



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

シンガポールの政策 陸上交通政策編

(2025年4月) 一般財団法人自治体国際化協会 シンガポール事務所

1. 陸上交通政策の概要
2. 陸上交通に係る行政組織
3. 自動車（渋滞緩和策）
4. 公共交通機関
5. タクシーと配車サービス
6. 最近の動向

1. 陸上交通政策の概要



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

- 独立後しばらくは、都市部の深刻な交通渋滞、非効率な交通インフラ網といった多くの問題を抱えていた。
- 国際競争力強化のために交通インフラ整備が重要であると認識した政府は「コンセプトプラン」を策定し、交通インフラの整備を促進。
- 住民が自動車なしでも快適に生活できるよう、MRT路線の拡充やLRT（Light Rail Transit）の新設を実施。
- また、自動車の保有・利用に対しては「自動車所有権利証書の取得の義務化」など高いハードルを設定。
- 市中に公共交通機関が張り巡らされており、自動車による交通渋滞は少ない、世界に誇る陸上交通システムを構築。

交通政策の経緯

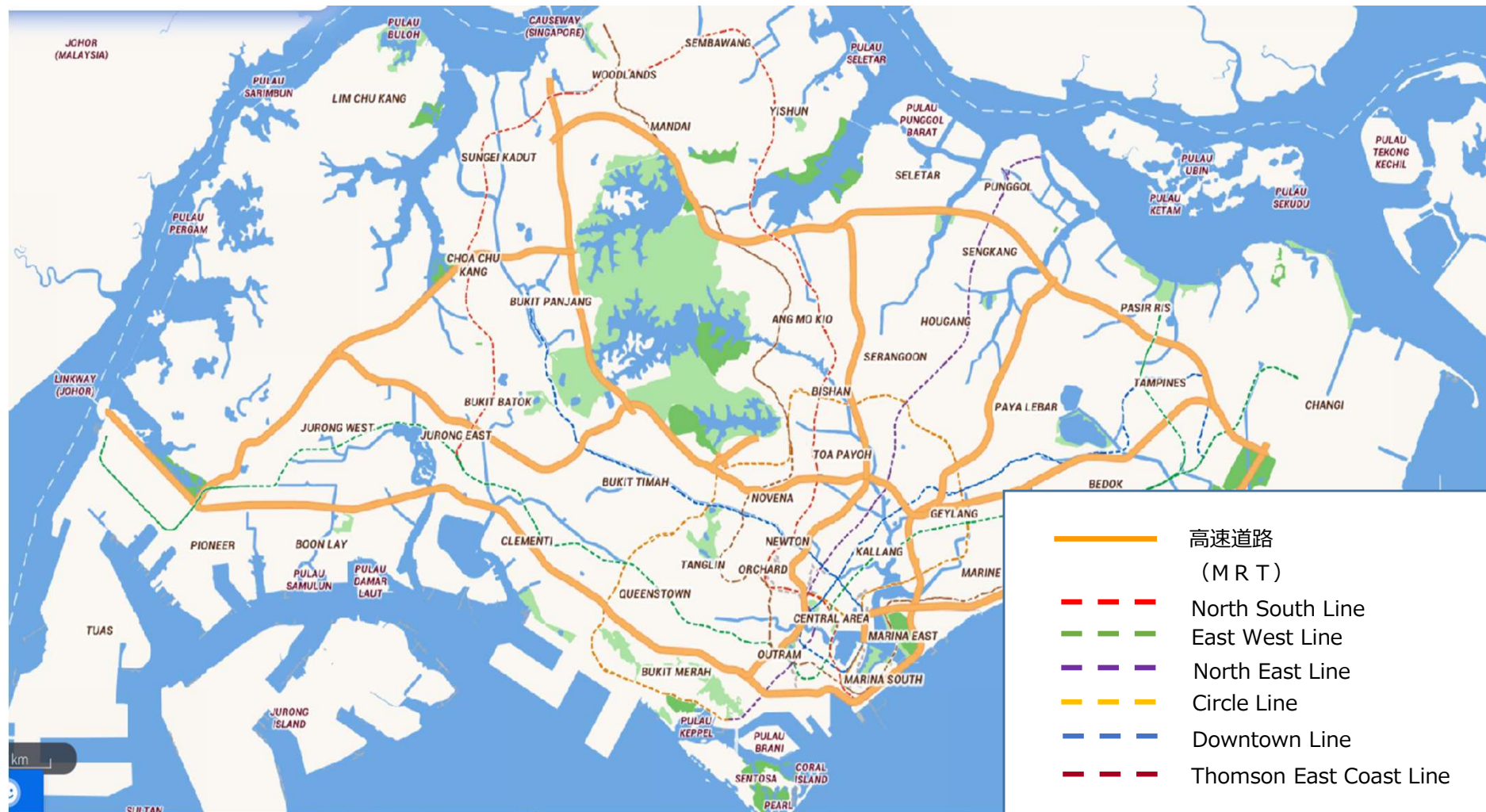
- 1965年 深刻な交通渋滞、非効率な交通インフラ網（独立直後）
- 1971年 「コンセプトプラン」策定 交通インフラの整備促進
- ・高速道路網の整備
 - ・公共交通機関の整備 → 1987年に都市型高速鉄道(MRT)が運転開始
 - ・その他の施策
- 1975年 入域許可制度（Singapore Area Licensing Scheme）
- 1987年 都市型高速鉄道(MRT)の運転開始
- 1990年 自動車所有権利証書の取得の義務化
- 1994年 オフピーカー制度
- 1998年 電子道路課金制度（Electronic Road Pricing）
- 1999年 LRT（Light Rail Transit）運転開始
- 現 在 世界に誇る陸上交通システムを構築
- ・自動車台数の制限による渋滞対策
 - ・優れた公共交通システムの整備

1. 陸上交通政策の概要



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

- 2024年時点で、公共道路の総延長は約3,500km。高速道路やその他の幹線道路のネットワークに加え、MRT、LRTと呼ばれる鉄道やバス路線などにより、国内各地は縦横に結ばれている。
- 今後も公共交通を中心に整備がされる予定だが、道路の拡張は積極的に行われない方針。
 - ・下図は、現在の都市交通インフラの整備状況を示したもの。



1. 陸上交通政策の概要



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

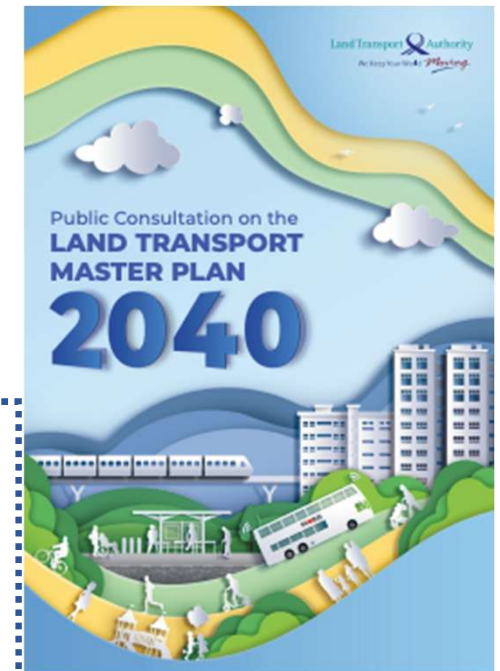
- 2040年までの長期的な陸上交通計画である「陸上交通マスタープラン2040」が2019年5月にLTAからリリースされた。
- 「移動時間の短縮」「バリアフリー化の推進」「歩行者の安全と健康の向上」が主要な目標として掲げられている。

