

ロードプライシングに関する調査研究

資料集

平成13年 3 月

はじめに

環境意識の高まり、ITS 技術の進展から混雑地域や地区、路線を通る自動車に料金を課すことで混雑緩和や交通に関わる施設整備費の収入を得ようとするロードプライシングが再び注目を浴びている。

ロードプライシングについて、我が国では、交通需要管理の一取り組み策として神奈川県鎌倉市で導入構想があるとともに、東京都では 2003 年度を目途とした部分導入への諸検討が進んでいる。さらに阪神高速道路公団、首都高速道路公団の 2 団体では、大型貨物車の迂回誘導策の一つとして並行する高速道路通行料を割引く「環境ロードプライシング」の導入に向け、2001 年度内で社会実験を予定している。これら以外の国内諸都市でも、交通管理策としてのロードプライシングへの関心は高まっている。しかしながら、国内では実際の導入が行われていないため本格的な導入に関する知見が充分でなく、展開の遅れる要因となっている。

翻って諸外国では、実際の導入や本格導入に向けた詳細な検討が進行中である。すなわち、世界で初めて実施を行ったシンガポール、国内複数都市で導入が行われているノルウェー、国レベルで法制度を新設し導入に向けた取り組みが急速に進展中のイギリス等の例があげられる。これら以外の国や都市でも部分的な実施や検討が進行中である。

本研究は、我が国でのロードプライシング導入に向けた諸課題を明らかにし、実施、導入に向けた諸策の知見を得ることを目的として、(財)国際交通安全学会の自主研究として実施したものである。研究にあたっては、ロードプライシングが既に導入されているか、本格導入が見込まれている諸国、すなわちシンガポール、ノルウェーおよびイギリスの 3 カ国を対象に、各分野の専門家、行政担当者から構成されたメンバーにより現地運用機関や検討機関でのヒアリングを中心とした現地調査を行い、その結果をとりまとめたものである。

本資料編においては、従来紹介されることのなかった調査各国でのロードプライシングに関わる法制度や多様な情報を集約しており、今後の導入に向けた検討を行う諸氏にとって活用されることを願うものである。

最後に、訪問各国で詳細な情報提供および多大なる調査支援を行っていただいた日本大使館職員、ならびに関係諸氏の方々には、本研究および本資料の作成に多大なる支援をいただいたことに心からお礼を申し上げる次第である。

平成 13 年 3 月 31 日

H270 プロジェクト

委員長 大蔵 泉

「ロードプライシングに関する調査研究」資料集

目 次

研究調査活動について	1
＜第一部＞ 研究のまとめ（平成 13 年度研究調査報告会資料より）	
1. 主要 3 国の取り組み状況	3
1-1. 相互比較で見る取り組み状況	3
1-2. 各国別の詳細取り組み状況	8
1-2-1. シンガポール	8
1-2-2. ノルウェー	9
1-2-3. イギリス（ロンドン）	10
2. 国際比較におけるわが国導入への課題と対応	11
＜第二部＞ 資料編	
1. 写真で見る各国のロードプライシング導入・検討地状況	15
1-1. シンガポール	15
1-2. ノルウェー	16
1-3. ロンドン	17
2. 各国ロードプライシング関係法令原文	18
2-1. シンガポール（Road Traffic Act）	18
2-2. ノルウェー（The Norwegian Public Roads Act 1963）	29
2-3. イギリス	30
2-3-1. 国レベル（Transport Bill）	30
2-3-2. ロンドン（Greater London Authority Act 1999）	51
3. 各国主要組織へのヒアリング記録	
3-1. シンガポール	54
3-1-1. シンガポール国立大学交通研究センターヒアリングメモ	54
3-1-2. シンガポール政府陸上交通省ヒアリングメモ	55
3-2. ノルウェー	58
3-2-1. ノルウェーToll Ring ヒアリングメモ	58
3-2-2. ノルウェーにおける調査内容まとめ	61
3-3. イギリス（ロンドン）	66
3-3-1. Transport Study Group, Univ. of Westminster ヒアリングメモ	66

3-3-2. DETR ヒアリングメモ	69
3-3-3. Transport for London ヒアリングメモ	72
3-3-4. イギリスにおける調査内容まとめ	77

4. その他資料

4-1. IATSS 外部報告会発表シート	81
4-2. ROCOL Report	88
4-3. 市長の交通戦略案 (The Mayor's Transport Strategy) より部分抜粋	91
4-4. ロードプライシング関連文献	107

研究調査活動について

1. 調査活動の経緯

本研究は、「はじめに」で述べられているように、海外の事例に関する情報を収集整理することにより、今後ロードプライシングの検討の際の参考に供することを目的としている。

したがって、研究会で討議を行うとともに既存の資料を収集し、わが国におけるロードプライシング制度導入の実効性、受容性に関する議論の際に検討が必要と思われる項目を整理した。研究会で討議され、整理された内容のうち海外の事例について調査・比較するべきという結論に達した項目は、主として以下に示すとおりである。

- ① 導入の経緯・目的。
- ② 制度の内容と運営方法（根拠法令、実施主体、実施時間・範囲、課金対象者、制度担保の方法、料金収受システム等）。
- ③ 導入による効果あるいは効果予測。
- ④ 受容可能性および合意形成の方法。

上記の項目については、対象となる都市での聞き取り調査、実際の運用状況の視察等を実施し、現在進行している運用・計画の最も新しい情報を収集するよう努めた。その際、対象として選んだのは、ロードプライシングを既に実施あるいは計画しているシンガポール、イギリス、ノルウェーの各都市である。

なお、研究会と海外事例調査の内容と経過は次のとおりである。

- ◎ 第1回研究会（平成12年6月26日）研究調査方法の検討
- ◎ 第2回研究会（平成12年7月21日）海外の事例調査項目の検討
- ◎ 海外事例調査（平成12年8月6日～7日）
[シンガポール]
 - ・ シンガポール国立大学交通研究センター（Center for Transport Research, NUS）
 - ・ 陸上交通省（Land Transport Authority）
- ◎ 第3回研究会（平成12年9月1日）シンガポール調査結果の報告と討議
- ◎ 海外事例調査（平成12年9月24日～10月4日）
[ノルウェー]
 - ・ フェリニエン社（A/S Fjellinjen）
 - ・ ノルウェー公共道路庁（Norwegian Public Roads Administration）
- [イギリス]
 - ・ ウェストミンスター大学交通研究グループ（Transport Study Group, Univ. of Westminster）
 - ・ 環境・交通・地域省（Department of Environment, Transport & Region）
 - ・ 大ロンドン庁（Greater London Authority）
- ◎ 第4回研究会（平成12年10月24日）ノルウェー・イギリス調査結果の報告と討議
- ◎ 第5回研究会（平成12年12月5日）調査結果まとめ方についての検討
- ◎ 第6回研究会（平成13年1月19日）調査結果まとめ、わが国への導入課題の検討
- ◎ 第7回研究会（平成13年2月22日）調査項目整理と報告書構成に関する討議

2. 委員会の構成

委員会の構成は以下のとおりである。

委員長	大蔵 泉	(横浜国立大学工学部教授)
委 員	太田 勝敏	(東京大学大学院工学系研究科教授)
	片倉 正彦	(東京都立大学大学院工学研究科教授)
	岸田 憲夫	(元警察庁交通局交通規制課課長補佐)
	久保田 尚	(埼玉大学大学院理工学研究科助教授)
	澤 忠之	(警察庁交通局都市交通対策課課長補佐)
	竹内 健蔵	(東京女子大学文理学部社会学科助教授)
	中村 文彦	(横浜国立大学工学部建設学科助教授)
	平石 浩之	(横浜国立大学工学部建設学科土木工学教室助手)
	福田 守雄	(警察庁交通局交通企画課課長補佐)
	松村 暢彦	(大阪大学大学院工学研究科助手)
事務局	柿沼 徹	((財)国際交通安全学会)
	関 敬子	((財)国際交通安全学会)

3. 本書の構成

本資料集の構成は、第1部と第2部に分かれる。

第1部では、対象3カ国の取り組み状況を比較し各国の具体的な内容を一覧できるように整理するとともに、わが国において導入する際の課題等を記載した。本資料集における第1部の内容は、平成12年度国際交通安全学会研究調査報告会（平成13年4月20日開催）において発表された資料の一部を加筆修正したものである。

第2部では、調査の過程で収集された法令関連資料および聞き取り調査内容の概要を整理し、編纂した。

＜第一部＞

研究のまとめ

（平成 13 年度研究調査報告会資料より）

1. 主要3国の取り組み状況

1-1. 相互比較で見る取り組み状況

★ 導入(検討)地域 特性

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
都市特性	都市国家 ・ 沿岸島嶼の国土に人口約300万人台 ・ 鉄道ネットワークも充実 ・ 都市計画によりCBDと郊外住宅地域とが明確に分離	中規模都市点在型 ・ 首都オスロでも人口約50万人 ・ フィンランド地形が大半なため、平地少なく都市部は周囲を丘陵山地形囲むことが多い ・ 地形制約から地上部に道路網設置限られトンネル活用につながる	大都市及び地方中小都市 ・ ロンドンには環状道路有するも都心部は片側2車線以内の道路多い ・ 地下鉄網は充実しているが、老朽化に直面 ・ 金融、商業、政治、観光の集中都市 ・ 地方都市都市では環状道路有する場合多いが、歴史市街地保全されている都市部での道路容量は充分でない
日本での近隣都市	名古屋、札幌、広島	鎌倉、京都、奈良	大都市：東京、大阪 地方中小都市：仙台、宇都宮、千里

① 根拠法令および導入経緯に関する比較表

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
根拠法令等	☆ Road Traffic Act Chapter 276, Sections 34D & 140 ☆ Road Traffic (Electronic Road Pricing System) Rules	☆ The Norwegian Public Road Act (1963) §27 ※ 国会において有料道路事業について承認し、同じく国会で承認を受けた運輸通信省策定に係るガイドラインに従い当該事業が実施される。	☆ Transport Bill (Act) 2000 ※ Local AuthorityにRPの権限を付与。 ・ 課金方式としては、通行する自動車に対するもの (Congestion Charging) と、都市部立地事業所の通勤用駐車場等の容量に応じて課金する Parking Pricing の2種を担保。 ・ ロンドン以外、イングランド、スコットランド、ウェールズのいずれも成立しているものと思料される。
(目的)	渋滞緩和 1975: エリアライゼンسسスキーム (ALS) 導入 ・ 所有規制から利用規制への方針移行 ・ 効率、広域対応、利便性、正確性等の観点からエレクトロニックロードプライシング (ERP) 検討へ 1995: Pilot Road Pricing Scheme (3つのexpressway等で課金) ・ 教団の入れの後、ERP提案の採用決定 1997: 車両搭載ユニット (IU) の装着開始 1998.4: East Coast Parkwayの一部でERP導入 (5箇所ガントリーを設置) 1998.9: 従来の規制地域周囲に28箇所ガントリーを設置 (計33箇所) ・ ERP導入その後ガントリー増設、現在42箇所	早期着手のための道路財源確保 1982: 最初の有料道路が設けられる。 1983: 道路法に有料道路の根拠規定が設けられる。 1986: ペルグンでトールリング導入 1990: オスロでトールリング導入 (オスロ・パッケージ) ※ オスロの状況 ＜背景＞交通量の増加、大気汚染 1984: 議会から総括的な交通計画作成の提案 1986: 議会に有料道路に関する白書を提出 1987: オスロ県およびアーカシフェス県による有料道路の政治的承認 1988: 国会における有料道路の最終的な決定 1988～89: 県における料金徴収方法の議論 ① 新規道路開通ごとの料金徴収 ② 市街地に入る全車両から料金所において料金徴収 (採用) ③ ガントリー課税 ④ 特別に選んだ道路のみを有料道路化 ⑤ 自動車関連諸税の増税 1991: トロンハイムでトールリング導入 現在: 「オスロ・パッケージ2」の検討、RP導入に向けての検討	渋滞緩和、交通公害等対策、公共交通財源確保 1984: スミード・レポート 1987: ロンドンでの検討 1991～95: ロンドンでの検討 1997: Road Traffic Reduction Act 1998: Guidance on Local Transport Plans 1998.7: A New Deal For Transport: Better for Everyone (交通白書) 1998.12: Breaking The Logjam (録音) ・ これに基づき99.3まで意見収集 1999: 大ロンドン庁法成立 ※ ロンドンの状況 1999: ROCCOL Report公表 2000.5: 市長にケン・リビングストン氏当選 ・ Hearing London's Views with ERP提案、'00.9まで意見収集 2001.1: 交通戦略の素案発表 秋: スキームの詳細取りまとめ 導入目標: 2002～03 2000: 交通法成立 (見込みを含む) ※ 各地の状況 ダーラム、ダービーシャー、バーミンガム、ブリストル、リーズ、エディンバラ等で検討中

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
②ロードプライシングの社会的合意に関する比較表			
	・現在のERPの前連であるALS(Area License Scheme)が実施されたのが1976年と古く、その当時の資料が残されておらず合意の手續きに関しては不明。 ・ERP導入時はCOE (Certificate of Entitlement) の発行枚数を増加させたり、貨物車やタクシーに対しては乗用車と比較して格安の料金設定をしたことは、合意に向けた配慮と考えられよう。 ・(ただし、ERP導入後貨物車がCTE (Central Expressway) の混雑現象を引き起こしていることが明らかになると、CTEにおける貨物車の料金を導入時の倍額に設定している)	・ノルウェーは1980年から橋の通行料を徴収してきた実績もあり、交通面でも受益者負担を受け入れられやすい素地があった。 ・オスロのトゥールリング導入前後では賛成者の割合が28% (1989) から34% (1990)、40% (1996) と増加 (導入は1990)。 ・その要因として、その効果を道路空間の再配分によって市民に対して視覚的にアピールしたことがあげられる (新設されたトンネルの上部を自転車、歩行者用に道路空間を再配分)。 ・RPの導入を都心部の迂回交通を処理しうるオスロトンネルの開通時に合わせたように、社会基盤整備と合わせた導入戦略も重要。 ・しかし現段階でも反対者の割合の方が賛成者よりも高い。	・ロンドンでは合意形成の方法として、多段階のパブリックエンリッジを実施。 ・市民、企業とも段階削減となることによりおおむね賛成。 ・周辺自治区には反対の立場を表明しているところがあるが、収益の用途によって緩和をはかる方向で検討中。 ・エディンバラで中期地域交通戦略をホームページで公開していることからうかがえるように、導入に向けての議論の透明性を確保するよう配慮。
③実施レベルにおける規制・制度とその後の対応			
課金エリア	・都心地区 2km四方程度のエリア (725haの中心商業地区) 進入可能道路 28箇所 ・高速道路 4路線 East Coast Parkway (ECP) Central Expressway (CTE) Pan Island Expressway (PIE) Ayer Rajah Expressway (AYE) ・外環状線 1進入路	・都心地区 10×8km程度のエリア (都市外環状線相当) 進入可能道路 19箇所 (オスロ)	・ロンドン都心地区 3×4km程度のエリア (都心内環状線内にほぼ相当) 進入可能道路 67箇所
導入策 (規制方式)	・都心地区…ロードプライシング (以前はエリアライセンス) 課金ゲート設置道路以外は物理改善、進入方向規制変更で進入不可とした ・高速道路、外環状線…ロードプライシング (の一種)	・ロードプライシング 課金ゲート設置道路以外は物理見直し、進入方向規制変更で進入不可とした	・エリアプライシング ゾーン界の道路の一部ではすでにバスレーン、レッドルート導入等により進入道路の絞り込み済み
課金時間帯	・都心地区 平日 7:30～19:00 ・高速道路、外環状線 平日 7:00～9:30 (※路線により開始終了時に幅)	・終日	・平日 7:00～19:00
課金額 課金頻度	・車種、時間帯で異なる (最ピーク時最も高い)。 ・都心地区: 1. 進入 毎一般車 (S\$0.5～2.5)、バイク、軽貨物車、貨物車、大型貨物車 (S\$0.75～3.0)、タクシーの6区分 ・高速道路、外環状線: 1. 通過 毎一般車 (S\$0.5～2.5)、大型貨物車 (S\$0.75～3.75) 等 ※1S\$ = 約63～64円 (2000年8月調査時レート)	・全車共通 (車種区分無し) ・毎回 NKR12 ・回数券 (25回券: NKR10 / 回、175回券、350回券: NKR8 / 回) ・定期券 (1ヶ月、半年、1年) もあり ※1NKR = 約12～13円 (2000年9月調査時レート)	・全車共通 (車種区分無し) ・1日単位 一般車: 1日 £5 定期費用: 1週間 £25、1ヶ月 £110、1年 £1,250 ・ゾーン内居住者の車両のみ90%の割引を予定 ※1£ = 約160～162円 (2000年9月調査時レート)

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
課金対象	・全車種(オートバイ含む) ・除外車:緊急車両	・全車種 ・除外車:緊急車両と電気自動車	・以下を除く自家用乗用車、貨物車 ・除外車:路線バス、タクシー、公共機関業務用車両、緊急車両、ガソリン代替燃料車両、電気自動車、障害者利用登録車両等
ロード・アッパ	・ERPの各車両への搭載、利用方法の徹底のために国内各所で機器メーカー協力の基きめ細かな指導、講習などを実施し導入開始時の混乱を最小限に抑える配慮。 ・ERP導入時期に車両割当制度の価格引下げを実施。保有抑制から利用抑制へのシフトを明確化。	・毎年地区居住者対象にアンケートを実施。施策への賛否などを定期把握。	・(導入前:ただしHearing London's Viewへ寄せられた意見を踏まえ当初提案から変更あり)
導入後の対応	社会状況、交通混雑の増減に応じて細かに運用等を変更 【管理方式の変更】 - ライセンサープレート目視 ⇒電子式自動料金収受:ERP 【規制範囲の変更】 - エリア・ゲート数の拡大 - 都心地区のみ(610ha) ⇒都心地区部分拡大(725ha) ⇒高速道路に拡大(ERPで) ⇒都心地区:ERPに置換え ⇒課金ゲート数増加 【規制時間の変更】 - 規制曜日の変更平日のみ ⇒土、特定祝前日の追加 ⇒平日のみに戻り:時間帯の変更ピーク時の拡大、土曜日適用時間帯の見直し 【課金頻度の変更】 - 日払いのみ ⇒ピーク外日中割引導入 ⇒ピーク時の拡大、土曜日適用時間帯の見直し ⇒ERPに連動し進入(通過)回毎に変更 【対象車種】 - 単純車種区分 ⇒ 細かな車種区分	・備考 ・計画期限満期に応じて課金額や方式の見直し中。道路限定から公共交通整備等への拡張も検討。	・検討中 ※ 初期提案策から変更されたもの。 【車種区分に応じた課金】 - 一般車、大型貨物車の2区分(£5、£15) ⇒1区分のみ(£5) 【課金除外車種】 - 範囲について再考中

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
④ 課金逃れ対策（取締り）に関する比較表			
方法	エレクトロニックロードプライシング（ERP） ：ETC	電子タグを利用した電子課金（ETC）、コイン投入、入手による料金徴収の3方式併用	カメラ方式（事前登録、カメラでナンバープレートチェンジ） AV1
未課金車両の進入抑制手段	一方通行規制を行い規制地域への進入路数を減少させた上で、すべての進入路にガントリ－を設置。 ・監視装置によりIU（車両搭載ユニット）非装着車両および金額不足車両を後部から撮影するとともに、車両幅員も測定。 ・信頼性は極めて高く、ほぼ100%捕捉可能。	規制地域への進入路に料金所を設置、4つの細路には石を置き物理的に進入不可能に。 ・料金所の徴収施設の後方に設置されたカメラにより、前部からナンバープレートおよび運転者の容貌を撮影（プライバシーへの配慮から運転者以外は写らないように工夫）。 ・車両登録とナンバープレートを照合し車両所有者を割り出す。 ・ノルウェーおよびスウェーデン以外の車両、またナンバープレートのない車両の把握はほとんど不可能。	・RP実施区域内に100～150台のカメラを設置、その他可搬式カメラを約50台を用い、走行車両のナンバープレートを撮影し把握。 ・これを登録リストと照合し、載っていない車両についてはエンフォースメントリストに登録。 ・なお、実施区域にはピーク1時間当たり約5万台の車両が走行していると考えられているが、この方法によりそのほとんどの捕捉が可能と考えられている。
課金逃れ等車両の把握方法	・IU非装着車両の場合は\$570、IUへのカードの非挿入・金額不足の場合には\$810をそれぞれ送金。 ・履行がない場合14日経過時点で通知、それでも履行がなければ逮捕・裁判へ。 ・1999.8のある1日の違反は約23万5千台の通過車両中640件、違反の約84%はカードの非挿入。 【不定期 域外車への対応】 国外からの車両は原則入国時にERP対応システム搭載。	・支払いをしないままに料金所を通過した場合、3日以内にNKR30（普通車。正格料金はNKR12）を納付。 ・納付されない場合12週間以内にNKR300を支払え、とする請求書が車両所有者に対し送付（年間のべ1千万台の通過車両中約0.1%が受け取る）。 ・それでも納付されない場合NKR450の請求書が送付されるが、これを払わない場合は裁判にかけられ、最悪の場合刑務所へ収監。 【不定期発生 域外車両への対応】 人手、コイン袋け込み式料金所利用であれば支払いが行われる。故意、またはうっかりでETCゲート通過した場合には実質課金のための追跡は困難（行っていない）。	・例えば£100のCIVIL DBET（刑罰ではない）を車両所有者（課金対象者）を運転者とするカメラで撮影しなければならないことからプライバシーの問題を生じさせるとしている）に課することとなるが、一定期間内に払えばディスカウントも検討中。 ・支払いを拒否すれば裁判に訴えられ、クレジットカード使用停止等の不利益を受けることがある。 【不定期発生 域外車への対応】 ナンバープレートによる判別のため原則域外車は発生しない見込み。但しイギリス国外車両への対応は現況定かでない。
課金逃れ等への措置の内容	・LAND TRANSPORT AUTHORITY（LTA）において取締りも行う。 ・刑事手続については、警察からLTAに派遣された50名の警察官が行う。	・公共交通路片との契約で料金徴収を行う民間会社（フェリエニエ社）において行う。 ・NKR450の徴収は別の債権取立会社において行う。	
課金逃れ対応の体制	IUは車両に固定されるべきで、オートバイのIUを外し車に付けられれば半額の支払いということになるため、IUを外す行為には罰則がかかっている。		
車載装置に係る不正等			隠すためにナンバープレートを折り曲げる行為は刑法上の犯罪。

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
⑤ロードプライシングの効果に関する比較表			
政策目的に 対する効果	- 道路渋滞の緩和(速度の向上。乗用車の交通量は日単位では減少しないが自転車流入車は減少、バイク利用者減少) - 道路渋滞原因者の混雑費用負担。	- 道路改修等の資金調達という目的は達成されている。(次々と道路建設や改修が進み、目にみえるかたちで効果が還元されている。) - 都心部外縁の住宅地などではトンネル開通に伴う地上道路改良、歩行者、自転車優先型道路への転換で居住地がテンシタル向上し住宅需要増加などの市街地活性化効果も派生。 - 通過車の深刻だった沿岸部でもトンネル化により地表面再整備され、同時に別途市街地再開発が行われた相乗効果で賑わいの増加に貢献。	- 中心部交通渋滞緩和による経済効率向上と環境改善。 - 代替公共交通機関改善(対象地域への流入交通量の20%が転換すると予測)
他の変化 (間接的効果 を含む)	土地利用の変化はみられないが、一部物流事業者の不公平がある。	- 代替交通手段利用の顕著な増加はない。 - 大気汚染は改善。 - 周辺部道路の混雑あり。道路建設プロジェクトにより緩和傾向。 - 小売業者の郊外への移転はほとんどない。	- 大気汚染はさほど変化しない。 - 都心部流入自動車交通量は10～15%削減の見込み - 周辺部の環状道路で5%程度の増加の見込み
効果予測・ 効果測定に 関する論点	- EMME-IIによる統合モデル分析で評価。 - 速度データにより課金額を3カ月周期で更新。速度データはタクシー搭載GPSより入手。	- 交通量変化等の予測は行っていない。 - 公共交通改善への財源利用が政策的課題。	- ROCOL (Road Charging Options for London) による予測。 - 速度向上だけでなく費用便益を計算し、道路利用者課金と通勤先駐車場課金との3案比較で分析
⑥料金収入の用途に関する比較表			
料金収入の 使途	一般財源	道路投資(パッケージ2より財源の20%を公共交通のインフラ整備に充当の予定)	＜ロンドン＞ 道路投資、公共交通のインフラ整備投資、割引など総合交通整備、改善(当該財源の使途の割合については未定) ＜ケンブリッジ＞ LTP (Local Transport Plan) に位置付けられた各種施策実施のための予算として想定されている(当該財源の使途の割合については未定)。 ＜エディンバラ＞ LRT、鉄道、バス、歩行者自転車、維持管理

1-2-1. シンガポール

— 8 —

1-2-2. ノルウェー

理念レベル	基本政策レベル	派生的レベル	事務・事業レベル
目的 道路改修などの資金調達	○根拠法令 ○導入指針	法令・規定 The Norwegian Public Roads Act (1963年)27条(P.31参照)	法制化の問題点
		運営要綱 ガイドラインを運輸通信省で作成	
		合意形成の方法 国会で承認	
	○実施範囲・時間帯に関わる考え方		○効果分析 代替交通に関わる変化 顕著な増加はない 大気汚染 改善 周辺部混雑 混雑あり、道路建設プロジェクトにより緩和傾向 土地利用変化 小売業者の郊外への移転はほとんどなし
		○実施時間帯 終日	
		○実施範囲 都心部(10×8km)	実施範囲 当該範囲及び周辺の道路整備状況 都心部を囲む環状道路あり、都心部より北東、南、西方面へ放射線状に幹線道路。 迂回路の有無 迂回路なし
	○実施主体(組織、人員、所掌事務) フェリニオン(オスロ県60%、アーカシュプス県40%出資)	○関連する施設制度の連携 トンネル化に伴う車線削減と歩道、自転車道整備、騒音対策補助	当該範囲への進入可能道路数 19箇所 当該範囲周辺の駐車場の整備状況 公共交通機関の乗入態勢 他の規制との併用 なし
		交通規則又は取締りを行う部門があればそれとの関係及び警察との関係 NPRAが交通規制計画、免許証の発行、交通管制を行う。警察とは独立。	○制度担保の方法 課金逃れ対策に要するコスト 課金逃れに対する担保措置 各料金所にあるコンピューターシステムに登録されたコード 課金逃れを把握する手段 違反車をビデオ撮影 課金逃れに対応する機関・団体 料金徴収会社 当該機関・団体における課金逃れ対策の体制 課金逃れを行う違反者に対する事後措置の流れ ・3日以内に30クローネをガソリンスタンドで支払う ・300クローネの請求書を送付 ・2週間の期限を過ぎると450クローネに増額 ・会社による取り立て ・裁判 車載装置に関わる不正の防止措置
	○課金の考え方 ※ 1ノルウェークローネ＝約12～13円 (2000年9月調査時レート)	○課金額 期間(一ヶ月、半年、一年)と回数券(25、175、350回)の2種類。毎回料金を払うのは12クローネ、25回の回数券は10クローネ、350回数は8クローネ。	○料金自動収受システムの車載装置 装置の形態 電子タグ
		エアアプライシングかコードアプライシングか エアアプライシング	装置の設置コスト
		課金額決定の根拠、決定に際し勘案した事項	当該コストの負担者
		○課金対象車両 課金対象車両は、原因者負担の考え方に基づいて決められているか	自動車保有者等の負担である場合、普及のインセンティブ
		除外車両及び除外の考え方 緊急車を除く全車種(電気自動車は対象外)。 コストはどのくらいかかと想定されているのか 50万クローネ/ゲート すべての対象車両から徴収できる仕組みになっているか なっている	普及のためのコスト
		○課金対象者・運転者、運転者を含む使用者、所有者のいずれに責任があるのか。 所有者	○課金対象者 ・所有者等とすれば、責任を課す合理的な理由
財政方針	○再配分(使途)の考え方	具体的使途 道路投資、公共交通のインフラ整備、(自転車道) 当該財源の中での割合 道路投資:公共交通=8:2 車の保有コストや環境税等自動車を運行するためのほかの金銭徴収の制度との関係	

1-2-3. イギリス(ロンドン)

