

平成24年9月26日

京都市会議長 大西 均 様

隠塚 功

下村 あさ

海外行政調査計画書

下記のとおり海外行政調査について計画しましたので提出いたします。

記

1 調査の目的

本市の重要課題である、環境及び交通行政の分野を中心に、当該分野における先進都市の施策等を調査することにより、市政が抱える諸問題を解決し、本市の更なる発展に寄与するため、各都市の取組や関係施設などを調査する。

2 調査テーマ

「環境共生と低炭素のまち・京都」及び「歩いて楽しいまち・京都」の推進に向けて（自動車交通の効率化及び適正化に向けた検討）

3 調査項目及び選定理由

<p>(調査テーマ)</p> <p>「環境共生と低炭素のまち・京都」及び「歩いて楽しいまち・京都」の推進に向けて (自動車交通における効率化及び適正化に向けた検討)</p>	<p>(調査項目)</p> <p>ロードプライシングに関する海外先進事例の取組</p>
	<p>(選定理由)</p> <p>〈ロードプライシングの本市への導入〉 本市においては、「歩くまち京都」総合交通戦略プロジェクトに基づき、パークアンドライドをはじめとした、自動車交通の効率化と適正化に向けた様々な取組を推進している。 しかしながら、市民のほか、観光シーズンには市外から多くの車の流入により、市街地や観光地を中心に慢性的な渋滞が多発しており、それに伴うCO2排出量の増加、歩行者空間の減少等、様々な問題が山積している。 このような中、本市では、「はばたけ未来へ！京プラン」実施計画の中で、交通渋滞の緩和や歩行者空間の確保、まちのにぎわいを創出することを目的に、都市計画局が、ロードプライシングの社会実験に向けた検討を行うこととしており、平成25年度の社会実験の実施、平成26年度の本格的な導入に向けた検討という年次計画を策定しているところである。 そこで、交通需要マネジメント（TDM）の最も強力な手法とされ、世界複数の国で実施されている、ロードプライシングの本市への導入を、京都市会として検討したい。</p> <p>〈ロードプライシングの課題等〉 ロードプライシングとは、価格メカニズムを導入して交通需要を調整する方法で、効果的な面がある一方、導入について世界的な広がりを見せていない事実もある。これは、「道路は無料である」といった考え方が根底にあり、住民のその受容性の低さにより、合意形成が難しいからである。 わが国においても、東京都が、トラックの煤煙などの大気汚染問題の解決のため導入を検討したが、タクシー業界からの強い反発から頓挫し、また鎌倉市において平成7年から平成13年まで「鎌倉地域交通計画研究会」がロードプライシングを導入しようとしたが、一部商業者からの反対で実現しなかった例がある。</p> <p>〈調査の必要性〉 そこで、住民の合意形成の方法などを当局から直接聴取することや、生活者である市民の声を直接聴取することは、本市の導入検討に当たり、不可欠な要素であり、実施上の課題と考えられる物流等経済活動への影響や不正通行対策等を、現地で確認することも必要であると考えられる。</p>

	<p>以上のようなことから、ロードプライシングを導入する場合、以下のようなことを調査・研究する必要があると考える。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ロードプライシング導入及び実行手法選択までの経緯 2. 対象区域設定の考え方及び対象区域の拡大・縮小の経緯及び方向性 3. 制度導入に対する市民、事業者等への聴取調査 4. ガントリー等ロードプライシング関係施設の調査
--	---

4 調査テーマに係る調査都市・施設の選定

調査のテーマ及び調査項目等について検討した結果、以下の都市、施設を選定します。

調査項目	都市名・施設名及び選定理由
<p>ロードプライシングに関する海外先進事例の取組</p> <p>(エリアプライシング)</p>	<p>(選定理由)</p> <p>〈ロードプライシングの種類〉</p> <p>ロードプライシングの手法としては、特定の地域内を走行する車に課金する「エリアプライシング」(ロンドン)、特定の地域を囲むライン(コードン線)を設定し、そのラインを通過して流入する車に課金する「コードンプライシング」(シンガポール、オスロ(ノルウェー)、ストックホルム(スウェーデン))、特定の混雑ポイントやルートに課金する「ポイントプライシング」(ソウル)等があり、それぞれの手法を実施している代表的な都市を調査対象とする。</p> <p>(都市名・施設名)</p> <p>1 ロンドン</p> <p>ロードプライシング対象区域(以下のとおり)</p> <p><市内中心地区></p> <p>セントラルロンドン(内環状線内側の区域)及びケンington・チェルシー地区</p> <p><内環状線からの流入路及び域内></p> <p>監視用デジタルカメラ800箇所</p> <p>ロンドンは世界のメガシティの中で初めてこの制度を導入し運用している都市である。またロードプライシングを実施している区域がロンドンの中心地域の約22平方キロメートルという広大な区域を対象として運用されていることなどから「ロンドン」をエリアプライシングの調査都市とする。</p>