1 移動時間の短縮

公共交通の充実を図ることにより、ラッシュ時の通勤・通学時間を45分以内、各家庭から最寄りの商業施設への移動時間を20分以内にそれぞれ縮める。具体的には下記のような取組により、移動時間を短縮。

- ・都市高速鉄道（MRT）の新線開通や既存路線の延伸
- ・効率的な信号管理システムやバス専用レーンの導入によるバスの走行速度の向上
- ・自転車レーンの拡張（2040年までに1,000kmまで拡張）

陸上交通マスタープラン2040



2 バリアフリー化の推進

人々にとって公共交通が使いやすいものとなるよう、下記のような取組を行う。

- ・高齢者や妊婦、車イスやベビーカー利用者向けに、駅のホームに乗車を待つための専用の列を設けるとともに、専用車両を試験導入する。
- ・他政府機関等と連携し、エレベーターの設置など、公的な場所におけるバリアフリー化を推進。

3 歩行者の安全と健康の向上

人々が健康で活動的でいられるよう、ウォーキング、サイクリング、公共交通の使用を促進。そのため、MRTの駅と住宅地、商業施設などを結ぶ屋根付きの通路の整備や、駅に自転車置き場を設置する取組を一層進める。

また、大気汚染や騒音を減らすためバスやタクシーの燃料をクリーンエネルギーに切り替えるとともに、電気自動車やハイブリッドカーを促進。

2. 陸上交通に係る行政組織



- 運輸省はシンガポールの運輸関係行政を担当しており、運輸省管下の法定機関である陸上交通庁（LTA）が、自動車や地下鉄等の全ての陸上交通機関に係る政策を一元的に管理・運営している。
- 陸上交通庁は1995年9月に設立され、快適で質の高い陸上交通システムを構築することを目的とする。

