画の策定及び執行者の規定】

大ロンドン庁法（Greater London Authority Act）に基づき、エリア、課金額を含めた実施計画を策定するのは、ロンドン交通局であり、大ロンドン庁がこれを承認する（実際には、ロンドン市長が大ロンドン庁の権限を行使する）。ロンドン交通局は、大ロンドン庁の傘下機関であり、ロンドンの各行政区等と連携して市長の交通政策を実現する役割を担っている。市長は、ロンドン交通局の理事会議長であり、理事会メンバーの任免権を持つ。

（参考法令：大ロンドン庁法（抜粋））

第 295 条 (1) 以下の機関、(a)ロンドン交通局、(中略)は、管轄地域内の道路における自動車の保有あるいは使用に関連した料金課金についての計画を策定および執行できる。

(2) 本法附則第 23 条が発効する。

（参考法令：大ロンドン庁法附則（抜粋））

第 23 条の 2 本附則により大ロンドン庁に付与または課せられた職務は、大ロンドン庁の代理たる市長が執行できる。

9.(1) 以下の指定には、大ロンドン庁による修正指示があった場合はそれを受け入れることを前提に、課金制度を作成する公共機関の決定により行うものとする。

(a) 課金区域の境界

(b) 料金を課すべき区域内の道路

【課金の権限、課金の減免、支払義務者】

課金の権限を持つのは、ロンドン交通局であるが、課金の減免等は、国務大臣や大ロンドン庁が規定を定めることができるとしている。

課金の支払いは、別に規定がある場合を除き、自動車の所有者とされている。

（参考法令：大ロンドン庁法附則（抜粋））

第 23 条の 11 (1)国務大臣は、特定の車種または身体障害者その他の指定する者について、以下の事項に関する規定を定めることができる。

(a) 課金の免除

(b) 減額課金の適用

(c) 課金の上限の設定

(2) 上記(1)、本条 4（注：大ロンドン庁による修正命令等）、本条 6（注：ロンドン各区の制度への条項の追加に係る大ロンドン庁の承認）に従い、課金制度は、特定の車種または人物について以下の事項に関する規定を設けることができる。

- (a) 課金の免除
- (b) 減額課金の適用
- (c) 課金の上限の設定

(参考法令：大ロンドン庁法附則（抜粋）)

第 23 条の 13 課金制度によって自動車(motor vehicle)に課せられた課金（罰金を含む）は、以下のいずれかの者によって支払われるものとする。

- (a) 登録のある当該自動車の所有者
- (b) 別に規定がある場合は、その規定に定める者

【不正の取締り】

ナンバープレートを読みにくくする、特殊な機器を車両に搭載して通信を妨害するなどの故意の課金逃れに対しては罰則を科すことになっており、警察が取締り権限を持つ。警察は、課金逃れの取締りのために走行中の車両を停止させる権限も行使できる。

(参考法令：大ロンドン庁法附則（抜粋）)

第 23 条の 25 (1) 課金制度によって課される料金の支払いを避ける意図、またはその料金を支払わないものと指定特定されることを避ける意図を持った者が、以下の行為を行った場合は違法行為として有罪となる。

- (a) 課金制度による課金のための、または課金関連の装置への干渉
 - (b) ナンバープレートを見えにくくする、またはさせること。
 - (c) 偽造文書の作成または使用。
- (1A) (省略。偽造文書の作成使用に関する事項)
- (2) 上記(1)、(1A)で有罪となったものは、即決判決にて、基準尺度 5 を超えない罰金もしくは 6 カ月を超えない禁固、またはその両方を課される。
- (3)(4) (省略。罰金未払いに関する罰則に関する事項)

【収入の用途】

大ロンドン庁設立から 10 年間に導入される道路利用者課金収入は、全てを市長の交通戦略に基づく計画に使用しなければならないこととされている。

(参考法令：大ロンドン庁法附則（抜粋）)

第 23 条の 16 (1) 大ロンドン庁発足から 10 年の間に施行される課金制度でその実施初期に得られた純利益について、以下の機関は運輸関連の目的にのみ充てることができる。

- (a) 大ロンドン庁
- (b) ロンドン交通局

(c) 各ロンドン区議会

(2)～(6) (省略)

