



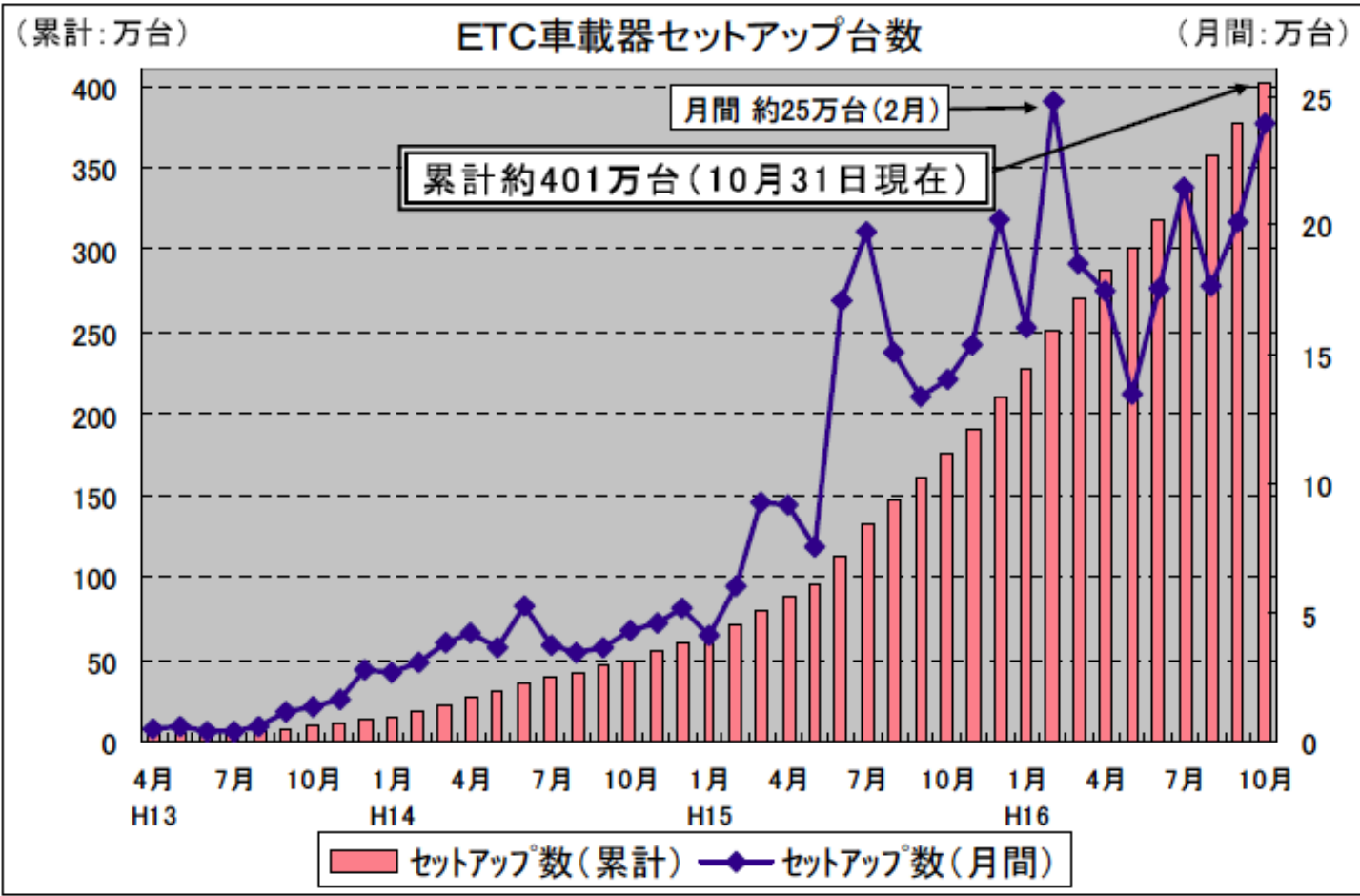
# ETC普及促進方策

2004年11月

# 1. ETCの現状

## 1) 車載器の普及

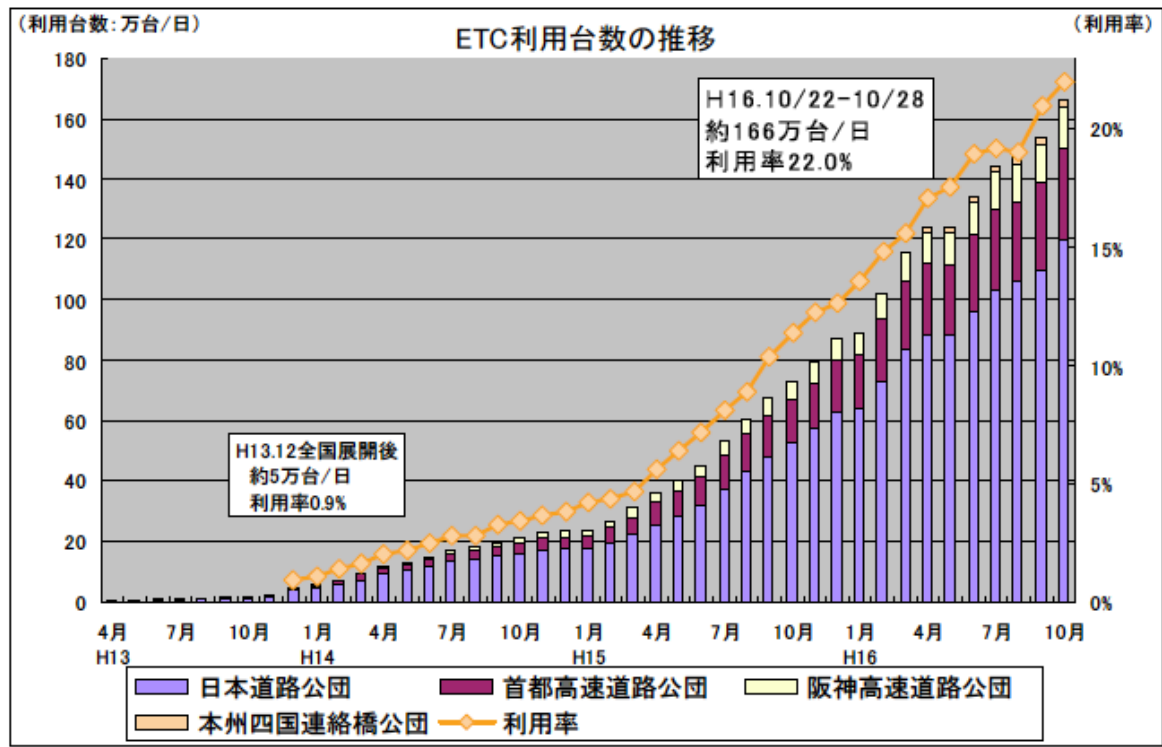
ETC車載器セットアップ台数が400万台突破(2004年10月末)



# 1. ETCの現状

## 2) 利用率の状況

2004年10月末現在のETC利用率は**22.0%**  
 2005年春に50%、2006年春に70%を目標



ETC利用率(平成16年10月22日 - 10月28日平均)