MOT（Ministry of Transport : 運輸省）

- シンガポールの省庁の一つで運輸関係行政を担当
- 9つの部門で構成されており、傘下の法定機関は、陸上交通庁、民間航空庁、海事港湾庁、公共交通会議の4つ

LTA（Land Transport Authority : 陸上交通庁）※1995年9月設立

- 自動車（路線バス・タクシー含む）、地下鉄等の車両交通を含む全ての陸上交通機関に係る政策を一元的に管理・運営

- ①陸上交通全般
 - ・総合交通政策の実施



- ②道路関連
 - ・道路網及び道路付帯施設、道路交通管理施設、駐車場などの整備
 - ・渋滞解消のための交通管理

- ③車両登録関連
 - ・自動車所有権利証書（COE）の発行
 - ・車両関係税及び新規自動車登録料の徴収

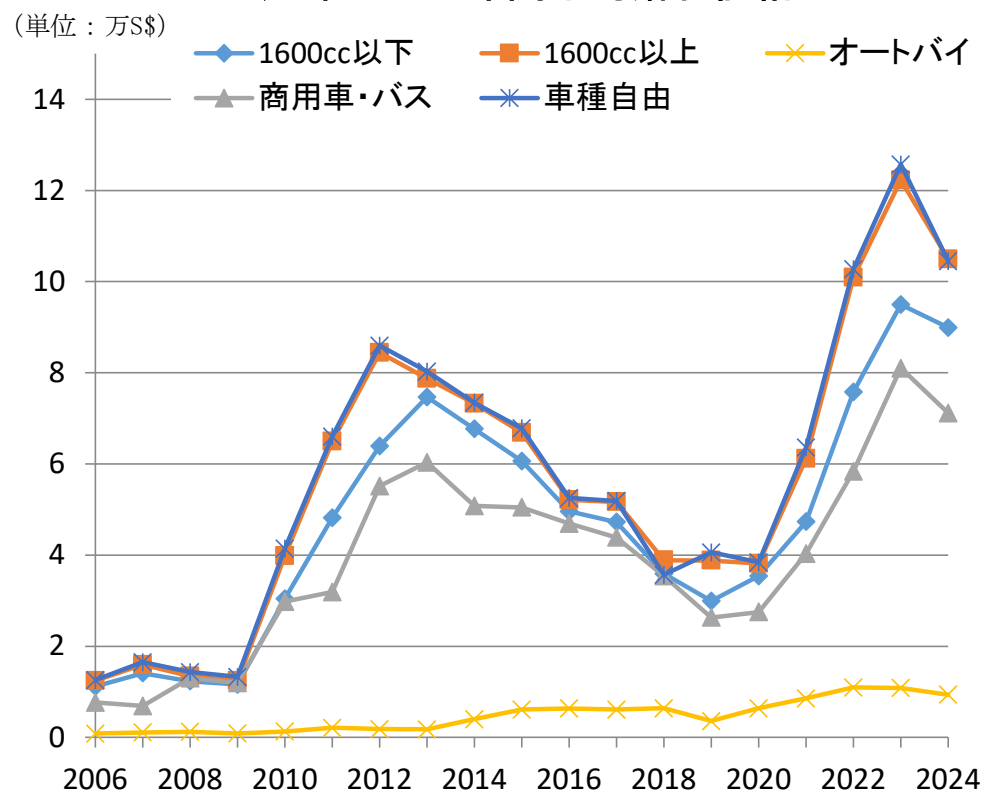
- ④地下鉄関連
 - ・MRT及びLRTの施設整備

3. 渋滞緩和策

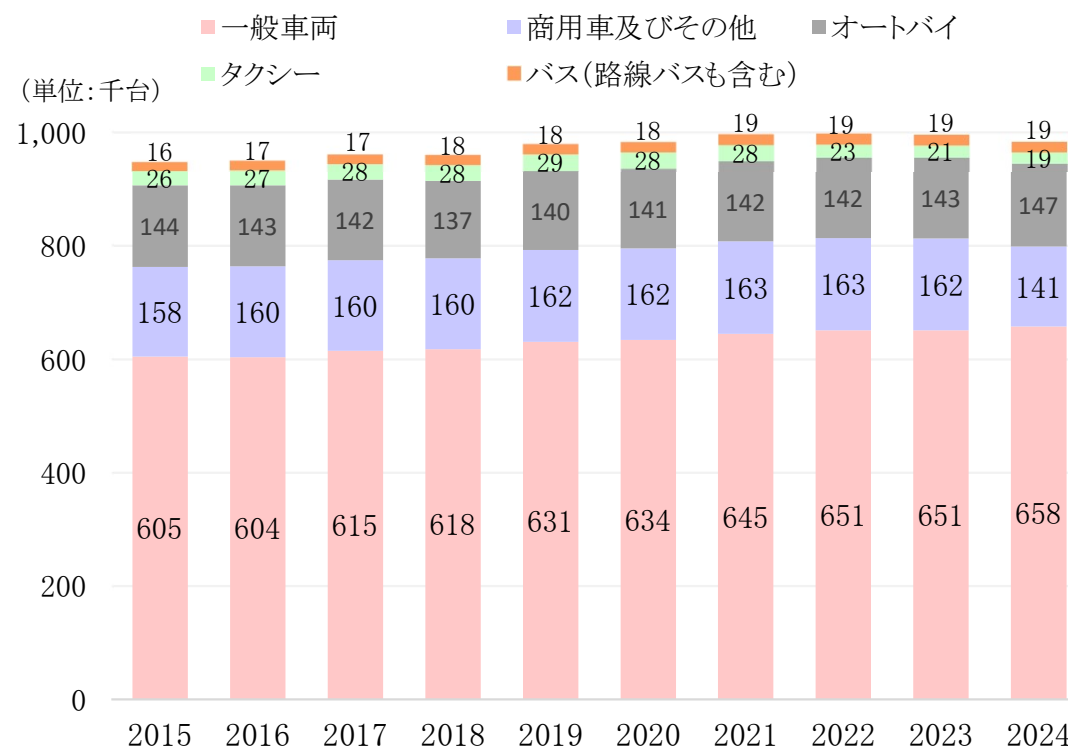


- 1990年からシンガポール政府は「自動車登録台数割当制度（Vehicle Quota System）」を導入。
- 自動車を購入する者に10年間の車の保有と使用を認める自動車所有権利証書（COE：Certificate of Entitlement）の取得を義務づけるもので、当該権利を購入しなければ新規の自動車購入は不可。
- ・左下図は近年のCOEの落札価格の推移を、右下図は登録車両数の推移を示したもの。
- 一般家庭にも自家用車が普及し始め、政府は2010年以降COEの割当数を減らし、その影響でCOE価格は高騰。
- その後価格は徐々に低下し、2018年度は1,600cc以上の自家用車の平均落札価格はS\$40,000（約320万円）ほどに。
- 当該規制により、登録車は100万台程度で推移しており、シンガポールの人口比自動車保有率は15%程度と、日本と比べるとはるかに低い率に。

近年のCOE年間平均落札価格



登録車両数の推移



3. 渋滞緩和策



- 物品税、消費税、車両登録料、追加車両税等、車両購入時に様々な税を課すことにより、自動車の購入意欲を下げ、車両登録数を抑制。
- ・具体的な税等を下表に記載。
 - ・歳入予算のうち、車両税（下記④と⑤）は第8位の収入源となっている。

**例）排気量1,600CC未満のガソリン車であるトヨタヤリスクロス1.5XB
新車を購入した場合（2025年4月）**

①車両購入価格（OMV）	18,392	[単位：S\$]
②関税（Excise Duty）20%	<u>3,678</u>	
	22,070	
③消費税（GST）9%	1,471	
④車両登録料	350	
⑤追加車両税（ARF）	18,392	
⑥所有権権利証書（COE）カテゴリーA	<u>97,724</u>	
	基本原価 140,007	

※上記にディーラーの販売収入等を加えて店頭販売価格となる。

[出典：シンガポール陸上交通庁（LTA）Open Market Value(OMV) 他]

3. 渋滞緩和策



- シンガポール国内での車両の利用規制として、「電子道路課金システム」「オフピークカー制度」がある。
- 電子道路課金システムは道路の通行料金を自動的に徴収する制度で、通過料の支払いを避け別のルートを選択することなどにより、市街地などの交通渋滞の解消・緩和を目指している。
- オフピークカー制度は、平日午前 7 時から午後 7 時に運転するためにライセンスの購入を必要とするもので、交通渋滞を悪化させることなく、多くの国民が自動車保有できることを目指す。

①電子道路課金システム (Electronic Road Pricing)

- ・1998年に導入
- ・道路の通行料金を自動的に徴収し、運転手が通過料の支払いを避け別のルートを選択することなどにより、市街地などの交通渋滞の解消・緩和を目指すもの。
- ・政府は新たなERPシステムの導入を計画しており、2021年後半から新しいERPシステム対応車載器への取り付けが開始され、2023年半ばまでに新システム※に移行予定。



※全地球航法衛星システムを活用し、運転手に対して徴収場所や料金、リアルタイムの道路交通情報等を提供。

②オフピークカー制度 (Revised Off Peak Car Scheme)

- ・1994年に導入
- ・平日（午後 7 時～午前 7 時）及び土日祝日（終日）のみの運転を促す
- ・平日の昼間に運転するには、ライセンスの購入が必要（20ドル）
- ・ライセンスを購入しない（平日の日中に走れない）場合、ナンバープレートの色は赤になる。



3. 渋滞緩和策



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

- その他、シンガポールで講じられている渋滞緩和策を以下に示す。
- シンガポールでは、渋滞対策に力を入れるあまり歩行者があまり考慮されてこなかったが、高齢化が進んできたこともあり、最近では、歩行者を考慮した政策も打ち出されている。