〈ロンドンにおけるロードプライシングの特徴〉

イギリスは、ロードプライシング概念の発祥の地であり、1963年からロードプライシング導入に関する検討を始め、混雑解消を目的にエリアプライシングを2003年から実施している。官庁街、金融街やバッキンガム宮殿等を含む中心街であるセントラルロンドンを対象区域としており、ロードプライシング対象区域としては約22平方キロメートルとなっている。

課金時間は平日のみであり、全車種一律の通行料が徴収される。金額は、他都市の事例と比べ割高な設定となっている。なお、課金は事前払いを基本とするが、当日払いも可能となっている。

〈調査の必要性〉

本市においては、どのようなロードプライシングの手法が最適であるかは今後の検討課題であり、その選択に当たり、対象エリアの拡大、縮小を実施したロンドン（約22平方キロメートル→約40平方キロメートル→約22平方キロメートルへ変更）の事例は、本市への制度の導入にあたり大いに参考になると考える。

ロンドン市におけるエリアプライシングの導入による区域内交通量適正化の取組は、「歩くまち京都」の推進に大いに参考になるものと思われる。

また、ロンドン市では課金収入のほとんどを、バスの便数を増やすなど公共交通機関への補助に充てており、自動車から公共交通機関への転換を推進している。

また、ロンドンでは、1960年代以来、長期間にわたり周到にロードプライシングについて議論がされてきており、論点が整理されていること、一般市民に対しオープンな議論がされており透明性が高いこと、ロンドンがシンガポールのように閉鎖された都市ではないことなどから、ロンドンの事例を調査することは、本市のロードプライシング導入を検討するうえで、極めて有効性があると考えられる。

(ロードプライシング)

2 シンガポール
ロードプライシング対象区域（以下のとおり）

〈商業中心地区〉
CBDの制限区域（RZ）

〈3大高速道路〉
イーストコースト・パースト（ECP）
セントラル高速道路（CTE）
パンアイランド高速道路（PIE）

〈制限区域（RZ）につながる幹線道路〉
ガントリー44箇所

シンガポールは、最も早い時期にロードプライシングに取り組み、その開始から現在まで様々な問題点を克服し、現在の体制が整備されていることなどから「シンガポール」をコードンプライシングの調査都市とする。

〈シンガポールにおけるロードプライシングの特徴〉

シンガポールにおけるロードプライシングの歴史は古く、1975年から導入され、当初は一定区域内において、ステッカーを購入した車両のみが区域内部を走行できる仕組み（ALS=Area Licensing Scheme）でスタートした。その後、1998年に、ALSの問題点（制度上、人件費が割高となる等）を克服するため、「コードンプライシング」に変更するとともに、電子的に課金を行い（ERP=Electric Road Pricing）、時間帯・混雑状況に応じて課金額を変更できる方式を採用している。このシンガポールにおける当該施策の導入効果は、導入前の1970年と比較すると大幅に改善しており、また、シンガポール政府は、コードンプライシングの課金収入を原資に、道路、駐車場、駅周辺の整備などの社会資本整備とともに、公共交通機関の低廉化、路上駐車禁止の徹底など、整備した社会資本を最大限に生かす施策を実施している。

〈調査の必要性〉

本市においては、どのようなロードプライシングの手法が最適であるかは今後の検討課題であり、その選択に当たり、複数の制度を実施したシンガポール（ALSからコードンプライシング・ERPへ変更）は、本市への制度の導入にあたり大いに参考になると考える。

また、本市では、公共交通機関の利便性の向上や、道路、橋梁の維持管理、改修等、社会資本の整備に向けた取組も今後の大きな課題であることから、ロードプライシングによる課金収入を財源に社会資本の整備を図るシンガポール政府の施策は、本市の見本となるものと考えられる。

以上のことから、シンガポールにおけるロードプライシングについて、本市への導入の可否、エリア設定の方法・課題、ERPのゲートの設置場所の選定方法などを現地で確認し、調査することは、本市のロードプライシング導入を検討するうえで、極めて有効性があると考えられる。

(ポイントプライシング)

3 ソウル

ロードプライシング対象区域（以下のとおり）

<中央業務地域に直結する幹線道路>

南山1号トンネル及び料金所

南山3号トンネル及び料金所

〈ソウルにおけるロードプライシングの特徴〉

1996年からロードプライシングを導入している。ソウルでは中央業務地域に直結する南山1号トンネル、南山3号トンネルの混雑解消のため、この二つの道路を対象としてポイントプライシングを実施している。