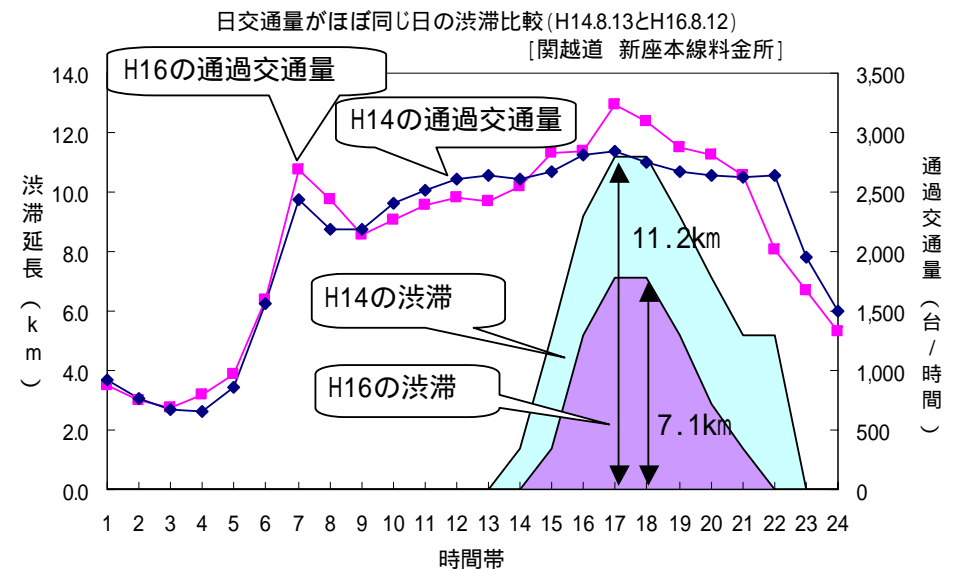
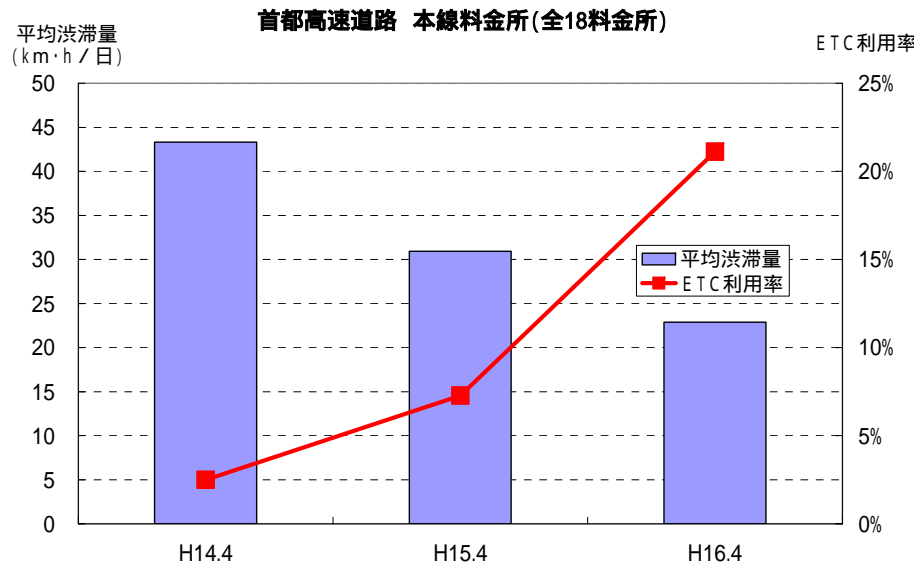
	日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本四連絡橋公団	全 国
ETC利用台数	約 1,197,100 台/日	約 303,600 台/日	約 136,000 台/日	約 24,600 台/日	約 1,661,300 台/日
(通行総台数)	約 5,522,400 台/日	約 1,140,300 台/日	約 797,000 台/日	約 94,000 台/日	約 7,553,700 台/日
ETC利用率(%)	21.7%	26.6%	17.1%	26.2%	22.0%