(7) (中略) 課金制度における「実施初期」とは、次のいずれかを意味する。

(a) 当該制度が有効となった時から 10 年の期間

(b) 国務大臣が定めたそれより長い期間。

(以上、道路経済研究所「ロードプライシングのフィージビリティに関する研究」(平成 14 年 3 月)を参考に作成)

ロンドンのロードプライシング制度導入時における課金の減免に関する検討経緯

1. 経緯

ロンドンのロードプライシング制度導入時における課金の減免対象、減免内容（免除、割引）を決めるにあたっては、ロンドン交通局作成の原案を提示の上、コンサルテーションという市民との協議が 2 期間にわたって行われた。コンサルテーションで寄せられた意見と当局の見解・対応を表 1 に示す。

(経過)

2001 年 7 月 23 日 ロンドン交通局が課金事業命令発表、同命令について市民協議（コンサルテーション 1）を開始（～9 月 28 日）

12 月 10 日 修正案発表と市民協議（コンサルテーション 2）開始（～1 月 18 日）

2002 年 2 月 8 日 市民協議をもとに最終案提出

2 月 26 日 市長が混雑課金事業命令（一部修正）の確認、導入決定

2. 検討状況

ロンドン交通局は、課金の減免について、「計画の最重要な目的は混雑緩和であるが、特に移動に障害を持っている人々が、乗用車から公共交通に移るにあたって大きな困難に直面しうることを理解」しており、また、「特定の重要な公共サービスは、課金区域に職務で乗用車やバンで来る労働者に依存しており、いくつかの減免は是認される」としている。

また、課金区域内の住民の 90%割引については、①「不必要な乗用車交通を思いとどまらせるための要請は、課金区域の住民にも適用されるべき」、②「課金区域の住民が保有する自動車のほとんどが混雑の原因となっているが、課金を回避できないことから、その割引は適当」としている。

この他、混雑への寄与度が小さいことや捕捉の困難さ（オートバイ）、大ロンドン市の他の政策との関連（代替燃料車等:環境政策）等も減免の根拠として挙げられている。

一方で、英国郵便車両、商用配達車両、カーシェアリング車両、低所得者の車両等については、いずれも減免の対象外としている。

ロンドンのロードプライシング制度導入時における課金の減免に関する検討経緯(案)

(表1)

減免検討対象	減免内容 (検討結果)	寄せられた意見	当局の見解・対応
課金区域内の住民	登録料支払いの上、9割引	<ul style="list-style-type: none"> ・全額免除すべき ・既に高い駐車課金を払っており、多くは低所得である。 ・多くの住民が時々の自動車利用者であり、通勤方向とは反対方向である。 ・駐車許可の登録料を払っているのに、(追加の)登録料を払うべきではない。 ・週間、月間、年間の割引は不公平。自動車の利用を促進しうる。 ・回数券の導入 ・地域の理解が進んでおらず、計画に対する誤解が生じている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・不必要な乗用車交通を思いとどまらせるための要請は課金区域の住民にも適用されるべき。 ・課金区域の住民が保有する自動車のほとんどが混雑の原因となっているが、課金を回避できないことから、その割引は適当。既に多くが居住者駐車許可証の登録料も払っている。 ・詐欺的利用から守るため、17歳以上の住民に限定、登録は1人1台まで、無資格者が取得した許可証の無効化等を追加 ・割引を受けることによって、1年間十分な割引率で移動できるので、年間登録料は過剰ではなく、割引を利用するかどうかは選択できる。 ・企業は通常、特別区の居住者用駐車制度による認可を受けることができず、課金区域内の企業への適用は不適切。
オートバイ、原付	免除	<ul style="list-style-type: none"> ・危険な交通形態であり、汚染の原因となるのでオートバイは免除されるべきでない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・他の車両に比べて混雑に与える影響が小さいことから、免除は正当化される。 ・カメラ技術で把握することが他の車両より困難であるという特徴にも関連している。 ・導入後、事故の水準が監視され、必要であれば免除資格が再検討されるだろう。
ロンドン免許のタクシー(ブラックキャブ)、ハイヤー(ミニキャブ)	免除	<ul style="list-style-type: none"> ・ブラックキャブは免除されるべきでない。 ・ミニキャブに対する割引制度は、公共交通機関の利用や改善のインセンティブにならない 	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な利用者(身体障害者含む)の効率的な短距離交通を可能にし、自家用乗用車利用の重要な代替手段を提供することから、ブラックキャブがロンドンの公共交通システムに重要な貢献をすると考えている。 ・ミニキャブをロンドンの交通システムに組み込むのは市長の交通戦略におけるプライオリティ。賃走中のみ割引される。 ・様々な理由で、公共交通に転換できない人や、公共サービスという重要な理由しかも業務で課金区域に移動する必要がある人に限定して、順守費用を軽減するために減免を残しておくべきである。(ミニキャブ)