理念レベル	基本政策レベル	派生的レベル	事務・事業レベル
目的 中心部交通環境 緩和による経済効 率向上、環境改 善、代替公共交通 機関改善整備、運 用費用の捻出	○根拠法令 ○導入指針	法令・規定 The Greater London Authority Act 1999 (P.53参照) 運営要綱 基礎法令は環境交通省が策定 合意形成の方法 多段階のパブリックヒアリングを実施。 市長提案に対して市民ヒアリング、関係団体ヒア リングののち市長が専断判断すれば、ロンドン交通局 の基審議会を結成し諸規定決定。	法制化の問題点 左記法令化により法的な問題は殆どクリア。市長の 裁量権限が広いことから、首長の指導力に左右され るか。 ○効果分析(ROCOLに基づく) 代替交通に関わる変化 課金対象地域への流入交通量の20%が公共交通 へ転換見込み。うちピーク時では4%の増加。 大気汚染 殆ど変わらない。 周辺部混雑 現状値で5%程度の増加見込み。 土地利用変化 未定
	○実施範囲・時間帯に関わる考え方	○実施時間帯 平日7時～19時 ○実施範囲 都心部(テムズ川はさみ、3×4km程度)の範囲 ○関連する施設制度の連携 都心部公共交通の整備、改善 既存バスレーン監視装置の拡充 荷捌き車管理の徹底	実施範囲 当該範囲及び周辺の道路整備状況 ロンドン内環状線相当。 都心部を囲み環状相当の道路があり、さらにその外側 にメインの環状道路がある。放射方向道路は各方向より 整備されている。 迂回路の有無と影響 迂回路あり。但し課金地域境界の道路は片側2車線が 中心。 大半でバスレーン設置済み。迂回影響については、流 入減少による交差点処理の緩和で可能と予測。 当該範囲への進入可能道路数 67ヵ所(流入を監視する固定カメラ設置ベース) 当該範囲周辺の駐車場の整備状況 対象地域内では2000～3000箇所(5万台分) パークアンドライド用駐車場は外延部にあり。規模は順 次増大。 公共交通機関の受入態勢 網としては十分にある。但し地下鉄は老朽化の問題。 バスは定時性の問題 他の規制との併用 従来からのバスレーン規制、荷捌き車流入時間帯規制 など。
	○実施主体(組織、人員、所掌事務) Transport for London, Greater London Authority	交通規則又は取締りを行う部門があればそれ との関係及び警察との関係 料金徴収、未払いの取り立ては運用を行う部局が担 当。但しプレート改ざん、監視機器の破壊、改竄など不 正に免れようとする場合には刑事となり、警察の担当す る範囲のものとなる。	○制度担保の方法 課金逃れ対策に要するコスト 課金逃れに対する担保措置 センターで管理するナンバープレート番号と料金支払 い済み情報とのマッチング、及び流入、エリア内滞 在時のカメラ補捉 課金逃れを把握する手段 違反車をビデオ撮影、専門のパトロール要員による パトロール 課金逃れに対応する機関・団体 料金徴収部局 当該機関・団体における課金逃れ対策の体 制 巡回監視員、移動式カメラの両方を活用 課金逃れを行う違反者に対する事後措置の 流れ ・未払いのままの自動車の所有者には、80ポンドの 反則金 ・即時支払えば40ポンドですむ ・長期未払いで、未払い証明書が発行されると120ポ ンド ・徴収方法、手順などは路上駐車取立てと同様 ・裁判 車載装置に頼る不正の防止措置
	○課金の考え方 ※ 1イギリスポンド＝約160～162円 (2000年9月調査時レート)	○課金額 日払い16ポンド、週払い25ポンド、月払い110ポンド、年 払い1250ポンドの4種類 エリアプライシングかコードプライシングか エリアプライシング 課金額決定の根拠、決定に際し勘案した事 シミュレーションにより比較。 ・定レベルの交通量削減に資する額 ○課金対象車両 課金対象車両は、原因者負担の考え方に基づ いて決められているか 進捗と考えられる 除外車両及び除外の考え方 緊急車、路線バス、タクシー、公用車、電気自動車 など除外車両詳細に掲載 コストはどのくらいかかると想定されているの か 5000万ポンドの見込み すべての対象車両から徴収できる仕組みに なっているか なっている ○課金対象者・運転者、運転者を含む使用 者、所有者のいずれに責任があるのか。 所有者	○料金自動収受システムの車載装置 装置の形態 ナンバープレートの自動読取課金のため、車載は無し 将来的にはETCを推薦 装置の設置コスト 発生しない 当該コストの負担者 発生しない 自動車保有者等の負担である場合、普及の インセンティブ 普及のためのコスト ○課金対象者 ・所有者等とすれば、責任を課す合理的な理由 駐車違反と同様の考え方?
財政方針	○再配分(使途)の考え方	具体的使途 道路投資、公共交通のインフラ整備改善、割引など総 合交通整備、改善 当該財源の中での割合 詳細は未定 車の保有コストや環境税等自動車を使用する ためのほかの金銭徴収の制度との関係	

2. 国際比較における我が国導入への課題と対応

本節では、前節での主要項目別の対象各国ロードプライシングへの取り組み状況についての検証を参考に我が国へ導入する場合の課題について、項目別に整理を図った。

1. 根拠法令および導入に関する課題

1.1 根拠法令等

いかなる法的根拠を設けることとするか検討する際には、次の事が必要である。

- ① 導入の目的等を十分に勘案する
- ② 現行法体系との整合性を図る

1.2 導入等の経緯等

1.2.1 事前検討課題

導入にあたっては、次のような事項について確実に検討しておく必要がある。

- 1) 法的根拠
- 2) 実現可能性（例：制度として機能するか）
- 3) 目的、手段、効果等の整合性（例：目的にかなった手段か。その手段を講じたとき、目的に見合った効果が確実に予想されるか）

1.2.2 国民のコンセンサス

政策決定の様々な段階において、国民の意見反映のための所要の手続を実施していく必要がある（「2 ロードプライシングの社会的合意に関する課題」参照）。

2. ロードプライシングの社会的合意に関する課題

2.1 わかりやすい地域交通プランの提示（私たちのまちの交通をどうするのか）

ロードプライシングを議論する前の段階として、地域交通をどのような目的、目標、どのような政策と整備によって、いつ実現していくのかを示した地域交通戦略が必要である（エディンバラの Local Transport Strategy が参考）。

その中でロードプライシングの必要性を位置づける。策定プロセスでは、住民参加によって、交通の現状を知り、ともに地域交通の困難性を共有し、プランを考えていくことが必要不可欠。しかし、限定的な集団による活動と意志決定が地域としての総意の醸成に寄与するためには、集団の代表性を確保していくことが課題であろう。

2.2 わかりやすいロードプライシングの効果の提示（ロードプライシングで何ができるのか）

交通政策の効果は目に見えにくいため、効果を実感することが難しい（交通問題の住民参加の継続性を困難にする一因）。

したがって、ロードプライシングを導入した際の効果を視覚的に訴えることが必要。特に財源創出効果を利用して、どのような政策、整備が可能になるのかをあわせて提示していくことが効果的であろう（オスロでのトンネル整備にともなう地上部分の道路空間の再配分が参考）。

2.3 議論のプロセスの透明性（みんなはどんなことを考えているのか）

ロードプライシングを含む地域交通プランの策定プロセスの透明性を確保することによって、議論参加者のなかで情報の共有をはかり、誤解を避け、理解を促進する。プランの策定中途であっても、インターネット等で公開し、地域住民の意見を吸い上げ、バージョンアップをはかる方策は有効であろう（エディンバラの Local Transport

Strategy が参考)。

2.4 根拠の説明・説得（なぜドライバーは追加的にお金を支払わなければならないのか）

ロードプライシングの論拠として、自動車の外部不経済の内部化という論拠を一般市民にわかりやすく説明する必要（発泡酒の税率アップとは異なる）。これができないのであれば、ノルウェーのように道路財源確保という合意のための導入根拠を設定しなければならない。

2.5 社会基盤整備とあわせた導入戦略（迂回したいドライバーはどこを通ればいいのか）

料金の支払いをさせて規制地域を迂回するドライバーが発生することは避けられない。そのために、道路の新規開通や拡張時とあわせて導入することが必要（オスロトンネルの開通にあわせてロードプライシングを導入）。

3. 実施レベルにおける規制・制度とその後の対応

3.1 地域状況に応じた規制エリア・路線の設定

大都市内の高密度商業業務地域への導入例、都市域全体の導入例の双方ある。導入検討地域状況に応じたエリア・路線設定を行う必要がある。

3.2 ゾーン境界に交差する細街路進入道路の物理変更・規制変更

ゾーン境界となる道路に交差する進入可能路については、交通管理の効率化、課金管理機器コスト低減、迂回道路容量の増加（良好な迂回路状況の維持）のためにも、細街路は物理処理、一方通行の導入などで極力進入不可とすべきである。

3.3 非混雑日、時間帯での課金除外

交通施設建設費の充当を目的とするノルウェー方式を除けば、非混雑状態の曜日、時間帯は課金対象から可能な限り除外すべきである。日本の有料道路制度では曜日、時間帯により割引く、課金除外するという方式は導入しにくい状況にある。

3.4 定期的な民意の把握

導入後についても、定期的に（できれば毎年）何らかの形で施策に対する一般市民、事業者による評価を把握する必要がある。把握によりエリアや、課金額、対象車両などの見直し検討にも役立つ。

3.5 導入後の効果や社会的状況の変化に応じた運用、規制の見直し

運用時間帯や対象車種、規制エリアについては社会状況や交通混雑状況の変化に応じて一定期間毎に見直し・変更が行えるよう制度や運用方式を制定しておく必要がある。

4. 課金逃れ対策（取締り）に関する課題

4.1 未課金車両の進入抑制手段

領域を大きくすれば進入路数が増加することとなり、担保措置にかかわる負担が大きくなる。

4.2 課金逃れ等車両の把握方法

- ① ERPにより捕捉する場合、車両搭載ユニットをいかに普及させるかが問題となる。
- ② カメラにより捕捉する場合、プライバシー、捕捉率といった問題が生じる。

4.3 課金逃れ等への措置内容

- ① そもそも、担保措置が公平に適用されないと、それがいかなるものであろうとシステム全体が機能しないこととなる。
- ② 所有者責任と構成するか、運転者責任と構成するか。
 - ・所有者責任については、運転者責任に比べ、ナンバープレート等から責任者の特定がより容易となる。
 - ・ノルウェー等においては、所有者責任で構成しているが、日本の道路交通法は基本的に運転者責任を問うこととしている。
- ③ 刑事罰による担保と構成するか、民事上の徴収手段による担保と構成するか。いずれについても、処理の方法をどのようにするか。
- ④ 課金逃れ対応の体制
 - 課金の主体、担保措置の在り方を勘案し、検討する必要がある。

5. ロードプライシングの効果に関する課題

5.1 政策目的

政策目的を明確にしてから効果を予測、測定する。

- ① 混雑の緩和：交通量で測るか、速度向上で測るか。
 - シンガポールは速度を唯一公的評価指標としている。
- ② 財源の確保：目標額をどうするか、使途をどうするか（道路改善だけか）。
 - ・ノルウェーでは公共交通改善までを含む動き。
 - ・シンガポールは一般財源へ投入。

5.2 交通行動

交通行動の変更の影響を予測、把握する。

- ① 経路の変更、頻度の変更、時刻の変更
- ② 手段の変更、目的地の変更
- ③ 自動車利用方法の変更（相乗り、共同配送等へ）

5.3 土地利用や環境への影響

土地利用や環境への影響を予測、把握する。

- ① 域内立地活動の域外移転
- ② 環境負荷の低減あるいは域外への移転
- ③ 負の影響の緩和のための費用

5.4 効果影響予測のためのデータ入手

効果影響予測のためのデータ入手方法を検討する。

シンガポールではタクシーGPS データで速度評価を実施。

6. 料金収入の使途に関する課題

6.1 日本でのロードプライシングの料金使途の考察

6.1.1 自動車関係諸税の減免

自動車利用者の負担軽減を名目として浮上する可能性

- 1) 買い戻し効果 (buy back effect) の発生 → 効果の減殺
- 2) 少なくとも利用に直結する税目（例・燃料税）などでは危険

- 3) 課金されない地域の車両にも減免効果が出る可能性
→ 他地域で混雑発生＋公平性の問題

6.1.2 一般財源への投入

- 1) 受益と負担の関係の不明確化。受益は課金されない地域にも波及
→ 公平性の問題
- 2) シンガポールの事例では、課金されない地域が非常に限定されているかほとんどない。

6.1.3 公共交通機関への補助

- 1) 課金地域に関連する公共交通機関
(課金地域の自動車交通との代替性が大きければ認めやすい)
- 2) 課金地域に関連しない公共交通機関
(公平性の観点から問題か？(例：整備新幹線への財源投入など))
シンガポールの事例では課金地域に関連しない公共交通機関はあまりない
- 3) 両者に共通して受益と負担の明確化が問題

6.1.4 道路投資への投入

- 1) 道路そのものへの投資：課金支払い者の理解を得られやすい(ノルウェーの事例)。潜在的な需要(道路投資による発生交通)がどれだけあるかが問題。
- 2) 課金地域に関連しない道路への投資：理論的に正当化することは難しいので、公正上の問題が考えられる。

6.2 使途に関する課題

- ① 使途を目的に利用するか(イギリスの事例)、限定的に使うのか。
- ② ストック(道路投資、公共交通インフラ整備)の他に、フローへの使途の考察が必要。
- ③ 説明責任(公正上の問題が重要)。
- ④ 民間による社会資本整備(PFI)との関連性に関する考察が必要。

<第二部>

資料編

1. 写真で見る各国のロードプライシング導入・検討地状況

1-1. CBDおよびその周辺での導入例：シンガポール

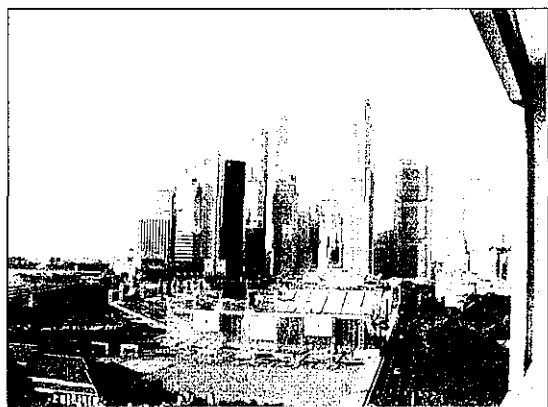


Fig.1-1 シンガポール都心部の様子（高層ビル群が林立し高密度開発されている）



Fig.1-2 導入地区外縁の迂回道路状況（片側3車線程度、バスレーン導入）



Fig.1-3 シンガポール都心に向かう高速道路での課金ゲート（ETC）

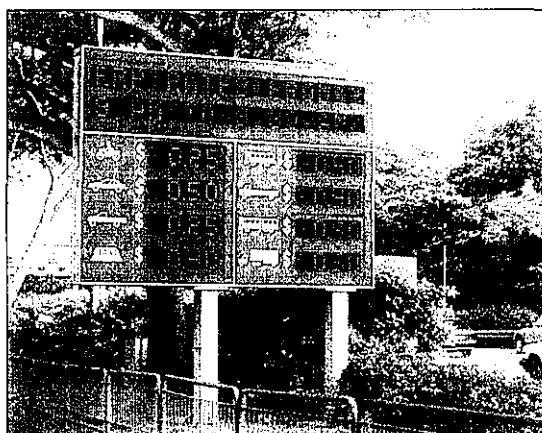


Fig.1-4 ゲート手前での該当時間帯での可変料金表示（混雑時間帯に応じ料金が変動）



Fig.1-5 CBD流入部での課金ゲート（林立するビル群の中に設置）

1-2. 中小都市での導入例：ノルウェー



Fig.2-1 オスロ都心部 目抜き通りの様子
(中層の建物が中心となっている)



Fig.2-2 外周道路の様子 (オスロ)

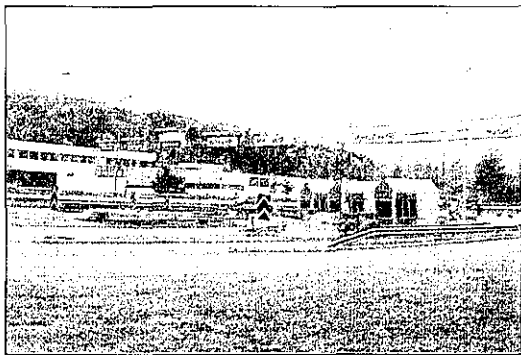


Fig.2-3 オスロのトールリング課金ゲート
(写真左奥からETCによる無停止ゲート、コイン
投げ込み式の簡易自動収受ゲート、人手による有
料料金所、の3種が並んでいる)

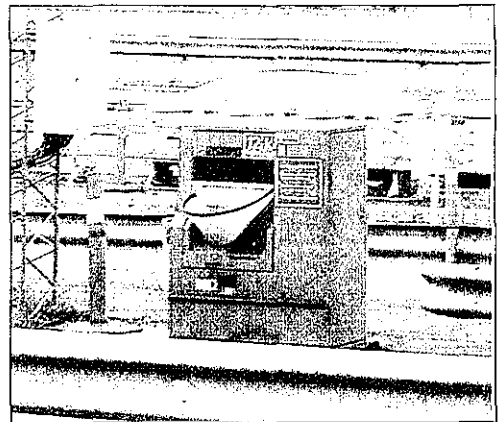


Fig.2-4 コイン投げ込み式のゲート

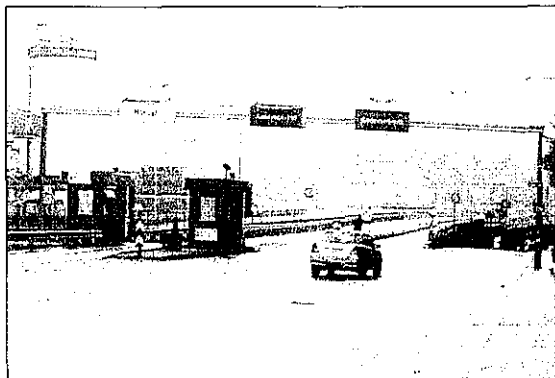


Fig.2-5 都市外縁部にあるETCと有料料金所併
用の課金ゲート (ベルゲン)

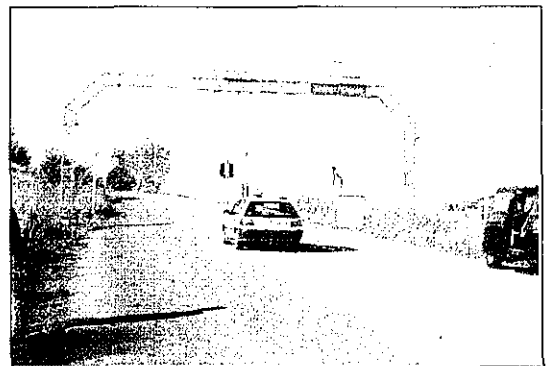


Fig.2-6 トロンハイム周辺のトールリング課金
ゲート (ETC)

1-3. 大都市への導入検討：ロンドン

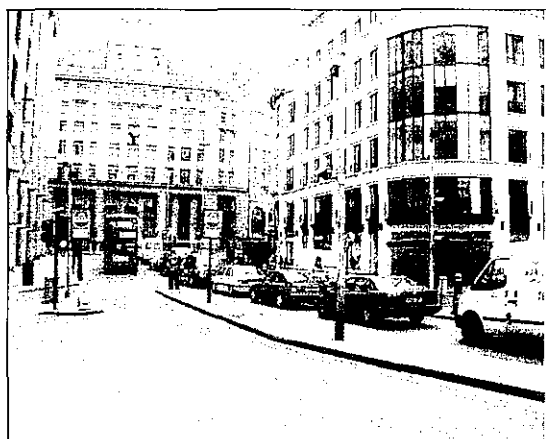


Fig.3-1 金融街のシティーに流入する道路区
(都心部の狭隘な道路でもバス専用レーンを導入し混雑から分離)

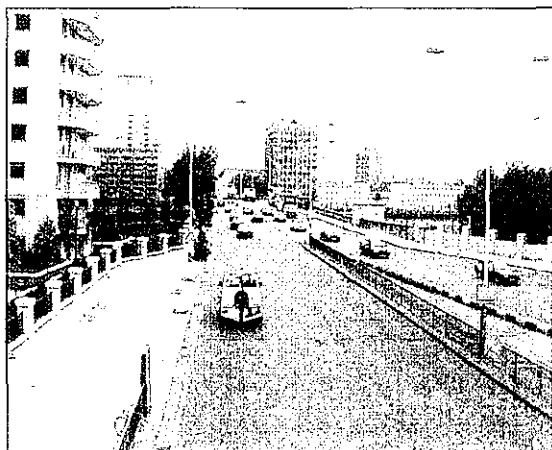


Fig.3-2 コードンとして想定されている道路の
状況：片側3～2車線程度



Fig.3-3 コードンとして想定されている道路の
状況：片側2車線
(市街地では各所でバス専用レーン導入により減線されている)



Fig.3-4 AVIによる課金への利用が予定されている交通取締り街頭カメラ
(◎の部分・計4台)



Fig.3-5 信号上部に設置されている交通取締り用のカメラ
(カメラ設置路線には事前に路上の標識でカメラの設置が予告されている)

2. 各国ロードプライシング関係法令原文

2-1. シンガポール (Road Traffic Act)

Road Traffic Act

CHAPTER 276, SECTION 34D AND 140(1)

Road Traffic

1997 Ed.

CAP. 276

Rules for purposes of this Part

34D.— (1) The Minister may make rules for the purposes of carrying this Part into effect and, in particular, may make rules—

(a) specifying the roads in respect of which, and the days and hours during which, a road-user charge shall be levied;

(b) prescribing the amount of road-user charge to be levied in respect of any specified road and for this purpose, road-user charges of different amounts may be prescribed in respect of —

(i) different specified roads or parts thereof;

(ii) different hours of the day or different days of the week; and

(iii) different classes, categories or descriptions of vehicles;

(c) prescribing the manner in which road-user charges shall be levied and collected, including the use of electronic or computerised or other facilities therefor, and for this purpose, the rules may —

(i) require all vehicles (whether registered in Singapore or elsewhere) to be installed with such devices and appurtenances and in such manner as may be prescribed before they may be ridden, driven or moved on a specified road during the prescribed hours;

(ii) provide for the issue by the Authority or its agents of stored value cards to be used with any device prescribed under sub-paragraph (i), regulate the use of such stored value cards and prohibit the issue of such stored value cards by any person not authorised by the Authority to do so;

(iii) prohibit the sale, supply, installation, repair or maintenance of any device or appurtenance prescribed under sub-paragraph (i) by any person not authorised by the Registrar to do so;

(iv) specify the conditions under which any device or appurtenance prescribed under sub-paragraph (i) may be removed from one vehicle and installed in another or transferred from one person to another; and

(d) prescribing the records to be kept by the Registrar in connection with this Part and regulating the disclosure by the Registrar of any information in such records.

(2) Where a person is convicted of an offence under the rules, the court before which such person is convicted may, in addition to the punishment prescribed for the offence, order him to pay the amount of road-user charges as may be certified by an officer appointed by the Authority in that behalf to be due from such person at the date of such conviction and such amount may be recovered according to the law for the time being in force for the recovery of fines.

(3) Section 77A of the Banking Act (Cap. 19) and section 14 of the Currency Act (Cap. 69) shall not apply to a stored value card issued by the Authority or its agent in accordance with rules made under this section.

General provisions as to rules

140.—(1) The appropriate Minister may make rules —

- (a) for prescribing the language and script in which any traffic sign, notice, record, application, return or other documents shall be written;
- (b) for any purpose for which rules may be made under this Act;
- (c) for prescribing anything which may be prescribed under this Act;
- (d) generally for the purpose of carrying this Act into effect; and
- (e) for prescribing penalties (not exceeding those provided by section 131) for any breach or failure to comply with any such rules.

ROAD TRAFFIC (ELECTRONIC ROAD PRICING SYSTEM) RULES

Arrangement of provisions

PART I

PRELIMINARY

1 Citation

2 Definitions

PART II

IN-VEHICLE UNITS

3 Motor vehicles to be installed with in-vehicle units

4 Installation, repair, replacement, etc., of in-vehicle units to be carried out by authorised persons

PART III

LEVYING OF ROAD USER CHARGE

5 Road user charge to be paid during restricted hours

6 Payment of road user charge

7 Driver to ensure adequate balance in stored value of ERP card

PART IV

OFFENCES AND OTHER MISCELLANEOUS PROVISION

8 Unlawful entry into specified entry point

9 Interference, etc., with transmission of signals

10 Electronic road pricing sign

FIRST SCHEDULE

SPECIFIED ROADS, SPECIFIED ENTRY POINTS, RESTRICTED
HOURS AND AMOUNTS OF ROAD USER CHARGE PAYABLE

SECOND SCHEDULE

TYPES OF IN-VEHICLE UNIT AND MANNER OF
INSTALLATION IN MOTOR VEHICLE

THIRD SCHEDULE

ELECTRONIC ROAD PRICING SIGN

PART I PRELIMINARY

Citation

1. These Rules may be cited as the Road Traffic (Electronic Road Pricing System) Rules.

Definitions

2. In these Rules, unless the context otherwise requires-

“ERP” is the abbreviation for Electronic Road Pricing;

“ERP card” means a stored-value card which, when used by a person with an in-vehicle unit in a motor vehicle, results in the appropriate amount of road user charge being automatically debited against the stored value of the card when the vehicle is ridden, driven or moved into a specified entry point on a specified road during the restricted hours;

“ERP facility” means any electronic or computerised facility installed or caused to be installed by the Authority at any specified entry point on a road pursuant to section 34C of the Act;

“in-vehicle unit” means a transponder or any other device as approved by the Registrar which is installed in a motor vehicle to facilitate the levying and payment of road user charges by electronic means;

“restricted hours” means the periods, as specified in the First Schedule, during which a road user charge will be levied for riding, driving or moving a motor vehicle into specified entry point on a specified road;

“specified entry point”, in relation to a specified road, means the entry point as specified in the First Schedule;

“specified road” means any of the roads as specified in the First Schedule;

“stored value”, in relation to an ERP card, means the amount of money standing to the credit of the person to whom the card has been issued and against which payments of road user charges are automatically debited when the card is used with the in-vehicle unit installed in a motor vehicle.

PART II IN-VEHICLE UNITS

Motor vehicles to be installed with in-vehicle units

3. -- (1) No person shall, during the restricted hours, ride, drive or move a motor vehicle into a specified entry point on a specified road unless the vehicle is installed with

the appropriate type of in-vehicle unit in accordance with the Second Schedule.

(2) The Registrar shall keep a record of the serial number of all in-vehicle units which have been installed in motor vehicles pursuant to these Rules.

Installation, repair, replacement, etc., of in-vehicle units to be carried out by authorised persons

4. -- (1) No person shall —

- (a) install an in-vehicle unit in a motor vehicle;
- (b) remove an in-vehicle unit which has been installed in a motor vehicle;
- (c) replace an in-vehicle unit which has been installed in a motor vehicle with another in-vehicle unit (whether of the same type or of another type)
- (d) carry out any maintenance or repair works to, or otherwise tamper with, adjust, alter or modify, an in-vehicle unit which has been installed in a motor vehicle;
- (e) manufacture or assemble an in-vehicle unit; or
- (f) sell or supply or offer to sell or supply an in-vehicle unit,

unless he is authorised to do so by the Registrar

(2) Any person who contravenes paragraph (1) shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$2,000 or to imprisonment for a term not exceeding 12 months or to both.

(3) Paragraph (1)(a), (b) and (c) shall not apply to an in-vehicle unit of types 1A and 2A as specified in the Second Schedule.

(4) The Registrar may, in his discretion and upon an application being made by the registered owner of a motor vehicle (referred to in this paragraph as the old vehicle), allow the in-vehicle unit which has been installed in the old vehicle to be removed from that vehicle and installed in another vehicle (referred to in this paragraph as the new vehicle) if the Registrar is satisfied that —

- (a) the old vehicle has been de-registered or the applicant undertakes to de-register the old vehicle a time specified by the Registrar;
- (b) the old vehicle and the new vehicle belong to the same class of vehicle; and
- (c) the new vehicle or will be registered in the name of the applicant.

PART III

LEVYING OF ROAD USER CHARGE

Road user charge to be paid during restricted hours

5. A road user charge of the appropriate amount as specified in the First Schedule shall be payable on every occasion a motor vehicle is ridden, driven or moved into a specified entry point on a specified road during the restricted hours.

Payment of road user charge

6. -- (1) The road user charge shall be paid by using an ERP card with the in-vehicle unit installed in a motor vehicle.

(2) The appropriate amount of road user charge shall be debited against the stored value of the ERP card.

Driver to ensure adequate balance in stored value of ERP card

7. The driver of a motor vehicle shall ensure that the ERP card has a stored value of an amount that is sufficient to pay for any road user charge which may be incurred by him.

PARTIV

OFFENCES AND OTHER MISCELLANEOUS PROVISION

Unlawful entry into specified entry point

8. -- (1) Subject to paragraphs (2) and (4), any person who during the restricted hours rides, drives or moves a motor vehicle into a specified entry point on a specified road when —

- (a) there is no in-vehicle unit installed in the vehicle;
- (b) the in-vehicle unit therein has not been properly installed in accordance with the Second Schedule
- (c) the in-vehicle unit installed therein is defective;
- (d) the in-vehicle unit installed therein has been unlawfully taken from another motor vehicle;
- (e) the in-vehicle unit therein has been installed, repaired, tampered with, adjusted, altered or modified in contravention of rule 4;
- (f) no ERP card has been inserted in the in-vehicle unit;
- (g) the ERP card has not been properly inserted in the in-vehicle unit;
- (h) the ERP card being used by him with the in-vehicle unit has a stored value of an amount that is insufficient to pay for any road user charge incurred by him; or
- (i) the ERP card being used by him with the in-vehicle unit is a forgery or is defective,

shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 3 months or to both.

(2) Where the Registrar has reason to believe that a person has committed an offence under paragraph (1)(f), (g) and (h)—

- (a) the registrar may by notice in writing require the person to pay, within such time and in such manner as may be specified in the notice, the road user charge incurred by him and an administrative charge of \$10; and
- (b) if the person to whom the notice is given complies with it, he shall not be guilty of the offence under paragraph (1)(f), (g) and (h), as the case may be.

(3) Any person who, during the restricted hours, rides, drives or moves a motor vehicle from an area outside a specified entry point on a specified road to an area within the specified entry point in such a manner as to avoid riding, driving or moving the motor vehicle into

the specified entry point and thereby evades payment of the road user charge levied in respect of that specified entry point shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$2,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

(4) It shall be a defence in any prosecution for a contravention or non-compliance with —

- (a) paragraph (1)(b), (c), (d), (e), (g), (h) or (I) for the person charged to prove to the satisfaction of the court that he did not know nor could reasonably have discovered the contravention or non-compliance referred to in the charge; or
- (b) paragraph (1)(c), (e) or (I) involving the use of a defective in-vehicle unit or a defective ERP card, as the case may be, for the person charged to prove to the satisfaction of the court that the defect in the in-vehicle unit or ERP card occurred through no fault of his in the course of the journey during which the offence was committed.

Interference, etc., with transmission of signals

9. -- (1) Any person who does, without lawful authority, any act which prevents, obstructs or interferes with the transmission of signals between the in-vehicle unit installed in any motor vehicle and any ERP facility shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$2,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

(2) Any person who hinders, without lawful authority, by any means and to any extent, the view of any of the identification marks of any vehicle in respect of which an offence under these Rules has been committed and who thereby obstructs the identification of the vehicle shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$2,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

(3) It shall be a defence in any prosecution for a contravention of paragraph (1) for the person charged to prove to the satisfaction of the court that he did not know nor could reasonably have discovered the contravention referred to in the charge.