①青信号連動システム（GLIDE: Green Link Determining System）

24時間稼働の中央コンピュータシステムで交差点で交通量をモニタリングし、信号機を制御することで、スムーズな走行を促し、信号待ちによる渋滞を最小限にする。

②高速道路監視システム（EMAS: Expressway Monitoring Advisory System）

高速道路上の事故等を監視カメラによって検知し、交通警察、救急車、消防車等に連絡して速やかな処理を行うことにより、交通渋滞を最小限に抑えるシステム。

③電子式道路標識（ERS: Electronic Regulatory Signs）

LEDを使った道路標識で、迂回禁止等の標識が特定の時間帯のみ点灯するように制御されたシステム。

④交差点監視カメラ（J-Eyes: Junction Electronic Eyes）

交通の状態をモニタリングするため、主要な交差点に監視カメラを設置。

⑤道路情報提供システム（Traffic Scan）

タクシーに設置したGPS機器により位置や走行スピード情報を入手し、道路の混雑度、平均スピードをインターネットでリアルタイムに情報提供するシステム。

⑥歩行者用信号機付横断歩道（SPC : Signalized Pedestrian Crossing）

自動車の快適な走行環境の維持と歩行者の安全・確実な横断とを両立するため、青信号連動システムを活用したシステム。



高速道路監視システム



電子式道路標識

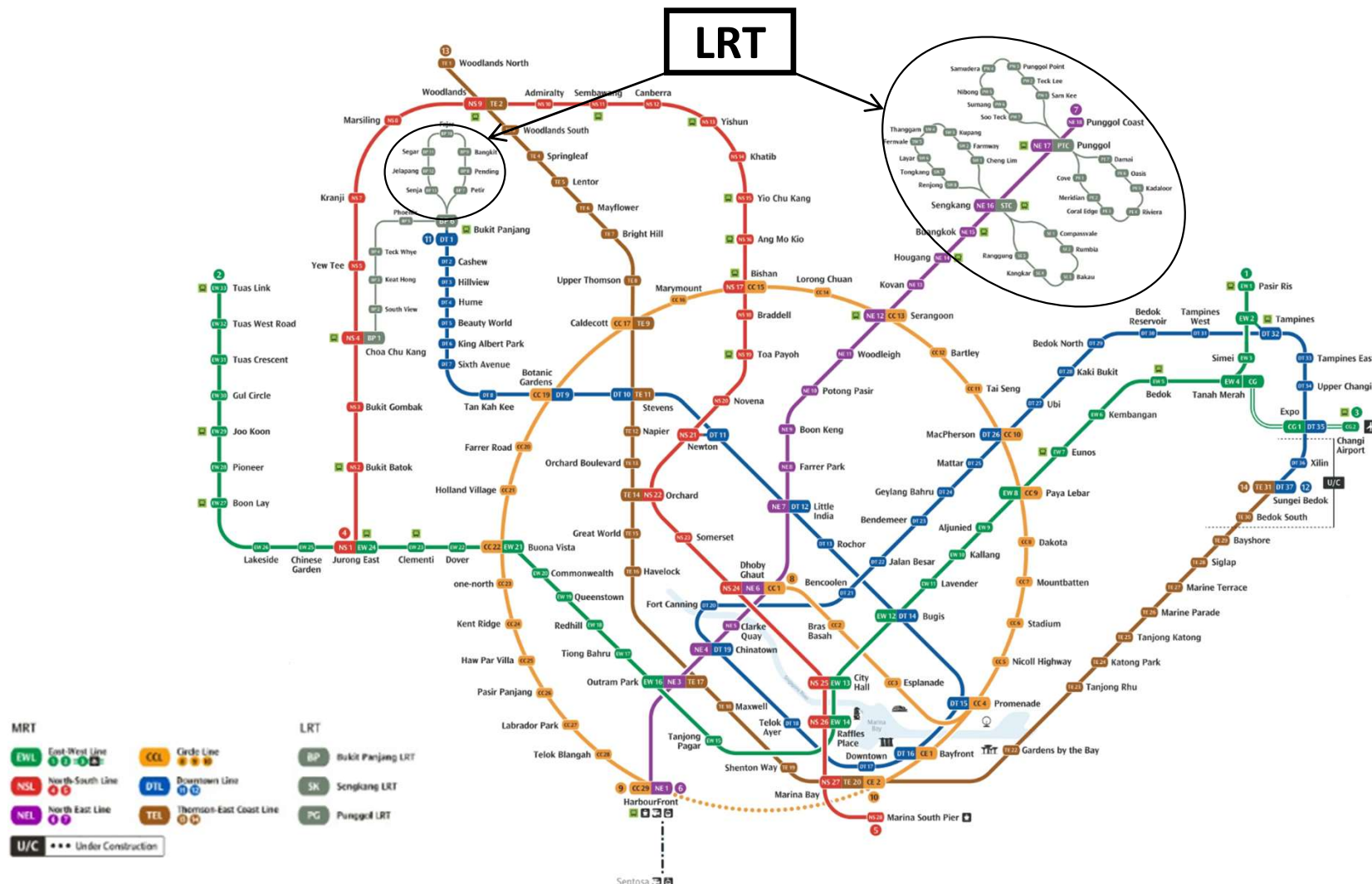


交差点監視カメラ 10

4. 公共交通機関



- 下表はMRTの路線図を示したもの（今後開業予定の3路線も含む。今後予定されている路線は破線で示している）。
 - ・現在は部分開業を含め6路線が運行されており、今後新線開通や既存路線の延伸が予定されている。
- 一方、MRT駅と周辺のニュータウンを結ぶ支線としての働きを担う新交通システムLRT（Light Rail Transit System）も整備されている（LRTは黒い円で囲んでいる路線）。



4. 公共交通機関（MRT）

- MRT（Mass Rapid Transit）は1987年に運転を開始。街の中心部では地下、郊外では高架を走る都市型高速鉄道で、大量旅客輸送を担っており、シンガポールの公共交通において主要な役割を果たす。
- 2023年現在では6路線が営業中。開業当時は5駅でスタートしたが、現在では130以上の駅が開業。
- 1987年の開業以来、順調に利用者は増加しており、2024年の平日平均乗客数は約341万人。
- トムソン・イースト線(TEL)は2020年1月、2021年8月と段階的に部分開業していき、2026年に完成予定。他にもジュロン・リージョン線やクロス・アイランド線の新規開通が予定されている。
- 北東線、環状線、ダウンタウン線、トムソン・イーストコースト線は完全自動運転走行となっている。

MRT運行路線一覧（2025年1月現在、括弧内は全線開通時）

路線名	駅数	営業距離 (km)	備考
North-South Line（南北線）	27	45	
East-West Line（東西線）	35	57	
North-East Line（北東線）	16	20	
Circle Line（環状線）	30 (33)	35 (39)	2025年にHarbourFront駅～Marina Bay駅間に3つの駅が新設される予定
Downtown Line (ダウンタウン線)	36 (38)	42 (44)	2026年に現在の終点であるExpo駅から2駅延伸されトムソン・イーストコースト線と結ばれる
Thomson-East Coast Line (トムソン・イーストコースト線)	27 (32)	40.6 (43)	

【MRT車両】



4. 公共交通機関（LRT）



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

- LRT（Light Rapid(Rail) Transit）は1999年に運転を開始。MRT駅と周辺の住宅地を結ぶ支線としての働きを担う新交通システム。
- ブキ・パンジャン線、センカン線、ポンゴル線の3路線が運行中。
- 2024年における一日当たりの平均乗客数は約21万人で、2023年比で4%の伸び。
- 1～2両編成で、無人運転で運行されることが特徴。

LRT運行路線一覧（2020年7月現在、括弧内は全線開通時）

路線名	駅数	営業距離 (km)	備考
Bukit Panjang Line（ブキ・パンジャン線）	13	8	1999年開業。 路線が住宅地に近いため、列車には自動で暗くなる窓など、特別なプライバシー機能が備わっている。
Sengkang Line（センカン線）	14	10.7	2003年開業。 北東線のセントカンMRT駅、およびセントカンバスの乗換所に接続。
Punggol Line（北東線）	15	10.3	2005年開業。 住宅地からプンゴルMRT駅（北東線）およびプンゴルバス乗換所に接続。

【LRT車両】



Sengkang LineとPunggol Lineは、2016年に1両編成から2両編成にアップグレードされた。
今後、SengkangとPunggolのコミュニティの長期的な公共交通のニーズに応えるため、さらに多くの2両編成列車が追加される予定。
さらに、2両編成列車の増加に対応するため、LRTの車両基地は2027年までに拡張される予定。