減免検討対象	減免内容 (検討結果)	寄せられた意見	当局の見解・対応
緊急車両(消防、警察、救急等)	免除	・対象を拡大すべき(登録地域、登録車種)	・英国に登録のある代替燃料車両全てを対象とするよう計画を修正する。(注:当初は登録地の地理的制限あり)
9席以上の公共サービス車両	免除	・(17席以上の車両への免除とする当初案に対し)9~16席の公共サービス車両も免除されるべき。 ・公共サービス車両は混雑の緩和に寄与。	・9席以上の公共サービス車両や、ボランティア、NPOによって用いられる車両を含めるよう修正。 ・公共交通機関に課金することは不適切。 ・車両の使用目的は、交通法に基づき非営利及び福祉事業に既に制限されている。
コミュニティバス、交通法セクション19許可のバス	登録の上、100%割引	・コーチ(長距離バス)が免除とならない。 ・観光バスは割引を受けるべきではない。	
自動車税VED免除の国家健康サービス庁NHS車両	免除	-	-
VED免除の身体障害者輸送車両、身体障害者利用車両			
特定の軍用車両	登録の上、100%割引	・通常の商用車やその他の自動車カバーするよう、業務運行車両に割引を拡大するべき。	・より広い割引を提供することは適切でなく、軍用業務運行車両にのみ適用されるべき。
沿岸警備隊、ロンドン港湾局(テムズ川緊急対策)	登録の上、100%割引	-	・緊急車両に含めるべきとして追加(当初案に無し。) ・港湾局車両の割引は、救急活動及びテムズ川での捜索救援活動と協働していることを基礎とする。
課金区域内に一部または全部が含まれる8つのロンドン特別区の業務運行車両等で、特定の機能を果たす車両	登録の上、100%割引	・特別区との契約下で特別区の車両と同様あるいはまったく同じ機能を担う場合もある商用車に課金することは不合理で不公平。官と民は同等であるべき。	・特別区が行う経済活動は、商用車によって行われるものと類似している場合もあるが、特別区の車両の利用のほとんどはそうではなく、コミュニティに対するコアサービスや公共サービス、法定サービスの供給が第一で主要なものであり、割引は正当化される。 ・車両数の上限を撤廃する。
王立公園庁	登録の上、100%割引	・王立公園庁が課金区域内の公園において行う行為は、特別区が公園外で行う機能に匹敵。王立公園庁の運用車両も100%割引を認めるべき。	・王立公園庁の業務運行車両が100%の割引を与えられるように修正する。