Electronic road pricing sign

10. A sign as set out in the Third Schedule shall be placed at the approach to a specified entry point on a road.

FIRST SCHEDULE

Rules 2 and 5

SPECIFIED ROADS, SPECIFIED ENTRY POINTS, RESTRICTED
HOURS AND AMOUNTS OF ROAD USER CHARGE PAYABLE

PART I

NAMES OF ROADS UNDER ERP & CHARGES

SECOND SCHEDULE

Rules 3 (1), 4(3) and 8(1)

TYPES OF IN-VEHICLE UNIT AND MANNER OF INSTALLATION IN MOTOR VEHICLE

<i>First column Description of vehicle</i>	<i>Second column Type of in-vehicle unit</i>	<i>Third column Manner in which in-vehicle unit is to be installed</i>
1.Motor cycle, scooter, moped or motor cycle with side-car, registered in Singapore or elsewhere.	Type 1 and Type 1A	The in-vehicle unit is to be mounted on the handle bar, windshield or any other part of the vehicle so as to be clearly visible from the front or from the top whenever the vehicle is ridden or moved past any specified entry point during the restricted hours.
2.Motor car registered in Singapore or elsewhere, taxis registered elsewhere, goods vehicle, trivan, recovery vehicle, vehicle used as mobile canteen or mobile bank, station wagon (goods-cum-passengers) and vehicle used for specified purpose such as a house float, registered in Singapore or elsewhere, the maximum laden weight of which does not exceed 3.5 metric tons.	Type 2 and Type 2A	The in-vehicle unit is to be mounted on the glass windscreen facing forward so as to be visible from the front at all times when the vehicle is driven or moved past any specified entry point during the restricted hours.
3.Motor vehicle licensed under the Act as a taxi.	Type 3	The in-vehicle unit is to be mounted on the glass windscreen facing forward so as to be visible from the front at all times when the vehicle is driven or moved past any specified entry point during the restricted hours.
4.Motor vehicle licensed under the Act as an excursion bus, an omnibus, a private bus, a school bus or a private hire bus, the maximum seating capacity of which does not exceed 30 persons (exclusive of the driver), or goods vehicle, trivan, recovery vehicle, vehicle used as mobile canteen or mobile bank, station wagon (goods-cum-passengers) and vehicle used for specific purpose such as a horse float, the maximum laden weight of which exceeds 3.5 metric tons but does not exceed 16 metric tons, or a motor vehicle	Type 4	The in-vehicle unit is to be mounted on the glass windscreen facing forward so as to be visible from the front at all times when the vehicle is driven or moved past any specified entry point during the restricted hours.

registered elsewhere, the maximum seating capacity of which does not exceed 30 persons (exclusive of the driver) or the maximum laden weight of which exceeds 3.5 metric tons but does not exceed 16 metric tons.

5. Motor vehicle licensed under the Act as an excursion bus, an omnibus, a private bus, a school bus or a private hire bus, the maximum seating capacity of which exceeds 30 persons (exclusive of the driver), or construction equipment, engineering plant, or goods vehicle, trivan, recovery vehicle, vehicle used as mobile canteen or mobile bank, station wagon (goods-cum-passengers) and vehicle used for specific purpose such as a house float, the maximum laden weight of which exceeds 16 metric tons, or a motor vehicle registered elsewhere, the maximum seating capacity of which exceeds 30 persons (exclusive of the driver) or the maximum laden weight of which exceeds 16 metric tons.

6. A motor vehicle licensed under the Act as an ambulance, fire engine or marked police vehicle

Type 5

The in-vehicle unit is to be mounted on the glass windscreen facing forward so as to be visible from the front at all times when the vehicle is driven or moved past any specified entry point during the restricted hours.

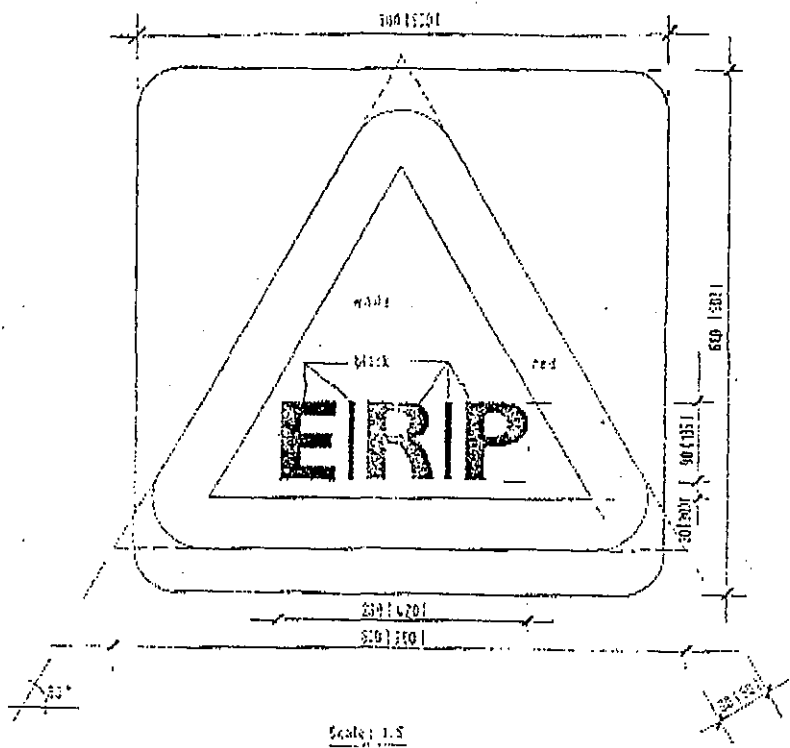
Type 6

The in-vehicle unit is to be mounted on the glass windscreen facing forward so as to be visible from the front at all times when the vehicle is driven or moved past any specified entry point during the restricted hours.

THIRD SCHEDULE

Rule 10

ELECTRIC ROAD PRICING SIGN



NOTE: DIMENSIONS IN SQUARES ARE FOR SIGNS INSTALLED ON EXPRESSWAY

[G.H. Nos. S 176/98; S420/98;S538/98;S175/99;S242/99;S273/99;S384/99]

2-2. ノルウェー (The Norwegian Public Roads Act 1963)

The Norwegian Public Roads Act 1963

1963 Chapter 27 · *continued*

§ 27 «With the consent of the Storting, the Ministry can demand tolls be levied on public roads, stipulate the level of the tolls and lay down conditions for the specific use of toll funds»

2-3. イギリス
2-3-1. 国レベル (Transport Bill)

Transport Bill - continued

House of Commons

PART III

ROAD USER CHARGING AND WORKPLACE PARKING LEVY

CHAPTER I

ROAD USER CHARGING

Charging schemes

Preliminary.

162. - (1) In this Part "charging scheme" means a scheme for imposing charges in respect of the use or keeping of motor vehicles on roads.

(2) Charges imposed in respect of any motor vehicle by a charging scheme under this Part shall be paid -

(a) by the registered keeper of the motor vehicle, or,

(b) in circumstances specified in regulations made by the appropriate 40 national authority, by such person as is so specified.

(3) A charging scheme may be made -

(a) by a non-metropolitan local traffic authority ("a local charging scheme"),

(b) jointly by more than one non-metropolitan local traffic authority ("a joint local charging scheme"),

(c) jointly by one or more non-metropolitan local traffic authorities and one or more London traffic authorities ("a joint local-London charging scheme"), or

(d) by the Secretary of State or the National Assembly for Wales ("a trunk road charging scheme").

(4) In this Part references to a non-metropolitan local traffic authority are to a local traffic authority for an area outside Greater

London.

(5) In this Part

(a) "the charging authority", in relation to a charging scheme under this Part made or proposed to be made by one authority, means the authority by which the charging scheme is or is proposed to be made, and

(b) "the charging authorities", in relation to a charging scheme under this Part made or proposed to be made jointly by more than one authority, means the authorities by which the charging scheme is or is proposed to be made.

(6) The power to make joint local-London charging schemes conferred by this Part does not limit any of the powers in Schedule 23 to the Greater London Authority Act 1999 (road user charging in Greater London).

Local charging schemes.

163. - (1) A local charging scheme may only be made in respect of roads for which the charging authority are the traffic authority.

(2) A local charging scheme may only be made if it appears desirable for the purpose of directly or indirectly facilitating the achievement of policies in the charging authority's local transport plan.

Joint local charging schemes.

164. - (1) A joint local charging scheme may only be made in respect of roads for which any of the charging authorities are the traffic authority.

(2) A joint local charging scheme may only be made if it appears desirable for the purpose of directly or indirectly facilitating the achievement of policies in the charging authorities' local transport plans.

Joint local-London charging schemes.

165. - (1) A joint local-London charging scheme may only be made in respect of

(a) roads for which the non-metropolitan local traffic authority, or any of the non-metropolitan local traffic authorities, by which it is made are the traffic authority, and

(b) roads in respect of which the London traffic authority, or any of the London traffic authorities, by which it is made may impose charges by a scheme under Schedule 23 to the Greater London Authority Act 1999 without the consent of the Secretary of State.

(2) A joint local-London charging scheme may only be made if it appears desirable for the purpose of directly or indirectly facilitating the achievement of

(a) policies in the local transport plan of the non-metropolitan local traffic authority, or the local transport plans of the non-metropolitan local traffic authorities, by which it is made, and

(b) policies and proposals set out in the transport strategy prepared and published by the Mayor of London under section 142 of the Greater London Authority Act 1999.

Trunk road charging schemes.

166. (1) A trunk road charging scheme may only be made

(a) by the Secretary of State in respect of roads for which he is the traffic authority, or

(b) by the National Assembly for Wales in respect of roads for which it is the traffic authority.

(2) A trunk road charging scheme may only be made in respect of a road if

(a) the road is carried by a bridge, or passes through a tunnel, of at least 600 metres in length, or

(b) a local traffic authority or Transport for London has requested the charging authority to make the trunk road charging scheme in connection with a charging scheme under this Part, or a scheme under Schedule 23 to the Greater London Authority Act 1999, made or proposed by

them.

Making of charging schemes

Charging schemes to be made by order. **167.** - (1) A charging scheme under this Part is made by order of the charging authority or of the charging authorities (acting jointly).

(2) The charging authority or authorities may by order vary or revoke a charging scheme under this Part; but where a trunk road charging scheme is made at the request of a local traffic authority or Transport for London, it shall not be varied or revoked unless the local traffic authority, or Transport for London, have been consulted about its variation or revocation.

(3) The appropriate national authority may make regulations about orders making, varying or revoking charging schemes under this Part, including (in particular)

(a) provision specifying the form of orders,

(b) provision about the publication of proposals for orders and the making and consideration of objections to such proposals, and

(c) provision about the publication of notice of orders and of their effect.

(4) Before making regulations under subsection (3) which relate to joint local-London charging schemes the Secretary of State shall consult the Greater London Authority about the regulations so far as they so relate.

Confirmation of charging schemes. **168.** - (1) A charging scheme under this Part, other than a trunk road charging scheme, shall not come into force unless the order making it has been submitted to and confirmed by the appropriate national authority; and a variation of such a charging scheme shall not take effect until the order making the variation has been so submitted and confirmed.

(2) Subsection (1) does not apply in such circumstances as may be specified in or determined in accordance with regulations made by the appropriate national authority.

(3) A joint local London charging scheme shall not come into force unless the order making it has been submitted to and confirmed by the Greater London Authority; and a variation or revocation of such a charging scheme shall not take effect until the order making the variation or revocation has been so submitted and confirmed.

(4) Where confirmation of an order is required by this section, the order may be confirmed with or without modifications.

(5) Where confirmation by both the Secretary of State and the Greater London Authority of an order making a joint local London charging scheme or a variation of such a charging scheme, is required by this section

(a) the order shall not be submitted to the Secretary of State until it has been confirmed by the Greater London Authority,

(b) if the order has been confirmed by the Greater London Authority with modifications it is the modified order that must be submitted to the Secretary of State, and

(c) the order may not be confirmed with modifications by the Secretary of State until the modifications have been confirmed by the Greater London Authority.

Charging schemes: 169. - (1) The charging authority or the charging authorities
consultation and inquiries. (acting jointly) may at any time before an order making, varying or
revoking a charging scheme under this Part is made, consult other
persons about the charging scheme, variation or revocation.

(2) The charging authority or the charging authorities (acting jointly)-

(a) may cause an inquiry to be held in relation to a charging scheme under this Part, or the variation or

revocation of such a scheme, and

(b) may appoint the person or persons by whom such an inquiry is to be held.

(3) The appropriate national authority may at any time—

(a) before an order making, varying or revoking a charging scheme under this Part is made, or

(b) (where such an order has to be confirmed) before it is confirmed,

consult other persons, or require the charging authority or authorities to consult other persons, about the charging scheme or variation.

(4) The appropriate national authority—

(a) may cause an inquiry to be held in relation to a charging scheme under this Part, or the variation or revocation of such a scheme, and

(b) may appoint the person or persons by whom such an inquiry is to be held.

(5) In the case of a joint local-London charging scheme—

(a) the Greater London Authority may, at any time before an order making, varying or revoking the charging scheme is confirmed by that Authority, consult other persons, or require the charging authorities to consult other persons, about the charging scheme, variation or revocation, and

(b) the Secretary of State shall not cause an inquiry to be held in relation to the charging scheme, or the variation or revocation, or appoint the person or persons by whom such an inquiry is to be held, without the consent of the Greater London Authority.

(6) Subsections (2) and (3) of section 250 of the Local Government Act 1972 (witnesses and costs at local inquiries) apply in relation to any inquiry held by virtue of this section.

(7) Where an inquiry is held by virtue of this section in relation to a charging scheme, or the variation or revocation of such a scheme, the costs of inquiry shall be paid—

(a) in the case of a trunk road charging scheme made by virtue of section 166(2)(b), by the local traffic authority which requested the making of the scheme (or Transport for London, if it did), and

(b) in any other case, by the charging authority or authorities;

And the parties at the inquiry shall bear their own costs.

Contents of charging schemes

Matters to be dealt with in charging schemes. **170.** - (1) A charging scheme under this Part must—

(a) designate the roads in respect of which charges are imposed,

(b) specify or describe the events by reference to the happening of which a charge is imposed in respect of a motor vehicle being used or kept on a road,

(c) specify the classes of motor vehicles in respect of which charges are imposed,

(d) specify the charges imposed, and

(e) state whether or not the charging scheme is to remain in force indefinitely and, if it is not to remain in force indefinitely, the period for which it is to remain in force.

(2) Subject to sections 163 to 166 and to any modifications made by virtue of section 168, the designation of the roads in respect of which charges are imposed by a charging scheme under this Part shall be such as the charging authority or authorities may determine.

(3) Any charge imposed by a charging scheme under this Part in respect of the keeping of a motor vehicle on a road must also have effect in respect of the use of the motor vehicle on that road.

(4) A charging scheme under this Part may make provision in relation to the manner in which charges are to be made, collected, recorded and paid.

(5) The charges that may be imposed by a charging scheme under this Part include different charges (which may be no charge) for different cases, including (in particular)–

- (a) different days,
- (b) different times of day,
- (c) different roads,
- (d) different distances travelled, and
- (e) different classes of motor vehicles.

(6) In setting the charges imposed by a charging scheme under this Part, regard may be had to the purposes for which any of the net proceeds of the charging scheme may be applied (in accordance with Schedule 12).

(7) A charging scheme under this Part may contain provision requiring–

- (a) documents to be displayed while a motor vehicle is on a road in respect of which charges are imposed, or
- (b) equipment to be carried in or fitted to a motor vehicle while it is on such a road.

Charging schemes: exemptions
etc.

171. (1) The Secretary of State may make regulations requiring charging schemes under this Part to contain provision for or in connection with–

- (a) exemptions from charges,
- (b) the application of reduced rates of charges, or
- (c) the imposition of limits on the charges payable.

(2) Subject to regulations under subsections (1) and to section 168(1) and (3), a charging scheme under this Part may contain provision of any of the descriptions specified in that subsection.

(3) A road shall not be subject to charges imposed by more than one charging scheme under this Part, or by such a charging scheme and a scheme under Schedule 23 to the Greater London Authority Act 1999, at the same time.

(5) A road shall not be subject to charges under a charging scheme under this Part if tolls are charged in respect of the use of the road.

Enforcement of charging schemes

Penalties charges.

172. - (1) The appropriate national authority may by regulations make provision for or in connection with the imposition and payment of charges ("charging scheme penalty charges") in respect of acts, omissions, events or circumstances relating to or connected with charging schemes under this Part.

(2) The regulations may include provision for or in connection with setting the rates of charging scheme penalty charges (which may include provision for discounts or surcharges).

(3) Charging scheme penalty charges in respect of any motor vehicle shall be paid -

(a) by the registered keeper of a motor vehicle, or

(b) in circumstances specified in regulations made by the appropriate national authority, by such person as is so specified,

(4) The Lord Chancellor may make regulations about the notification, adjudication and enforcement of charging scheme penalty charges.

(5) A person commits an offence if with intent to avoid payment of, or being identified as having failed to pay, a charge imposed by a charging scheme under this Part

(a) he interferes with any equipment used for or in connection with charging under the charging scheme, or

(b) he causes or permits the registration plate of a motor vehicle to be obscured.

(6) A person commits an offence if he makes or uses any false document with intent to avoid payment of, or being identified as having failed to pay, charges imposed by a charging scheme under this Part or charging scheme penalty charges.

(7) A person commits an offence if he removes a notice of a charging scheme penalty charge which has been fixed to a motor vehicle in accordance with regulations under this section unless

(a) he is the registered keeper of the vehicle or a person using the vehicle with his authority, or

(b) he does so under the authority of the registered keeper or such a person or of the charging authority or man of the charging authorities.

(8) A person guilty of an offence under this section is liable on summary conviction to

(a) a fine not exceeding level 5 on the standard scale, or

(b) imprisonment for a term not exceeding six months,

or to both.

(9) A person guilty of an offence under subsection (7) is liable on summary conviction to a fine not exceeding level 2 on the standard scale.

Examination, entry, search and seizure.

173. (1) The appropriate national authority may by regulations make provision enabling or requiring charging schemes under this Part to confer powers on persons specified in, or determined in

accordance with, the regulations for or in connection with examining a motor vehicle for ascertaining-

(a) whether any document required to be displayed while the motor vehicle is on a road in respect of which charges are imposed is so displayed,

(b) whether any equipment required to be carried in or fitted to the motor vehicle while the motor vehicle is on such a road is carried or fitted, is in proper working order or has been interfered with intent to avoid payment of, or being identified as having failed to pay, or

(c) whether any conditions relating to the use of any such equipment are satisfied.

(2) The appropriate national authority may by regulations make provision enabling or requiring charging schemes under this Part to confer power on any person authorised in writing by the charging authority, or any of the charging authorities, to enter a motor vehicle where he has reasonable grounds for suspecting that-

(a) any equipment required to be carried in or fitted to it while it is on a road in respect of which charges are imposed has been interfered with intent to avoid payment of, or being identified as having failed to pay, a charge, or

(b) there is in the motor vehicle a false document which has been made or used with intent to avoid payment of, or being identified as having failed to pay, such as charge.

(3) A person commits an offence if he intentionally obstructs a person exercising any power conferred on him by a charging scheme under this Part by virtue of subsection (2).

(4) A person guilty of an offence under subsection (3) is liable on summary conviction to-

(a) a fine not exceeding level 5 on the standard scale, or

(b) imprisonment for a term not exceeding six months,

or to both.

(5) The appropriate national authority may by regulations make provision enabling or requiring charging schemes under this Part to confer power on any person authorised in writing by the charging authority, or any of the charging authorities, to seize anything (if necessary by detaching it from a motor vehicle) and detain it as evidence of the commission of an offence under section 172(5) or (6).

(6) A charging scheme under this Part may not authorize an examination of, or entry into, a motor vehicle unless it is on a road.

Immobilisation etc.

174. (1) The appropriate national authority may by regulations make provision enabling or requiring charging schemes under this Part to make provision for or in connection with—

- (a) the fitting of immobilisation devices to motor vehicles,
- (b) the fixing of immobilisation notices to motor vehicles to which an immobilization device has been fitted,
- (c) the removal and storage of motor vehicles,
- (d) the release of motor vehicles from immobilisation devices or from storage,
- (e) the satisfaction of conditions before the release of a motor vehicle, and
- (f) the sale or destruction of motor vehicles not released.

(2) A person commits an offence if he removes or interferes with an immobilization notice fixed to a motor vehicle in accordance with provision included in a charging scheme under this Part by virtue of subsection (1) in contravention of such provision.

(3) A person commits an offence if he removes or attempts to remove an immobilization device fitted to a motor vehicle in accordance with provision included in a charging scheme under this Part by virtue of subsection (1) in contravention of such provision.

(4) A person commits an offence if he intentionally obstructs a

person exercising any power conferred on him by provision included in a charging scheme under this Part by virtue of subsection (1).

(5) A person guilty of an offence under subsection (2) is liable on summary conviction to a fine not exceeding level 2 on the standard scale..

(6) A person guilty of an offence under subsection (3) or (4) is liable on summary conviction to a fine not exceeding level 3 on the standard scale.

(7) In this section "immobilisation device" has the same meaning as in section 104 of the Road Traffic Regulation Act 1984.

(8) A charging scheme under this Part may not authorize or require the fitting of an immobilization device to, or the removal of, a motor vehicle unless it is on a road.

Supplementary

Equipment etc.

175. (1) The charging authority, or any of the charging authorities, in relation to a charging scheme under this Part may

(a) install and maintain, or authorise the installation and maintenance of, any equipment, or

(b) construct and maintain, or authorise the construction and maintenance of, any buildings or other structures,

used or to be used for or in connection with the operation of a charging scheme under this Part.

(2) The appropriate national authority may by regulations approve standards for equipment installed, or authorised to be installed, by charging authorities for or in connection with the operation of charging schemes under this Part.

(3) No equipment may be installed for or in connection with the

operation of a charging scheme under this Part if it is incompatible with a standard approved under subsection (2).

Traffic signs.

176. - (1) The appropriate national authority may direct the charging authority, or any of the charging authorities, in relation to a charging scheme under this Part (other than a trunk road charging scheme) to place and maintain traffic signs, or cause traffic signs to be placed and maintained, in connection with the scheme.

(2) In the case of a joint local-London charging scheme the Greater London Authority may also exercise the power conferred by subsection (1); but any direction under this subsection shall not have effect if and to the extent that it is inconsistent with a direction under subsection (1).

(3) The appropriate national authority may direct any local traffic authority to place and maintain traffic signs, or cause traffic signs to be placed and maintained, in connection with a trunk road charging scheme.

(4) An authority which is or could be given a direction under this section may enter any land, and exercise any other powers which may be necessary, for placing and maintaining traffic signs, or causing traffic signs to be placed and maintained, in connection with any charging scheme in respect of which a direction is or could be given.

(5) A direction under this section shall be given in writing and may be varied or revoked by the authority by which it was given.

(6) In this section "traffic signs" has the meaning given by the Road Traffic Regulation Act 1984).

PART III :

道路使用者税 (ROAD USER CHARGING)

および事業所駐車場課金 (WORKPLACE PARKING LEVY)

第 I 章：道路使用者税 (ROAD USER CHARGING)

課税制度 (Charging schemes)

前文

162. (1) 本節において「課税制度」とは、道路上での自動車の使用または保有について、課税する制度を意味する。

(2) 本節に基づく課税制度によって自動車に課せられる租税は、以下によって支払われるものとする。

(a) 自動車の登録保有者、または

(b) 適切な国家機関によって制定された規則に規定する状況においては、その規定された者

(3) 以下の機関は課税制度を設けることができる。

(a) 首都圏以外の地域交通局（「地域課税制度」）

(b) 首都圏以外の複数の地域交通局が共同で（「共同地域課税制度」）

(c) 首都圏以外の一つまたは複数の地域交通局および一つまたは複数のロンドンの交通局が共同で（「地域・ロンドン共同課税制度」）、または

(d) 国務大臣またはウェールズ国会（「幹線課税制度」）

(4) 本節において首都圏以外の交通局という場合は、大ロンドン市以外の地域の交通局を意味する。

(5) 本節において

(a) 「課税機関」とは、本節において一つの機関が制定した、または制定を提案した課税制度に関する場合、その課税制度を制定した、または制定を提案した機関を意味する。

(b) 「複数の課税機関」とは、本節において複数の機関が共同で制定した、または制定を提案した課税制度に関する場合、その課税制度を共同で制定した、または制定を提案したそれらの機関を意味する。

(6) 本節によって地域・ロンドン共同課税制度を制定する権限は、1999 年大ロンドン市法別表 23（大ロンドン市の道路使用者税）における権限を制限するものではない。

地域課税制度

163. (1) 地域課税制度は、課税機関が所管交通局である道路についてのみ制定することができる。

(2) 地域課税制度は、課税機関の地域交通計画の達成を直接的にまたは間接的に促進する目的に、望ましいと見なされる場合にのみ制定することができる。

地域共同課税制度

164. (1) 地域共同課税制度は複数の課税機関が所管交通局である道路についてのみ制定することができる。

(2) 地域共同課税制度は、複数の課税機関の地域交通計画の政策達成を直接的にまたは間接的

に促進する目的に、望ましいと見なされる場合にのみ制定することができる。

地域・ロンドン共同課税制度

165. (1) 地域・ロンドン共同課税制度は以下の場合にのみ制定することができる。

- (a) 首都圏以外の地域交通局、または首都圏外の複数の地域交通局のいずれかが、所管交通局として課税制度を制定した道路
- (b) ロンドン交通局または複数のロンドン交通局のいずれかが、課税制度を制定し、1999 年大ロンドン市法別表 23 に基づく制度により、国務大臣の同意を得ずに課税できる道路

(2) 地域・ロンドン共同課税制度は、以下の事項の達成を直接的にまたは間接的に促進する目的に、望ましいと見なされる場合にのみ制定することができる。

- (a) その制度を制定した首都圏外の地域交通局の地域交通計画、または首都圏外の複数の地域交通局の地域交通計画における政策
- (b) 1999 年大ロンドン市法第 142 条に基づき、ロンドン市長が作成、発表した交通戦略に規定する政策および提案

幹線道路課税制度

166. (1) 幹線道路課税制度は以下の場合にのみ制定することができる。

- (a) 国務大臣が所管交通局である道路については、その大臣により。
- (b) ウェールズ国会が所管交通局である道路については、同国会により。

(2) 幹線道路課税制度は以下の道路についてのみ制定することができる。

- (a) 長さが最低 600 メートルの橋梁またはトンネルを持つ道路。
- (b) 地域交通局またはロンドン交通局が課税機関に対して、それらが制定または提案した本節に基づく課税制度または 1999 年大ロンドン市法別表 23 に基づく制度に関連して、幹線道路課税制度の制定を要請した場合。

課税制度の制定

命令による課税制度の制定

167. (1) 本節に基づく課税制度は課税機関または複数の課税機関が共同で、命令によって制定することができる。

(2) 課税機関または複数の課税機関は共同で、命令によって本節に基づく課税制度を変更することができ、また課税機関または複数の課税機関のいずれかは、命令によってかかる制度を廃止することができる。ただし、地域交通局またはロンドン交通局の要請によって、幹線道路課税制度が制定された場合、その制度は変更または廃止に先立って、地域交通局またはロンドン交通局との協議を行わなければ、変更または廃止できない。

(3) 適切な国家機関は、以下を含む本節に基づく課税制度の制定、変更または廃止の命令について、規則を制定することができる。

- (a) 命令の形式を特定する規定
- (b) かかる課税制度を制定または変更する命令の提案の公表に関する規定、およびかかる提案を行い、異議を検討する規定
- (c) 命令の通達およびその発効の公表に関する規定

(4) (3)項に基づき、地域・ロンドン共同課税制度に関連する規定を設ける場合、国務大臣は事前に規則の関連する部分についてロンドン交通局と協議するものとする。

課税制度の確認

168. (1) 本節に基づく課税制度は、幹線道路課税制度を除き、それを制定する命令が適当な国家機関に提出され、その承認を受けるまで効力を持たない。またそれらの課税制度の変更も変更を行う命令も、同様に提出、承認を受けるまで効力を持たない。
- (2) (1)項の規定は、適当な国家機関が制定する規則に規定する、またはそれに従って決定される状況には適用されない。
- (3) 地域・ロンドン共同課税制度は、それを制定する命令が大ロンドン市に提出され、その承認を受けるまで効力を持たない。またその変更も変更を行う命令も、同様に提出、承認を受けるまで効力を持たない。
- (4) 本条において命令の確認を義務づけられている場合、その命令は修正の後に承認される場合も、修正されずに承認される場合もある。
- (5) 地域・ロンドン共同課税制度を制定する命令、またはかかる課税制度の変更を行う命令について、本条に基づいて国務大臣および大ロンドン市の両者の承認を必要とする場合、
- (a) 命令は大ロンドン市によって承認されるまでは、国務大臣に提出してはならない。
 - (b) 命令が大ロンドン市によって修正の後に承認された場合、国務大臣には修正済みの命令を提出しなければならない。
 - (c) 命令を修正する場合、修正を大ロンドン市が確認した後に、国務大臣が修正を確認するものとする。

課税制度：協議と調査

169. (1) 課税機関または複数の課税機関（共同で行動する）は、本節に基づく課税制度を制定、変更または廃止する命令を下す前に、その課税制度、変更、または廃止について、いつでも他の者と協議することができる。
- (2) 課税機関または複数の課税機関（共同で行動する）は、
- (a) 本節に基づく課税制度、またはその制度の変更または廃止について、調査を行わせることができ、
 - (b) 調査を実施する一人または複数の人物を任命することができる。
- (3) 適当な国家機関はいかなる時においても
- (a) 本節に基づく課税制度（幹線道路課税制度以外の制度）を制定または変更する際には、その前に
 - (b) （かかる命令の確認が必要な場合）、その確認の前に、
- その課税制度または変更について、他の者と協議し、または課税機関に他の者との協議を行わせることができる。
- (4) 適当な国家機関は
- (a) 本節に基づく課税制度（幹線道路課税制度以外の制度）、またはその制度の変更について、調査を行わせることができ、
 - (b) 調査を実施する一人または複数の人物を任命することができる。
- (5) 地域・ロンドン共同課税制度の場合、
- (a) 大ロンドン市は課税制度の制定、変更、または廃止を同市が確認する前に、いつでも課税制度、その変更または廃止について他の者と協議し、または課税機関に他の者との協議を行わせることができる。
 - (b) 国務大臣は大ロンドン市の同意を得なくても、課税制度、課税制度の変更について調査を行わせ、または調査を行う一人または複数の人物を任命することができる。
- (6) 1972年地方自治体政府法第250条(2)および(3)項（地域の調査における証人）は、本条に基づいて行われるあらゆる調査に適用される。

(7) 調査が本条に基づいて、課税制度、その変更または廃止について行われる場合、調査の費用は以下の通り支払われるものとする。

- (a) 第 166 条(2)(b)に基づいて制定された幹線道路課税制度の場合、制度の制定を要求した地域交通局（もし要求したのがロンドン交通局であれば、同局）によって。および
- (b) その他の場合、一つまたは複数の課税機関によって。さらに調査の各当事者はそれぞれの費用を負担する。