ポイントプライシングは、効果が表れやすいことから導入が比較的容易である特定の道路を対象とした制度設計となっている。

対象路線の拡大については、検討は続いているが実現には至っていない。

課金対象は2人乗り以下の乗用車のみであり、2001年に10人乗り以下に対象が拡大されている。

〈調査の必要性〉

本市においては、どのようなロードプライシングの手法が最適であるかは今後の検討課題である。ソウルは、二つの道路での導入から路線の拡大を検討しており、この間の取組経過は、本市への制度の導入にあたり大いに参考になると考える。

ソウルで実施されているロードプライシングは、特定の道路の混雑解消を目的としたものであり、トンネルの出入口のみで課金を行うポイントプライシングである。

ポイントプライシングは、市内中心部の混雑緩和を目的とするロンドンのエリアプライシング、シンガポールのコードンプライシングとは根本的に異なるものである。

しかし、ポイントプライシングは効果が表れやすいことや導入が比較的容易であるということもあり、ソウルの実施例には参考になる部分が多くあると思われる。ソウル市の取組の現状、対象路線の拡大に向けたこれまでの検討の状況、また、導入前にマスコミ等による大反対があったにもかかわらず制度が定着してきた現状を考えれば、ソウル市の事例を調査することは、本市のロードプライシング導入を検討するうえで、極めて有効性があると考えられる。

5 調査行程及び経費

(1) 調査日程

日程 平成25年1月30日(水) ～ 平成25年2月8日(金)

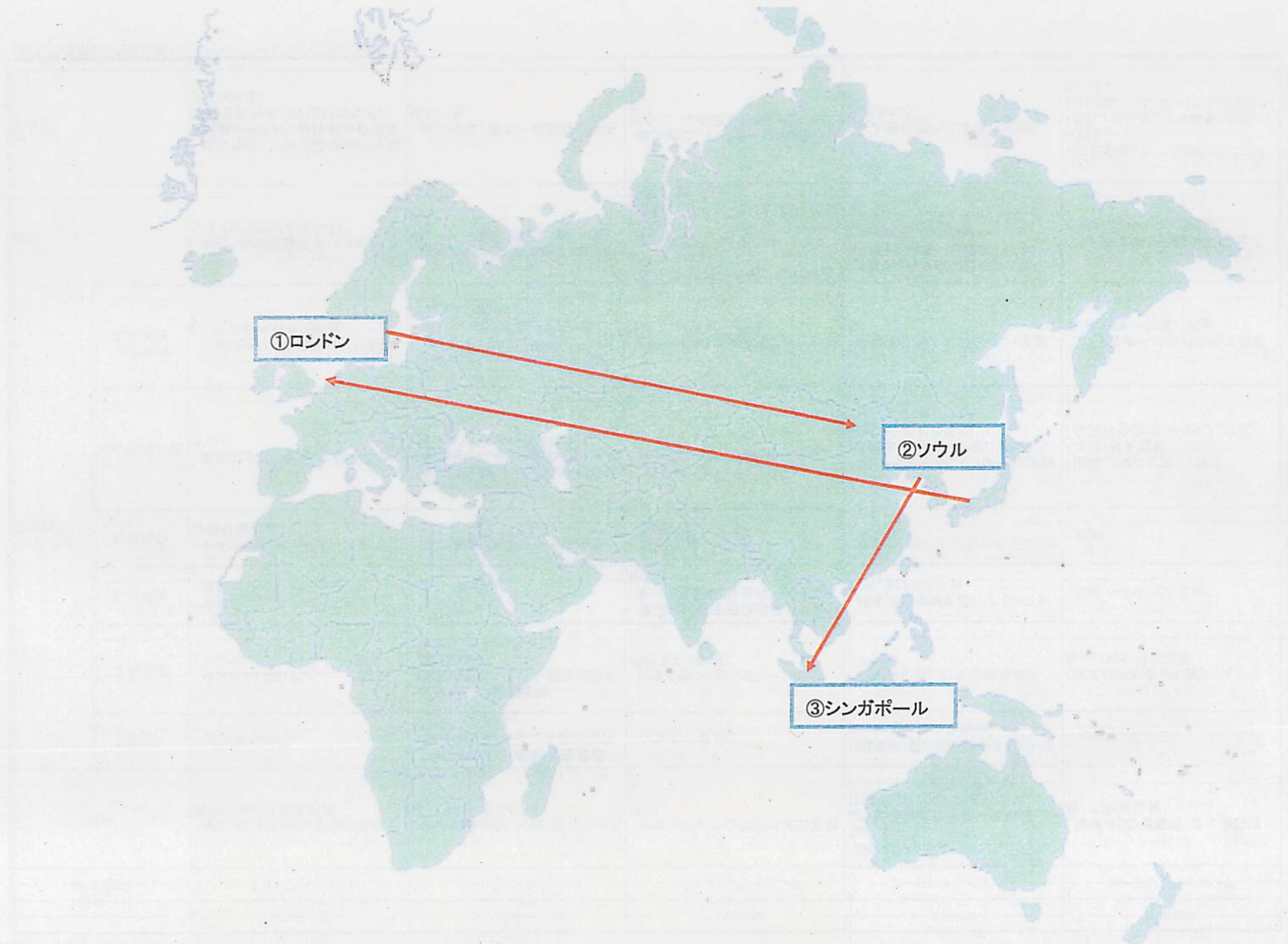
月 日	発着地・滞在地	交通機関	調査項目・調査都市・調査施設等
1月30日 (水) 1日目	京都駅～関西国際空港 関西国際空港 ～金浦空港 金浦空港 ～ヒースロー空港 ヒースロー空港 ～ロンドン市内(泊)	J R 飛行機 飛行機 廬車	(移動日)
1月31日 (木) 2日目	ロンドン市内(泊)	廬車	・ロードプライシングに関する当該自治体におけるヒアリング ・ロードプライシング関連施設等の視察
2月1日 (金) 3日目	ロンドン市内(泊)	廬車	ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体(小売業界、流通業界、タクシー業界等)に対する聞き取り調査
2月2日 (土) 4日目	ロンドン市内 ロンドン市内 ～ヒースロー空港 ヒースロー空港発	廬車 廬車 飛行機	ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体(小売業界、流通業界、タクシー業界等)に対する聞き取り調査(2日目) (移動日)
2月3日 (日) 5日目	金浦空港 ～ソウル市内(泊)	廬車	(移動日)