# 1. ETCの現状

## 3) ETCの効果(渋滞解消)



- ETCの普及にともない、
- ・首都高速道路の本線料金所では、渋滞が半減。
  - ・お盆のピーク時でも、渋滞が約35%減少。



## 2. ETC普及促進策

### 1) 車載器購入費用軽減・料金還元



H16年度普及促進策	台数	
車載器購入支援 (ETCの購入に際し5,000円を割引)	15万台	阪神公団による購入支援。2.2万台は6月に実施済み。残り12.8万台を9月から実施。
	10万台	スマートICの導入に伴い秋以降順次支援開始
	30万台	JHによる購入支援。(11月から実施)
料金還元 (高速道路の利用料金から最大5,000円分を還元)	100万台	新たに車載器を購入し、JHの別納割引に代わるETCによる新たな大口・多頻度割引へ申し込んだ方に対し、料金還元を実施。(10月受付開始) ・現行別納制度の契約をされている方50万台、それ以外の新規申込50万台を対象。計100万台。
	100万台	JHにより、新たに車載器を購入し、一般利用者向けの利用頻度に応じた割引(マイレージ割引制度)に申し込まれた方100万台に対し料金還元を実施。(17年3月末受付開始)
	50万台	首都公団により、新たに車載器を購入した50万台に対し、料金還元を実施。(10月受付開始)
	25万台	阪神公団による料金還元を実施。(17年3月末受付開始)
合計	330万台	

## 2. ETC普及促進策

### 2) ETC利用者を対象とした割引



#### (実施中)

1. ETC前払割引
2. 時間帯割引 (JH高速深夜割引 (H16.11.1 ~))
3. 首都高速道路における夜間割引社会実験 (H16.4.27 ~ H17.3.31)
4. 本州四国連絡道路ETC特別割引
5. 首都高速道路・阪神高速道路における環境ロードプライシング
6. 東京湾アクアラインETC割引
7. 首都高速ETC特定料金区間

#### (今後実施予定)

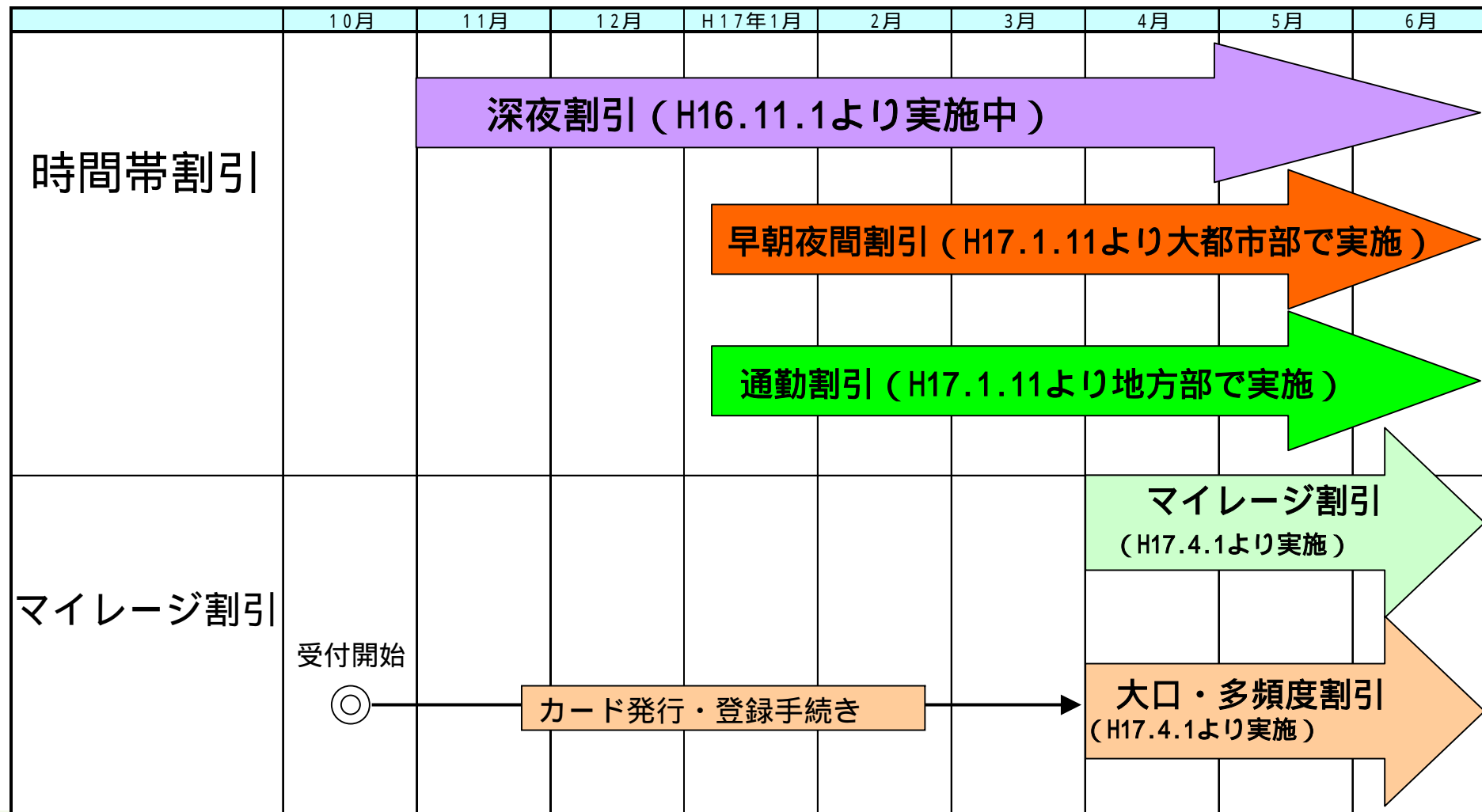
1. **時間帯割引** (JH高速の通勤割引・早朝夜間割引 (H17.1.11 ~))
2. **マイレージ割引** (マイレージ割引、大口・多頻度割引 (H17.4.1 ~))