4. 公共交通機関（バス）



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

- バスはMRT網を補完するように島内全域に路線が張り巡らされており、国内で最も利用されている公共交通機関。
- 一日の平均乗客数は、2024年時点で約384万人（MRTとLRTの乗車数の合計よりも多い）。
- 現在は地場系2社、外資系2社の計4社が運営中。
- 運行時間は概ね6:00～24:00

【SBS】（地場系）



- ・シンガポール最大の定期バス運行会社（市場シェア：55%）
- ・3,000台以上のバスを保有し、約200本のバス路線を運行している

【SMRT】（地場系）



- ・約1,200台のバスを保有
- ・74本のバス路線を運行している

【TTS】（外資系）



- ・親会社はオーストラリアのKelsianグループ
- ・700台以上のバスを保有
- ・60本以上のバス路線を運行している

【Go-Ahead】（外資系）



- ・親会社はイギリスのGo-Aheadグループ
- ・35本のバス路線を運行している

4. 公共交通機関



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

- MRT・LRTは、①SBS (Singapore Bus Service) ②SMRT (Singapore Mass Rapid) の地場系企業2社によって運営されている。
 - ・SBSは北東線・ダウンタウン線と2つのLRTを運営、残りのMRTとLRTをSMRTが運営。
- 2025年現在では6路線が営業中。開業当時は5駅でスタートしたが、現在では130以上の駅が開業。
- 1987年の開業以来、順調に利用者は増加しており、2025年の平日平均乗客数は約362万人。
- トムソン・イースト線(TEL)は2020年1月、2021年8月と段階的に部分開業していき、2026年に完成予定。他にもジュロン・リージョン線やクロス・アイランド線の新規開通が予定されている。
- 北東線、環状線、ダウンタウン線、トムソン・イーストコースト線は完全自動運転走行となっている。

	MRT	LRT	バス
SBS	北東線 ダウンタウン線	センカン線 ボンゴール線	218路線
SMRT	南北線 東西線 サークル線 トムソン東海岸線	ブキ・パンジャン線	74路線
TTS	—	—	60路線
Go-Ahead	—	—	31路線

※ 2023年12月時点

地場系企業：SBS (Singapore Bus Service) 、SMRT (Singapore Mass Rapid Transit)

外資系企業：TTS (Tower Transit Singapore) 、Go-Ahead Singapore

4. 公共交通機関



- 公共交通機関の料金体系は、利用距離に応じた運賃制度となっている（MRT、LRT、バスすべて共通）。
- 公共交通機関においては、EZリンクカード（非接触型ICカード）が一般的な決済手段
- 2019年からはSimplyGoというサービスが開始され、非接触型のクレジットカード等で支払いも可能。
 - ・紙の切符は2022年に廃止。
- 混雑緩和のため、所定の時間に公共交通機関を利用する人々に対する運賃割引も実施。

○EZリンクカード（非接触型ICカード）・クレジットカード等を利用する場合

S\$0.99（約109円）～ S\$2.26（約249円） ※S\$1 = 110円で計算

※現金払いの場合は料金が少し割高になる

※MRT、LRT、バスすべてでEZリンクカード・クレジットカード等を使うことが可能

EZリンクカード



○早朝ピーク前運賃：平日の午前7：45までに乗車駅の改札を通ると50¢の割引が適用
（2017年12月末～）

例：7:45前にJurong East駅からMRTに乗り、Bishan駅で降車した場合の割引表

	Regular Card Fare	Card Fare before 7.45am (with morning pre-peak discounts)
Adults	\$2.06	\$1.56
Senior Citizen	\$1.03	\$0.53
Student	\$0.74	\$0.24

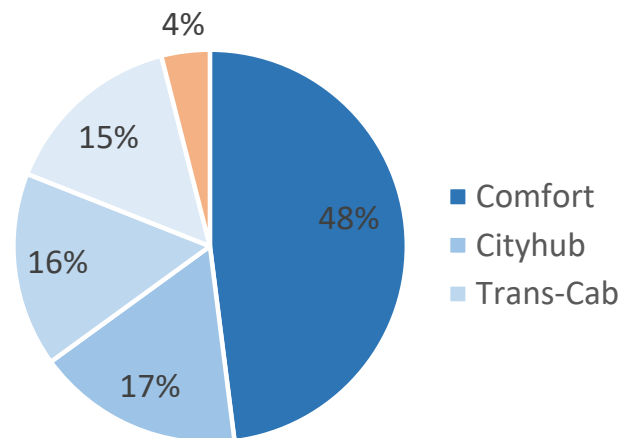
5. タクシーと配車サービス



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

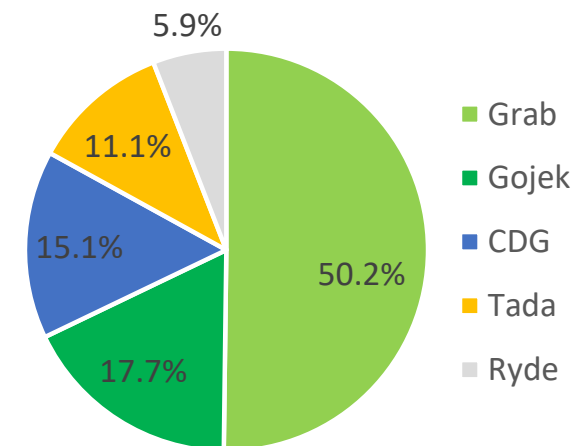
- 公共交通機関とあわせて、シンガポールではタクシーも大きく普及。
 - ・日本と比較しても料金が安く、台数やタクシーを呼ぶためのアプリも充実している。
- 一方で、2013年にウーバーとグラブがサービスを開始して以降、シンガポールでもよりライドシェア（配車サービス）の利用者が急増。
 - ・専用アプリを介し、時間と車が空いている一般のドライバーが利用者に対して移動サービスを提供するもの。
 - ・GPS機能により、利用者と稼働可能なドライバーを両者の現在地付近でマッチングさせる。
 - ・専用アプリ内の規制や、ライドシェアのドライバーになるための免許（PDVL）も設けられており、ドライバーと乗客双方の安全性が確保されている。

タクシー会社の車両数割合（2024年4月）



（LTAのデータを基にクリア作成）

配車アプリ市場の全体シェア割合（2022年3月）



（Statistaのデータを基にクリア作成）

- ・シンガポールを走るタクシーの総車両数は約13,600台
- ・2024年の1日当たりの平均利用者数は約62.5万人
- ・全車両のうち約半数はComfort Taxi社の車両が占める