2月4日 (月) 6日目	ソウル市内	廂車	・ロードプライシングに関する当該自治体におけるヒアリング ・ロードプライシング関連施設等の視察
2月5日 (火) 7日目	ソウル市内 ～金浦空港 金浦空港 ～チャンギ空港 チャンギ空港 ～シンガポール市内 (泊)	廂車 廂車 飛行機 廂車	ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体（小売業界、流通業界、タクシー業界等）に対する聞き取り調査 (移動日)
2月6日 (水) 8日目	シンガポール市内 (泊)	廂車	・ロードプライシングに関する当該自治体におけるヒアリング ・ロードプライシング関連施設等の視察
2月7日 (木) 9日目	シンガポール市内 シンガポール市内 ～チャンギ空港 チャンギ空港発	廂車 廂車 飛行機	ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体（小売業界、流通業界、タクシー業界等）に対する聞き取り調査 (移動日)
2月8日 (金) 10日目	～金浦空港着 金浦空港 ～関西国際空港 関西国際空港～京都駅	飛行機 飛行機 J.R.	(移動日)

(2) 経費

合計額	7,807,992円	
一人当たり概算額	975,999円	
内 訳	※参加者8名（議員7名、随員1名）で計算	
	航空代金	3,600,000円
	関西国際空港使用料	21,200円
	現地空港税	269,520円
	燃油サーチャージ	655,360円
	ロンドン現地費用（宿泊、通訳、送迎）	906,664円
	ソウル現地費用（宿泊、通訳、送迎）	733,328円
	シンガポール現地費用（宿泊、通訳、送迎）	386,400円
	添乗員費用	1,000,000円
	取扱手数料（現地視察先連絡確認業務費用込）	168,000円
	鉄道運賃（特急はるか：京都駅～関西空港駅）	67,520円