減免検討対象	減免内容 (検討結果)	寄せられた意見	当局の見解・対応	
特定のNHS職員の利用する私 的車両(規制医薬品、機密の 患者記録、特殊な装置・物資 の運搬)	登録の上、 100%割引	<ul style="list-style-type: none"> ・急患に対応するために自家用車を利用 する必要がある。 ・新人募集や雇用継続に対して予想され る悪影響 ・より多くのスタッフ、トリップ(通勤含む)も 割引に含めるべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な理由で、公共交通に転換できない人や、公共サービスという 重要な理由しかも業務で課金区域に移動する必要がある人に限定し て、順守費用を軽減するために減免を残しておくべきである。 ・運営上の理由から自家用車両の利用が必要であることを認識して おり、これらに対する割引を行うことが社会的に妥当であり、事業計 画の完全性も維持できる。 ・有資格者にNHS関連の代診医、関連組織スタッフを追加すること とするが、乗用車を利用する必要のある個々の保険医療サービス従事 者に対応するためにこれ以上の割引制度の拡大を行うことは管理上 困難。 	
ロンドン消防署間を移動する 消防士の私的車両	登録の上、 100%割引	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤との区別が難しい。 ・消防士以外にも非常時のサービスの従 事者については対象とすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な理由で、公共交通に転換できない人や、公共サービスと言 う重要な理由しかも業務で課金区域に移動する必要がある人に限定し て、順守費用を軽減するために減免を残しておくべきである。 ・私有乗用車を使つての通勤行動に対しては、いかなる場合も課金 を免除する計画はない。 ・この割引は運営上の必要性を反映している。 	
特定の代替燃料で推進する軽 量・重量貨物車	登録料支払い の上、100% 割引	<ul style="list-style-type: none"> ・使用燃料に関係なく混雑を発生させるの で割引に反対。 ・代替燃料を使用する車両は全て割引を 与えられるべき。 ・割引は使用燃料よりも排ガス基準に基 づくべき ・グリーンディーゼル車も対象とすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・代替燃料の利用を促進する割引は、大気質や持続可能性に関する 市長のその他の優先事項を進めるので、代替燃料自動車に対する 割引が望ましい。 ・排ガス基準に基づく割引とするよう修正する。 ・英国に登録のある代替燃料車両全てを対象とするよう計画を修正 する。(注:当初は地理的制限あり) ・ディーゼル車両のガス排出上の利点は、代替燃料車両と比べてか なり小さいことから、実現可能性についても政治的望ましさに ついては無いと認識。 	
特定の代替燃料で駆動する乗 用車、ライトバン				電気自動車