- ・Grabが高いシェアを占めているが、競合企業も複数存在。



5. タクシーと配車サービス

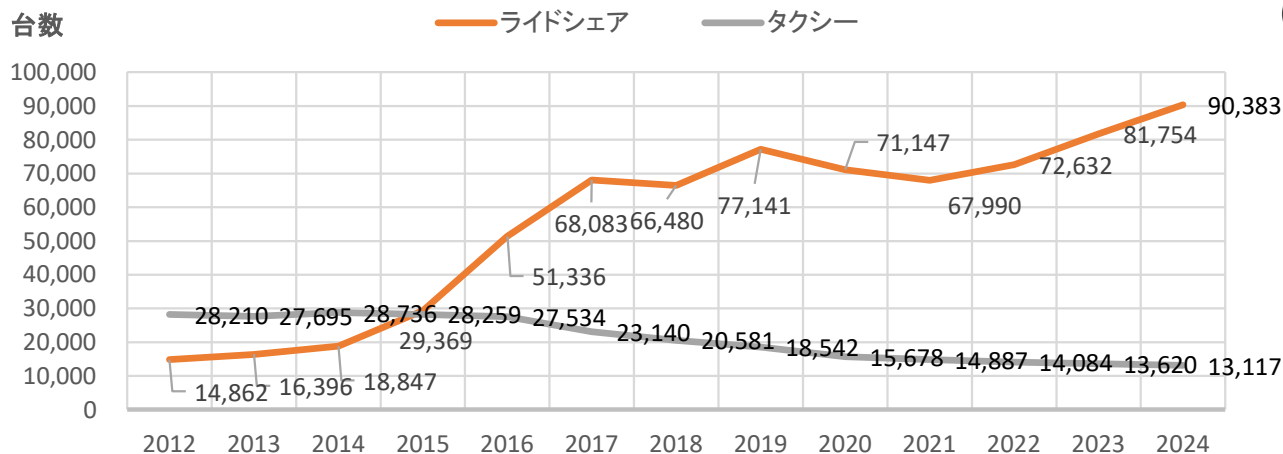


- 配車サービスに決まった料金体系はない。予約する際の条件（時間帯、天候、車種など）によって提示される料金が変わるものの、車を呼ぶときに料金が確定するので、乗車中に料金の心配をしなくていいというメリットがある。
- 運行台数について、2015年にライドシェアがタクシーの台数を上回ってからは、その差は拡大している。
- タクシー・ライドシェアそれぞれの運転免許保有者数をベースに見ても、タクシードライバーの免許保有者（TDVL）は年々減り続けているが、ライドシェアの免許保有者（PDVL）は年々増え続けている。

○タクシーとライドシェアの料金比較（下図）

	タクシー	ライドシェア
料金体系	・ 初乗り (1kmまで) : S\$4.10 ~ S\$4.80 ・ 以後、10Kmまでは400mごと、10Km以上は350mごとにS\$0.25加算 ※場所や時間帯により割増料金あり	・ 予約する際の条件（時間帯、天候、車種など）によって提示料金の変動。
料金例 (クレア→空港(約20km))	・ 概ねS\$20 ~ S\$30	・ 概ねS\$25

○タクシーとライドシェアの運行台数の推移（右図）



(出典：LTA)

○タクシーとライドシェアの各免許保有者数の推移

(各年1月数値)

	2022	2023	2024
TDVL (タクシー運転免許)	94,111	93,616	89,939
PDVL (ライドシェア運転免許)	47,913	48,512	54,054

(出典：LTA)

6. 最近の動向



- シンガポールは住民の生活環境を一変させる可能性を秘めた自動運転技術の開発に力を入れている。
- 陸上交通庁は2015年から、自動運転車の試験走行を推進。
- 公道での試験運転のみならず、私道での自動運転者一般利用というフェーズまで段階を進めている。
- 自動運転車対応指数2019（2019年6月発表）
 - ・自動運転車普及への対応が整備されている国のランキング：2位、AVの普及に向けた規制や法整備：1位、インフラ：2位、消費者の受容度：1位

○政府、大学、民間企業など様々な機関が開発を推進

- ・政府が保有データをオンラインで公開、試験走行を推進
- 中部ブオナビスタ、西部ジュロンの環境配慮型工業団地クリーンテック・パーク、ジュロン島、南洋理工大学（NTU）、南端のセントーサ島で順次走行を許可。
- 2016年4月にはワン・ノース地区において民間事業者であるnuTonomyが公道での運行実験を実施
- 2019年10月、陸上交通庁は公道実験走行地域を国内数か所から西部全域へ拡大すると発表



【nuTonomyの自動運転車】

○私道での一般利用

ST EngineeringがWiller(大阪府大阪市)と協力し、ガーデンズバイザベイなどでの運行を開始

※2019年1月、Enterprise Singaporeや陸上交通庁が完全自動運転についてのガイドラインを発表。自動運転車普及の環境整備が進む。



【ガーデンズバイザベイ：オートライダー】



【自動運転車の試験走行の新規許可地域と既存許可地域（出典：NNA ASIA）】

- シンガポールはファースト・ワンマイル※をより快適にする交通手段として、また高齢者、障害者などの移動弱者対策としてオンデマンド自動運転バスの開発を進めている。
※自宅などから交通結節点（鉄道駅、バス停、船着き場など）への移動のことを指す
- 利用者がスマートフォンで自動運転バスを自宅前に呼び出し、目的地まで簡単に移動できる社会を目指す。
- 試験運行は実施されたものの、費用対効果の面から正式導入は打ち切られている状況。

○シンガポール陸上交通庁による取り組み

■ビーライン（シャトルバス予約アプリ）の開発（2015年～2020年）

- 利用者の交通データを匿名化してクラウド上に集約し、民間の交通事業者に開放するためのプラットフォーム。
- 「ビーラインの運用を終了することで他の製品・サービス開発に注力する」との理由で2020年1月に運用終了。

■オンデマンドバスの運行（2018年～2019年）

- 利用者の依頼に応じて運行するオンデマンド公共バスの試験運行を国内3地域で実施。
- 乗客は専用アプリで乗降車するバス停（試験地域内であればどのバス停も利用可）を入力して予約。
- 運行ルートは一定ではなく、乗降バス停や利用者数、利用時間、所要時間などを考慮の上、AIが無数の組合せの中から最善のルートを選択。料金は通常の路線バス乗車時と同様、EZリンクカード等で支払う。
- 「経費がかかりすぎる」との理由で導入は見送りに。

○シンガポール運輸省と政府系防衛複合企業STエンジニアリングによる取り組み

■自動運転シャトルバスの試験運行（2019年）

- 2019年8月からセントーサ島で3か月間にわたり、自動運転シャトルバスの試験運行を実施。
- 5kmの試験運行ルート上において、乗客はスマートフォンでシャトルバスを呼び出すことが可能。



【セントーサ：シャトルバス】

6. 最近の動向



- シンガポールでは以前、電動キックボード（e-scooters）、非電動キックボード（Kick-scooters）等のPMDs※が公道を走ることが認められていた。
※PMDs(Personal Mobility Devices):キックボードやセグウェイなどの、個人が使用する移動機器（電動・非電動両方を含む）
- しかし多発する事故や違反をうけ、PMDsの規制強化が進行。
→歩行者の死亡事故をうけ、2019年11月に陸上交通庁（LTA）は電動スクーターの歩道走行を全面的に禁止。