6 その他（参考事項等）



①ロンドン

②ソウル

③シンガポール

○ 各国におけるロードプライシング

		ロンドン市	シンガポール市	ソウル市	ミラノ市	オスロ市
課金方式		エリアプライシング	コードンプライシング	ポイントプライシング	コードンプライシング	コードンプライシング
目的		セントラルロンドンでの自動車交通量削減と渋滞の解消	中心業務地区での自動車交通量の削減と渋滞の解消	ソウル市の中心業務地区の混雑緩和	①粒子状物質30%削減による大気浄化 ② 市内流通交通量10%削減 ③徴収したエコバス料金の再投資による公共交通の利用促進	交通インフラ整備(主に道路整備)の財源確保
施策概要	開始	2003年2月から	1975~98年:入域許可証方式 1998年4月から料金自動徴収方式(ERP)に移行。	1996年11月から	2008年1月2日から2012年1月15日。(1年間の時限条例)	1990年2月から
	対象地域	セントラルロンドン ケンジントン・チェルシー地区	・市中心部の規制区域 ・規制区域につながる高速道路及び幹線道路 ・料金ゲート(ガントリー)	ソウル市内(ナムサントンネル1号線及び3号線)	市内中心部、歴史的保存地区 8平方km	オスロ中心部(中心部から2~8km):料金所19箇所
	対象車種	全車種 除外:二輪車・軍用車両など	全車種 除外:緊急車両	乗車10人以下の乗用車 除外:緊急車両・公共交通・貨物車など	課金対象地域を通行する9万台の内、約2万8千台	都心への全流入車両
	対象時間	平日7:00~19:00(クリスマスと公休日は除く)	規制区域:平日7:30~19:00 その他道路:平日7:30~9:30	平日7:00~21:00 土曜7:00~15:00	平日の午前7時30分から午後7時30分まで	常時
	料金徴収方法	事前支払い(電話・郵便・インターネット)	自動料金徴収システム(ERP) 車載器・ガントリー間のDSRC(電波)により料金を自動的に徴収する仕組み。	課金所において徴収員に手渡し	フリーダイヤル、インターネット経由のクレジットカード若しくは銀行口座からの引き落とし	・手渡し(マニュアル)方式 ・コイン投入方式 ・自動料金徴収(AVIタグ)方式
	違反対策	カメラでナンバープレートを撮影し、所有者へ料金と罰金	・カメラでナンバープレートを撮影し、所有者へ料金と罰金 ・キャッシュカードの不携帯・残高不足は、手数料徴収	ビデオカメラによる監視が行われており、所有者へ罰金	43箇所に流入監視ポイントを設置。	カメラでナンバープレートを撮影し、所有者へ料金と罰金
効果	エリア内交通量の10~15%が減少すると予想されている。	ERP導入時に、朝のピーク時間帯のゲート通過車両の15%が減少。	・導入1年後の交通量が13.6%減少 ・走行速度21.6→29.8km/hの向上 ・相乗り者、バス・地下鉄利用者の増加	①域内自動車交通量17.3%減 ②域内自動車交通速度8.67kmから8.99kmに向上(3.7%) ③域内地下鉄乗客数9.7%増	市内流入車両自動車交通量のおおむね5~10%が減少。	
その他	収入金は、公共交通機関の改善と運賃引き下げ、歩行者や自転車利用者のための環境整備などに充てられる。	収入金は、国の一般財源に組み込まれる。	収入金は、バスサービス改善を中心に、公共交通事業に充てられる。	収入金は市内交通環境改善に支出される。	・収入金は、主に道路財源に充てられる。 ・他に、ベルゲン(1986年~)、トロンハイム(1988年~)でも実施されている。	

(東京都環境局「海外におけるロードプライシングの事例」参照)

○ ロンドン

イギリスの首都ロンドンは、政治・経済・文化すべてに重要な地位を占める世界有数の大都市であり、外国人の多い国際都市でもある。経済面では、シティが世界三大金融市場の一つとして重要な拠点であり、文化面では数多くの音楽や芸術、スポーツの中心地として、世界へ様々な情報を生み出しつづけている。

1 ロードプライシング導入の背景

ロンドンの中心市街は、15世紀ごろの中世に造られた街並みをそのまま使い続けており、建替えや道路の拡幅もできない状況にある。そのため、道も狭く、物資や人員の輸送道路としては適さない。

このような状況下で、ロンドン市内の交通渋滞をいかに減らすかを目的にロードプライシング導入について1962年から検討が開始され、紆余曲折を経て、2003年2月から実施されている。

2 制度の変遷

1962年からロードプライシングに関する検討が開始され、実現に向けた提案が行なわれたが、当時は実用可能な技術が確立されておらず、実現には至っていない。その後、1970年代初めに交通需要抑制に関する委員会を立ち上げ、指定地域内を走行するためには事前に許可書を購入する制度を検討したが、低所得者への課題、迂回路などへの影響により、実現には至らなかった。

1990年代に入り、再びロードプライシングについて検討が始められ、1999年12月にロードプライシング実施の法的根拠となる交通法の国会への提出、2000年5月にはロードプライシング実現を選挙公約とする市長が当選し、2003年2月に導入された。

3 制度の概要

(1) 対象区域

セントラルロンドンと呼ばれる半径4～5キロメートルのエリアであり、インナー環状道路を境界としている。境界線上にビデオカメラが設置されており、通過する自動車のナンバープレートを識別する。

環状道路内のエリアの面積は東京都港区とほぼ同じ約22平方キロメートルであり、官庁街や金融街、バッキンガム宮殿等が点在するロンドンの中心地である。2007年から西側にエリアを約40㎞に拡大したが、2008年に縮小し、当初のエリアに戻して現在に至っている。