## 2. ETC普及促進策

### 3) 今後実施予定の割引施策



- ・ 時間帯割引 (JH高速の通勤割引・早朝夜間割引 (H17.1.11 ~))
- ・ マイレージ割引 (マイレージ割引、大口・多頻度割引 (H17.4.1 ~))



### 3. ETCの進展

#### 1) 都市間高速



#### 【課題・背景】

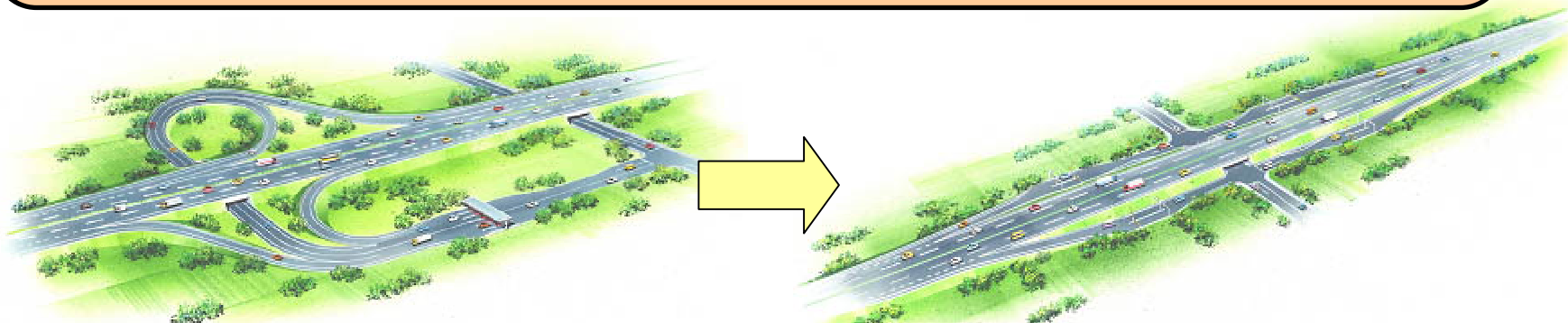
平均IC間隔：日本約10km 欧米諸国(無料)4～5km

原因： 料金徴収の人員費が必要

建設費が多額(料金徴収経費を抑制するため施設集約が必要)