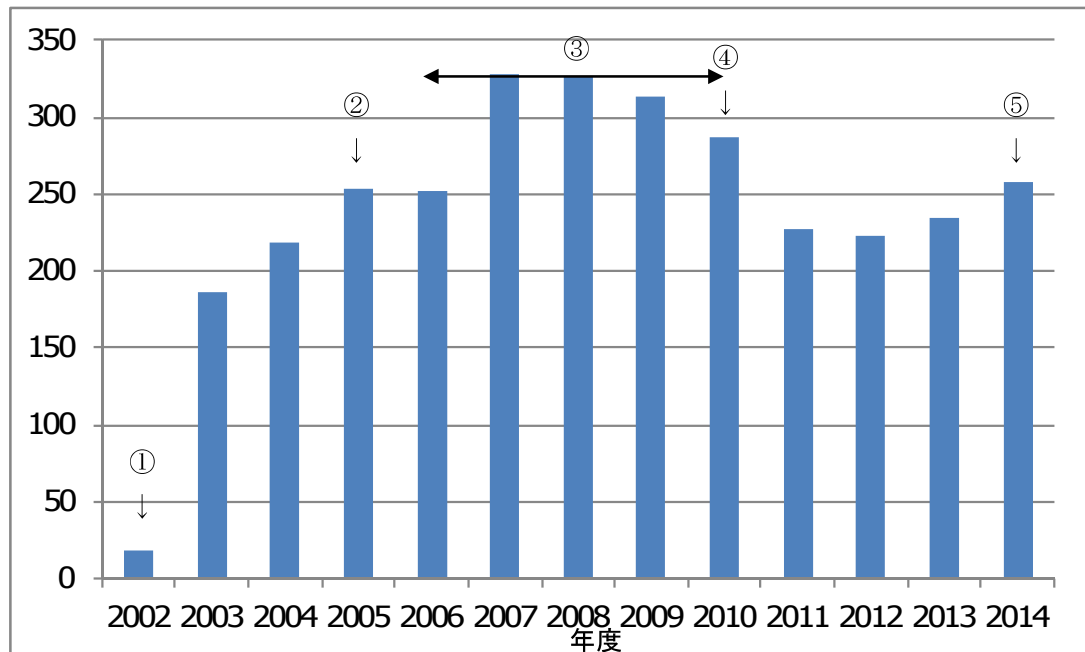
減免検討対象	減免内容 (検討結果)	寄せられた意見	当局の見解・対応
ブルーバッジ(障害者証)を受けている身体障害者の利用車両	登録料支払いの上、100%割引	<ul style="list-style-type: none"> ・大ロンドン外に住む障害者にも適用されるべき ・他の障害者(聴覚、視覚、知覚)にも適用されるべき ・障害者証基準よりも、Taxicard適格基準などを使用すべき(注:市民障害者用タクシー利用カード) ・登録料は不公平 ・障害者証制度はすでに広く悪用されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大ロンドンの外側(EU、EEA)から来る身体障害者あるいは車両に対象を拡大するよう修正。 ・一人2台制限の明確化を行う。 ・障害者証保有者以外への拡大は、課金事業の運営上の有効性に深刻な影響が生じる。 ・障害者証の誤用や不正利用の余地が多い懸念は認識しつつも、裏付ける実質的な証拠に欠き、より制限的な基準を採用することは受け入れがたい。 ・割引によって公平性と社会的包含を維持しつつ、運営上の有効性の確保と混雑緩和の間の適切なバランスが達成される。
故障車修復車両	登録料支払いの上、100%割引	<ul style="list-style-type: none"> ・定義を広めるべき ・地理的制限を撤廃するべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・故障車の排除により道路混雑をなくすという重要な役割を有していると認識しており、より幅広い故障車修復車両を対象とするよう修正。 ・英国に登録のある代替燃料車両全てを対象とするよう計画を修正する。(注:当初は登録地の地理的制限あり)
境界線付近の居住者	減免なし (特例あり)	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティが課金によって分断されうる ・割引が適用される緩衝区域が必要 ・境界線からの距離に基づく割引のスライド制が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・居住者割引区域の拡大は混雑緩和便益を大きく損なうことになり、当初計画を超えて拡大することは不適切。 ・課金区域に隣接する3地区の住民について有資格とする。
ボランティアや慈善団体、介護人、高齢者、患者、見舞客	減免なし	<ul style="list-style-type: none"> ・慈善資金が目減りすることは避けなければならない。特に弱者のための交通サービス。 ・特にケアサービスを提供するボランティアの活動を妨害 	<ul style="list-style-type: none"> ・ある種の患者に対する割引制度を支持する強い主張があることは認識しているが、割引制度の提供は不適切。 ・慈善事業者が運営するミニバス、障害者輸送車両、ミニキャブ、障害者証保有者の車両が減免の対象になっている。
英国郵便車両	減免なし	<ul style="list-style-type: none"> ・公益企業に対する割引が、郵便サービス市場の競争に与える影響を懸念。 	<ul style="list-style-type: none"> ・競争上のゆがみを避けるために割引は撤廃されるべきという郵便サービス委員会の勧告を考慮し、当初案から削除。

減免検討対象	減免内容 (検討結果)	寄せられた意見	当局の見解・対応
商用配達車両	減免なし	<ul style="list-style-type: none"> ・配達を行っている企業は公共交通を代替案に持たない。課金区域にいなければならない。 ・配達車両よりも通勤車両に注目すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・(各種減免要望に対する一般論として、)計画の主要な役割は交通混雑の緩和である。減免は、計画の混雑緩和便益を弱めるものであり、様々な理由で、公共交通に転換できない人や、公共サービスとい重要な理由しかも業務で課金区域に移動する必要がある人に限定して、順守費用を軽減するために残しておくべきである。
カーシェアリング車両	減免なし	<ul style="list-style-type: none"> ・減免の対象とすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・減免をすぐに規定し施行することは困難。 ・事業の便益を損なう。
交代勤務労働者等課金区域内の従業者	減免なし	<ul style="list-style-type: none"> ・減免の対象とすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・重要な公共サービスにおける運営上の必要性によって正当化されない限り、いかなる職業、個人に対しても、自家用乗用車での通勤に減免を与える計画はない。
低所得者	減免なし	<ul style="list-style-type: none"> ・減免の対象とすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・ロンドンの最貧世帯で自動車の利用が可能な世帯は半数に満たず、そのうち86%が課金時間内に自動車を使うことはけしていないと述べている。
宗教関係車両	減免なし	<ul style="list-style-type: none"> ・減免の対象とすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・宗教目的車両の割引が混雑課金事業の目的と合致しない。
減免すること自体について		<ul style="list-style-type: none"> ・減免すべきでない。 ・最小限にすべき ・自動車ではなく、人を対象とすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の最重要な目的は混雑緩和であるが、特に移動に障害を持っている人々が、乗用車から公共交通に移るにあたって大きな困難に直面しうることを理解している。さらに、特定の重要な公共サービスは、課金区域に職務で乗用車やバンで来る労働者に依存しており、いくつかの減免は是認される。