(2) 料金の徴収方法

対象区域内各所に設置された固定式デジタルカメラと車に搭載された移動式デジタルカメラによるナンバープレート撮影により自動的にコンピュータに番号が送られる。その番号が、納税済みか否かを判別し、未納の場合、罰金請求書が送られる。

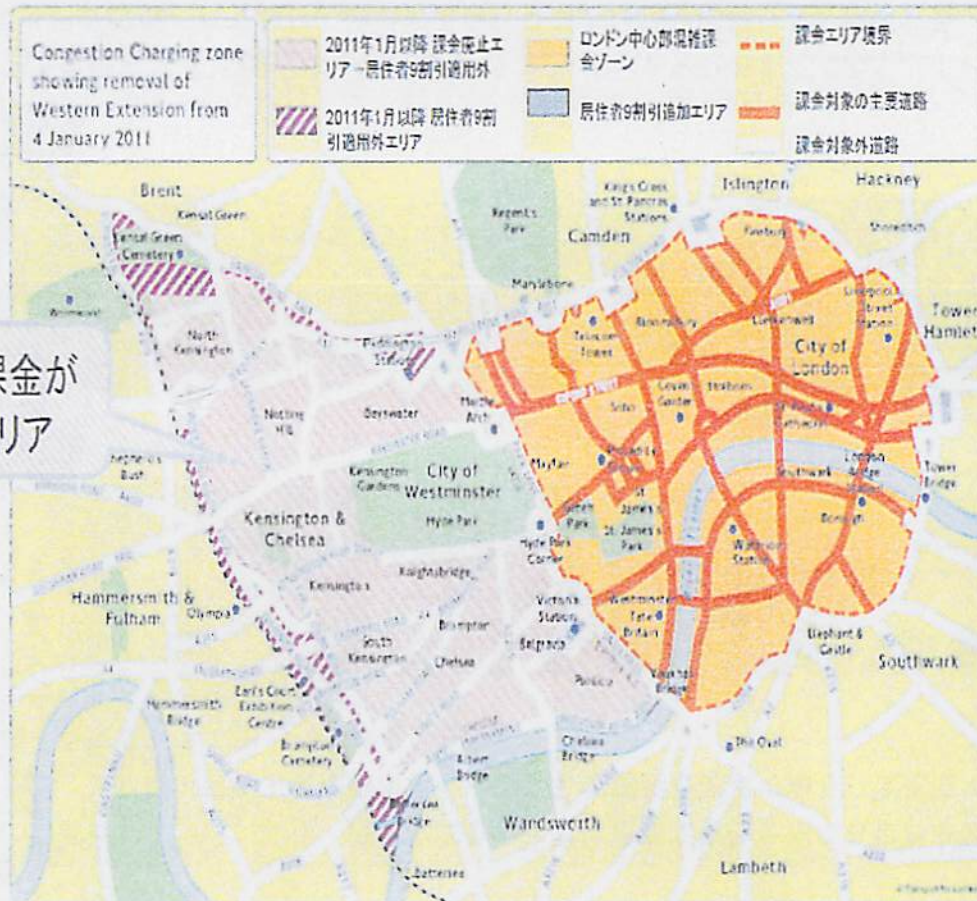
対象時間は平日の午前7時から午後7時までとなっている。

◎ ロンドン視察のポイント

- ・ 複数の制度変遷の調査や課金収入を財源とした社会資本の整備等の調査をとおして、本市の制度導入に活かす。
- ・ 1960年代以来、長期間に渡り周到にロードプライシングについて議論されてきたことから、本市の制度導入に活かす。
- ・ ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体（小売業界、流通業界、タクシー業界）に対し、聞き取り調査を行う。

(以下、国土交通省 第9回高速道路のあり方検討有識者委員会 (2011/08/22) 資料6「諸外国における高速道路料金の動向」より転載)

■ 課金エリア



■ ナンバー認識カメラ ■ 課金エリア入り口



出典) Transport for London (January 2011)

○ シンガポール

東南アジアのほぼ中心の赤道直下に位置する。北のマレー半島（マレーシア）とはジョホール海峡で隔てられている。63の島からなり、もっとも大きな島はシンガポール島（東西42km、南北23km）である。他の島はいずれも小さく、44の島は面積が1平方kmを下回る。国土面積は、東京都とほぼ同じ広さである。

1 ロードプライシング導入の背景

国土の狭いシンガポールでは道路の拡張には限界があるため、30年以上も前から様々な道路交通施策がとられていた。

2 制度の変遷

(1) 入域許可証制度 (ALS)

都心部の混雑を緩和するため、商業中心地区 (CBD) に制限区域 (RZ) を定め、制限区域へ進入する車両から通行料を徴収するエリアライセンススキーム (ALS) が1975年から実施された。