高速が通過する916市町村中、約4割の363市町村にIC無し

スマートIC(ETC専用IC)の整備により、建設・管理コストが削減可能。  
**追加ICの整備を促進**し、高速道路の有効活用、地域の活性化を推進



従来の有料道路IC(トランペット型)

スマートIC(ダイヤモンド型)

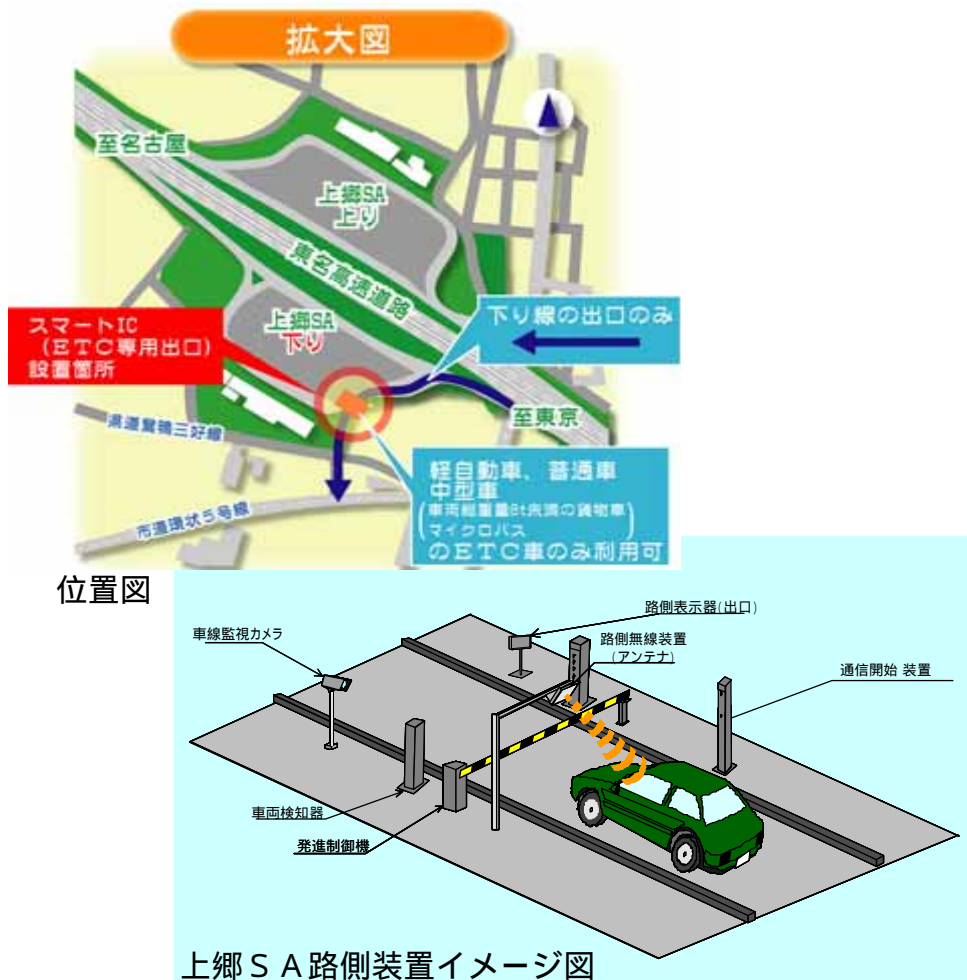


# 3. ETCの進展

## 1) 都市間高速



- ・2004年10月15日、東名高速道路上郷SAでスマートIC社会実験開始
- ・今後、全国28箇所を実験予定



試運転の状況写真



### 3. ETCの進展

#### 2) 都市内高速



#### 【課題・背景】

都市高速道路（均一料金）では短距離利用者と長距離利用者の負担の不公平感が存在。

特定の箇所で、渋滞が発生（ボトルネック箇所）  
都市内であり、未整備区間の整備に時間が必要

ETCを活用することにより、  
利用距離に応じた料金体系が実現  
ボトルネック箇所の回避、未整備区間の乗り継ぎが実現