道路経済研究所「大ロンドン(セントラルゾーン)混雑課金命令2001ロンドン市長への報告」(平成14年10月)を参考に作成

ロンドンのロードプライシング収入の推移

(単位：100万ポンド。1ポンド=約190円)



- 注：① 2003年2月17日、5ポンド/台で開始
 ② 2005年7月から8ポンドに値上げ
 ③ 2007年2月から2011年1月4日まで課金区域拡大
 ④ 2011年1月から10ポンドに値上げ
 ⑤ 2014年6月から11.5ポンドに値上げ

注：2.5億ポンド=約475億円

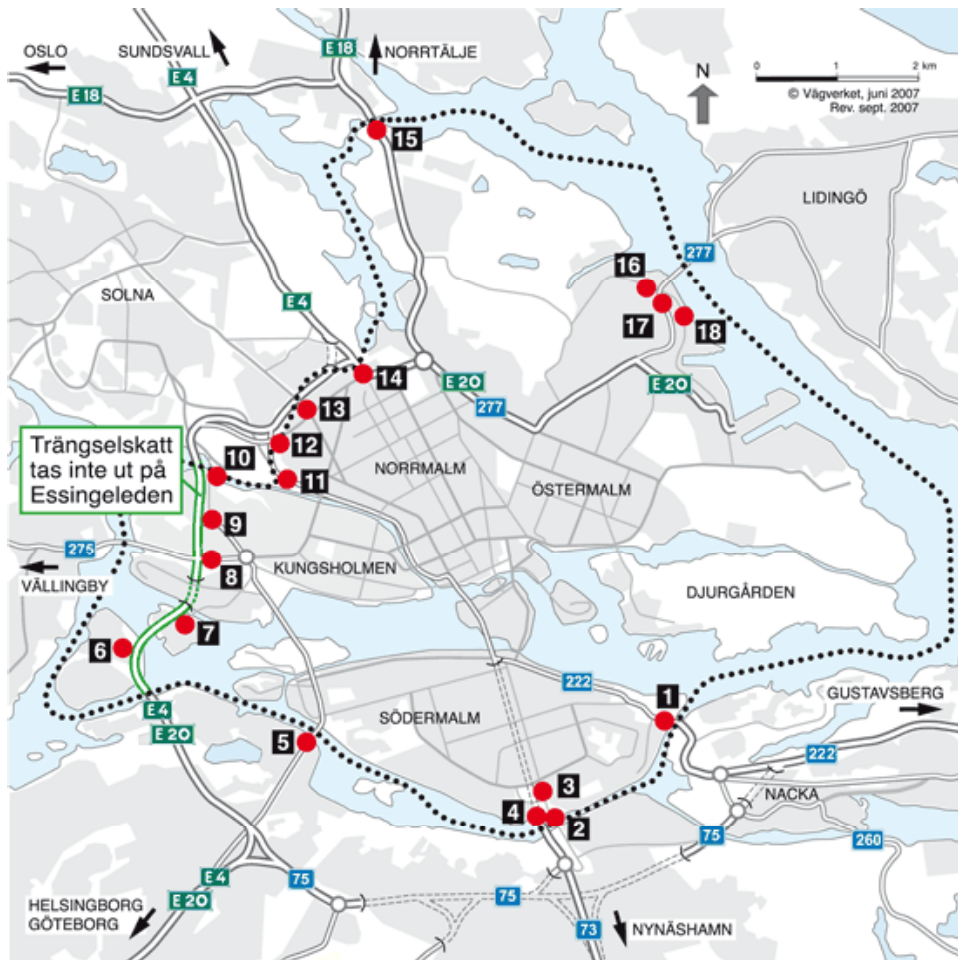
なお、2014年度の課金事業の収益は約1.7億ポンドであり、同年度のロンドン交通局関連の設備投資約36億ポンドに充当されているものとみられる。