規制内容の変化

- PMDs利用者と歩行者や自動車との間での事故の増加



- 2018年5月：法律（Active Mobility Act）の施行**

→PMDsの利用に関する規制開始

- 2019年2月：法律（Active Mobility Act）の改正**

→規制の強化



- 2019年9月：PMDsによる死亡事故が発生**



- 2019年11月：陸上交通庁（LTA）は電動スクーターの歩道走行を全面的に禁止。**

→車道の走行は引続き禁止。電動スクーターの利用はサイクリング路、公園緑地をつなぐ緑道「パークコネクター」、自転車歩行者専用道に限定。

→違反者には最高2,000シンガポール・ドルの罰金と3カ月の禁錮刑



- 2022年1月1日～：電動自転車や電動スクーターの利用者は学科試験に合格しなくてはならない**



【PMDsの例：電動スクーター】

6. 最近の動向



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

- シンガポールのシェアサイクルは、2017年1月に始まり、その後内外から参入が相次いだ。
- 深刻化した放置自転車、迷惑駐車問題によりシェアリングサービスは規制強化が進み、大手事業者は相次ぎ撤退。
- 2019年11月、陸上交通庁は当面PMDsのシェアリングサービスのライセンスを付与しないことを決定。

規制内容の変化

○**2017年1月**：シンガポールでシェアサイクルサービスが開始

○**2017年5月**：街路に放置されるシェア自転車が社会問題となり、陸上交通庁が駐輪場を整備

○**2017年10月**：シェアリングサービス事業者が陸上交通庁、国立公園局、タウンカウンスルとMOUを締結。

→事業者は半日以内に放置・迷惑駐車された自転車を回収するとともに、ユーザーに対して適切なシェアサイクルの利用方法を教育することとされた。

○**2018年5月**：規則（Parking Places Bill）の制定

→各事業者に割り当てられた市場導入可能台数の見直し、QRコードと位置情報を活用した駐輪規制の導入などが決定。事業者責任の明確化のため、陸上交通庁は免許手数料と保証金として1台あたり計60シンガポールドル（約4800円）を同年7月までに支払うことを事業者に義務付けた。



【放置された自転車】



【駐輪場に設置されたQRコードを読み取り駐車している様子】

2019年3月までに大手3社が相次ぎ撤退し、ピークには10万台以上導入されていたシェアサイクルは現在は45,000台に

6. 最近の動向



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore

- シンガポールとジョホールバル（マレーシア南部の都市）を結ぶ都市鉄道の開業が2026年末に予定されている。
- シンガポール⇄ジョホールバルは通勤者を含めて1日40万人もの人が行き交っており、特に通勤ラッシュ時や週末はコースウェイ橋が大変混雑する。
- 現在も鉄道が通っているものの、貨物との併用で本数も座席数も少なく不便であり、輸送力はそれほど大きくない。
- 都市鉄道の開業により、ピーク時には1時間に1方向あたり1万人規模の輸送が可能となり、コースウェイ橋の混雑の緩和が期待できるとともに、利便性が格段に向上するため、両国の結びつきがますます強いものになると期待されている。
- 当初2024年12月末までに開業予定であったが、計画は遅れ、2026年末に開業は延期となった。

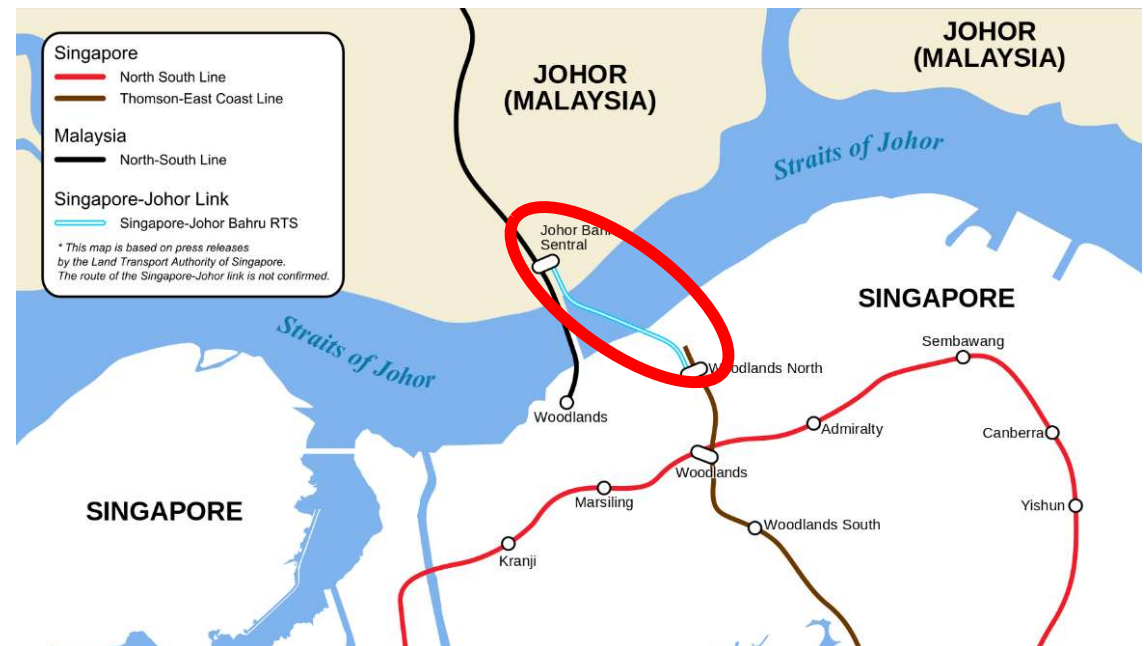
○都市鉄道の特徴

- ・シンガポール～ジョホールバル間約4 kmを5分で結ぶ
- ・出入国手続きを同時に1ヶ所で済ませるワンストップ方式を採用
- ・シンガポールの駅はウッドランズ・ノースに設置予定

○シンガポール・ジョホールバル鉄道（全体図）



○シンガポール・ジョホールバル鉄道（詳細図）



(出典：Wikipedia)