課税制度の内容

課税制度で取り扱う事項

170. (1) 本節に基づく課税制度は以下を行わねばならない。

- (a) 課税される道路を指定する。
- (b) 道路上で使用または保有される自動車について課税の対象になる事態を特定または説明する。
- (c) 課税される自動車の等級を特定する。
- (d) 課せられる租税を特定する。
- (e) 課税制度が無期限に有効であるかどうか、もし無期限に有効ではない場合、有効である期間を規定する。

(2) 第 163 条から第 166 条および第 168 条に基づいて行われたあらゆる修正に従い、本節に基づく課税制度によって課税される道路の指定は、一つまたは複数の課税機関の決定による。

(3) 道路上で自動車を保有することに関して、本節に基づく課税制度によって課せられる租税は、その道路上での自動車の使用についても効力を持つものとする。

(4) 本節に基づく課税制度は課税額の決定、徴収、記録、納入の方法に関し、規定を設けることができる。

(5) 本節に基づく課税制度によって課せられる租税には、（特に）以下を含む、各種の事例についての異なる租税（非課税の場合もある）が含まれる。

- (a) 異なる日
- (b) 1 日の異なる時刻
- (c) 異なる道路
- (d) 異なる走行距離
- (e) 異なる自動車の等級

(6) 本節に基づく課税制度によって課せられる租税の設定に当たっては、課税制度の純収入額の利用目的（別表 12 に従う）を基準とすることができる。

(7) 本節に基づく課税制度には、以下を規定する規定を設けることができる。

- (a) 課税対象の自動車が道路上にある場合に表示する文書
- (b) かかる自動車が道路上にある場合に携行または取り付ける機器

課税制度：例外等

171. (1) 適当な国家機関は本節に基づく課税制度に、下記に関するまたはそれに関連する規定を設けることを義務づけることができる。

- (a) 課税免除
- (b) 低い税率の適用
- (c) 税額上限の設定

(2) (1)項および第 168 条(1)、(3)に基づく規則に従うことを条件として、本節に基づく課税制度は(1)項に規定する事項の規定を含むことができる。

- (3) 1つの道路に本節に基づく複数の課税制度、または一つの課税制度および1999年大ロンドン市法別表23に基づく制度によって、同時に課税してはならない。
- (4) 道路の使用に使用料金が課せられている場合、その道路に本節に基づく課税制度が課税することはできない。

課税制度の施行

罰金

172. (1) 適当な国家機関は、本節に基づく課税制度に関連する、または付随する作為、不作為、事態、または状況について、租税の課税および納入（「課税制度罰金」）に関する、またはそれに付随する規定を、規則によって制定することができる。
- (2) この規則には、課税制度罰金の率を設定する、またはそれに付随する規定（割引または増額の規定を含むことができる）を含むことができる。
- (3) あらゆる自動車に関する課税制度罰金は、以下の者が支払うものとする。
- (a) 自動車の登記上の所有者または
 - (b) 適当な国家機関が制定した規則が規定している場合、その規定された者
- (4) 大法官は課税制度罰金の通告、裁定、執行に関する規則を制定することができる。
- (5) 本節に基づく課税制度によって課せられた租税の納入を回避する意図をもって、以下の行為をした者、または租税の納入を怠ったと見なされる者は法律違反となる。
- (a) 課税制度の下で課税に使用される、または課税に関連する機器の機能を阻害し、
 - (b) 自動車の登録プレートを隠し、または隠すことを許可した場合。
- (6) 本節に基づく課税制度によって課せられた租税、または課税制度罰金の納入を回避する意図をもって、虚偽の文書を作成し、または使用した者、または租税の納入を怠ったと見なされる者は、法律違反となる。
- (7) 本節に基づく規則に従って自動車に取り付けられた課税制度罰金通告書を取り外した者は法律違反となる。ただし、
- (a) その者が自動車の登記上の所有者またはその車両を同人の権限内で使用する者である場合、
 - (b) その者が登記上の所有者、またはその者、または課税機関または複数の課税機関の権限に基づいて取り外した場合を除く。
- (8) (5)または(6)項に基づく違反で有罪となった者は略式命令で、以下の刑に処せられる。
- (a) 標準罰金表レベル5を超えない罰金、または
 - (b) 6カ月を超えない禁固
- (9) (7)に基づく違反で有罪となった者は、略式命令で標準罰金表レベル2を超えない罰金に処せられる。

検査、立ち入り、捜索、押収

173. (1) 適当な国家機関は本節に基づく課税制度において、以下を確認する目的で自動車を検査する権限、またはそれに関連する権限を、規則において規定または決定された者に付与することを可能とする、または義務づける規定を規則によって制定することができる。
- (a) 自動車が課税される道路上にある場合、表示を要する文書が表示されているかどうか。
 - (b) 自動車がかかる道路上にある場合、それが携行すべき、またはそれに取り付けるべき機器が適切な機能状態にあるか、または租税の納入を回避する意図でその機能が阻害されていないか、租税の納入を怠っていると見なされる状態にないかどうか。
 - (c) かかる機器の使用に関連するあらゆる条件が満たされているかどうか。

(2) 適当な国家機関は、本節に基づく課税制度において、下記の事項が疑われる妥当な根拠がある場合、自動車に立ち入る権限を一つまたは複数の課税機関が書面で許可した者に付与することを可能にし、または義務づける規定を、規則によって制定することができる。

(a) 自動車に課税される道路上にある場合、それが携行すべき、またはそれに取り付けるべき機器の機能が課税制度によって課せられた租税の納入を回避する意図で阻害されている、または租税の納入を怠っていると見なされる状態にある。

(b) 自動車内に租税の納入を回避する意図で作成または使用されている、または租税の納入を怠っていると見なされる、文書が存在する。

(3) 本節に基づく課税制度によって、付与された権限を(2)項に基づいて行使しようとする者を、意図的に妨害した者は法律違反となる。

(4) (3)項に基づく法律違反で有罪となった者は、略式命令で以下の刑に処せられる。

(a) 標準罰金表レベル5を超えない罰金、または

(b) 6カ月を超えない禁固

(5) 適当な国家機関は、本節に基づく課税制度において、あらゆる物品を押収し（必要があれば、それを自動車から取り外して）、それを第172条(5)または(6)の違反の証拠として保管する権限を、一つまたは複数の課税機関が書面で許可した者に付与することを可能にし、または義務づける規定を、規則によって制定することができる。

(6) 本節に基づく課税制度は、自動車が道路上にある場合以外は、それを検査し、立ち入ることを許可するものではない。

移動禁止装置

174. (1) 適切な国家機関は、本節に基づく課税制度において、下記の事項のための、またはそれに関連する規定を設けることを可能にする、または義務づける規定を、規則によって制定することができる。

(a) 自動車への移動禁止装置の取り付け

(b) 移動禁止装置を取り付けた自動車への、移動禁止の通知の貼付

(c) 自動車の除去と保管

(d) 自動車の移動禁止装置または保管からの解除

(e) 自動車の解除に先立つ条件の充足

(f) 解除されない自動車の売却または破棄

(2) 本節に基づく課税制度に含まれる規定に従って、規定違反の自動車に取り付けられた(1)項の移動禁止装置取り付け通告を除去または損傷した者は、法律違反となる。

(3) 本節に基づく課税制度に含まれる規定に従って、規定違反の自動車に取り付けられた(1)項の移動禁止装置を除去した、または除去しようとした者は、法律違反となる。

(4) 本節に基づく課税制度に含まれる規定に従って、(1)項によって付与された権限を行使する者を妨害した者は、法律違反となる。

(5) (2)項の違反を犯して有罪となった者は、標準罰金表レベル2を超えない罰金を課せられる。

(6) (3)および(4)項の違反を犯して有罪となった者は、標準罰金表レベル3を超えない罰金を課せられる。

(7) 本条において「移動禁止装置」とは1984年道路交通規制法第104条と同じ意味を持つものとする。

(8) 本節に基づく課税制度は、道路上にある自動車でなければ、移動禁止装置を取り付け、または除去することを許可されず、また義務づけられないものとする。

補則

機器等

175. (1) 一つまたは複数の課税機関は、本節に基づく課税制度に関連して、下記の事項を行うことができる。

本節に基づく課税制度の運用のために、またはそれに関連して使用される

(a) あらゆる機器を設置および保守し、またはその設置、保守を許可し、

(b) あらゆる建物またはその他の構造物を建設および保守し、またはその建設、保守を許可すること。

(2) 適切な国家機関は、本節に基づく課税制度の運用のため、またはそれに関連して課税機関が設置し、または設置を許可した機器の規格を、規則によって承認することができる。

(3) いかなる機器も、(2)項に基づいて承認された規格に適合しなければ、本節に基づく課税制度の運用のため、またはそれに関連して設置してはならない。

交通標識

176. (1) 適切な国家機関は、本節に基づく課税制度（幹線道路課税制度を除く）に関連して、一つまたは複数の課税機関に対して、制度に関連する交通標識を掲示、維持し、または掲示、維持させることを指示することができる。

(2) 地域・ロンドン共同課税制度の場合、大ロンドン市は(1)項によって付与された権限を行使することができる。ただし、本項に基づくあらゆる指示は、(1)項に基づく指示に反する場合には効力を持たないものとする。

(3) 適切な国家機関は、幹線道路課税制度に関連して、地域交通局に対して、交通標識を掲示、維持し、または掲示、維持させることを指示することができる。

(4) 本条に基づく指示を受けた、または受ける可能性のある機関は、指示が与えられる課税制度に関して、あらゆる土地に立ち入り、または交通標識を掲示、維持する、またはそれを掲示、維持させるために必要なあらゆるその他の権限を行使することができる。

(5) 本条に基づく指示は書面で与えられ、それを与えた機関は指示を変更または取り消すことができる。

(6) 本条における「交通標識」とは、1984年道路交通規制法第64条に規定する意味を持つが、同法第71条(2)における「交通標識」に含まれる案内標識、その他の標識、通告を含むものとする。

※ 最新の法令については以下のリンク先を参照のこと。

<http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/cm199900/cmbills/008/00008--h.htm#139>

Greater London Authority Act 1999

1999 Chapter 29 - *continued*

PART IV, TRANSPORT - *continued*

Miscellaneous and supplementary provisions - continued

CHAPTER XV

NEW CHARGES AND LEVIES

Road user charging. **295.** - (1) Each of the following bodies, namely-

- (a) Transport for London,
- (b) any London borough council, or
- (c) the Common Council,

may establish and operate schemes for imposing charges in respect of the keeping or use of motor vehicles on roads in its area.

(2) Schedule 23 to this Act (which makes provision supplementing this section) shall have effect.

(3) For the purposes of this section and that Schedule "motor vehicle" has the meaning given in section 185(1) of the Road Traffic Act 1988, except that section 189 of that Act (exception for certain pedestrian controlled vehicles and electrically assisted pedal cycles) shall apply for those purposes as it applies for the purposes of the Road Traffic Acts.

Workplace parking levy. **296.** - (1) Each of the following bodies, namely-

- (a) Transport for London,

(b) any London borough council, or

(c) the Common Council,

may establish and operate schemes for the licensing of persons providing workplace parking places in Greater London.

(2) Schedule 24 to this Act (which makes provision supplementing this section) shall have effect.

We welcome your comments on this

© Crown copyright
1999

Prepared 24 November

site

1999

(2-3-2. ロンドン (Greater London Authority Act 1999) -日本語訳)

第 XV 章：新しい税金と料金

道路使用者税 (Road user charging)

295. (1) 以下の各機関はその地域内の道路における自動車の保有または使用について、租税を課す制度を設け、それを運用することができる。

- (a) ロンドン交通局
- (b) ロンドン各自治区議会
- (c) ロンドン市議会

(2) 本法に別表 23 (本条を補足する規定) を設ける。

(3) 本条および別表 23 の目的上、「自動車」とは 1988 年道路交通法第 185 条(1)に規定する意味を持つものとする。ただし、同法第 189 条 (ある種の歩行者操縦の車両および電気補助自転車に関する例外) も、道路交通法の目的への適用と同じく、前記の目的に適用される。

事業場駐車税 (Workplace parking levy)

296. (1) 以下の各機関は大ロンドン市内において事業場駐車場を提供する者に免許を交付する制度を設け、それを運用することができる。

- (a) ロンドン交通局
- (b) ロンドン各自治区議会
- (c) ロンドン市議会

(2) 本法に別表 24 (本条を補足する規定) を設ける。

※ 最新の法令については以下のリンク先を参照のこと

<http://www.hmso.gov.uk/acts/acts1999/90029--x.htm#295>

3. 各国主要組織へのヒアリング記録

3-1. シンガポール

3-1-1. シンガポール国立大学交通研究センターヒアリングメモ

○ 日程：2000年8月7日

午前／日本大使館書記官および三菱重工担当者によるブリーフィング、現地視察
午後／シンガポール国立大学交通研究センターへヒアリング

○ 参加者：大蔵委員長、太田委員、竹内委員、岸田委員、中村委員、平石委員

○ 内容概略：

1. 日本大使館書記官によるブリーフィング＋現地視察
 - 1.1 応対：岡本隆宏二等書記官、御手洗潤二等書記官
 - 1.2 現地視察：East Coast Parkway から都心へ流入する部分の gantry
課金額の変化（午前9時）の様子（gantry 手前で待機停車する車両の存在）
 - 1.3 討議概要：ERP 導入前後の経緯、COE や税制の変更との関連等
2. 三菱重工担当者によるブリーフィング＋現地視察
 - 2.1 応対：重永久夫氏（三菱重工業株式会社神戸造船所 ITS 部）
Tsuji Takakazu 氏（同社現地 ERP プロジェクトオフィス）
 - 2.2 現地視察：オーチャードストリート上の gantry の観察
 - 2.3 討議概要：プロジェクト落札後から実施までの技術的苦労他
3. シンガポール国立大学交通研究センターヒアリング
（※ 1 シンガポールドル＝約 63～64 円／ヒアリング実施時レート）
 - 3.1 応対：Prof. Fwa Tien Fang（交通研究センター長・土木工学科主任）
 - 3.2 討議内容：
 - 3.2.1 ALS から ERP までの流れ
 - ・ 1975 年の ALS 導入時に 5 ドルに設定したら交通量が半減、2.5 ドルに変更しても同等の結果だが交通量は増加（現在の交通量は ALS 導入以前よりは少ない）。
 - ・ 1998 年 9 月の ERP は交通量の変化に対してフレキシブルに対応できる。交通量をモニターして rate を決定している。
 - ・ gantry の位置決定はシミュレーションをベースに判断。
 - ・ 一日に複数回利用する車両の多くは業務車両で、課金は事業者が支払うことになる。
 - ・ 主たるピーク時の混雑はあまり変化していない（少し減少）。
 - ・ 運転者の経路変更には影響。環状道路の混雑増加。
 - ・ 理想的には、走行距離に応じた課金で交通状態を最適化することが望ましい。
 - ・ 将来的には CBD だけでなく全体で考えるべきでは。
 - 3.2.2 COE（Certificate of Entitlement；新車購入権）の効果
 - ・ 自動車一旦保有すると willingness・to・use が働く。実際の car cost に比べて ERP の課金額は無視できるほど小さい。
 - ・ 保守や点検は厳しく行われている。
 - ・ 平均車齢は 5 年以下。10 年を越えると 6 ヶ月おきの点検が課される一方、10 年未満の場合はオープンマーケットバリューの 80%のうち 15%が返金される。また COE の権利をもらえるのに時間がかかるため納車にも時間がかかる（高い額を払

えば当然はやく買える)。中古車はミャンマー、スリランカ、ラオスに転売される。

3.2.3 政府の環境への意識

- ・ 政府は環境に関心が薄い（副作用としての関心はある）。大気汚染は議論されていない。
- ・ 環境への影響については、ALS の時代に研究例あり。交通量は変化せず速度が変化し、エネルギー費用の節約効果あり（迂回車両のコストを勘案した計算、ERP になってからは研究例がまだない）。

3.2.4 関連交通政策（カーシェアリング他）

- ・ カーシェアリングは中間から低所得者層で評判。タクシー会社主導で、タクシー会社に補助。予約方法はレンタカーと似ている。
- ・ 利用者にとっては手間が減少。特に通勤など定常的な移動者へは影響大。交通手段の変更には影響していない。公共交通の不便な部分で、自動車利用は結果的に増加。
- ・ 自動車保有率は 1 台／9 人だが、大学キャンパス内の駐車は問題。学生の駐車に課金予定。学生に対する TDM 的なアプローチは検討されていない。
- ・ 週末に他人に車を貸すプロジェクトは、誰も借りようとせず失敗へ。

3.2.5 大学での研究状況

- ・ ITS 特に ERP 関連の研究課題としては、情報通信技術の問題と違反車認識の問題。
- ・ 交通研究センターは横断的組織で、土木、心理、経済等からなる。
- ・ シンガポール国立大学とシンガポール工科大学は競争関係にある。
- ・ 1970 年頃から定期的に交通に関する調査が行われているがデータは公表されていない。需要や計画に関する実地的な研究が大学では進められていない。
- ・ 民間からの研究資金はあまりない反面、政府から大学にアドホックベースで共同研究がある。政府はむしろ欧米のコンサルタント会社と連携している。
- ・ 第 3 世代のロードプライシングでは、GPS ベースが想定される。この研究は大学も参加している。現在の ERP のライフサイクルは 5～10 年。その頃は要領も飽和へ。

3.2.6 政府との共同活動状況

- ・ 地下道路の建設は遅れているが、経済危機の影響。ニーズはいまのところないのでは。

3-1-2. シンガポール政府陸上交通省ヒアリング

- 日程：2000 年 8 月 8 日 午前／シンガポール政府陸上交通省へヒアリング
午後／現地視察

- 参加者：大蔵委員長、太田委員、竹内委員、岸田委員、中村委員、平石委員

○ 内容概略：

1. 応対：Mr.A.P.G.Menon, Mr.Tan Hiok Seng, Mr.Eddie Lim
2. プレゼンテーション：ERP 概要（IU の仕組み、広報、違反等）
 - ・ ERP は車種、時刻、位置で工夫。プロジェクト費用は 1 億 9700 万ドル。
 - ・ IU（In-vehicle Unit）はオートバイ用、乗用車用、タクシー用（ディスプレイが 2 つあり、一方はカードの残額を、もう一方は乗客の支払額を表示）、大型車用（垂直なフロントガラスに対応）、緊急車用（無料パス）に分類される。車両のバッテリーで駆動する。

- ・ 短期間の訪問者用には着脱式のものもある。
- ・ IU にカードを挿入すると動作の確認を自動的に行う。残金が 5 ドル以下になると挿入時および gantry 通過時に警告音が鳴る。DSRC 方式を採用している。
- ・ 高速道路および外環状幹線（Outer Ring Road）では朝 7:30～9:30 に 14 箇所課金。CBD 入路では月～金曜の 7:30～19:00 に 28 箇所課金する。土曜日は当初課金していたが、渋滞が少ないので実施しなくなった。
- ・ 監視装置は、IU 非装着車両、金額不足車両を後部から撮影するとともに、車両幅員も測定する。信頼性は高く 99.999%。
- ・ IU は 68 万台に装着（97%以上）。
- ・ 装着に際しては、10 ヶ月間の広報プログラムを実施。ERP ホットライン、ブローシャー、ラジオやテレビの活用、展示会での説明と機能無料チェック、gantry の先行運用（本格実施の 1 ヶ月前から 0 ドルチャージで稼働させた）。
- ・ IU 非装着の違反の場合は 70 ドル、カードの非挿入、金額不足の場合には、本来支払うべき課金額+10 ドルを送金する。
- ・ ある平均的 1 日での記録

	高速道路	CBD 地区
日交通量	42,300 台	235,100 台
'98.9 のある 1 日の違反件数	460	1,370
'99.8 のある 1 日の違反件数	150	640
減少率	67%	53%
違反の 84%はカードの非挿入（挿入不完全）		
'98.9 のある 1 日のシステムエラー	170	930
'99.8 のある 1 日のシステムエラー	30	120
減少率	82%	87%

- ・ 今後の LTA・・・土地利用交通統合計画、道路網、交通管理、公共交通、需要管理

3. 質疑応答：

3.1 課金額設定

- ・ キャッシュカードは銀行が主導的に管理。
- ・ 課金額に関しては、1975 年の ALS 導入時に、都心部の月極駐車場が月額 60 ドルだったので、月あたり平日日数 20 で除して日 3 ドルという基準値（目安値）をつくった。Pcu は、乗用車 1 に対して、バイク 0.5、大型車 2 とし、この係数で課金額を設定している。
- ・ 課金の最小単位は 0.25 ドル。
- ・ これまでの様子からは、バイク利用者は弾力的だが乗用車利用者は非弾力的。
- ・ 交通量の変化はチェックしていないが、複数回利用トリップが 16%？減少。
- ・ 1975 年の ALS 導入前後で 40%減少したが、1975 年と本年を比較して、市街地が拡大している反面、交通状況は改善している。
- ・ 1983 年の世銀のレポートでは、業務交通への影響が調査されている。
- ・ 例えば DHL は不満を表明しているが、立地を変更するほどの不満ではないようだ。
- ・ プロジェクト導入費用は 20 億ドルで、年あたり収入は、課金からは 8～9 千万ドル、違反車罰金からは若干額。前者は国の一般会計に、後者は LTA におさまる。運営コストは、システムのほうが 5 年あたり 900 万ドルかつ管理が年あたり 800 万ドルで、合計すると年あたり約 1000 万ドルになる。
- ・ LTA は、semi-government の agent である。

- ・ 債券 Bond を発行し長期プロジェクトを実施できるようになった (LTA が自主的に決定できる)。
- ・ 運営の補助金は台数に応じて政府から LTA にまわってくる。
- ・ インフラは政府が支出し、サポートする。
- ・ ERP 導入に際して、道路税を減らし、COE については 3% 減、登録費用は 170 を 140 に下げた。結果として国の自動車関連の収入の総額は減少。運転者のうち、85% は総コストが減少した一方、15% はコストが増額した。

3.2 取締り役割分担

- ・ 駐車場法では、defficiency charge 最低保障額を台あたり 20~32 ドルとしている？。
- ・ 道路交通法では、交通警察が取締りを行う。これは、LTA とは別組織。但し 3 ヶ月おきに議論している。
- ・ ERP の違反や車両検査の違反は LTA が取り締まる。違反はある段階から裁判にまわされる。
- ・ LTA の下部組織に警察組織がある。これは国家警察に属しており人員 50 名。
- ・ ALS のエリアは、朝の 2 時間の混雑状況から決定した。ERP の gantry 設置における Second Corridor については、混雑を最小にするようなモデルを用いて決定した。
- ・ 一般道では 20~30km/h、高速道路では 45~50km/h、すなわち E~D のサービス水準を交通工学的な判断値とした (速度のみで課金額を変化させている←市民のわかりやすさ)。
- ・ 速度データについては、タクシー会社 2 社の 7,000 台に GPS を装着し、実車の際の走行速度データを収集集計して判断している。インターネット上の traffic scan にでてくる走行速度情報も同じデータソース (いわゆるブルーブカー)。
- ・ 全世帯の 0.5% (当初は 1%) 抽出で OD に関する世帯訪問調査を実施している。得られたデータをもとに統合モデル EMME II を用いて分析している。

3.3 税制等変更概要

- ・ 環境省は大気汚染を問題視せず高層住宅での道路騒音問題に関心がある。

3.4 関連交通政策

- ・ Supplementary Public Transport について、スクールバスを活用して通常のバスと同じ路線等で実施。
- ・ 急行バス (Bus Plus) …ミニバスで朝ピークに住宅地から都心へ直行。
- ・ share-a-cab プロジェクトは成功していない (相乗りが進まない)。
- ・ LRT (Light Rapid Transit) の開通 (郊外端末路線 7km)。

3.5 将来構想

- ・ 将来はモデル構築からマスタープラン作成へ、モニタリングは少しずつ実施。
- ・ gantry は現在 42 だが、将来は外環状道路にコードンタイプで増設して総計 60 へ。
- ・ より質も量も優れた交通情報をインターネットで提供するプロジェクト。運転者へ、出発前の移動者へ、当然車内へも。
- ・ 新しい ERP の検討では、gantry 不要？の GPS 方式 (データ入手で問題) か、現行の DSRC 方式か定まっていない。

3-2. ノルウェー

3-2-1. ノルウェー Toll Ring ヒアリングメモ

○ 日程：2000年9月28日、訪問先：A/S Fjellinjen

午前／Ms. Mari Barstad (Senior Engineer, Road Development Dept.,

Norwegian Public Roads Administration, Oslo)

Mr. Svend L. Larsen (Technical Manager, A/S Fjellinjen: Financing
Company for Development of the Main Road System in Oslo and
Akershus)

午後／料金所、トンネル視察

2000年9月29日、訪問先：Norwegian Public Roads Administration,

Directorate of Public Roads

午前／Mr. Steinar Eriksen (Director of the Ferry Division, Norwegian
Public Roads Administration)

Ms. Elin Woxen (Executive Officer, Norwegian Public Roads
Administration)

Mr. Kristian Waersted (Senior Engineer, Traffic Engineering Div.,
Norwegian Public Roads Administration)

○ 参加者：久保田委員、澤委員、平石委員、松村委員、事務局

○ ヒアリング内容

(※ 1 ノルウェークローネ＝約 12～13 円／ヒアリング実施時レート)

1. 前提条件

1.1 都市の状況

- ・ ノルウェーの人口が 450 万。オスロ近郊はノルウェーの人口の 16%、自動車保有台数の 17%、道路交通交通量の 20%を占める。
- ・ 1966～1986 年の 20 年間で、交通量が 10 万台から 30 万台の 3 倍に増加。

1.2 交通の状況

- ・ 流入自動車交通量（西側断面：9 万 5000 台／日、東側断面：8 万 7000 台／日、南側断面：5 万 9000 台／日）。
- ・ 道路投資のうち政府財源の割合が減少し、有料道路の部分が増加（30%：オスロの他、ノルウェー全体の有料道路事業）。年間約 60 億クロネが道路投資。
- ・ 道路庁が有料道路の建設者であり、所有者。プロジェクトの予算の 50%は料金徴収が原則（橋の建設で 5000 万クロネかかれば、その半分は政府財源、その半分は料金徴収）。
- ・ 料金徴収会社は有限会社で、マジョリティーは県などの公の機関が所有。原則としてノンプロフィット。
- ・ プロジェクトが予算をオーバーした場合でも、会社の方はオーバーした分の 10%以上は支払う必要はなく、国が負担。
- ・ 収入の約 10%は料金徴収会社の運営経費。20%がローンの返済。原則として、料金徴収する期間は 15 年を超えてはいけませんが、特別に財政困難に陥った場合は 5 年まで延長してよいという取り決め。料金額は最大 20%までは上げることが可能。

2. 導入までの経緯

- 1984 年 議会から総括的な交通計画作成の提案
- 1986 年 議会に有料道路に関する白書を提出
- 1987 年 オスロ県とアーカシュフース県による有料道路の承認
- 1988 年 国会からの有料道路制の最終的な決議
- 1988・89 年 オスロ県での料金徴収方法の議論
 - ・ 新規道路が開通するたびにその道路ごとに料金を徴収
 - ・ 料金所を作って市街地に入るすべての車から料金を徴収
 - ・ ガソリンに課税
 - ・ 特別に選んだ道路だけを有料道路とする
 - ・ 自動車関連諸税の増税
- 1990 年 オスロにトールリング導入

3. 制度

3.1 根拠法令

- ・ The Norwegian Public Roads Act (1963 年) 27 条「With the consent of the Storting, the Ministry can demand tolls be levied on public roads, stipulate the level of the tolls and lay down conditions for the specific use of toll funds」による。
- ・ トールリングで法律改正なし。ガイドラインを運輸通信省で作成、国会で承認。
- ・ 最初の有料道路が 1932 年にできているが、法律的な裏付けができたのが 63 年。

3.2 目的

- ・ 道路改修などの資金調達。
- ・ 50 のプロジェクトがプログラム（2000 年で 29 のプロジェクトが完成）。
- ・ 約半分がトンネルプロジェクト（中心部から郊外部へ）。
- ・ 政府だけの財源だけでは 30 年以上かかるが、システム導入により、50 のプロジェクトは 18 年で終了見込み。

3.3 実施主体：料金徴収会社（オスロ県 60%、アーカシュフース県 40%出資）

3.4 実施内容

- 3.4.1 規制時間：24 時間 1 年中料金を徴収、運営費全体の 50%は人件費。
- 3.4.2 規制範囲：19 カ所の料金所（抜け道をなくすため 4 本の地方道を閉鎖）。
- 3.4.3 課金対象車種：緊急車を除く全車種（電気自動車は対象外）。
- 3.4.4 課金：
 - ・ 期間（一ヶ月、半年、一年）と回数券（25、175、350 回）の 2 種類。回数券の数が多いほど割引率高い。毎回料金を払うのは 12 クローネ、25 回の回数券は 10 クローネ。350 回では 8 クローネ。
 - ・ 前払い契約をする方が有利（通過時にスピードを落とさずに通過可能、支払金額が割安）。
 - ・ 3 種類の支払い方法（料金所に係員がいて支払う方法、コインを投げる方法、電子タグを購入し支払う方法）
- 3.4.5 制度担保の方法：
 - ・ 各料金所にあるコンピューターシステムに登録されたコードがすべて入力。車が通過すると、0.4 秒以内に、このタグが有効性のあるものかどうか判断。もしも有効性のないタグの場合、上の方の黄色い信号が出る（+字・・・あと 2 日、5 回）。
 - ・ 運転している人が不法だと認識し、すぐに ESSO（ガソリンスタンド）で 3 日以内に 30 クローネ支払えば OK、支払わなければ 300 クローネの請求書が送付。2 週間

の期限を過ぎると 450 に増え、それでも払わなかったら、会社による取り立て。300 クローネの罰金の請求書を受け取る人は約 0.1%。それでも払わなければ裁判。その件数は 10 年間で 2 件。

- ・ その時にビデオで写真が撮られる。撮影場所、どういう車で、写真が撮られた理由、日にちが同時に記憶される。ナンバーから車の所有者が分かる。その時に所有者が運転していなくても、罰金の請求は所有者宛てに送られる。