当初は、朝の通勤車の抑制を目的として午前中のピーク時間帯のみで実施されていたが、1989年以降は、渋滞を引き起こしている全ての車両の抑制を目的として夕方の混雑時、1994年以降は昼間においても実施されるようになった。

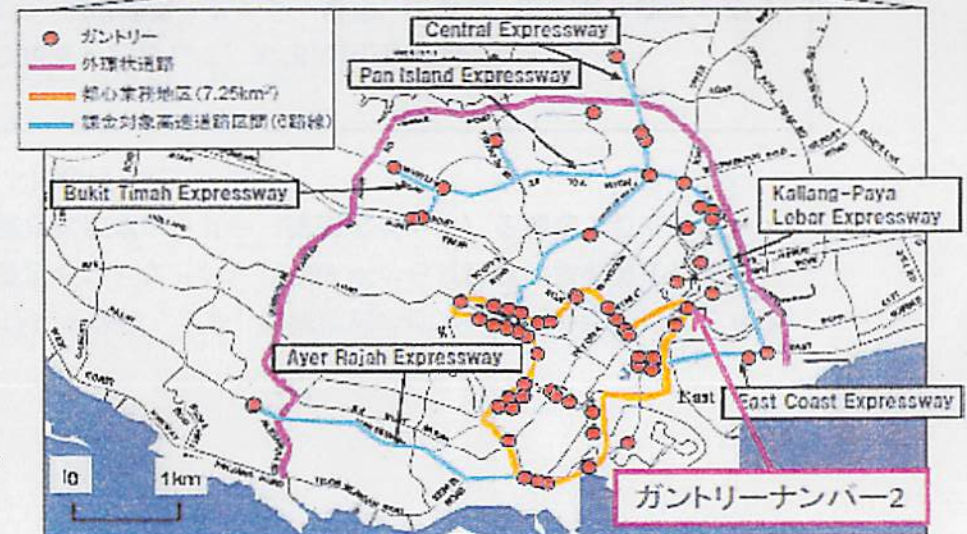
具体的には、制限区域へ進入する場合、ドライバーは事前に紙製の入域証 (エリアライセンス) を購入し、フロントガラスに貼り付け、それを制限区域の入口 (33ヶ所) で監視員がチェックする仕組みとなっていた。

(2) 道路通行料制度 (RPS)

入域許可証制度が市中心部の混雑緩和に効果を発揮したため、1995年から、シンガポールの高速道路のうち、特に混雑が問題

(以下、国土交通省 第9回高速道路のあり方検討有識者委員会 (2011/08/22) 資料6「諸外国における高速道路料金の動向」より転載)

シンガポール全域



出典: SINGAPORE LTA HPをもとに作成

となっていた3大高速道路※においても、平日の午前7:30~9:30の間、通行料を徴収することとなった。

※3大高速道路

イーストコースト・パークウェイ [ECP (East Coast Parkway)]

セントラル高速道路 [CTE (Central Expressway)]

パンアイランド高速道路 [PIE (Pan-Island Expressway)]

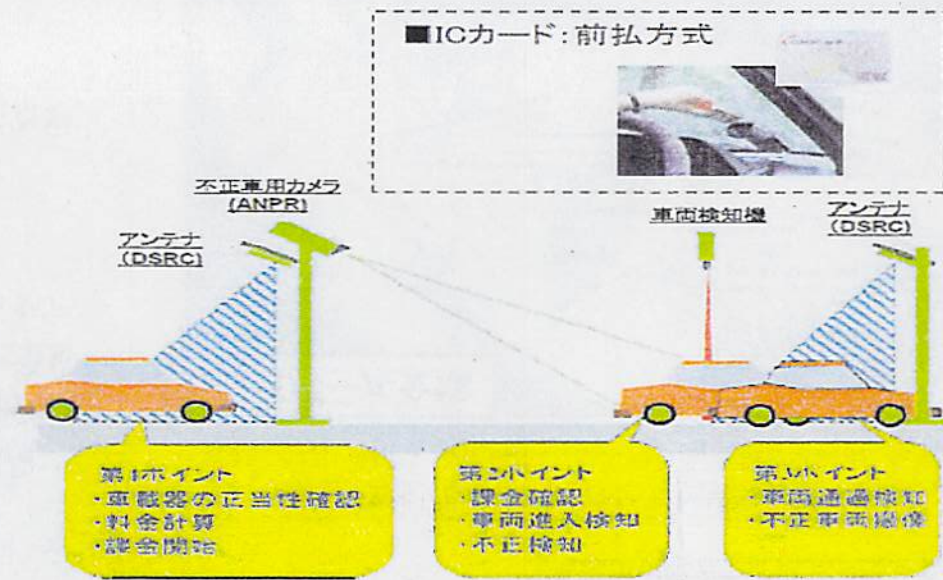
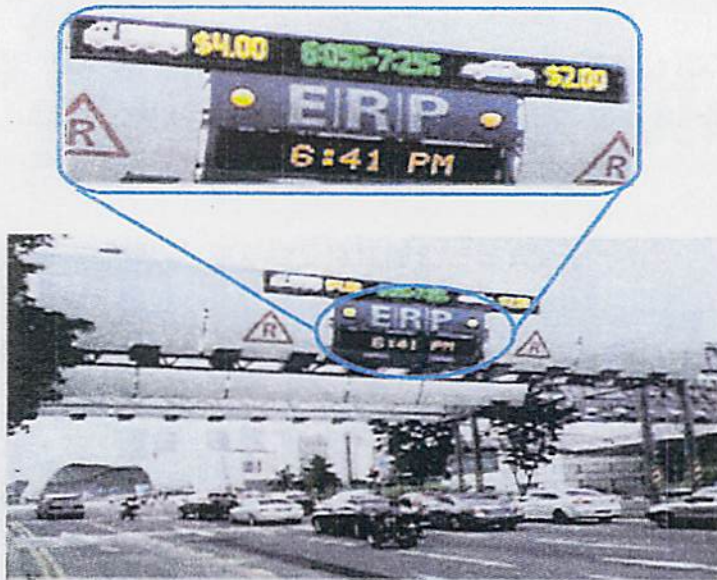
(3) 道路料金自動徴収制度 (ERP)