参考、出典：ロンドン交通局

ストックホルムのロードプライシング概要

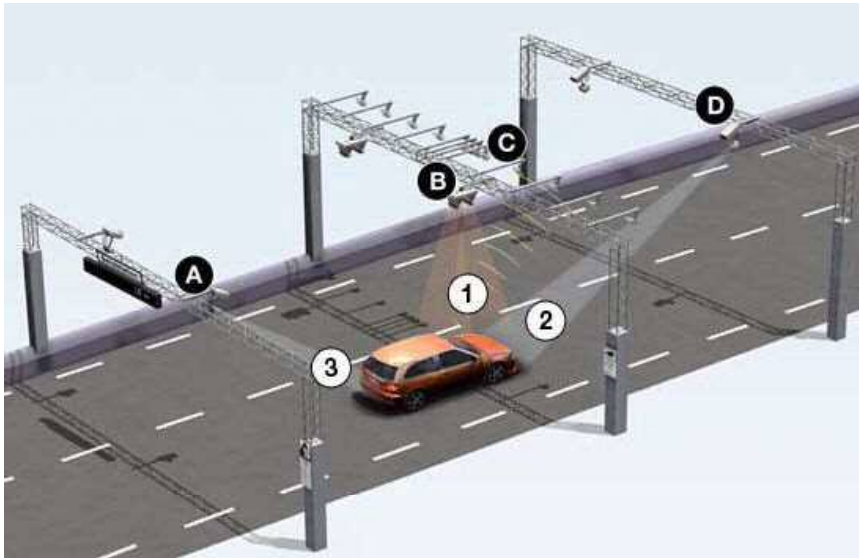
スウェーデンでは交通流の改善と環境負荷軽減を目的に、混雑税制度 (congestion taxes) がストックホルム (2007 年～) とイエテボリ (2013 年～) で導入されている。以下は、ストックホルムに関する説明。

・課金区域 (下図の点線で囲まれた部分。ストックホルム中心部)



・課金方法

ストックホルム中心部に接続する橋 18 か所 (地図中の●) に設置されている門型の課金ゲートを通過する際、レーザーによって車両が検知され、ナンバープレートが車両の前後から撮影され、OCR 技術の活用により、車番が瞬時に特定され、課金される。ゲートにバーなどはなく、通過時に停止・減速する必要はない。



(上図中、車両がBを通過するとAとDのカメラが車両のナンバープレートを撮影。)

・課金時間、課金額、請求・支払方法

平日月曜日から金曜日の午前6:30～午後18:29までが課金対象時間で通過時刻により、1回あたり10～20 クローナ（140円～280円。1クローナ＝約14円）が課される。なお、一日の最大課金額は60クローナ。土日祝日、祝前日、7月（夏休み）は課金されない。

月末締めで通過記録、請求額、支払期限の記載された請求書が自動車の所有者宛に送付される。銀行振込による支払いの他、オンラインでの請求、銀行口座からの自動引き落としも可能。

・課金対象

14トン未満の車両（普通自動車、トラック、バス）が課金の対象であるが、緊急車両、クレーン車、14トン以上のバス、二輪車、原動機付き自転車等は課金対象外。

・違反者への対応

期限までに支払われない場合は500クローナが加算される。5,000クローナ以上の未払いが6カ月継続した場合、その車両のスウェーデン国内での使用が禁止される場合がある。