4. 効果

4.1 効果と影響

- ・ 交通流の改善、細街路での自動車交通量の顕著な減少。
- ・ 道路の改修（以前 4 車線のところが 2 車線に減少、その分住宅地などに還元）。
- ・ トンネル整備による道路空間の再配分（オスロトンネル、エーケバーレルトンネル）。
- ・ 91～98 年までは交通量は増加。98～99 年に少し減っているのは、空港の移転。
- ・ 自動車交通量は約 1%以上増加。
- ・ バス利用者数もそれほど増えてはいないが、設備が改善されて使いやすくなった。
- ・ 76%が電子タグを使い、11.5%がマニュアルで 12.5%がコイン。ラッシュの時には 83%が電子タグを使うので、料金所で渋滞はない。

4.2 収益の使途

- ・ 1999 年の料金収入は 7.9 億クローネ。75%が道路プロジェクト、20%が公共輸送インフラ整備。
- ・ バス、市電、地下鉄、列車、船、Park & Ride のための駅の改善、地下鉄に入る入口をいくつか新設するなど、運営費に使われるのではなくインフラの設備投資に 20%の投資。
- ・ 運営経費は収入の 10%ぐらいで安定。ローン返済は 20%程度。プロジェクトに決められた金額は、この会社に入り、道路庁からの請求に従って支払う。
- ・ 今後、自転車専用道路を自動車用道路と並行して作る。今年からこの会社の収益を自転車にも使用。

5. 受容可能性

1989 年のトールリングが始まる 2 ヶ月前の調査では 70%が反対。その後否定的な意見を持つ人の数が減少している原因はプロジェクトの完成とその結果による。

6. 今後の展開

- ・ National Transport Plan が 2000 年 9 月 29 日に提出予定。2002～2011 年まで道路プロジェクトの優先度を決定。
- ・ 2007 年に終了するパッケージ 1 に続くオスロパッケージ 2 を計画中。20%公共輸送に充てるということで、1 回通過するごとに 2 クローネ増額し、その部分を公共輸送に充てる。
- ・ 運輸省が（ピーク）ロードプライシングを実施するにあたっての法的な根拠を与える法律を提案？。
- ・ 今年中にノルウェーの南の方にあるスタバングルという街でトールリングが実施。

7. 質疑応答

- ・ 道路空間の再配分による環境改善により地価が高騰し以前からの居住者が住み続けられなくなるのでは。

- ⇒そのまま住んでいる。該当地域の住民は家の外観改修のための支援金制度がある。
道路の沿道は 42db 以下（屋内）、55db 以下（屋外）に必要な経費に補助あり。ただし、1986 年以降に引っ越してきた人には補助は出ない。これらの補助金はロードプライシングの財源ではなく、政府の財源。ただし、50 のプロジェクトに関連して騒音が高くなる場合には、ロードプライシングの資金源から出る。
- ・ 交通量が減った場合でも援助金の制度は適用されるのか。
⇒基準値以上だと適用される。
 - ・ 補助金の対象は、騒音だけで、大気汚染などは対象外か？
⇒対象は騒音だけで、大気汚染は対象外。
 - ・ 地下の所有権は
⇒ノルウェーでも土地の所有者が地下も所有。
 - ・ 企業による通勤費の補助制度はあるのか。
⇒公共交通機関を利用して援助をもらうことない。その代わり、自動車を運転している人が会社から駐車場を無料で提供されるなどの援助がある。
 - ・ 車通勤者に対するロードプライシング代の補助は？
⇒ない。ただ、会社に来てからミーティングなどで他のところに行く時に、車を使わないで自転車を使うと手当てが出たりする。
 - ・ 料金を取る内側と外側の比較でいうと、内側は改善されて地価が上がった。内側にいる企業からみると、従業員にロードプライシングの補助も出さなければならないし、地価も上がっている、それなら外側に移転してしまおうという動きはあるか？
⇒当初小売業者など苦しむのではないかと懸念されたが、実際 10 年間やってみて、実際かかる費用は大きいものではない。ほとんど企業が、外に出たりすることはない。それよりも、ロードプライシングの結果として、これだけのプロジェクトが即時に実施されていったので、その結果を実際に体験して、その方がよりよい効果をもたらしているということを強調したい。
 - ・ すべての車の運転者の顔やナンバーを常に写しているということに関して、プライバシーの観点から批判がないのか？
⇒実際の写真は、運転者の顔を判別するのも難しい。プライバシーの保護の観点から一緒に乗っている人がまったく分からないように撮っている。
 - ・ 警察はロードプライシングに関してどういう意見か？
⇒ノルウェーの場合は交通規制のかなりの部分が道路庁に任されている。警察の役割は、実際に道路上で取締りだが、その計画については道路庁。道路庁が免許証の発行、車検を管轄。
 - ・ 今の法律では、ピーク時に大幅（40 クローネ）に上げるというのはできないのか？一日中同じ値段にしなければならないのか。
⇒現在の法律でも少しなら上げることが可能。この効果をあげるためにはかなりの料金値上げになり、それだけ上げるのは現在の法律では無理。トロンハイムの場合は少し金額が違う、ベルゲンもトロンハイムは週末と夜は無料。

3-2-2. ノルウェーにおける調査内容まとめ

- ※ 以下、ヒアリング先であるノルウェー公共道路庁（Norwegian Public Roads Administration）、ノルウェー公共道路庁オスロ支局（Norwegian Public Roads Administration, Oslo）、フェリニエン社（A/S Fjellinjen）を、それぞれ、「国」「地方」「民間」と省略する。文章末尾に、例えば、＜国＞とあるのは、その内容をノルウェー道路庁からヒアリングしたことを示す。

1. 国全体について

ノルウェーは、人口約 450 万人、面積は約 33 万平方キロであり、オスロ、ベルゲンおよびトロンハイムのそれぞれの人口は、50 万人、25 万人および 15 万人である。

運輸省の下に道路庁があり、道路庁には 19 の支局があり、26,000km の国道および 27,000km の県道を建設、管理している。

ノルウェーでは、道路庁が、交通規制、交通管制、免許事務、車検を管轄しており、警察は、取締りを担当している。

- ・ ノルウェーで最初に有料道路ができたのは 1932 年のことであり、法律的な裏付けであるノルウェー公共道路法第 27 条が定められたのが 1963 年のことである。その後、トールリングが導入された際に法律の改正は行われていない。この法律のほか、この法律に基づき運輸省が策定するガイドラインが根拠となるが、ガイドラインの策定に当たっては国会の承認が必要である。料金の徴収を行うのは、道路財源の確保のためである。＜国＞
- ・ 料金徴収のプロジェクトは、道路庁の発案により、国会で議決されることとなるが、一つのプロジェクトの予算の半分は徴収された料金、残りは政府財源によりまかなわれるのが原則である。現在、約 60 億クローネの年間の道路予算のうち、約 30% は徴収された料金であり、年を追うごとに、政府財源の割合は減少している。＜国＞
- ・ 料金の徴収により、これまで 97 のプロジェクトが完成し、37 のプロジェクトが現在進行中である。この「プロジェクト」は、あるフェリーの航路を海底トンネルに変えるものもあれば、ある一つの道路を建設するものもあれば、オスロ・パッケージと呼ばれるものもある。オスロ市は、隣のアーカシュフス県と共同で、市街地に入る車両から徴収する料金で、地域全体の 50 のトンネルや道路を建設することとしており、これを一つのプロジェクトと数えている。＜国＞
- ・ 料金徴収は、道路庁と契約を結んだ料金徴収会社（県等の公的機関がその大部分を所有する非営利の民間会社）が行うこととなる。当該契約は、上記のガイドラインに沿う必要があり、具体的には、料金徴収期間は 15 年を超えてはいけないこと（特別に財政困難に陥ったときには 5 年の延長ができる）、また、料金額は最大 20% まで上げられることなどである。＜国＞
- ・ 料金徴収会社は、収入のうち、約 10% を運営経費に充て、約 20% をローンの返済（注：収入の上がない初期の段階は、ローンを組んで道路等の建設費に充て、それを返済していくこととなる）に充てることとなる。＜国＞
- ・ 料金はガイドラインに基づき道路庁で決定する（国会の承認は不要である）。ガイドラインによれば、道路の利用者が新しい道路を使用することにより得られる利益（節約される時間、燃料費）よりも多くの料金を徴収してはならないこととされ、また、フェリー航路をトンネルに変えるプロジェクトでは、フェリー代の 40% までしか徴収できないこととされている。＜国＞
- ・ 料金収入は、地下鉄等公共交通機関の整備に投入することは可能である（インフラの整備のみで、運営費への投入は不可能）。＜国＞
- ・ トールリング（注：環の内側に入る車両から料金を徴収するもの）は、1986 年にベルゲン、1990 年にオスロ、1991 年にトロンハイムで導入された。また、本年、スタバンゲルという南の方の小さな町でも導入される。＜国＞

2. オスロについて

オスロには、ノルウェーの人口の約 16%、自動車の約 17%、道路交通量の約 20% が

集中している。地理的条件をみると、南側がフィヨルド、北側は森、山であり、主要道路のすべてが市街地に向かって走っている状況にある。

- ・ 1960年代から70年代にかけ、交通量が大幅増加し(66年から86年までの20年間で、10万台から30万台と、約3倍増加)、大気汚染の問題が大きくなり、84年に議会より総括的な交通計画作成の提案がなされ、86年に議会に有料道路に関する白書が示され、料金徴収による財源確保について、87年にはオスロ県およびアーカシュフス県において政治的に承認され、88年には国会において最終決定がなされた。〈地方〉
- ・ 88年から89年にかけ、料金徴収の方法について議論されたが、その際、①新規道路が開通する度にその道路ごとに料金を徴収、②市街地に入るすべての車両から料金を徴収、③あるエリアにおいてガソリンに対して課税、④ある特別の道路の走行について料金を徴収、⑤道路税の増税といった対案があったが、結局、②が選択され、90年に実施された。〈地方〉
- ・ オスロ・パッケージには50のプロジェクト(注：上記の「プロジェクト」の用語法とは異なる)が含まれているが、これをすべて政府予算で行えば約30年かかるところ、約15年で終了すると予測されている(政府は、このオスロ・パッケージの開始時に、約15年の間にパッケージ全体の約半分の予算は拠出することを約束している)。なお、29のプロジェクトが本年までに終了する。〈地方〉
- ・ 当初は、50のプロジェクトに約130億クローネかかると予測していたが、環境問題への注文が厳しくなってきたため、現在では約270億クローネに修正され、目標も18年間、2007年終了とされている。ただ、この目標も達成は難しいのではないかと考えている。〈会社〉
- ・ 50のプロジェクトのうち、約半数はトンネルの建設である。また、初期は市の中心部のプロジェクトを中心に、次第に郊外のものというように進めていくこととなっている。なお、交通の状況の改善のためには、道路の改善だけでは十分ではないため、バス、市電、地下鉄、列車、船等の公共輸送のインフラの充実にプロジェクト予算の約20%を充てることとしている。〈地方〉
- ・ 最初に完成したプロジェクトは、ボーレンガートンネルであり、次はオスロトンネルである。オスロトンネルは市の中心部を通る6車線の2kmほどのトンネルであるが、約7億クローネをかけ、約3年の工期で完成した。〈地方〉
- ・ オスロとアーカシュフスの料金徴収会社であるフェリニェン社は、オスロ県60%、アーカシュフス県40%の出資による設立であり、料金徴収の管理運営と、道路建設等に必要な資金調達を目的としている。99年の料金収入は約7.9億クローネ。うち、運営費が約0.8億クローネ、プロジェクトに約6億クローネ、残りはローンの返済。後述の料金所における徴収業務については、セキュリタスという警備会社の社員が200人ほどで担当しているが、同社への委託費が運営費の約50%を占めている。〈会社〉
- ・ 料金は、19の料金所において、オスロ中心部に入る車両から徴収される(4つの道路には石を置き、当該道路からオスロ中心部には入れないようにしているため、オスロ中心部に入るためには必ず19の料金所のいずれかを通過しなければならないようになっている)。〈地方〉
- ・ オスロにおいては、1年中、24時間料金徴収を行っており(注：ベルゲンおよびトロンハイムでは、土日および夜は徴収しない)、1回普通車で12クローネ、大型車で24クローネである。〈会社〉
- ・ 徴収の対象は、バス、身体障害者利用車両、警察、救急、消防等緊急自動車を除く

全車種である（国王の車両、タクシーも対象）。＜地方＞

- ・ 料金所における徴収の方法は3種類あり、一つ目は料金所を無停止で通過できる電子タグ（「Q-FREE タグ」）方式、二つ目はコイン投げ入れ方式、係員に支払う方式である。＜民間＞
- ・ 電子タグ方式を利用するには、まず、150 クローネの保証金を支払い、受け取った電子タグをフロントガラスにはり付けるとともに、期間一括（1 か月、半年、一年の三種類）の方式と、回数券（25 回、175 回、350 回の三種類（注：350 回のは1 回約 8 クローネとなる））の方式のいずれかの方式で料金を先に支払う必要がある（注：こうした契約は、当該料金徴収会社と ESSO のみで可能）。料金所に設置されたコンピュータシステムにはすべての電子タグの情報が登録されており、同じく料金所に設置されたアンテナを介し、通過していく車両の電子タグの情報を読みとり、その有効性（装着の有無および支払いの有無）を 0.4 秒以内に判別し、有効でない電子タグの場合は、料金所の後方に設置された黄信号を点灯させ、その旨を運転者に分からしめる仕組みとなっている。現在、電子タグの利用は、保有ベースでは 45 万台のうち 31.5 万台であるが、通過回数ベースでは約 76% であり（なお、コイン投げ入れは 12.5%、係員への支払いは 11.5% である）、ラッシュ時にはそれが約 83% となるため、料金所での渋滞は起こっていない。普及については、まず、宣伝に力を入れ、また、料金の 20% を割引したため、実施当初に既にかかなりの車両が契約しており（その結果、顕著な渋滞は起こらなかった）、その後は、無停止で料金所を通過できるメリットと、回数による割引があるメリットにより、契約数は増加している。

＜会社＞

- ・ 黄信号が出た場合、ESSO で 3 日以内に 30 クローネ支払うこととなる。支払わないと 2 週間以内に 300 クローネ支払えという内容の請求書が車両の所有者（注：会社としては、所有者を責任者とみなすこととしている。根拠は不明）に送付され、それでも支払わないと 450 クローネの請求書が送付され、それでも支払わないと、取立会社（注：料金徴収会社とは別会社の模様）が取立てを行うこととなる。300 クローネの請求書を受けるのは、年間のべ約 1,000 万台通過する車両のうちの 0.1%。支払い拒否を続けると、裁判にかけられ、理論的には、最悪の場合、刑務所に入ることとなるようである（注：その根拠は不明）。ここ 10 年で裁判まで行ったのは 2 件ほどと記憶しているが、その段階で支払っており、刑務所には行っていない（会社では、支払い能力のない者等初めから無理と分かっている者については、そもそも、深追いはしないこととしている。また、スウェーデン（注：地理的にノルウェーに近く、人の交流も多いため、スウェーデンからは車両登録情報の提供を受けている）以外の外国車についても、徴収費用が高くなるため、請求書は送付しないこととしている）。＜会社＞
- ・ ごくまれにはあるが、ナンバーを折ったり隠したりして料金徴収を免れようとする者がいる。ナンバーが分からなければ、事実上、特定は不可能で、請求書を送ることはできない。料金所では、すべての車両について、ナンバーと運転者が写るようにビデオ撮影をしており、料金を支払っている場合にはその映像が破棄される。写真については、プライバシー保護の観点から、助手席等の同乗者が写らないように工夫している（注：ノルウェーには、データ監視局という役所があり、当該会社は、これより撮影およびその貯蔵の許可を受けている。また、必要があれば、警察に渡してもよいという許可も受けている。ノルウェーでは、客観的に必要であれば、警察は、令状なしで他機関等からデータを収集することができる模様である）。＜会社＞

- ・ 料金所の一日の平均交通量は、91年から98年まで増加している。＜会社＞
- ・ 全体の交通量（道路庁で主要地点においてカウントしているもの）は、実施前に比べ、1%以上増加している。＜地方＞
- ・ 効果として、交通流のかなりの改善、細街路での交通量の減少、道路の改修（車線を減らし、緑地等へ転換。自転車道の整備）、バス等の設備改善（注：バス利用者数はそれほど増加していない）等が挙げられる。やはり、次々と道路等建設のプロジェクトが完成し、料金徴収の効果が目に見えやすいというのが極めて効果的であったのではないかと。＜地方＞
- ・ 導入前には、リングの内側の小売業者等の負担が増加し苦しむのではないかとということも盛んに議論されたが、実際にやってみると、それほどではないようである。リングの内側の企業が、その負担の増加から、リングの外側へ移転する動きはほとんど見られていない。＜地方＞
- ・ 有料道路の有利な点は、通常の税金と異なり、使途が明確であるということにあるが、オスロ市民等は、それを一種の税金とみなして、否定的である。導入2か月前の89年の調査では、反対が70%、賛成が30%であった。プロジェクトの結果が見えてきたからか、若干その差は縮まっているが、99年でも、反対が56%と、44%の賛成を上回っている。＜民間＞

3. ロードプライシングの導入について

- ・ ノルウェーの料金徴収は、渋滞への対処という意味が含まれている本来の「ロードプライシング」とは異なるものと理解している。現在、運輸省においては、本来の意味でのロードプライシングを実施するための法律を提案しようとしている。現在の有料道路の根拠となっている法律は、道路財源確保のためのものであり、時間帯により料金を変えることは若干であれば可能であるが、交通量を調整する効果は期待できないし、また、そもそも渋滞緩和を目的とし、交通規制の手段として料金を徴収するのであれば、それでは対応できないのである。そこで、法律を作ることで、ピーク・ロードプライシングを行うことを可能としたいと考えている。なお、収入の使途については、基本的には現在の料金徴収と同様と考えているが、公共輸送の充実により大きく配分したいとも考えている。＜国＞
- ・ ロードプライシングの導入の検討に当たり、ロンドンで実施しているような綿密なシミュレーションを実施しているわけではない。元来、ノルウェーの国民性は、よいことであると考えれば、議論を尽くす前に始めてしまうという傾向がある。オスロでロードプライシングを導入するとしても、既に有料道路制度が機能していることから、何も無しの状態から始めるよりも、投資等は少なく、仮に失敗しても構わないという程度にも考えることができる。＜国＞
- ・ ただし、ロードプライシングの導入は、現在より課金額が高くなり、経済的に余裕がない人が課金の時間運転できなくなるなどから、政治的に非常に敏感な問題となるため、これが国の方針となるか否かはまだ分からない。＜国＞

3-3. イギリス（ロンドン）

3-3-1. Transport Study Group, University of Westminster ヒアリングメモ

○ 日程：2000年9月25日

○ 参加者：太田委員、久保田委員、澤委員、事務局

○ ヒアリングの位置付け

イギリス国内のロードプライシング検討に多く関わっているウェストミンスター大学のチーム構成員に、行政とは違った視点からロードプライシングの取組み状況について評価を行ってもらう。

○ 応対： Transport Study Group, University of Westminster

- ・ Prof. Peter Jones* (Director)
- ・ Prof. Peter White (Public Transport Systems)
- ・ Prof. Mike Brown (Logistics)

* ROCOL (Road Charging Options for London) Group の構成員。同グループは、1999年11月ロンドンの道路課金に関しその方法や効果などを分析した“A Technical Assessment”を公表している。

○ 主要ヒアリング事項

- ・ イギリス国内での制度など制定状況
- ・ ロンドンでの具体取組み状況
- ・ ロンドン以外での具体取組み状況
- ・ 当面の取組み見込み

○ 討議概要：イギリス全体の動向

(※ 1 イギリスポンド＝約 160～162 円／ヒアリング実施時レート)

1. 法制度と体制

- ・ 2年前（1998年）にイギリス政府が白書を提出、その中で自治体による Road pricing（以下 RP と略）および Workplace parking charges（以下 WPC と略）導入のための法律案が提示された。
- ・ 法案はまだ議会で討議中であり、ロンドン市以外の自治体には下りていないが、クリスマスまでには法制化されるべきと考える。
- ・ ロンドン市内に関しては特別で、ロンドン市長および Greater London Authority（GLA）があり、RP および WPC に関して、市長に法的権限がある。
- ・ 5月からロンドン市長は Ken Livingston（前 Greater London Council（現在は廃止）議長）、選挙の公約で、ロンドン中心部に RP を導入する。
- ・ 昨年、ロンドンでの RP に関する調査委員会が設置された。
- ・ 市長は委員会による調査報告にある提案を実施したいと言っている。

2. ロンドンでの課金制度について

- ・ 市長の提案は、市の中心部の課金。
- ・ cordon charge ではなく area license 方式（日中エリア内での運転に許可証が必要となるというもの）を採用。
- ・ エリア通過のためのものではなく、エリア内滞在のための許可証。

- ・ シンガポールはエリアライセンスではなく、毎日のコードンチャージ。その理由として、エリアチャージは、①エリア内どこでも課金でき、②課金しやすく平等で、③多くの人から料金徴収でき、④境界がどこかはっきりしているから曖昧さも減る。コードンチャージは、車が実際に走行する境界線でしか課金できず、境界線に当たる人もいれば当たらない人もいるのは恣意的と考える。
- ・ 市長の政策は調査委員会によってその正当性が判断され。
- ・ RP 提案の時も、GLA メンバーによる調査委員会が発足した。
- ・ 委員会での討議内容は 2、3 週間のうちにレポートとして提出され、政策がよいものかどうかなどの展望が述べられる。

3. ロンドン今後の予定

- ・ 市長のやりたいことは、1 月に市長の総合的交通政策を発表し、その後約 6 ヶ月間に渡って市民の意見を聞く。来年の夏に同意を得、12 ヶ月後に導入。遅くとも 2002 年秋までにこの法案を定着させる。これから約 2 年の間で、ロンドンにおいて機能させたいというもの。
- ・ 1 月の市長の政策発表を受け、33 の各自治体の実施計画を立てる。
- ・ その後の 6 ヶ月間のヒアリングの後、課金するかどうかははっきりする。

4. 実施要領

- ・ 導入時間帯は、月～金曜、7:00～19:00。
- ・ 車が課金エリア内に進入するために、持主かドライバーが通行許可代金を支払うことでナンバープレートに登録するものとし、フロントガラスに許可証を貼るような形式ではない。
- ・ すべての規制はナンバープレートを読むことで行うこととする。
- ・ 課金エリアへの主要道路に、ナンバー読み取りのカメラを設置するものとする。
- ・ 課金時間帯終了後にナンバーの照合を行うものとし、それによって、日中に課金エリア内に進入したが支払いがなかった場合でも、実際のナンバー照合までに支払う時間があるようにする。
- ・ 人（例えば警官等）が違反（ナンバーの登録・未登録）をチェックすることはできない。
- ・ 緊急時あるいはナンバー登録がない車も、課金エリア内を通過することはできる。
- ・ 道路利用者に支払いの機会を多く与える点から見て公平な方法と言える。
- ・ カメラは、固定式と可動式と両方で、100 台くらい設置されている。
- ・ 現在の一日の交通量は数 10 万台（50～60 万台）と考える。
- ・ 2、3 年前に IRA のテロがあった時、市内へのアクセスが一時制限され、その時は警官がナンバーをチェックして車を通した。
- ・ 自動的に前科記録と照合する方式で、過去に一度やっているから、カメラによるナンバーのチェックには自信がある。
- ・ パーキングチケットを発行するシステムが大変効果をあげており、RP にも似たようなシステムが使えると思われる。
- ・ カメラで駐車違反を取締り、違反通知を発行する。
- ・ 駐車違反の警告は年に数百万枚発行されている。
- ・ 警官による移動式の駐車違反取締りは、プライバシーの面で最初は抵抗があったが、今では一般的である。
- ・ パーキングチケットを発行する際のナンバーを照合により、他に違反がないか、またパーキングチケットの代金不払い等も交通局でチェックでき、レッカー移動する。

- ・ 監視カメラ、スピード違反取締りカメラ、信号無視取締りカメラ等、すべてナンバーを読み取り、ドライバーに対し出頭あるいは罰金請求を送付するシステム。
- ・ バスの前部にもカメラが設置されており、バスレーン内に駐車している車に違反書を発行、レッカー移動する。

5. ロンドン以外の都市の状況について

- ・ ロンドン以外では、イギリス・ウェールズ地方では法案がまだ議会にある状態。クリスマスまでには自治体レベルに発布したい。
- ・ ブリストルは電子 RP 設置に積極的である。
- ・ リーズも興味もつ。中心部の混雑がひどいため。
- ・ レスターは曖昧な答え。
- ・ 次の 2 つの都市が恐らく最初の導入都市となる。
 - ① デュラム (Durham)、周囲を川が流れていて、島の中にカテドラルがある。カテドラルへは一本道で、そこに料金所を作るというもの。
 - ② 国立公園の特別区、夏に人出が多く、交通量削減のために課金したいというもの。
- ・ どちらも小さな都市と郊外の計画であり、導入しやすいという点で一番乗りであろうと考えられる。
- ・ スコットランドは議会を通過した。
- ・ アバディーン (Aberdeen) とエジンバラで RP と WPC を導入したい意向。
- ・ アバディーンは、市街地の周囲に新しいバイパスを建設するためトーリングを作ったかったが、1、2ヶ月前の市議会で否決され断念。
- ・ エジンバラは、RP についてのヒアリングを 4 年計画で進める予定、課金方針等はフレキシブルに考える。
- ・ ハンプシャーも興味がある。
- ・ ウェールズには興味を示す都市はない。
- ・ エジンバラに関しては、2 段階方式で進める。
 - ① 行政の許可を得るために、計画のアウトラインを提出 (提出は来年 1 月)。計画アウトラインに市民の声を反映できるように、現在はヒアリングを行っている。
 - ② 行政の許可が下りたら、詳細の実施計画を立て、さらに広い範囲のヒアリングを開始。
- ・ ほとんどの市に「パネル」と呼ばれる市民サンプルがあり、その人たちにアンケートを送る。
- ・ 2002 年末～2003 年初めの導入を考えている。
- ・ ロンドンと同じナンバープレートを使う方法を考えている (ロンドンの成功にかかっている)。
- ・ グラスゴーでは RP は考えておらず、交通量の削減と公共交通整備のための資金調達を考えている。
- ・ 欧州内でも 6、7 都市が RP および WPC 導入を考えている。
- ・ エジンバラが RP に興味があるのは、歴史都市であるがゆえの交通ネットワークの悪さから。
- ・ グラスゴーは市の中心部に直結した主要道路があるが、エジンバラには道路がなく状況は最悪。自然遺産のため市内に道路の建設ができない。

6. DETR の対応について

- ・ DETR は、混雑料金（ロードプライシングとほぼ同意）について、社会情勢調査と同程度に技術的な研究も広く行っている。その土地土地の状況に見合った計画の導入が大切と考える。

7. 各都市での導入への動きと周辺状況について

- ・ ロンドンでは、RP によって 12% の交通量削減を目指している。
- ・ 反対意見の自治体は、中心部を迂回した交通が自分たちのエリアに流れ込んでくること、あるいは中心部を通過せず周辺地域に駐車することを恐れている。
- ・ ケンジントン&チェルシーは高級住宅地で、政治家や実業家が多く住んでいるところ。はっきりとした反対意見が出ている。
- ・ ウェストミンスター、ケンジントン&チェルシーは反対、カムデンと他のいくつかの自治体は賛成している。
- ・ 市長の提案では、車一台につき 5 ポンド、大型車には 15 ポンドの一律料金を課金、一日に 1 回通っても 10 回通っても同じ。商用車にはよいが、自家用車には不利。文句が出るのも無理はない。
- ・ RP が導入されたらバス業界への影響が大きいと考える。交通量減少により、バス・サービスの信頼度が上がる。
- ・ バスも課金の対象、観光マイクロバス、通勤マイクロバスに関しては検討中。
- ・ タクシーは課金の対象、シンガポールのような乗合タクシーを推進している。
- ・ イギリスの法律では、RP はまだ議会を通過していない。
- ・ 最初の 10 年間は、収益金は抵当に入れられる（スコットランドの法律では、抵当の期間の制限はない）
- ・ 市長の考えとしては、収益金はロンドンの整備に充てる。
- ・ 整備は地下鉄も含むが、市長の地下鉄への指導力はない。

3-3-2. DETR ヒアリングメモ

○ 日程：2000 年 9 月 26 日

○ 参加者：太田委員、久保田委員、澤委員、事務局

○ ヒアリングの位置付け

DETR（Department of Environment and Transportation:環境交通省）は、イギリス国内で交通政策を統括する組織となっている。ロードプライシングにおいては同省が中心となって国内各自治体での取組み状況を支援、把握している。

○ 応対：Mr. Michael Goodwin / Administrator, Charging and Local Transport Division,
Department of Environment, Transport and Region (DETR)

○ 主要ヒアリング内容

- ・ 制度化の概要と各地での導入機運
- ・ イギリス国内への導入見こみ（具体例）
- ・ ロンドンへの導入取組み状況
- ・ その他

○ 討議概要：国全体での動向

1. 課金制度に対する概念、現在の進捗状況

- ・ 15ヶ月前に RP および WPC に関する白書が提出された。
- ・ 法案にまとめたものとは、もしやりたいのであれば自治体が個人を対象に課金制度を導入する権限を与えるも。各自治体は、必要と思うなら道路課金（RP）を導入できるチャンスを手に入れたのであって、それは強制ではなく、法律は自治体に選択権を与えるものとする。
- ・ 法案が議会を通過中、クリスマスまでに国の許可が下りる、来年初めから自治体が入導入する。
- ・ 近隣の主要道路からストーンヘンジまで地下トンネルを掘る計画があるが、トンネル採掘にかかるコスト分を通行料として反映する予定—国道課金に関する前段階が法律にあったと言える。
- ・ 5年間で実施計画を立案する責任を自治体に課すものとする—「行政、工事、ビジネス、社会のニーズ、レジャー、地域のコミュニティ、公害や環境問題等を考慮に入れた交通計画が必要とされている。交通を地域活性化のために必要なものとして捉えるものとする」という考えのもとに政府が発表した新しいやり方で、地方の交通計画に対して効果的に税金を使うことができると考える。
- ・ 地域の交通計画における全ての状況を考慮した上で、ロードプライシングを計画しなければならないと考える。
- ・ 自治体が入課金によって得られる最大の利益は財源の増加であると考えてる。政府は、自治体が入課金収入を最低 10 年間維持できるものとしている。
- ・ ドライバーの一番の不満は、代替公共交通手段がないことであり、ドライバーに対しては、公共交通整備のために課金するとすれば受入れられやすくなると考える。課金の収入は、環境のため、通勤を助けるため、渋滞削減のため、スムーズに走るため、環境改善のため、公共交通整備のために使うものとしている。
- ・ 都市圏における公共交通の改善が従来強く望まれていたが、公的資金の不足で断念せざるを得ない状況が続いた。政府の投資レベルが非常に低いのが実情。
- ・ 「バス・LRT・地下鉄・鉄道」VS「車」の、公共交通が整備されていないから車を使う → 利用者が減るからサービスが改善されない、という悪循環が起こっている。
- ・ 車の利用者にとって LRT がクリーンかつ効率的という意味で最も魅力的な代替交通手段であり、21 世紀の高品質な LRT の導入が強く望まれている。
- ・ 道路課金（RP）を導入した自治体が入、その収入を現在の政府予算に追加できることによって、環境や渋滞改善のためにより多くの資金を投入し、よりよい公共交通を提供、市民を活気付ける、という計画実現を加速させることができると考える。