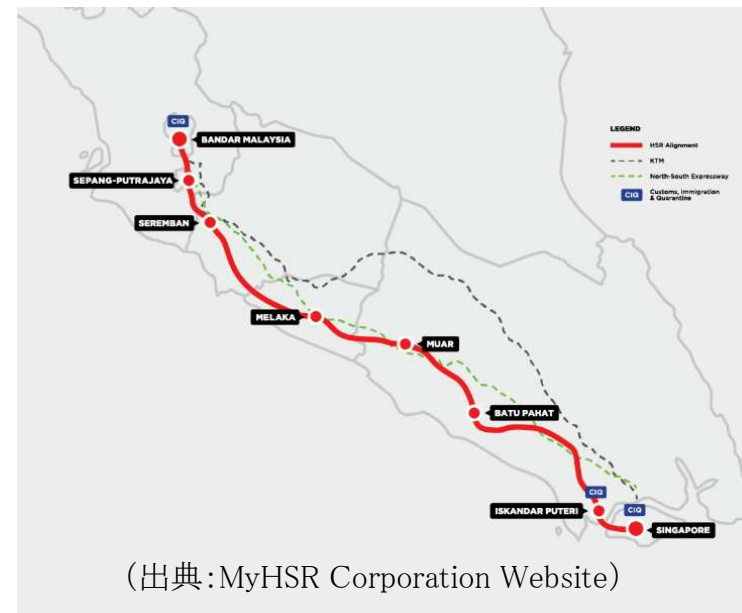
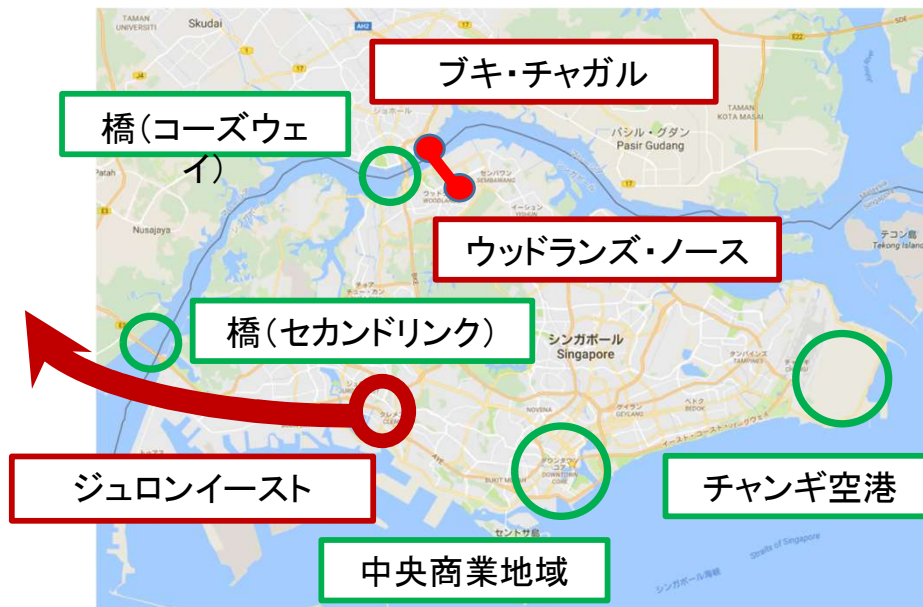
6. 最近の動向



- シンガポールとクアラルンプール（マレーシアの首都）間350kmを90分程度で結ぶ都市鉄道の開業が2026年度に予定されていたが、2021年1月に計画の中止が発表された。
- 計画が中止となった理由は、2018年のマレーシアの首相交代にあたって巨額の政府債務が発覚し、計画の見直しが行われたが、両国政府が計画の見直しの内容について合意できなかったため。
※マレーシアとしては、車両や線路、保守管理等を担う「鉄道資産会社」を置かない計画としたかったが、シンガポールがそれを受け入れられなかったことが要因の一つ。
- シンガポールの駅は西部のジュロンイーストに設置され、レールの敷設のために土地が収用されたり、マレーシア系のホテルが建設されたりと、既に開発が進められていた。また、マレーシアの終点は、パンダルマレーシア駅というクアラルンプール市内の南側にある駅が予定されていた。

○シンガポール・クアラルンプール高速鉄道計画で予定されていた内容

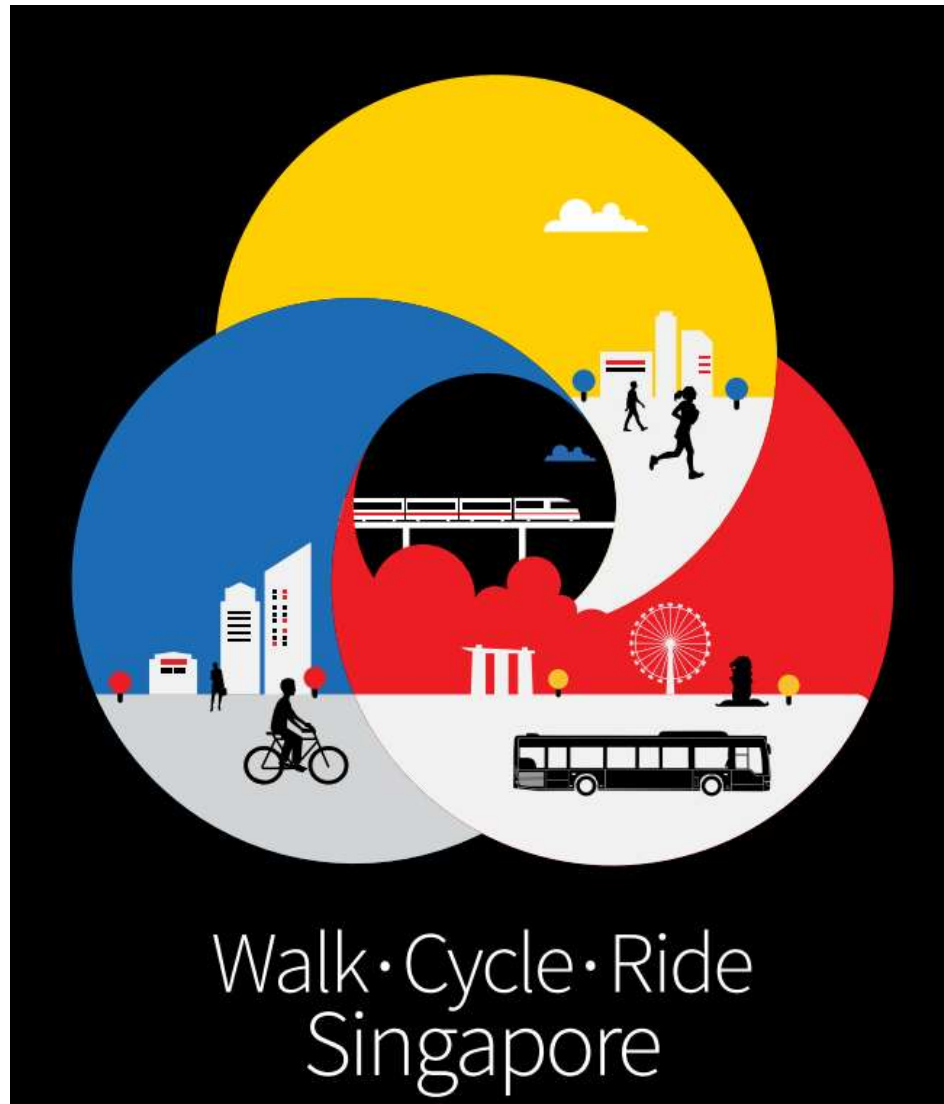
- ・シンガポール～クアラルンプール間約350kmを90分程度で結ぶ
- ・出入国手続きを同時に1ヶ所で済ませるワンストップ方式を採用
- ・シンガポールの駅はジュロンイーストに設置



(出典: MyHSR Corporation Website)



The Japan Council of Local Authorities for
International Relations, Singapore



ご清聴ありがとうございました