参考、出典

スウェーデン交通局（英語）

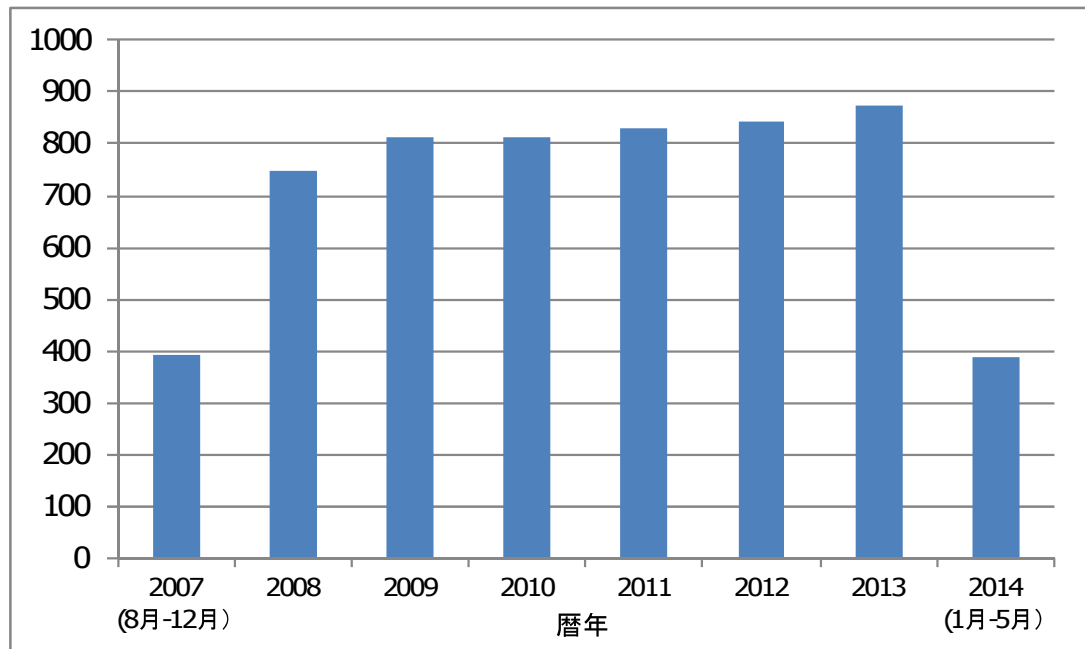
<https://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/>

道路新産業開発機構 <http://www.hido.or.jp/itsapq/jsp/auth/trab/no93/tokusyuu13-20.pdf>

Wikipedia 他（以上、2015年8月現在）

ストックホルムのロードプライシング収入の推移

(単位：100 万クローナ。1 クローナ=約 14 円)



注：2012年8月から一部環境対応車の免税措置廃止

注：8億クローナ=約112億円

参考、出典：スウェーデン交通局 等

(2015年8月現在)

シンガポールのロードプライシング概要

- ・ **課金区域** シンガポール中心部（中心業務地区、オーチャード地区）及び主要高速道路



- ・ **課金方法**

各所に設置された門形の課金ゲート（ガントリー）を通過する際に、車載機に挿入されたICカード（事前入金型）に課金される。なお、ガントリーを通過する場合は、車載機の搭載が義務付けられている。

- ・ **課金時間、課金額**

祝日除く月曜日から土曜日のピーク時間に課金される。課金額は、課金ゲート、通過時間により異なり、普通車で0.5~6シンガポールドル（1シンガポールドル=90円）。なお、課金額、課金時間は、渋滞実績に応じて3か月ごとに更新される。

- ・ **違反者への対応**

キャッシュカードの残金不足、もしくはキャッシュカードを車載機に正しく挿入せずに

課金ゲートを通過した場合、数日中に手数料 10 シンガポールドルを上乗せした通行料の請求書が届く。支払期限は 2 週間。所定のオンライン決済を行う場合、手数料分は 8 シンガポールドルに減額される。支払いに応じない場合は裁判になる。

・ **新システム導入に向けた動き**

現在衛星を活用した課金システムを試験中であり、2020 年運用開始を目指している。新システムの導入により、ガントリーが不要になる他、対距離制課金が可能になり、より公平な課金が可能になるとしている。

・ **その他**

緊急車両以外は課金対象になる。

収入は中央政府の一般財源となっている。

参考、出典

シンガポール陸上交通庁 <http://www.lta.gov.sg/>

京都市会海外行政調査報告書

<http://www2.city.kyoto.lg.jp/shikai/img/joho/kaigai/H24ro-dopuraisinguhoukokusho.pdf>

等

(以上 2015 年 8 月現在)