2. 実施計画

- ・ 35 の自治体が入事業に興味を持っているが、ほとんどの自治体が入興味対象は駐車場課金（WPC）であり、道路課金（RP）とする自治体は 4ヶ所。
- ・ デュラム（Durham）とデリシャー（Derbyshire）国立公園の 2 つの小規模計画（4～10 月の主に週末、収入はパーク&バスライドの設備に投資、従来ある技術と現金を使う簡単な方法）が入、来年の 9 月末には導入されるであろうと予測される。
- ・ バーミンガム、ブリストル、リーズは、電子課金を検討中。
- ・ ブリストル、リーズにおける課金の導入は、LRT の計画とリンクしており、トラム（LRT）導入が入課金の導入と相殺できると考えるが、実際にトラムの計画が始まるのは課金導入の約 2 年後。

(ブリストルの実施計画)

- ・ 特にブリストルは、通常の走行スピードでゲートを通過する純粋な電子課金を実施する計画。
- ・ ラッシュ時の渋滞緩和を目的とし、朝 7:00～10:00 を課金。
- ・ 通勤車両は課金し規制したいが、一般の車両（観光客等）の出入は規制したくないため、10:00 以降は課金をやめるか料金を下げる、土日は課金しないものとする（旅行者は実施時間帯の行き来は少ないと考える、あるいは一日券の販売等を検討）。
- ・ ブリストルは 2003 年末～2004 年初（英国で最初）に電子課金あるいは純粋な DSRC タイプで始める。

3. 電子課金の EU 内標準化について

- ・ 電子課金制度（機器等）の標準化確立は必須と考える。
- ・ フランス、スペイン、イタリアは高速道路を有料化しているが、ドイツ、オランダ、スウェーデン、UK は現在検討中。
- ・ EU 内で電子課金システムを一貫したものにし、自由に行き来できることが重要なことである考える・・・自由行動が妨げられると経済に悪影響。
- ・ EU 内標準仕様がキーとなる（パーミンガム、ブリストルでは、標準仕様の課金器材を使って欲しい）。

4. リーズ、エジンバラにおけるデモンストレーションについて

- ・ リーズおよびエジンバラで、来年末よりデモンストレーション（実際に課金はしない）を行い、英国内で課金のための機器が動くかどうかデモ、また公共的な広報の意味合い（国民に道路課金（ロードプライシング）の概念について考えてもらう）もあり。
- ・ 56,000 台に GPS かマイクロ波（基本はマイクロ波だが、今回は GPS を使う）の器材を搭載、期間は約 1 年、12～15 のガントリーを、エジンバラは主に高速道路に、リーズは主に市街地に設置。
- ・ 2001～2002 年期の予算で、デモの実施は 2002 末か 2003 初。
- ・ （他国 ETC では）トロント、メルボルンは高速道路で課金、シンガポールは市街地で課金、というように、全ての道路で課金しているわけではないが、今回のリーズ、エジンバラのデモンストレーションでは、高速にも市街地にも課金器材を置き、どんな道路にも、どんな交通状況・天候下でも作動すれば OK とする。

5. ロンドンへの導入について

- ・ ロンドンは市長が導入を進めている。
- ・ ロンドンはカメラによる課金（カメラでナンバープレートを撮影しデータベースと照合、グリーンリストにない場合は 48 時間以内に申告すれば救済され、そうでない場合はアンバー（黄色）リストへ、それでも支払わない場合はレッドリスト（＝強制リスト）に載り、国のナンバー登録と照合して持主を割り出し、請求書を送付（割合は模索中））。
- ・ ロンドンは 2002 年にカメラで（市長の意見）始める（時間的に余裕がない）。
- ・ カメラが順調に作動する間は国際標準の電子課金システムは必要ないとする（カメラは国際標準計画における中途段階の方策として捉えて欲しい）。
- ・ 道路課金（ロードプライシング）が出来ることを証明し、概念を浸透させ、利益を提示する、それまでに 3、4 年かかるが、実現可能と考える。

6. その他

- ・ 国は、2、3 年以内に国道課金に向けての動きが国レベルで討議される。10 年以内に高速道路の課金（＝利用者によりのみ課金）を決定する。それを受け、2010 年までに、国内全ての車両約 3,400 万台に電子機器を搭載。
- ・ ユーザーに無料で器材を配布するために、間に民間企業に入ってもらう。
- ・ 車載機器搭載の拒否、海外の車に対しては、止まって支払いさせるなどの方法を考える必要があると思われる、ナンバーを写真にとって国の登録所から登録者を割り出すが、英国外の車の問題は重大に考えてはいない（ただし、海外の車については、EU 全体でも、交通事故等において大きな問題となっている）。
- ・ 実際のコストが課金による収入より勝ることを避けなければならない。日本では公平さと実用性を考えているようだが、100%強制しようとする目になる、収入よりコストが高くなる。
- ・ 国としては、自治体が早く導入できるように、どのレベルで課金するか等の決定が急がれている。

3-3-3. Transport for London ヒアリングメモ

○ 日程 2000 年 10 月 3 日 午前／ロードプライシング提案コードン 現況道路視察
午後／Transport for London (TfL) ヒアリング

○ 参加者：久保田委員、澤委員、平石委員、松村委員、事務局

○ ヒアリングの位置付け

ロンドンでのロードプライシング実施に向けた取組み状況について、専属として設置された部門の背金人者から詳細の確認を行う。

○ 応対：Mr. Tony Doherty* / Congestion Charging Division, Transport for London, Greater London Authority

* 以前は Department of Environment, Transport and the Region (DETR) 職員。7 月より赴任。同部署の職員は各所から集まった人々である。

○ TfL について

GLA	.....	.....	.....
			
	Transport for London	Street Management	Congestion Charging?
		London Bus	.....
		London River Services	.....
		Tram Link	.....
		Docklands Light Railway	.....
		Taxi & Private hire	.....
		Victoria Coach Station	.....
		Underground	.....

○ 最新情報に関する HP：

<http://www.london.gov.uk/>

<http://www.transportforlondon.gov.uk/>

○ 討議概要：組織について、Congestion Charge について、質疑（主要 4 点）

1. 組織について（前半はホームページ紹介文より）

- ・ 2000 年 5 月に選挙が終了したばかり。
- ・ 2000 年 7 月より The Greater London Authority (GLA) 誕生。
範囲は M-25 の内側。市長はケン・リビングストンであり、25 人のメンバーで構成される議会がチェック機能を持つ。
- ・ 諸事務所も 7 月よりスタート。
- ・ GLA 自体も複数の計画（戦略）策定組織により構成。
- ・ 計画策定組織の人員は 200～300 人程度の人数。
- ・ Transport for London (TfL) はその一つ。
- ・ TfL は各種公共交通機関の運用を行っているため、職員数 2～3 万人。組織としては大きすぎる。（個人的な所感）。
- ・ 来年の夏に大きな変革を予定か。（公式コメントではない）。
- ・ TfL 自体は膨大な予算と、運用交通機関を持つ。
- ・ 年間予算：40 億ポンド。但し今年（または今年度内）は地下鉄がまだ管理外なので 30 億ポンド。
- ・ 2001 年夏の交通戦略実施時には交通関係必要予算はさらに増加の見込み。
- ・ それら予算は 13 自治区（borough）を通して執行される。
- ・ 国鉄、国内航空にもある程度影響を及ぼす。

2. 市長権限について

- ・ 労働党は多大な権限もつアメリカ型市長のイメージでロンドン市長の役割設定。
- ・ 計画策定には市民からの意見収集とその反映が義務化（又は制度化か）されていて、従わない場合には裁判対象の模様。
- ・ 市長は主要交通政策としてセントラルロンドンでの Congestion Charging の実施をあげている。
- ・ 市長の主要な意見については 2000 年 9 月 29 日に公表されたレポートを参照。



図 ゾーン想定区域図

注) <http://www.london.gov.uk/mayor/congest/images/congmap.gif>

3. 検討スケジュールについて

- ・ 3段階で検討
 - ・ 2000年5月～夏まで “Hearing London's Views”で幅広い意見収集 (PI?)
9月22日締め切り
 - ・ ～2001年春まで 交通戦略 (全般) に関する検証
 - ・ ～2001年秋まで 詳細な Congestion Charging 計画に関する検討 (決定?)
- ・ 市長案では課金地域内の居住者には割引提案の見こみ。例えば半額で済むなど。対象外については詳細な検討がされる。観光客のような短期滞在者は除外。
- ・ 諸処の対象が誰になるかは議論の的で、検討内容は多岐に渡る。
- ・ 2000年5月の市長所信表明の内容がロンドン市民に十分に理解されるよう検討の本格化はこれから。現時点では誤解もある。
- ・ 詳細な計画や実行内容の最新情報はHPを参照して欲しい。

4. 計画への賛否体制について

- ・ センターロンドンには (従業員の) 3分の1が働いている。
- ・ 通勤者の交通機関分担は「80～85%・・・公共交通機関」、「15～20%・・・自動車」。娯楽、買物での来訪者もほぼ同様の割合。
- ・ 導入提案は (こういった交通特性の) センターロンドンが対象であることで、大部分の市民は賛成。
- ・ ごく少数のロンドン市民が反対。例えば中心部まで車で来ている人。
- ・ 企業は概ね渋滞削減 (となること) に賛成。
- ・ 居住者も渋滞削減 (となること) に賛成。

5. 補足説明 実施効果

- ・ 実施による効果で課金地域への10～15%の流入交通量が削減と見込まれている。
- ・ これにより年間1.5億ポンド (≒240億円: 1ポンド=160円時) の社会便益が発生見こみ。うち半分は業務交通によるもの。
- ・ 支払い意思額に基づく必要費用に比べたら、得られる効果は妥当なもの。
- ・ 計画全体の (年間?) 収入は2.5億ポンド (≒400億円: 1ポンド=160円時) の見こみ。
- ・ (市長権限による) 財源は年40億ポンド (4 billion pounds)。それに比べたら課金による収入は大したことない。

6. 補足説明 収益の使途

- ・ 収益は法令により (公共) 交通に投下される。
- ・ 市長は大半を課金地域内、および境界地域周辺で公共交通に用いることになるだろう。
- ・ 使途については交通戦略全体との整合をとりながら、市民意向により決まる。例えば市民が望むならバス料金の減額に用いられるかもしれない。
- ・ 中心部に進入する乗用車や貨物車の支払い料金が (多くの市民: 大衆? が利用する) 公共交通料金の減額に役立つ。
- ・ 結果として多数の選挙民は支払い額よりも多くの便益を得られる (と思っている)。
- ・ 2004年には再選を目指すだろうから、2003年初頭までに実施されることを市長は望んでいる。

7. ロンドン内自治区との関係

- ・ Congestion Charging に関連する（関心がある）自治区は 4 つ、課金地域に大部分含まれるウェストミンスター、課金境界周辺（外側）のケンジントン、チェルシーおよびウォンズワース。
- ・ 第一に課金を実施されればセントラルロンドンに流入する自動車利用者が公共交通に転換し（放射方向道路の）混雑が緩和される。一方（従来の）通過車は迂回することで（外周道路の）交通量は増加するがトータルとして交差点処理は可能？。結果的に交通混雑が増加することを懸念しての関連自治区の反対は無い？。
- ・ 第二に周辺区は保守党抛りの自治区。リビングストンは社会主義的で知られ、保守党は自由経済主義であるはずなのに市場メカニズムに基づく CP に反対する矛盾が生じている。
- ・ ウォンズワースが最も反対しており、ケンジントン、チェルシーは条件次第といったところ。
- ・ 課金収入の大半は公共交通に投下されるが残りについては（実施による）悪影響対策費として使われる見こみで、結果として各自治区に配分されることとなる。
- ・ “Negotiating Position”
- ・ これら自治区は反対の立場をとっているが、収益が（配分が多く）入れば反対の声は弱まるだろう。

8. 法的裏づけ

- ・ 国会で 1999 年に施行された The Greater London Act に基づく。
- ・ 市長にさまざまな権限を保障。
- ・ Congestion Charge は交通戦略策定権限の中のひとつ。
- ・ 課金額の決定なども自由であるが、収入は原則として交通に関わる目的で用いる必要がある。
- ・ 国自体はロンドンにおける権限は（ほとんど）無い。交通法に基づく国会での財源権限でのみ関与。現在は Transport Act 2000 となった。
- ・ ロンドン以外では Congestion Charge 導入の権限ある。
- ・ スコットランドではパーキングプライス、エジンバラも興味示している。

9. 導入可否の最終決定権限と政治状況

- ・ 市長決断で決定できる。
- ・ リビングストン自身は労働党所属だったが、推薦無しに立候補し当選した。結果として（市）議会には支持者がいない。
- ・ GLA 運用に関する諸事項で議会了承必要だが、CP はその対象にはなっていない。議会としては市長案の撤回も可能だがそれには予算案自体を否決しなければならない。
- ・ 結果としてそこまでの可能性は低く、投票に持ち込まれることにもなる。
- ・ 議会は市長に対して影響力の維持を意図し、市長提案政策の細部に渡るまで精査しようとしている。
- ・ 市長は 2002 年末、または 2003 年初頭の実施を目指しているが、（準備）期間は非常に切迫している。
- ・ 議会は専門家からの公聴で実施にはもっと時間がかかるとの確証を得ている。
- ・ 計画通りの進行には各種のリスクが予想されるが（担当者としては）、市長の公約を信じてすすめるしかない。

10. 他の自治区との関係は

- ・ GLA 自体は戦略策定機関の位置付け。
- ・ 市長（GLA）は戦略を策定し、主要道路に限り管理しているに過ぎない。
- ・ 対象地域がそもそも選ばれたのも（管理権限にある）主要道路が多いから。
- ・ その他大多数の道路は自治区の管理にある。GLA の権限としては、交通関係予算の全てを掌中に行っていることにある。
- ・ 自治区は法的に GLA の戦略に従うことが求められている。
- ・ 交通機関に対する自治区の権限は限られ、市長（GLA）は交通機関の管理を行っている。

11. 番外／もし自治区から反対が出たら

- ・ 市長が導入決断しても、ある自治区が反対していた場合どうなるのか。
⇒市長権限で却下できる？
- ・ 基本的には市長権限が大きいので、（決断後の）反対は出来ない。

12. 収入使途の詳細

- ・ 現時点での優先付けは
⇒諸支障が生じる地域、つまり課金地域内の居住者や交通弱者（身体障害者）の人々や、小規模事業所、特定交通の代替対応として、一部の予算はこれら地域の自治区に公共交通の“投資”用として配分される。
- ・ “投資”とは2つの意味があり、「長期投資：鉄道新設、地下鉄新設など」、「短期投資：バス運用の効率化、課金地域内での低額化を基本とする公共交通料金制度の見直し」。
- ・ その他としては補修費用などにも利用される。
- ・ いずれにしても現在実施中の PI の第6章でこのような使途については意見を求めており、その検討結果により決まる。
- ・ 配分の最終決定も市長に委ねられている。但し一般財源としては使えないし、使途の妥当性が見られない場合には国より差止めがある。（実際にはありえないが）

13. 違反者などの扱い。刑法によるのか。

- ・ 民法による。（民事負債）
- ・ 仮に1日あたりの課金が5ポンド（約800円）の場合、自動車は流入時に光学的な自動ナンバープレート記録装置で確認される。
確認されたナンバーは事前に用意されたリストと比較され事前に5ポンドが事前支払いされているかチェックされ、未支払いなら100ポンドの罰金を払わなければならない。但し2週間以内なら50ポンド払えば良いようなシステムが想定されている。
- ・ どうしても支払いを拒否するような場合は裁判に訴えられる。その結果として債務者としてクレジットカード利用停止など処分を受けることとなる。
- ・ ナンバープレートを隠すようなことは刑法上の違反となる（既存法の範囲）。
- ・ セントラルロンドンには1時間で5万台の車両が流入している。分あたりでは1,000台だが、全ての車両が写真で記録されている。
- ・ 多くの車両が実施を無視すれば、当然課金請求で全てを補足するのは困難（実際にはそうならない）。
- ・ イギリスでは多くの場所で既にカメラによるナンバープレート判別が行われている。カメラの情報を基に既にホイールランプやレッカー移動なども実施されている。
- ・ 設置カメラ数としては100～150箇所（または台？）程度を想定しており、別途50台

程度の移動式カメラを想定している。

- ・ 取締りには多額の費用を要すると考えているが、高額な罰則金によりそれら取締りに必要となる額を確保できると考えている。

14. ETC でなく、なぜ AVI (ANPR) か。

- ・ 私見としては、成功のためには ERP で木目細かい課金を車種、時間帯別に行う方が良く、ドライバーにとっても利便性があるだろう。
- ・ ERP 自体はまだ標準化されていないし、国としてもその調整については明確でない。
- ・ 市長自身が再選されて、それまでに標準化されたならロンドンにも導入される可能性はある。
- ・ 実際は再選を待つ前にある程度の成果が必要であり、既存のシステムが望ましい面である。
- ・ ERP 自体はさらにコスト増であるし、全車両に車載器を導入するまでの時間がかかりすぎる。標準化の行方も定かではない。再選にむけての取組みとしては短期で実施できるものが選ばれた。

15. 導入成功に向け最も重視される課題

- ・ 公平かどうか。(市民に公平と理解、実感してもらえるか。)

3-3-4. イギリスにおける調査内容まとめ

※ 以下、ヒアリング先である University of Westminster、DETR、Transport for London (GLA) を、それぞれ、「大学」「DETR」「GLA」と省略する。文章末尾に、例えば、＜大学＞とあるのは、その内容をピーター・ジョーンズ教授からヒアリングしたことを示す。

1. 国レベルの検討の経緯等について

- ・ 英国においては、川を渡る以外に通行料を取る伝統はなかったが、道路混雑や交通公害への対処のため、ここ 10 年ほど、政府は道路の通行への課金の可能性を模索してきており、97 年、ブレア政権が誕生し、交通政策の抜本的な見直しが行われることとなった。＜DETR＞
- ・ 98 年 7 月、イギリス政府は、交通に関する白書 (A New Deal for Transport : Better for Everyone) を発表した。その白書により、Road pricing (または Road user charging、以下 RP という) と Workplace parking levy (または Workplace parking charges、以下 WPL という) の提案がなされた。98 年 12 月には、これに基づき緑書 (Breaking the Logjam) が発表され、99 年 3 月まで意見の収集が行われた。＜DETR＞
- ・ 99 年、大ロンドン庁法 (The Greater London Authority Act) が成立、同法に基づき、本年 5 月、ロンドン市長としてケン・リビングストン氏が選出され、7 月に GLA が設立された (注：それまでは、サッチャー政権下において The Greater London Council が廃止されて以来ロンドン市および市長は存在しなかった)。その大ロンドン庁法には、ロンドンにおいて、市長が RP と WPL を行う権限が規定されている。また、ロンドン以外の都市については、昨年議会に法案 (Transport Bill、以下「交通法」という) が上程され、その中に RP および WPL についての規定があるが、本年中には成立する見込みである。＜DETR＞
- ・ イングランドのほかは、ウェールズが法案上程中、スコットランドは議会を既に通過している。ウェールズで RP に興味を示している都市はないが、スコットランドで

はエジンバラが興味を示している。＜大学＞

- ・ 交通法により、希望する地方公共団体（Local Authority）は、RP を行うことができることとなる（国によって強制されるものではない）。地方公共団体は、地域交通計画（Local Transport Plan）に RP を組み込むこととなる。地方公共団体にとっての課金のメリットは、渋滞や汚染に対処できることと歳入を上げることである。RP を導入する地方公共団体は、少なくとも 10 年間は、これにより得られる純収入を同団体の財源としてキープすることができることとされている。政府の公共交通への投資レベルは従来非常に低く、都市圏では公共交通の充実が望まれているところ、LRT 等公共交通の整備にこうした財源が使われるのであれば理解が得られやすいものと考ええる。＜DETR＞
- ・ 現在、ロンドン以外で具体的に RP に興味を持っているのは、DURHAM、DERBYSHIRE、バーミンガム、ブリストル、リーズなどであり、前二者は、比較的規模が小さく、方式も単純なので、来年の 9 月には実現するのではないかと。後二者は、電子課金を検討中であり、ブリストルは 2003 年末から 2004 年当初には実現したいと考えているようである。＜DETR＞
- ・ 電子課金に関しては、都市ごとに方式が異なると困るので、ナショナルスタンダード、ナショナルクライテリアを策定する必要があると考えている。我々は、来年末に向けて、リーズとエジンバラの 2 都市で、電子課金のデモンストレーションをしようと考えている。リーズで 10 から 12、エジンバラで 6 のガントリー（正確な数は不明）を設け、数千の車に電波（か GPS）の装置を付ける。高速道路でも、シンガポールのように都心エリアでも、どこでも使えるようなシステムができるか否かを確認するためのデモである（主に、エジンバラは高速、リーズは町中である）。なお、ロンドンにおいては、RP 実施の決定権限は市長にあるが、国には、ロンドンにもナショナルスタンダードの車載器を使わせる権限は持っている。＜DETR＞
- ・ 車載器については、誰が負担するかはまだはっきりしないが、政府が何らかの措置を講ずる必要も生じ得る。一つのやり方は、私企業のスポンサーを何らか受けてやることである。課金業務について私企業に下請けに出せば、交通情報を付加するなど何らかの利益をドライバーに提供するのではないかと。おそらく装備を義務付けることはないだろう。＜DETR＞
- ・ 車載器未装着車、外国車への課金について、例えばブリストルでどうしようと考えているかは分からない。ブリストルに出入りする車はおおむねローカルなものであり、それ以外の車にも課金しようと思えば課金できないことはない。より問題なのは外国車であり、現在でも、事故を起こしても、海峡を渡って逃げられたら、捕捉不可能である。結局のところ、どの程度課金を行うかということは、地方公共団体の考え方次第である。100%の課金を目指そうとしても、そのコストが歳入と比べかなり過大となるので、無駄であり、コストに見合った十分な収入が得られるところでバランスをとる必要がある。＜DETR＞

2. ロンドンの状況について

- ・ GLA は、本年 7 月に設立された 2～300 人の組織であり、複数の戦略策定組織により構成され、また、25 人のメンバーによる議会がチェック機能を果たしている。GLA のもとに、各種の公共交通機関の運用を行う組織である Transport for London がある。同組織の職員数は 2～3 万人、予算は年間約 40 億ポンドである。＜GLA＞
- ・ 本年 5 月、市長に就任したケン・リビングストン氏は、公約として、RP の実施を掲げており、5 月に公表した「Hearing London's Views」により RP の実施の提案がな

され、それについての市民の意見をまとめている。＜GLA＞

- ・ 現在提案されているのは、ROCOL Group の報告をベースとしたセントラルロンドンにおける RP である。提案では、エリアライセンス方式を導入したいとしているが、この方式は、たまたま境界線を通じた車両のみ徴収されるコードン方式に比して、エリア内の車両の走行すべてに課金でき、平等であること、より多くの車両から徴収できることなどで優れていると考えられる。実施時間帯は、月曜から金曜までの 7 時から 19 時。＜大学＞
- ・ ロンドンで行われようとしているカメラ方式は、ナンバープレート写真を写真でとるものであるが、現在、次のようなものを想定しているものと聞いている。ロンドンに入ろうとするドライバーは、グリーンリストというデータベースに登録しておく（料金支払いの意思があることとなる）。ロンドンに入る車はカメラで写され、データベースでチェックされる。もし、グリーンリストに載っていないければ、アンバー（黄）リストに 48 時間登録され、その時間内に登録を行えばグリーンリストに移され課金されることとなり、登録を行わなければレッドリスト（エンフォースメントリスト）に移される。レッドリストの載せられた車については、国立ナンバープレート登録（所）において、所有者、盗難車か否かなどが割り出され、後に所有者に請求書が送られることとなる。＜DETR＞
- ・ カメラについては、100 箇所から 150 箇所に設置し、別に 50 台ほどの過半式のものを採用することを想定している。セントラルロンドンには、ピーク 1 時間に 5 万台の車両が流入しているが、これだけのカメラでそのほとんどを把握することは可能であると考えている。課金を免れた場合は、例えば 100 ポンドの Civil Debt（刑罰ではない）を負うこととなる（注：課金の対象者は、緑書においては、運転者とする。カメラで写真を撮るなど重大なプライバシーの問題を生じさせることとなることなどから、車両の所有者とするとしており、また、市長の提案においても所有者とされている）。ただし、一定期間内に払えば 50 ポンドにディスカウントされるということは想定している。どうしても支払いを拒否するのであれば、裁判に訴えられ、その結果、クレジットカード利用停止などの処分を受けることとなる。なお、ナンバープレートを折り曲げるなど隠ぺいする行為は、刑法上の違反となっている。＜GLA＞
- ・ 流入車両をカメラで常時監視することについては、既に駐車違反の取締りはカメラで行われていること、また、2～3 年前に IRA のテロがあったときからロンドンの中心部のシティーにおいては警官およびカメラが流入車両を監視していることなどについて、特段の問題は起こっていないことから、プライバシー保護の観点からは特に問題はないのではないかと考えている。＜大学＞
- ・ カメラ方式を採用することについて。許可証方式については、走行している車両を停車させて確認する必要が生じるが、そのための場所の確保できないこと、そうした場所を確保せずに行えば安全と円滑を阻害することなどから妥当ではないと考えられる。＜大学＞
- ・ ERP については、本来、きめ細かな課金を行うためには望ましいものであると考えられるが、標準化されていない上、それ自体コストが高く、また、全車両に車載器が搭載されるまで時間がかかりすぎるということがあり、現市長の第 1 期目の任期中に実現することが不可能である。そこで、短期で実施できるものとしてカメラ方式が選ばれた。＜GLA＞
- ・ 効果の見込みについてであるが、まず、課金によりセントラルロンドンへの流入交通量が 10～15% 程度削減され、これにより（渋滞軽減等の）社会便益が 1.5 億ポンド

ド発生する。RPにより、周辺道路に迂回交通は生じるが、流入交通量が削減されるため、交差点の処理は可能であると考えている（環状方向は交通量が増加するが、放射方向は減少するため、問題はないと考えている）。＜GLA＞

- ・ 本スキームから年間 2.5 億ポンドの収入が得られることが期待される。これは、一般財源として用いることはできず、公共交通の充実（インフラ整備および料金の見直し）のため用いられることとなっており、最終的な配分の決定は、市長に権限が与えられている。＜GLA＞
- ・ ロンドンにおいては、主要道路は GLA が管理しているが、大多数となる他の道路は自治区（Borough）が管理している。GLA は、交通に関する戦略を策定し、自治区はそれに従う必要がある。RP に関心のある自治区は、セントラルロンドンにその大部分の区域が含まれるウェストミンスター、そして、境界周辺のケンジントン・アンド・チェルシー、ウォンズワースの 3 区である。ウォンズワースは最も強く反対しており、ケンジントン・アンド・チェルシーは条件次第というところであるが、収入が悪影響への対策費として各自治区の財源に充てられるので、その配分が多ければ反対は減ると考える。また、リビングストン市長はラディカルな人物である（注：カリスマ的な人気なる人物であり、もともと労働党の所属であったが、その推薦を受けずに市長に当選した）ため、本来自由主義的である保守党が、市場メカニズムに基づくところの RP に（市長の提案への反対ということで）反対するという奇妙な状況になっているが、保守党の影響の強い自治区は反対である。＜GLA＞
- ・ 反対意見の自治区は、中心部をう回する交通がエリアに流れ込むこと、また、エリアに駐車して中心部に向かうことをおそれている。ケンジントン・アンド・チェルシーは高級住宅地で、政治家や実業家が多く住んでいるところであり、はっきりとした反対意見が出ている。＜大学＞
- ・ 今後は、来年 1 月に交通戦略の素案をまとめ発表し、来年秋までにスキームの詳細を取りまとめ、2002 年末か 2003 年当初までには RP を導入したいと考えている。ただ、議会は、市長への影響力を維持する意図から市長の提案を詳細に吟味しようとしており、また、専門家からの意見聴取によりかなり時間がかかるとの確証を得ているようであり、時間は切迫している。市長を信じて突き進むしかない。＜GLA＞
- ・ 実現に向けての課題について。「技術的実現可能性（Technical Feasibility）」と「効果（Traffic/Transport Effectiveness）」については問題がないが、「市民の受容性（Public Acceptability）」は問題であろう。その中でも、「わかりやすさ」、「必要性」および「ロンドンにとって善」ということについては問題ないが、「公平さ」は問題であろう。住民、低所得者、身体障害者等への割引等で、市民に公平と考えてもらえるようにしていく必要があろう。＜GLA＞

4. その他資料

4-1. 外部報告会シート（パワーポイント）

「ロードプライシングに関する調査研究」

プロジェクトメンバー

PI 大蔵 泉（横浜国立大学）

片倉 正彦（東京都立大学）

竹内 健蔵（東京女子大学）

澤 忠之（警察庁）

平石 浩之（横浜国立大学）

松村 暢彦（大阪大学）

太田 勝敏（東京大学）

久保田 尚（埼玉大学）

岸田 憲夫（警察庁）

中村 文彦（横浜国立大学）

福田 守雄（警察庁）

1

目次

(1) 本研究の目的

(2) 海外事例調査報告

(3) わが国へのロードプライシング制度導入に関する課題

2

(1) 研究の目的

・交通管理手法TDMの提案と実行

生活パターン・価値観に関わる問題含む

国民性・生活様式：導入可能性に関係

・各種方策あり

直接的方法：具体的な費用の変化

→ その典型 ロードプライシング

3

TDMの中でのロードプライシングの位置づけ

地球温暖化対策		道路公害対策	
燃費基準の見直し 燃料税 総合計画	制度	自動車間通達制度の見直し 排出ガス規制、騒音規制の強化 底公害車の購入補助、総合計画	制度
交通インフラ整備 新対策技術	土地利用計画 地域計画 環境教育	土地利用計画 地域計画 環境教育	交通インフラ整備 新対策技術 コミュニティ道路
交通運用 代替交通手段の改善 代替燃料供給施設の整備	TDM (PREM, PER, ロードプライシング等)	TDM (PREM, PER, ロードプライシング等)	交通運用 代替交通手段の改善 道路構造対策
供給サイド	環境政策	環境政策	供給サイド
交通安全施設の整備 コミュニティ道路 情報案内サービス	TDM (PREM, PER, ロードプライシング等)	TDM (PREM, PER, ロードプライシング等)	交通運用 代替交通手段の改善 情報案内サービス
踏切道の立体交差化 新技術	土地利用計画 地域計画 交通安全教育	土地利用計画 地域計画 交通安全教育	交通インフラ整備 新技術
運転免許制度 車両の安全基準 総合計画	制度	総合計画	制度
交通安全化対策		交通円滑化対策	