入域許可証制度や道路通行料制度は市中心部の混雑緩和に一定の効果を発揮したが、渋滞地域の拡大や渋滞の程度に応じた課金徴収に対応できないこと、入域証の監視に人手とコストがかかり過ぎることなどから、1998年から自動車に車載器を搭載し、ICカード式のキャッシュカードを差し込み、制限区域の入口に設置されたガントリー（架空式ゲート）を通過すると、カードから料金が自動的に差し引かれる仕組みである料金自動徴収システムに移行した。

◎ シンガポール視察のポイント

- ・複数の制度の変遷や課金収入を財源とした社会資本の整備等の調査をとおして、本市の制度導入に活かす。
- ・ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体（小売業界、流通業界、タクシー業界）に対し、聞き取り調査を行う。

(以下、国土交通省 第9回高速道路のあり方検討有識者委員会 (2011/08/22) 資料6「諸外国における高速道路料金の動向」より転載)



○ ソウル

朝鮮半島の西側中央に位置する大韓民国の首都ソウルは、600年の歴史を持つ都市として韓国の伝統文化と現代文化が共存する都市であるだけでなく、世界でもなかなか類を見ない、山、川、都市空間が見事に調和された珍しい都市のひとつに数えられる。

1 ロードプライシング導入の背景

ソウルでは1980年代半ばから自動車の増加が激しく進みひどい渋滞現象を招くようになった。

交通渋滞の主要原因が乗用車の利用増大にあるのは明らかであるが、問題は、輸送分担率が14.5%に過ぎないのに道路通行量は65%を占めているところにある。また搭乗実態も1人乗りが78%、2人乗りが20%となっている。

そこで、ソウル市は公共交通の利用を促進させ、自動車利用を減らすためにはTDM導入が必要と判断し、中央業務地域の渋滞緩和を目的に1996年11月からロードプライシングを導入している。

2 制度の概要

(1) 導入の目的

ソウルのロードプライシングは特定のエリアに課金するゾーン方式やコードン方式ではなく、市内を南北に長大に貫く南山トンネル1号と3号を通過する車両が課金の対象である、ポイントプライシング方式となっている。この二つのトンネルは中央業務地域に直結することから渋滞がひどく、従前から建設費を償還するための料金所が設置されており、制度が導入しやすく効果が現れやすい理由から選ばれている。

(2) 対象車両

南山トンネル1号及び3号を通過する車両で3人乗り未満の乗用車が課金の対象である。2001年度からは10人未満の乗用車に対象が拡大された。なお、緊急車両、公共交通、貨物車などは課金対象から除外されている。

(3) 料金徴収の方法

トンネル出口に設置されている課金所で、原則として現金で徴収員に渡す仕組みになっており、監視カメラでナンバープレートの確認を行っている。対象時間は平日の午前7時から午後9時までと土曜日の午前7時から午後3時までとなっている。

◎ ソウル視察のポイント

- ・特定の道路における混雑解消を目的としたものであり、他のロードプライシングとは異なることから、導入が比較的容易であることから、大いに参考になる。
- ・ロードプライシングの影響を受ける利用者、関係団体（小売業界、流通業界、タクシー業界）に対し、聞き取り調査を行う。

(以下、韓国地図コネストより転載)