4

【目的】

ロードプライシング導入可能性を探ること

① ロードプライシング実施上のノウハウ蓄積

・実施例・計画案検討例の情報収集

【海外事例調査】

② 【導入に関する課題の整理】

5

【海外事例調査】

・前提条件・導入の経緯・制度・効果等

・受容可能性・今後の予定等

【導入に関する課題の整理】

① 根拠法令

② 社会的合意

③ 規制・制度と実施後の対応

④ 課金逃れ対策

⑤ 効果

⑥ 料金収入の使途

6

(2) 海外事例調査国と訪問先



シンガポール / 人口300万人の都市国家
・LTA (陸上交通省)、シンガポール大学



ロンドン / 大都市圏
・Prof. Peter Jones (ウェストミンスター大学、ROCOLグループ)
・DETR (環境交通地域省) 構成員)
・GLA (大ロンドン庁)



ノルウェー / 首都オスロでも人口50万人
・フェリニエン社 (民間料金徴収会社)
・ノルウェー公共道路庁

7

① 根拠法例および導入経緯

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
根拠法令	・Road Traffic Act (276-34D, 140) ・Road Traffic (Electronic Road Pricing System) Rules	The Norwegian Public Road Act	・Transport Bill (Act) 2000 ・The Greater London Authority Act 1999
導入経緯	・'75 ALS導入 ・'95 Pilot Road Pricing Scheme ・'98.4 East Coast Parkwayの一部でERP導入(ガントリー数5)	・'32 最初の有料道路設置 ・'63 有料道路の根拠規定設定 ・'86 ベルゲン ・'90 オスロ ・'91 トロンハイム	・'88.7 A New Deal for Transport(交通白書) ・'98.12 Breaking the Logjam(録音) ・'99 GLA Act成立

8

② 社会的合意の方法

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
合意方法	不明。 (ERP導入時において、COEの発行枚数の増加、および貨物車・タクシーに対する徴収額を低額に設定)	・交通面における料金徴収の実績が古く、受益者負担を受入れられやすい素地あり。 ・道路空間の再配分等、効果を視覚的にアピール。 ・社会基盤整備と合わせた導入戦略。	<ロンドン> 多段階のパブリックヒヤリングを実施。

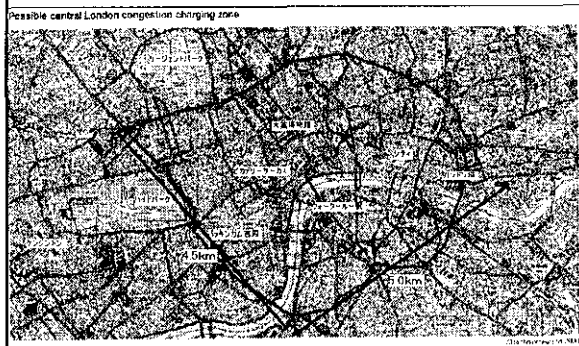
9

③ 実施レベルにおける規制・制度とその後の対応(1)

	シンガポール	ノルウェー	イギリス(ロンドン案)
課金エリア(導入時)	都市地区(28箇所) 2×3km程度 高速・外環状道路	都市地区(19箇所) 10×8km程度	都市地区(67箇所) 3×4km程度
課金方式	都心 コードンプライシング 高速・外環 コードンプライシング	コードンプライシング	エリアプライシング
曜日・時間	都心 平日 7時半～19時 高速・外環(一部幅) 平日 7時～9時半	終日	平日 7時～19時

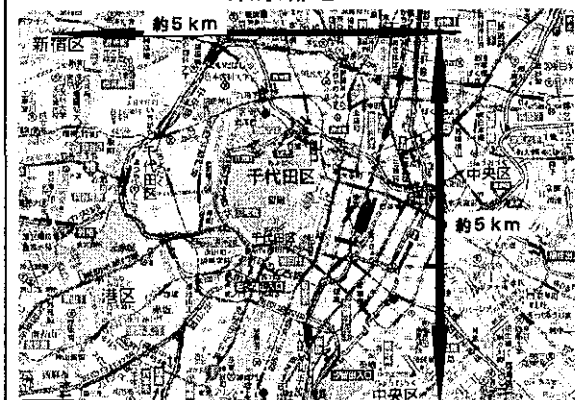
10

ロンドンのロードプライシング導入提案エリア (都心内環状相当)



11

東京都心



12

CBDおよびその周辺での導入例
(シンガポール)



13



14

中小都市での導入例
(ノルウェー)



15



16

大都市への導入検討
(ロンドン)



17



18



19

③ 実施レベルにおける規制・制度と
その後の対応（2）

	シンガポール	ノルウェー	イギリス（ロンドン案）
課金額度・料金	進入（通過）毎 S\$0.5～3.75／回 （約35～260円）	進入毎 NKR12／回（約165円）	1日単位 £5／回（約900円）
対象車両	全車種 （オートバイ含む） 除外：緊急車等	全車種 除外：緊急車 ・電気自動車等	自動車 除外：路線バス、タクシー、 緊急車、低公害車、地区 居住車 等
フォローアップ	車両割当制度費用引 下げ	毎年地区居住者評価 アンケート	パブリックヒアリングで 導入策の見直し
導入後 対応	社会状況、混雑悪化・ 緩和に応じ見直し エリア、曜日、時間、対 象車種、額	制度期限満了控え新 たな適用方法検討中	車種区分 2種を1種に 除外、割引車種も 再検討

20

④ 課金逃れ対策

	シンガポール	ノルウェー	イギリス（ロンドン）
課金方法	エレクトリック・ロー ド・プライシング	電子タグ コイン マニュアル	カメラ
課金逃れ等 車両 把握方法	監視装置	カメラ	カメラ
課金逃れ等 への 措置方法	・IU非装着／S\$7 （約4,800円） ・カード非挿入・金額不 足／S\$10（約690円）	NKR30（約412円） （正規料金は NKR12（約165円））	£100（約18,000円） （車両所有者に 請求）
課金逃れ 対応の 体制	Land Transport Authority	料金徴収 委託会社（民間）	

21



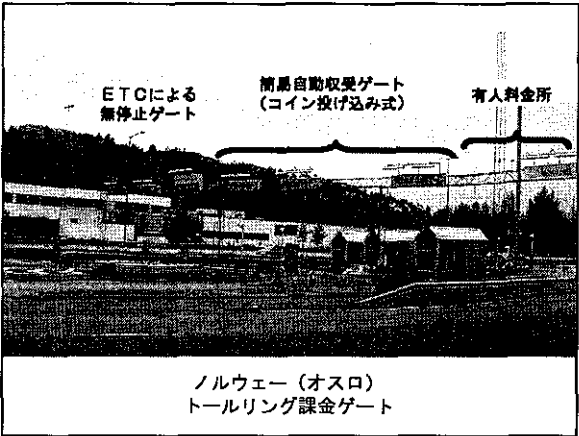
22



23

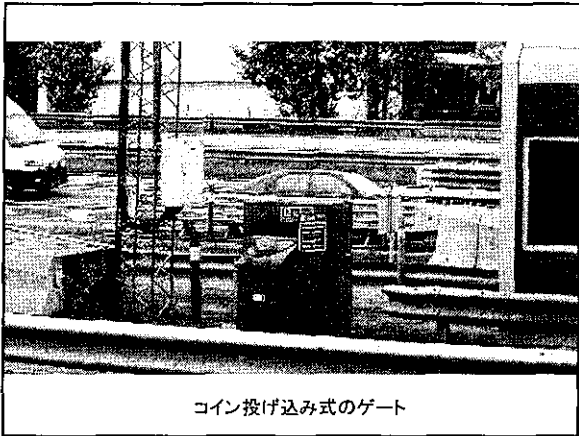


24



ノルウェー（オスロ）
トールリング課金ゲート

25



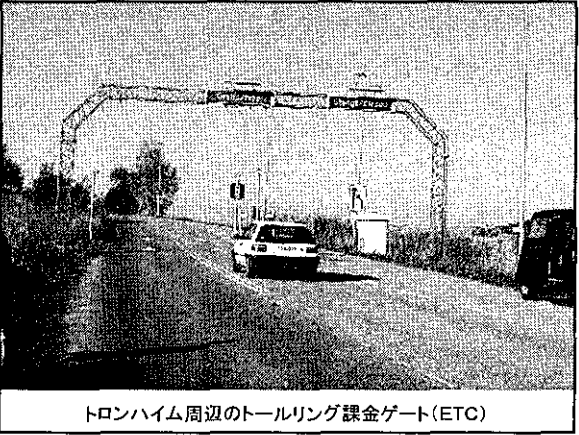
コイン投げ込み式のゲート

26



都市外縁部のETCと有人料金所併用の課金ゲート
(ベルゲン)

27



トロンハイム周辺のトールリング課金ゲート(ETC)

28



AVIによる課金への利用が予定されている
交通取締り街頭カメラ(◎の部分)

29

⑤ ロードプライシングの効果

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
政策目的 に対する 効果	・経済効率向上 ・環境改善 ・代替公共交通機関 改善	資金調達	・渋滞緩和 ・渋滞原因者の混雑 費用負担
他の変化	一部物流事業者の 不平	・大気汚染の改善 ・周辺部道路混雑	周辺部道路で5%程 度交通量増加見込み
効果予測・ 効果測定	EMME-IIによる統合 モデル分析で評価	公共交通改善への 財源利用	ROCOLによる予測

30

⑥ 料金収入の使途

	シンガポール	ノルウェー	イギリス
具体的使途	一般財源	道路投資 (パッケージ2より財源の20%を公共交通のインフラ整備に充当予定)	<ロンドン> 道路投資、公共交通のインフラ整備投資、割引など 総合交通整備・改善

31

(3) わが国へのロードプライシング導入にあたっての課題

- ① 根拠法例および導入経緯
- ② 社会的合意に関する課題
- ③ 実施レベルにおける規制・制度に関する課題
- ④ 課金逃れ対策
- ⑤ ロードプライシングの効果に関する考察
- ⑥ 料金収入の使途に関する課題

32

① 根拠法例および導入経緯

- ・ 根拠法令に関する検討項目
 - 現行法体系との整合性
 - 導入目的の勘案

33

① 根拠法例および導入経緯

・ 導入にあたっての課題

- 法的根拠、実現可能性、目的・手段・効果の整合性等の確実な検討
- 国民の同意を得るための
 - ・ 各種アンケート
 - ・ 各種意見聴取
 - ・ パブリックコメント収集
 など、意見反映のための所要手続の実施



34

② 社会的合意に関する課題

- ・ わかりやすい地域交通プランの提案
 - 私たちのまちの交通をどうするのか
- ・ わかりやすい効果の提示
 - ロードプライシングで何ができるのか
- ・ 議論のプロセスの透明性
 - みんなはどんなことを考えているのか

35

② 社会的合意に関する課題

- ・ 根拠の説明責任
 - なぜドライバーは追加的にお金を支払わなければならないのか
- ・ 社会基盤整備とあわせた導入戦略
 - 迂回したいドライバーはどこを通ればいいのか

36

③ 実施レベルにおける規制・制度の課題 (実施運用)

- ・ 地域に応じた規制エリア・路線の設定
 - － 大都市(都心中心のみ)：小都市(郊外含む)
- ・ 規制エリア境界への進入細街路の物理・規制変更
 - － 幹線に交わる細街路の進入・流出抑制が行われている
- ・ 混雑していない曜日、時間帯の課金除外
 - － オフピーク曜日、時間帯は対象外。有料道路制度化で設定困難



37

③ 実施レベルにおける規制・制度の課題 (フォロー、見直し)

- ・ 定期的な民意の把握
 - － 導入後、市民による賛否や評価を定期把握(できれば毎年)
 - ・ 導入後の状況に応じ運用、規制の見直し
 - － エリア、時間帯、対象車種、料金、課金頻度
- 効果や社会状況、目標混雑レベルの達成度に対応し追加や廃止もあり

38

④ 課金逃れ対策に関する課題

- ・ 車両の進入抑制手段
- ・ 課金逃れ等車両の把握方法
- ・ 課金逃れ等への措置内容
- ・ 課金逃れ対応の体制

信号の上段に設置された
バスレーン管理カメラ
(ロンドン)



39

⑤ ロードプライシングの効果

- ・ 政策目的を明確にしてから効果を予測・測定する
- ・ 交通行動の変更の影響を予測、把握する
- ・ 土地利用や環境への影響を予測、把握する
- ・ 効果影響予測のためのデータ入手方法を検討する

40

⑥ 料金収入の使途

- ・ 使途として考えられるもの
 - 自動車関係諸税の減免
 - 一般財源への投入
 - 公共交通機関の補助
 - 道路投資への投入

41

⑥ 料金収入の使途に関する課題

- ・ 使途を多目的に利用するか(パリスの事例)、限定的に使うのか。
- ・ ストック(道路投資、公共交通インフラ整備)の他に、フローへの使途の考察が必要。
- ・ 説明責任(公正上の問題が重要)
- ・ 民間による社会資本整備(PFI)との関連性に関する考察が必要

42

4-2. ROCOL Report

1. ROCOL Report とは

Review of Charging Options for London (略称: ROCOL) Working Group によるレポート Road Charging Options for London : A technical Assessment (通称: ROCOL REPORT) は、1998 年にロンドンにおける交通施策として、道路課金制であるロードプライシングの導入可能性について専門のチームを編成し検討された結果の報告である。

検討にあたっては、市制変更により新たに誕生するロンドン市長に対し、施策の導入意義や導入実行性について検討し報告を行うことを目的としていた。

検討チームは専門家、行政関係者、自動車ユーザー団体により結成されたグループを中心とし、他にサブテーマを検討する複数のグループを含み構成されていた。

- Henry Abraham Policy Development Manager, London Transport
- John Dawson Group Public Affairs Director, The Automobile Association
- Kevin Delaney Traffic Manager, Royal Automobile Club
- Andrew Gallagher Group Leader, Highways Agency, London
- Keith Gardner Assistant Chief Planner (Transport), London Planning Advisory Committee
- Stephen Glaister Professor of Transport & Infrastructure, Imperial College
- Kerry Hamilton Professor of Transport Studies, University of East London
- Peter Jones Professor, Director of Transport Studies Group, University of Westminster
- Nick Lester Chief Executive, Transport Committee for London
- Stuart Lord Director of Transport & Corporate Services, Government Office for London
- Andrew Morrison (*from 10/99*) Head of Transport Analysis Division, Government Office for London
- Alison Munro (*to 10/99*) Head of Transport Division, Government Office for London
- Martin Richards Chairman, The MVA Group
- Shirley Rodrigues Head of Policy and Information, Transport Committee for London
- Eric Sorensen (*to 5/99*) Chief Executive, London Development Partnership
- John Stewart Board Member, Transport 2000
- Chris Stokes Shadow Strategic Rail Authority
- Genie Turton Director, Government Office for London
- Derek Turner Traffic Director for London
- Andrew Whybrow Head of Charging and Local Transport Division, DETR
- Irving Yass Director of Transport, London First

2. 内容構成

数百ページに及ぶ本編では、ロンドンでの導入必要性に始まり、ロードプライシングの諸外国導入状況と、それらからみる複数の導入候補方策を整理している。候補となった方策については、技術面、導入効果面から検証を行うとともに、世論調査や市場調査に基づく導入合意形成状況などについても検討を行っている。

最終的に、レポートではナンバープレート認識と都市部駐車場課金による課金制について整理し、モデル的な導入スケジュールの提案を行うとともに、想定される諸処の課題について指摘を行っている。

3. 本編目次

本編目次及び各章の概要は以下である。

第1章 インTRODクシヨN

1.1.ROCOL ワーキンググループとその目指すところ

1.2.報告書 構成

第2章 なぜ課金制の導入なのか

ロンドンの現在の交通状況と市長権限によるTransport Strategy for Londonのもとで導入可能な課金の役割について、新たな役割を定義する条例について要約。

2.1. 導入

2.2. 市民が認識しているロンドンの交通状況について

2.3. 大ロンドン都市圏でのトラベルパターン

2.4. 問題と緊急性

2.5. 市長はどのように対応すべきか

2.6. 新たな課金権限

2.7. ロンドンでの交通政策に対して課金制度はどのような支援となるか

第3章 課金制導入案の分類

課金において導入可能性のある設備についてのレビュー。第一段階の交通政策として、市長が課金制の導入を意図した場合に、短期的に導入可能な範囲で検討している。整理にあたっては交通施設への補助機能で分類し、物理的設置可能性と、世論受容性の双方から検討を行っている。また詳細な検討で用いるために複数の導入シナリオを設定している。

3.1. 導入

3.2. ロードユーザーチャージングについての選択群

3.3. セントラルロンドン地域でのエリアライセンス制度でのシナリオ設定

3.4. セントラルロンドン地域における事業所駐車場課税制度に関するシナリオ設定

第4章 課金案に対する世論の反応

補足検討として実施された一連の市民意向調査により明らかになった結果と論評について報告している。さらに詳細な個人属性については巻末の参考C、Dに掲載。

4.1. 導入

4.2. 結果

4.3. 市民はロードユーザーチャージをどう考えているか。

4.4. 市民は事業所駐車場課税制度をどう考えているか

4.5. 課金案が実施にいたる場合に考慮すべき要因

第5章 影響と効果

検証対象となった課金案の影響について論じている。コンサルタンツにより算定された、検証対象となったシナリオ別に自動車交通と公共交通に対しての数量予測、及び影響に対する解釈が記載されている。より詳細な技術的な情報については参考Eに記載。

- 5.1. 導入
- 5.2. エリアライセンス 評価
- 5.3. エリアライセンス コアシナリオ
- 5.4. エリアライセンス コアシナリオに複合交通方策を加えた場合
- 5.5. エリアライセンス その他のシナリオ
- 5.6. 事業所駐車場課税制度 評価
- 5.7. 事業所駐車場課税制度 コアシナリオ
- 5.8. 事業所駐車場課税制度 コアシナリオに複合交通方策を加えた場合
- 5.9. 事業所駐車場課税制度 その他のシナリオ
- 5.10. 検証した課金案についての影響要約

第6章 スケジュール、調達、予算

計画案別に調達方法について、市長第1期での取組みを検討。タイムスケジュール案におけるリスクと、概要、適用可能な予算措置について言及。検証シナリオについて早期に実施可能かを概算。

- 6.1. 導入
- 6.2. 課金や税徴収制度導入のためのタイムスケジュール案
- 6.3. 調達と施設
- 6.4. 予算

第7章 結論と可能性のある取組み

- 7.1. 導入
- 7.2. 市長就任第1期での着手可能な案
- 7.3. 計画案の改善
- 7.4. ロードユーザーチャージを代替する施策
- 7.5. 実施に向けて
- 7.6. 今後の検討課題

4. 参考資料 構成

本編に付随する参考資料では、検討結果の基作業である署義中の作業内容や調査内容などについても解説を行っている。

参考資料 構成目次

- 参考 A RCOL ワーキンググループの構成員
- 参考 B 担当別コンサルタンツ社名
- 参考 C 市場調査プログラム
- 参考 D 属性別市場調査の結果概要
- 参考 E 行動モデルとパラメーター推定結果

※ RCOL Reportの原文は以下のリンク先を参照のこと。
<http://www.go-london.gov.uk/localregionalgov/rocol.htm>

4-3. 市長の交通戦略案 (The Mayor's Transport Strategy) より部分翻訳

付録4：ロンドン中心部における混雑課金制度 (The congestion charging scheme for central London)

混雑課金制 (Congestion Charging) の役割

1. 混雑課金制 (Congestion Charging) の導入は、渋滞地域で車を使用する人々の、課金地域への車の乗り入れや使用を抑止する。例えば、こうした地域に車を運転して来ていた人々の一部は、公共交通機関に乗り換えるか、目的地を変更するか、あるいは課金地域を迂回して、支払いを避けるだろう。
2. ロンドン中心部へ出入りする車両が減少すれば、交通量も減少し、渋滞が緩和される。そうすることで、課金地域内およびロンドン市街の中心部へ通ずる道路での渋滞による遅延が減少し、目的地への所要時間がより確実に把握できるようになる。
3. ロンドン中心部での適用を目的として、紙の許可証から完全に電子化されたロード・プライシングまで、様々な混雑課金の形式が検討された。中立の立場にある交通専門家のグループによってこのほどまとめられた研究報告、「ロンドンにおけるロード・プライシング・システムの選択肢報告書 (ROCOL Report) (1)」では、自動車登録番号に基づき一日5ポンドを徴収する地域ライセンスシステムがカメラの使用によって実施されるならば、ロンドン中心部の「交通状況に有意の影響を与える」だろうとの結論を出している。ROCOLの報告書は、このようなシステムは「実施・強制が可能な選択肢」であると述べている。
4. 対照的に、ROCOL報告書は、フロントガラスに掲示された紙の許可証を検査官が目で確認することを前提とした地域ライセンスシステムでは、違反者の続出を招きかねず、不評に終わる可能性があるという結論を出している。また、特殊機器の車内設置が必要な、最新の電子ロード・プライシング・システムについては、市長の任期一期目内にロンドン中心部で実施になる見こみはないという結論に達している。
5. ROCOL報告書で示された選択肢のひとつ、カメラの使用によって強制力を持たせる地域ライセンスの下では、この制度が実施されている時に課金対象地域に車を持ち込みたい、または使用したいと望む運転者は、徴収担当当局に料金を支払うとともに、自動車登録番号を通知する。カメラの一種の、自動ナンバープレート（登録番号標）読み取り装置が、課金対象地域内で確認された自動車登録番号を、事前に提出された登録番号と照合する。北米とオーストラリアでは、既にこの技術が通行料金徴収に適用されており、また、混雑課金の原則についてはシンガポールで立証済みである。
6. ROCOL報告書で出された提言に沿った混雑課金制度は、渋滞の収拾に効果的な手段を提供する。
 - 課金対象地域内にとどまらず、域外の渋滞をも緩和する。道路使用者は、移動所要時間をより短く、またより確実に把握できるようになり、渋滞も緩和できる。
 - 他の方法に比べ、通過交通量を減少させるのに効果的である。例えば、駐車制限によって、集中交通量を減少させることは可能だが、この方法は一方で通過交通量を増加

させることがある。これは、ロンドン中心部特有の問題である。

- **ロンドン中心部に広がる大規模な公共交通網の活用を促進する。**すでに、外部からロンドン中心部に入って来る人々の70%以上が、地下鉄や鉄道、バスを使っている。
- **バスの運行状況が改善される。**ロンドン市内におけるバス利用の40%は、ロンドン中心部を運行する路線が占めている。道路混雑が、バス移動の速さと信頼性を非常に損なっている。
- **相当額の純収入を上げられる。**制度導入から10年間、グレーター・ロンドン（大ロンドン）の交通網向上にこの収入を投資するよう、法で定められている。これにより、交通戦略に掲げられた他の計画を迅速に、また前倒しで実施することが可能になる。
- **経営効率（事業効率）の向上に役立つ。**渋滞の悪化は、ロンドンの景気や雇用を脅かしている。ロンドン商工会議所がメンバーを対象として行った最近の調査によると、混雑課金制（Congestion Charging）の方策に大多数が賛成だった。
- **渋滞を緩和し、公共交通網を改善するその他のイニシアチブと統合され、幅広い目標の達成を助ける。**渋滞の減少でロンドン中心部はより快適な環境になり、出入りもより容易になって、企業や観光客にとっても魅力が増す。
- **この制度は柔軟である。**例えば、実施時間または徴収額は、経験に照らして調整することができる。
- **比較的早く導入することができる。**ロンドン中心部では、こうした制度は2003年初めにも実施可能である。

ロンドン中心部を対象とした制度

7. ロンドン市長は、制度の設計において広範囲にわたる権限を持つ。1999年に制定されたグレーター・ロンドン・オーソリティー（大ロンドン都庁）法は、都庁に税金の最高徴収額や、減免などに関する条例を設ける権限を与えている。
8. 近々ロンドン都庁によって設けられる条例は、審判請求や中立裁定制度も規定する。これは、現在ロンドンで施行されている、駐車違反反則金に関する係争裁定の取り決めと類するものになることが予想される。都庁は、近々これらの条例についての公聴会を開始するものと思われる。市長には、ロンドン都庁運輸環境委員会（かつてのロンドン運輸委員会）によって運営される裁定制度の活用が求められる。
9. ロンドン交通局（TfL）は、ROCOLの提言に基づき、ロンドン中心部を対象とした制度と、それに付随した道路交通管理および公共交通網対策を作成する方法について検討した。この作業は、大ロンドン都庁が2000年7月に発表したディスカッション・ペーパー、「ロンドン市民の声を聴く（2）Hearing London's Views」に対する前向きな反応によって助けられた。
10. 以下の項目に沿った制度が提案された。これは、交通戦略の経済、社会、環境面の目標の達成に寄与し、また渋滞緩和という主要な政策目標を達成するために準備された。ロンドン交通局が料金を徴収する権限を持ち、制度を運営することになる。

課金対象地域は？

課金対象地域は、インナー・リング・ロード（内環道）内と規定される。インナー・リング・ロードとは、図A4.1の地図上で示されているように、マリルボーン・ロード、ユースト

ン・ロード、ペントンヴィル・ロード、タワー・ブリッジ、エレファント・アンド・カッスル、ヴォクスホール・ブリッジ、およびヴィクトリアを指す。ロンドン交通局の管轄の下、行き場を失った通過交通には迂回路を提供する。運転者は、インナー・リング・ロードを除く、インナー・リング・ロード内地域のすべての道路での移動について課金される。地図上に示されているような、境界設定に関する様々な、極めて地域的な調整はいまだ検討が続けられており、この結果は制度に関する規定の一部として参考にされる。

課金対象地域をテムズ川の北側に限定したらどうかという提案もあったが、この案を採用すると、ロンドン中心部が二分されることになる。ロンドンのサザク及びランベス自治区は、渋滞緩和を確実にし、生活の便益を向上するため、課金対象地域をテムズ川以南に広げることに積極的である。

課金対象時間帯は？

課金対象時間帯は、月曜日から金曜日の午前7時から午後7時までである。12月25日と一般公休日には課金されない。

課金対象時間を午後6時までにするべきだという案も出た。しかし、この時間は、渋滞がまだ厳しく、課金終了時間が早すぎた場合、対象外地域との境界線で車両が行列を作る恐れがあると判断された。

図表A4.1 ロンドンの混雑課金対象地域案（別添付図 参照）

適用される料金は？

基本料金は一日あたり5ポンド。大型商用車に対する追加料金はない。週あたりの料金は25ポンド、月あたり110ポンド、年間1,250ポンド。

制度の実施によって得られた経験に沿って、交通戦略の目標を達成するために何らかの変更が必要かどうかを判断するため、ロンドン交通局が制度を見直す。市長の任期一期目には、料金を引き上げる必要はないであろうと予想される。

ROCOL報告書で考察された、大型貨物自動車には15ポンド、その他の車両には5ポンドを課金するというオプションが、ディスカッション・ペーパー「ロンドン市民の声を聴く（*Hearing London's Views*）」の中で、制度がもたらす効果を説明するための例として使われている。これに対し、多数の利害関係者が大型貨物車に高い税率を適用することに異議を唱え、すべての車両に一律料金を課すよう主張した。

課金対象地域内で、課金実施時間に運転または路上駐車する場合、各車両の自動車登録番号をあらかじめ徴収担当の関係当局に通知し、料金を支払っておかなければならない。手続きは、電話、郵便、インターネットで、あるいは民間の支払い窓口に出向いてとることができる。運送業者は、一括清算を利用できる。

自動車登録番号は、移動日の深夜零時までなら通知することができる。車両を既に課金対象地域まで持ち込んでいる運転者もこの対象となる。前納とより万全な移動計画作成を奨励し、執行を助けるため、夜7時以降深夜零時までに支払いをする場合は、料金は10ポンドになる。

課金対象になる車両は？

自動二輪車、原動機付自転車および特定の種類の軍用車両は、混雑課金制（Congestion Charging）を完全に免除される。

以下の車両は、混雑課金制（Congestion Charging）を**100%免除**される資格を有するが、免除を受けるには車両システムへの登録とステータスの確認が必要である。

- 緊急自動車
- ロンドン交通局によって、またはロンドン交通局との協定の下に運営されているロンドンのバス
- ロンドンでの営業を認可されたタクシー
- 課金対象地域内で業務にあたる各ロンドン自治区の車両
- 国内消費税の納付を免除されたNHS（国民医療）の車両

以下の車両は**100%免除**の資格があるが、事務手数料と検定費用をまかなうための、若干の年間登録料の納付が必要である。

- 高速／通勤客を対象とした定期運行長距離バス（コーチ）
- 代替燃料を使用した自動車
- 電気自動車
- 身体障害者用車両
- 国内消費税の納付を免除されている、身体障害者が使用する車両
- 身体障害者の利益を代弁する団体との協議の下、ロンドン交通局によって立案、計画、実施される制度の下、ロンドン市内で身体障害者が使用する車両

この付録の最終セクションで、上述の車両について種類別に詳しく解説する。

一般に、公共交通機関への乗り換えが困難な身体障害者、特に自動車を運転しない人は、実施が予定されるタクシーカード制度のサービス向上の恩恵を受けることができるだろう。（第4章Nを参照のこと）

課金対象地域居住者の自家用自動車は、混雑課金制（Congestion Charging）の9割免除を受ける資格がある。この割引は、居住者であることが確認でき、事務手数料をカバーするための、若干の登録料を支払った場合に適用される。こうした割引の特典を受ける居住者は、最低一週間分の料金を支払うことになる見込みだ。つまり、9割引で計算すると2.50ポンドになる。

「Hearing London's Views」に応え、一部のロンドン自治区は、課金対象地域外の居住者にも割引制度を拡大適用するよう主張した。しかし、そのような割引適用は、渋滞緩和と制度実施に深刻な影響を与えかねない。

上述の車両に加え、**課金対象地域に居住または勤務する看護婦、その他の低賃金の病院勤務者および教育関係者**には、十分な割引の適用が望ましい。国民医療（NHS）と関連自治体の教育当局は、ロンドン交通局と連携し、このような割引制度の導入を可能にする独立執行力のある政策案を作成するよう求められている。公正で効率的な制度ができれば、運営上、財政上の支援が受けられるだろう。

「Hearing London's Views」に対し、他にも割引に関する提案がいくつか出された。しかし、この制度を効率的かつ公正に保つため、また人々が確実に規定を遵守するよう、料金の免除ま

たは割引が適用される車両は、簡単に識別可能ないくつかのカテゴリーに限定すべきだという主張が採用された。

この制度はどう機能するか

11. 課金対象地域で車両を使用する運転者は、自動車登録番号を徴収担当当局、すなわちロンドン交通局のデータベースに登録してもらうため、事前あるいは当日に料金を支払う。個人が所有する自動車の登録番号は、一日、一ヶ月、または一年単位でデータベースに登録することができる。運送業者は、事業者ごとに一括清算を利用できる。運転者は、地域の自動車修理業者、新聞販売店および商店で直接、あるいは郵送、電話またはインターネット上で料金を支払い、自動車登録番号を通知することができる。課金対象地域の居住者は、混雑課金制（Congestion Charging）を支払うことなく、その地域の駐車ゾーンにある、居住者用路上駐車場に一日中いつでも車をとめておくことができる。しかし、課金対象時間帯に車両を動かした場合、割引料金を支払わなければならない。
12. 課金対象地域内へ乗り入れる、または移動する車両のナンバープレートは、固定および可動式カメラ網によって「点検」される。路上に駐車された車両は、徒歩の巡回検査官が調べる。税金未払いのまま、課金対象地域内で確認された車両の登録所有者は、80ポンドの反則金を科される。即刻支払いをすれば、反則金は40ポンドに減額される。反則金を長期間支払わなかった場合、料金証明書が発行され、支払額は120ポンドに増額される。ロンドン中心部での路上駐車に関する違反と類似の、反則金の金額と徴収手順になる。
13. 混雑課金制（Congestion Charging）や反則金の未払いを続けると、民事責任が発生する。しかし、例えば車両のナンバープレートの改ざん、道路沿いに設置してある機器への干渉、書類の偽造などの手段により、不正の露見を免れようとする行為は刑事犯罪になる。未納の反則金を回収するために執行官が派遣される。累犯者への対策として、車両にクランプを取り付ける、あるいは撤去できるシステムが導入されるだろう。
14. 交通戦略が打ち出したように、ロンドン中心部における混雑課金制（Congestion Charging）制度の導入は、公共交通機関や、それ以外の、自動車に代わる交通手段を、より安く、速く、確実にするために考案された様々な対策によって補完されるものである。混雑課金制（Congestion Charging）の徴収で得られた収入を使えば、こうしたイニシアチブをさらに発展させ、拡充することができる。この制度は、課金対象地域に隣接した地区で行き場のなくなった交通に対処するために導入される道路交通管理策と並行して実施される。こうした対策と混雑課金は、交通戦略の他のセクションで打ち出された政策実現を円滑に進める助けとなる。
15. 主な対策は、交通戦略の他のセクションで詳しく説明されている。指示された完了日は以下の通りである。

バス

課金対象地域内とその周辺を運行する主な路線で、バスの運行サービスの質を相当向上させ、バスに優先権を与える新しい計画。既に実施または計画されているイニシアチブを増強し、バスの輸送能力を向上し、バスによる移動を魅力的にすることができる、真の改革を約束する。2001年夏に開始し、2002年末に完了。

中心部へ乗り入れている系統に乗務する車掌の人数を増やす。こうすることで、乗車時にかかる時間ならびに所要時間を短縮し、乗客にもサービスできる。2001年夏より実施。

バス運行管理の向上により、サービスの質の向上と信頼性の改善を実現する。例えば、2001年秋までに、自動ロケーションシステムをすべてのバスに導入する。

バス運行スタッフの給料と待遇の改善。スタッフを集め、継続して雇用し、労働意欲をかき立てる。2001年1月より実施。

運賃の凍結。バスのサービスをより魅力的なものにする。2001年1月から実施。

料金体系を見直し、ロンドン全域で均一料金を導入する。これにより、バスのサービスをより魅力的にする。2002年後期に実施。

情報提供の改善。各バス停のカウントダウン・メッセージ表示サービスを拡充し、不確定要素を減らす。2002年末までに完了。

新しい契約。バス運転手を乗客のニーズに、より敏感にさせるため。2002年末までに完了。

地下鉄

実質的物価上昇にあわせた料金値上げ。既に導入済み。

ロンドン中心部で運行している**地下鉄5路線の運転本数を増やす**。オフピーク時、週末だけでなく、ピーク時も何本か増やす。2002年夏までに完了。

国鉄

鉄道4社がロンドン中心部で運行している路線に**新車両**を導入。2002年末までに完了。

マリルボーン駅を発着する**列車の本数を相当数増やす**。2002年秋開始。

道路交通管理

大ロンドン全域の主要幹線道路とバス路線全線で、**駐車および荷積制限をより効率的に執行**し、交通の流れの信頼性を確保する。2001年夏開始。

大ロンドン全域のすべての**バス専用車線にカメラを設置**し、バスの運行が妨げられないようにする。進行中、2002年春までに完了。

道路工事と保守整備をより効率的に連携させ、遅延を減らす。2002年末までに完了。

この制度と関連したその他の道路交通管理

迂回路の管理。特にインナー・リング・ロード（内環道）で、行き場を失った交通に対処する。2001年秋から実施、2002年末に完了。

行き場を失った交通の管理。通過に不適当なルートや場所を保護する。2001年秋から開始、

2002年末に完了。制度開始後は、必要に応じて別途対策を立てる。

路上駐車管理。居住者や地元企業に不利益になるような路上駐車が増加起きないようにする。ロンドン交通局は、地域のパーキング・コントロールの拡充を望む自治区に財政支援をする。

課金対象地域の回避を望む運転者をナビゲートする**道路標識**。2002年末までに完了。

16. 短期的・長期的観点から制度に必要な調整を見つけて導入するため、大規模な効果モニタープログラムを実施する。このプログラムは、制度の実施が交通および輸送に与える効果だけではなく、例えば各世帯や異なる社会集団、企業、学校、公共サービス、観光、娯楽、環境などに与える、潜在的にもっと微妙でとらえにくい効果をもモニターする。主体となるモニタリングプログラムは、2001年春に開始される予定であり、制度導入後も継続される。

制度の導入

17. もし、交通戦略に関する審議会に対して示された反応を考慮した上で、市長が交通戦略の最終案にロンドン中心部の混雑課金制（Congestion Charging）制度を含める決定をするならば、ロンドン交通局は制度実施にあたり「制度に関する規定」を準備する。ここで、この制度がどのように運営されるか、例えば、課金対象地域を通りごとに定義するなど、詳細に規定する。ロンドン交通局はまた、関連する道路交通管理制度についても規定を定めなければならない。これらの規定については、また別に審議会が開かれる。
18. また、ロンドン交通局は制度実施に必要な機器納入業者の入札を募るなど、制度導入の準備作業を開始する。しかし、市長が審議会の答申に寄せられた意見を十分に考慮し、制度に関する規定の内容を承認するまでは、混雑課金制（Congestion Charging）にのみ関係する措置は、現場では一切とられない。
19. 調達および実施の手順は、各審議会の答申を常に尊重できるように準備されている。

この制度が達成すること

20. 大ロンドン全域にわたる自動車および商用車による移動の大多数は、課金によって影響を受けることはない。
21. 制度の詳細な計画には、交通量の減少によって自由になる道路上のスペースの利用も含まれている。TLRN（ロンドン道路局管理道路網）とその他のA道路（主要幹線道路）の目的は、すべての道路使用者、特にバスの利用客や商用で移動する人々、そして商用車の運転者が、移動所要時間の短縮と信頼性の向上によって恩恵を受けられるようにすることである。地方道では、居住者、バス、歩行者そして自転車に比重が置かれる。
22. こうしたアプローチと、ROCOLの研究によって導き出された予測の最新分析に基づいて、この制度には以下の主要な効果が期待できるだろう。（図表A4.2で示された、朝のピーク時の交通に及ぼす効果も含む）

図表 A4.2 ロンドン中心部における混雑課金制度（Congestion Charging）案
 — 朝のピーク時の交通量に顕著にあらわれた変化

（線の外側）

ウェンブリー
 リッチモンド
 エルサム
 ウリッチ
 バーキング
 イルフォード

（線の内側）

ノース・サーキュラー・ロード（北環状線）
 サウス・サーキュラー・ロード（南環状線）
 ウッドグリーン
 ウォルサムストウ
 パトニー

（上から反時計回り）

環状移動（北部） 0%
 中心部への放射状移動 -4%
 環状移動（西部） +1%
 内環道上 0% +5%
 中心部への放射状移動 -5%
 環状移動（南部） +5%
 中心部への放射状移動 -15%
 環状移動（東部） +5%
 中心部への放射状移動 -12%

（黒い部分） ロンドン中心部混雑課金対象地域案

交通および輸送に及ぼす効果

交通量

課金対象地域内の総交通量は、10～15 %減少する。

現在課金対象地域内を通過している交通のほとんどは迂回する。

課金対象地域を最終目的地とする車両の約20%は、公共交通機関に乗り換える。課金対象地域が終着点の商用車にはほとんどこの制度による変化は見られない。

課金対象地域と隣接した地域では、放射状交通量が全体で5～10 %減少するのに対し、環状交通量は全体で最高5 %増加する。

交通状況

課金対象地域内では、渋滞による遅延が20～30%減少し、交通の平均速度が一日を通じて10～15%向上する。

課金対象地域外では、交通の速度が全体的に向上する。渋滞が緩和されて、所要時間がより確実に予測できるようになることは、特にバスの運行や、企業、タクシーに有益である。

遅延と燃料消費量の減少、そして移動時間がより確実に把握できることで、自動車運転者全体で年間総額5,000～9,000万ポンド、バス利用客は1,000万ポンド、商用車の運転者は6,000～9,000万ポンド、タクシー運転手および利用者は2,000～3,000万ポンドの節減ができる計算になる。

公共交通機関

この制度の導入により、公共交通機関がもっとも混雑する朝のピーク時には、ロンドン中心部で運行している鉄道、地下鉄、バスの利用客は全体で最高4%増加するだろう。いくつかの路線ではさらなる増加が見こまれる。バスのサービス向上への動きは、こうした需要に対応するために計画されたもので、新料金システムとともに実施されれば、現在地下鉄や鉄道を利用している乗客のバス乗り換えを促進する効果があるはずである。

歩行者、自転車、自動二輪車

渋滞が緩和されたところでは、移動時間の短縮および（または）利便性の向上の恩恵を受けられる。

交通安全

交通量の減少は、事故件数の減少につながる。これはロンドンの交通事故による死傷者数が約2～3%減ることを意味し、年間1,500万から2,500万ポンドの節減になる。

駐車

交通量が減少すると、課金対象地域内での駐車も減る。

この制度の実施で得られた純収入のうち、相当額を追加措置に支出することで、輸送面でかなりの利益を上げることができる。

財政的效果

費用

この制度の計画および導入にはおよそ5,000万ポンドの費用がかかると予測される。関連した道路交通管理面の措置には、最高1.5億ポンド必要であると推測される。制度運営費用は、年間5,000万ポンド相当と推定される。

純収入

この制度は、年間1.7億から2.1億ポンドの純収入をあげるだろう(中央値は1.9億ポンド)。制度導入から10年間、この収益を大ロンドンの輸送手段の改善に投資するよう、法で定められている。

環境に及ぼす影響

大気の質

この制度は、全体的な大気の質の変化にさほど寄与するものではない。

温室効果ガス

この制度は、交通量を減らすことにより、ロンドンの二酸化炭素排出量を最高3%減少させる。この減少は国内および国際的目標の達成に貢献する重要なものである。

騒音

この制度の導入は、騒音レベルに有意な影響をもたらすものではない。ただし、交通量の減少により、特定の通りから交通を排除する措置を導入することは可能になる。

エネルギー

交通量の減少は、ロンドン全体で燃料消費量が2%減少することを意味する。

分配効果

課金対象地域内の道路使用者

課金対象地域内のバスおよびタクシーの利用者、自動二輪車および自転車、歩行者は、渋滞の緩和による恩恵を直接受けることができる。

自動車の運転者は、渋滞緩和の恩恵を受けるが、彼らの多くは、それに認める価値よりも高額の料金を支払うことになるだろう。

課金対象地域を一日に何度も移動する商用車はこの制度の恩恵を受けられる。反対に、一日に一回または二回しか移動しない商用車は、渋滞緩和によって得た利益よりも多額の料金を支払うことになる。

課金対象地域外の道路使用者

渋滞が緩和されたところでは、自家用車および商用車、バス、タクシー、長距離バス、自動二輪車および自転車、歩行者すべてが恩恵を受けることができる。

鉄道および地下鉄の利用客

交通戦略は、自動車からバスに乗り換える乗客に十分対応できる追加収容能力をバスに提供するものである。したがって、この制度は、鉄道や地下鉄の利用客に必ずしもマイナスの影響を与えるものではない。

企業

課金対象地域内の企業にとっては、この制度の導入により、物品配達が従来よりも確実になり、商用およびタクシーでの移動もより容易になる。より信頼性の高いバスの運行サービス、そして純収入の投資によって可能になる公共交通機関のサービス向上の恩恵を受けることができる。課金対象地域外の企業の多くは、交通全般において、移動時間の短縮と確実性の向上から利益を得るだろう。

所得層

高額所得者は、課金対象地域内で自動車を利用することが多く、料金を支払う可能性も高いと思われる。この所得層全体としては、時間の短縮や確実性の向上によってできた節約から得られたものよりも、高い料金を支払うことになる。

ロンドン中心部のいくつかの地域では、低所得者の自家用車の所有率は特に低くなっている。

低所得者層は、渋滞の緩和と、純収入によって改善された公共交通機関のサービスから利益を得ることができる。課金対象地域へ車を持ち入れる、あるいは地域内で運転する人たちは、公共交通機関に乗り換えることで料金徴収を避けるものと思われる。

居住者

課金対象地域の居住者は、交通量の減少、渋滞の緩和、その地域全体の環境面および快適性の向上、公共交通機関のサービス改善によって利益を得ることができる。車を所有する居住者は、課金対象時間帯に対象地域で運転する場合、（割引）ライセンスを購入する必要がある。

課金対象地域外の居住者は、全体的な交通量の減少と渋滞の緩和の恩恵を受けることができる。

車を所有し、課金対象地域に隣接した地域に住む人々の移動手段の選択肢には、影響が見られる可能性がある。この制度は、人々が課金対象地域へ車で移動することを避ける動機になっている。しかし、計画外の移動、あるいは一部の住民が車で移動が不可欠であると考えられる場所、すなわち、課金対象地域内の学校や保健医療施設への移動は、避けることが困難である。

総合評価

ロンドン全体が利益を得る。課金により、ロンドン全域でかなりの経済的便益が得られ、また、市内の交通機関のサービス向上に投じる相当額の純収入が得られる。

制度導入の時期

23. 外部の諮問委員の助言に基づき、2002年末の制度導入に向け、ロンドン交通局はプロジェクト計画を立案した。大まかにいえば、制度が実施されなければ、渋滞緩和から得られたはずの利益、週200万ポンドと、輸送システムへ投資できたはずの純収入、週400万ポンドを、ロンドンには失うことになる。ロンドン交通局の予定については保証できないが、2003年初めを目標に、承認された制度をできるだけ早い時期に導入すべきである。

純収入の使途

24. 一般車両と商用車から徴収する料金一台あたり5ポンドと、以上に説明した減免とで、この制度は年間1,700万～2,100万ポンド（中心値は1,900万ポンド）の純収入を生み出すであろうと予想される。都庁は、この純収入とは別に交通助成金を出すことを約束しており、ロンドン市長は、この点を確認するため、ロンドンへの今後の助成金の割り当てを最大限に明らかにするよう求める方針である。
25. 法により、この純収入は、交通戦略に沿った計画に投資されなければならないと定められている。「ロンドン市民の声を聴く」に反応した人々の多くは、市長に対し、10年間の担保期間の延長を求めるよう要望していた。この期間中に限り、輸送手段の向上を図るため、すべての収入をロンドンに留保しておくことができる。都庁は、この期間の延長を迫られるだろう。

26. 短期的には、支出の優先事項は以下のものと考えられる。

- バス運行サービスの徹底的改善
- 公共交通機関の高額運賃値下げ
- タクシーカード制度の強化
- 道路や橋梁の保守整備の改善
- 歩行者および自転車向け設備の拡充
- 交通安全と個人の安全
- 深夜運行の公共交通機関サービスの増加
- 主要交通機関の乗換駅または乗換地点の改善
- 各自治体独自の輸送関係のイニシアチブへの出資を増額
- 収入の証券化の義務付け

27. 長期的には、純収入は以下の事項を促進するために使うことができる。

- CrossRailおよびその他の改良された環状鉄道サービスが提供する、ロンドン中心部全域をカバーする新サービスにより、地下鉄や鉄道の収容能力が拡大
- テムズ・ゲートウェイ地区に橋を増設
- ロンドンの各中心街へのアクセスの向上
- 再生を助けるための軽便鉄道、路面電車（トラム）および（または）管理されたバス・システム
- ロンドンの道路システムの改良

混雑課金制（Congestion Charging）減免の対象となる車両のカテゴリー

免除が提唱されているカテゴリー

カテゴリー 定義

自動二輪車および原付自転車

DVLA（運転者および車両ライセンス局）によって原動機付自転車と分類されている車両。オートバイ、スクーター、モーターバイク（原動機付自転車）、および電気で動く二輪車を含む。このカテゴリーには側車付きのオートバイは含まれるが、三輪車は除外される。

特定の軍用車両

英国陸軍、海軍、空軍が所有する、DVLAに登録されていない車両

全額免除が提案されているカテゴリー

カテゴリー 定義

緊急自動車

DVLAが緊急自動車（カテゴリー13）と定義する車両。救急車、消防車、その他の消防関連車両、警察車両を含む。

ロンドン交通局は、緊急サービスに対応する各機関と協力し、緊急サービスが使用する車両で、上に含まれていないが全額免除を受けるにふさわしいものを識別する。

ロンドン交通局によって、またはその契約の下で運営されているロンドンのバス

課金対象地域内の、ロンドン・バス・ネットワークの一環として定期的にバスのサービスを提

供している車両。ロンドン・バス・ネットワークとは、安全で、総合的かつ効率的、経済的な輸送サービスを大ロンドンで提供するのに必要なとロンドン交通局が判断したバスのネットワークである。ここには、ロンドン交通局によって、またはその契約下で運行されるすべてのロンドンのバス・サービスと、鉄道の代替サービスが含まれる。

ロンドンの認可されたタクシー（黒キャブ）

ロンドンのタクシーは、ロンドン交通局の中にある公共輸送局によって認可されている。このカテゴリーには、私営のタクシーやミニキャブは含まれない。

ロンドン自治区が運営する車両

ロンドン各自治区、キャムデン、シティ・オブ・ロンドン、ハックニー、イスリントン、ランベス、サザク、タワー・ハムレッツおよびシティ・オブ・ウェストミンスターによって運営されている、あるいは、各自治区にサービスを提供している、自治区の記章を提示した車両。

国内消費税の納付を免除されているNHS（国民医療）の車両

保健機関、国民医療の委託で運営されている車両は、「国民医療車両」としてDVLAに認可されている（カテゴリー14.5）。ここには、私用あるいは国民医療の目的で使用される車両は含まれない。

定期の高速／通勤長距離バス

時刻表に従って、各自運賃を支払う乗客を対象に、高速及び通勤長距離サービスを提供しているバス車両。このカテゴリーには、ロンドン観光ツアー、その他のツアーや周遊旅行、学校や職場が契約するバスや長距離バスの車両は含まれない。

代替エネルギー車

運転席以外が8座席以内で、重量が3,500kgを超えない乗用車。このカテゴリーは、2001年3月から車両登録証に記載される予定の新しい車両推進装置のカテゴリーに沿って、ガス、ガス燃料併用、LPガス（液化石油ガス）、圧縮天然ガス（CNG）、ハイブリッド電子および燃料電池で動く車両を意図している。

電気自動車

外部の電源または内蔵バッテリーによって推進される車両（DVLAカテゴリー11.3および7.1）

障害者用車両

DVLAの認可を毎年受けている、障害者を運ぶ目的のみに使用される車両（カテゴリー14.3）車両は「内務大臣に承認された、障害者の移動のニーズに応えている団体」によって運営されていなければならない。このカテゴリーに含まれる車両の大多数は、車椅子用に段差解消機がついたマイクロバスである。これに類似の「コミュニティ・サービス」の車両も考慮される。

国内消費税の納付を免除されている身体障害者用車両

障害者が使用する車両とDVLAに定義されており、自動車税（VED）納付を免除されている車両（カテゴリー14.2）。自動車税免除の資格を得るには、社会保険庁の受給証明書が必要である。証明書は以下に挙げる人に発行される。

- 1) モビリティ要素の構成比率が高い障害生活手当の受給者、または戦争年金生活者を対象と

したモビリティ補助金の受給者。この場合、車は、受給者または指名された名義人の所有物でなければならない。

- 2) 介護手当、または障害生活手当の介護要素の受給者。廃止された「障害者乗車制度」の下では、受給者がその車両の登録された正規所有者でなければならない。

自動車税（VED）の納付を免除され、社会保険庁によって支給された、傷病者用三輪車および車両にも適用される。

ロンドン交通局によって実施されている制度の下で障害者によって使用されている車両から他の交通手段に乗り換えることが現実的に困難な人に「銀のバッジ制度」を提供するのがロンドン交通局の計画だった。この制度は、障害者の利益を代弁する団体と協議の上、立案される。

9割引適用が提案されているカテゴリー

カテゴリー 定義

課金対象地域内の居住者が所有する自家用車

課金対象地域内の住所に登録されており、その正規所有者が同地域の居住者である自家用車。判断基準は、ロンドン中心部の自治区が住民の駐車許可証に使用しているものをベースに追加していく。

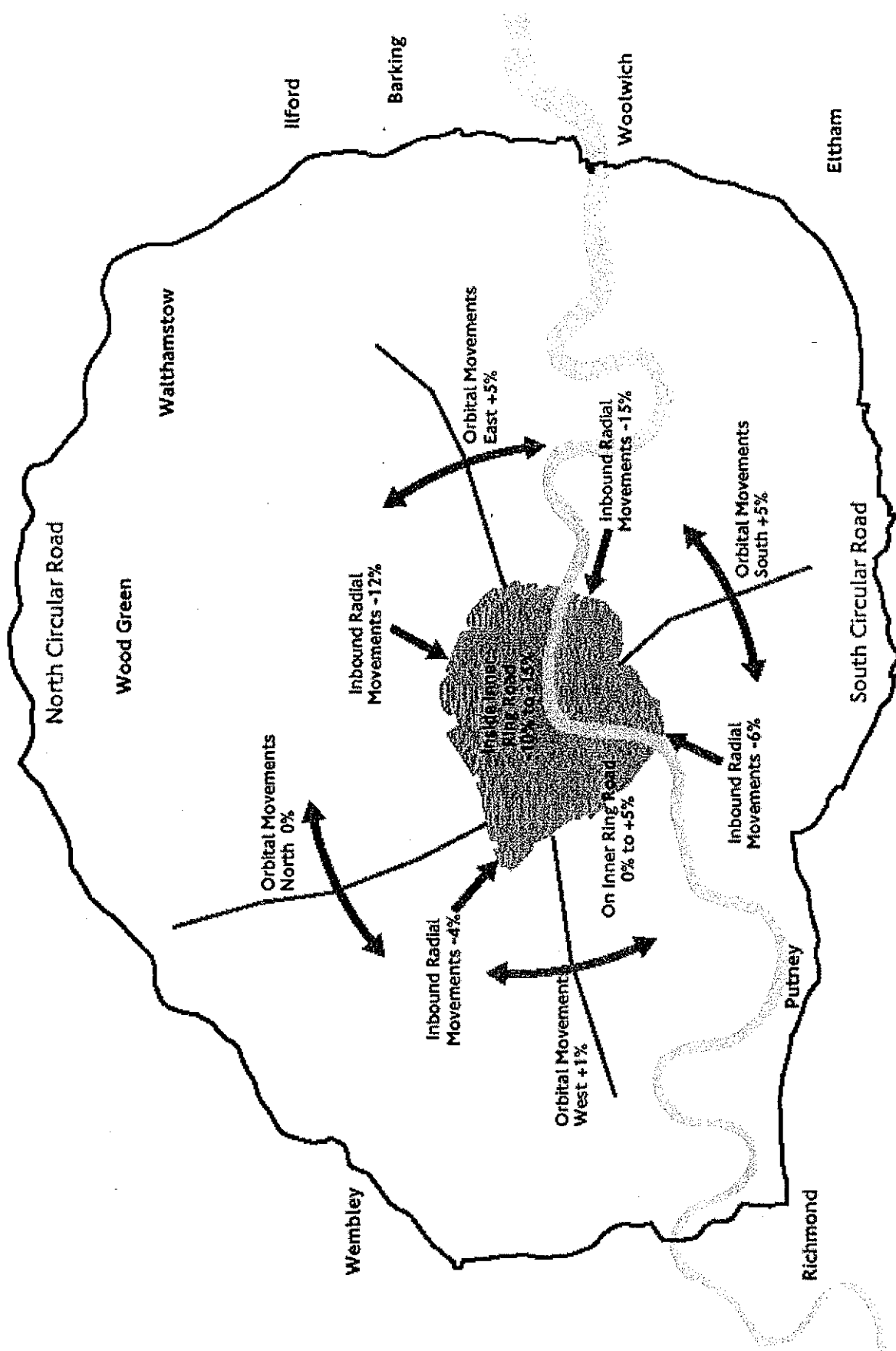
割り当てられた駐車地域に駐車してある限りは、居住者の駐車許可証によってカバーされている居住者の車両は、この制度の適用外になる。

※ The Mayor's Transport Strategyの原文は以下のリンク先を参照のこと。

http://www.london.gov.uk/mayor/strategies/transport/trans_strat.htm



図表 A4.1 ロンドンの混雑課金対象地域案



Proposed Central London Congestion Charging Area

Geographers' A-Z Map Company Ltd. Based upon Ordnance Survey mapping with the permission of the Controller of Her Majesty's Stationary Office. Crown Copyright

図表 A4.2 ロンドン中心部における混雑課金制度 (Congestion Charging) 案
— 朝のピーク時の交通量に顕著に顕著にあらわれた変化

4-4. ロードプライシング関連文献

1. 竹内健蔵「ロードプライシングによる代替公共交通機関への影響」『運輸と経済』54 巻 11 号、pp.43-52、1994 年 11 月
2. 岡野行秀他「研究フォーラム：「ロードプライシング」への課題」『運輸と経済』56 巻 7 号、pp.4-14、1996 年 7 月
3. 井口典夫他「研究フォーラム：交通料金をめぐる効率と公平」『運輸と経済』57 巻 9 号、pp.8-16、1997 年 9 月
4. 松村暢彦他「環境の意識を考慮したロードプライシング実施時の交通手段転換分析」『交通科学』26 巻 2 号、pp.11-17、1997 年
5. 小谷通泰他「ロードプライシング導入に対する一般ドライバーの評価意識に関する分析」『交通科学』26 巻 2 号、pp.18-24、1997 年
6. 庄司健一「経済学的視点からの交通需要マネジメント：ロード・プライシングの有効性と受容性」『交通科学』26 巻 2 号、pp.25-34、1997 年
7. 越正毅「動的課金による魔法のような渋滞解消」『高速道路と自動車』42 巻 1 号、pp.8-12、1999 年 8 月
8. 氷鉤揚四郎他「ロードプライシングの実行可能性に関する意識調査」『高速道路と自動車』42 巻 8 号、pp.20-27、1999 年 8 月
9. 石井晴夫「ノルウェーにおけるロード・プライシングの研究」『高速道路と自動車』43 巻 2 号、pp.16-22、2000 年 2 月
10. 太田勝敏「東京におけるロードプライシングとその論点」『高速道路と自動車』44 巻 4 号、pp.7-10、2001 年 4 月
11. 谷口守「ロードプライシングはどこへ行く」『交通工学』32 巻 2 号、pp.117-120、1997 年 3 月
12. 越正毅「道路混雑対策としての時差出勤と混雑課金の効果についての一考察」『交通工学』33 巻 3 号、pp.65-73、1998 年 5 月
13. 新田保次他「シンガポールのエレクトロニック・ロードプライシング」『交通工学』34 巻 4 号、pp.37-45、1999 年 7 月
14. 松谷春敏「欧州都市交通事情－LRT とロードプライシングの実態－」『都市と交通』42 号、pp.55-59、1997 年 3 月
15. 久米良昭他「ノルウェー、スウェーデンにおける課金による道路需要管理」『道路交通経済』pp.94-101、1999 年 10 月
16. 飯田泰久他「道路課金システム用車両検知装置の開発」『三菱重工技報』33 巻 6 号、pp.432-435、1996 年 11 月
17. 橋本英喜他「シンガポールにおけるマルチレーン電子式道路課金システム」『三菱重工技報』36 巻 1 号、pp.50-53、1999 年 1 月
18. 加藤浩徳他「ロンドンへのロードプライシング導入に関する関係主体間の議論」『運輸政策研究』Vol.2, No.2, pp.033-041、1999
19. 新田保次「ロードプライシングを中心とした統合交通政策について」『都市問題研究』10 月号
20. 太田勝敏「運行車両への課金で需要調整」『日経エコロジー』2001 年 5 月号、pp.88-91
21. LPAC, Developing Road Traffic Reduction Targets for London, December 1998, Preface, Contents, Executive Summary
22. LPAC, Supplementary Advice on a Strategy for Road Traffic Reduction in London -1999 Consultation Draft

非売品

ロードプライシングに関する調査研究
(資料集)

発行日 平成 13 年 3 月
発行所 財団法人 国際交通安全学会
<http://www.soc.nii.ac.jp/iatss/>
東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104-0028
電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。