

(1) 指標の動向

■全国のETC利用率は45%を突破(日別データ)

ETC利用率は、全国値では平成15年度(平成16年3月平均)の16%から平成17年春は47.3%(日別データ:平成17年6月16日)と約3.0倍に増加している。日本道路公団では16%から47%へ(約2.9倍増)、首都高速では19%から53%へ(約2.8倍増)、阪神高速では11%から39%へ(約3.5倍増)、平成16年4月より運用開始した本四公団では53%とそれぞれ順調に増加している。なお、週間データ(平成17年6月10日~6月16日平均)では、ETC利用率の全国平均は43.8%となっている。

平日と比較し、休日のETC利用率が低下しているが、今後は業務目的以外や中・低頻度の有料道路利用者へのETC利用を促進していく必要があると推測される。

表3-1 指標の現況値(平成17年6月10日~6月16日)

月日	ETC利用台数(台/日)					全利用台数(台/日)					利用率(%)				
	JH	首都	阪神	本四	計	JH	首都	阪神	本四	計	JH	首都	阪神	本四	計
6月10日 金	2,571,401	632,975	337,995	43,463	<b>3,585,834</b>	5,618,245	1,217,538	898,691	85,917	7,820,391	45.77%	51.99%	37.61%	50.59%	45.85%
6月11日 土	1,934,427	431,972	229,082	35,465	<b>2,630,946</b>	5,186,838	975,398	703,395	85,340	6,950,971	37.29%	44.29%	32.57%	41.56%	37.85%
6月12日 日	1,610,790	440,737	212,513	33,435	<b>2,297,475</b>	4,915,630	1,003,464	713,908	90,850	6,723,852	32.77%	43.92%	29.77%	36.80%	34.17%
6月13日 月	2,354,017	609,172	336,229	39,120	<b>3,338,538</b>	5,183,235	1,165,553	870,178	77,648	7,296,614	45.42%	52.26%	38.64%	50.38%	45.75%
6月14日 火	2,503,940	627,541	337,107	42,099	<b>3,510,687</b>	5,331,003	1,189,736	865,594	79,579	7,465,912	46.97%	52.75%	38.95%	52.90%	47.02%
6月15日 水	2,480,737	623,177	337,919	41,615	<b>3,483,448</b>	5,260,120	1,167,851	870,497	78,085	7,376,553	47.16%	53.36%	38.82%	53.29%	47.22%
6月16日 木	2,509,993	632,360	342,606	42,321	<b>3,527,280</b>	5,309,792	1,186,072	879,780	79,139	7,454,783	47.27%	53.32%	38.94%	53.48%	47.32%
週平均	<b>2,280,758</b>	<b>571,133</b>	<b>304,779</b>	<b>39,645</b>	<b>3,196,315</b>	<b>5,257,838</b>	<b>1,129,373</b>	<b>828,863</b>	<b>82,365</b>	<b>7,298,439</b>	<b>43.38%</b>	<b>50.57%</b>	<b>36.77%</b>	<b>48.13%</b>	<b>43.79%</b>

■ETC車載器セットアップ数

セットアップ数は、平成15年度の約270万台から、平成17年6月20日現在で約721万台へと約2.7倍に増加している。平成16年度のセットアップ数は累計約360万台であり、月間のセットアップ数も車載器購入費用軽減策を開始した平成16年11月や、料金別納割引から大口・多頻度割引に移行する直前の平成17年3月では月間約55~56万台と急激に増加した。

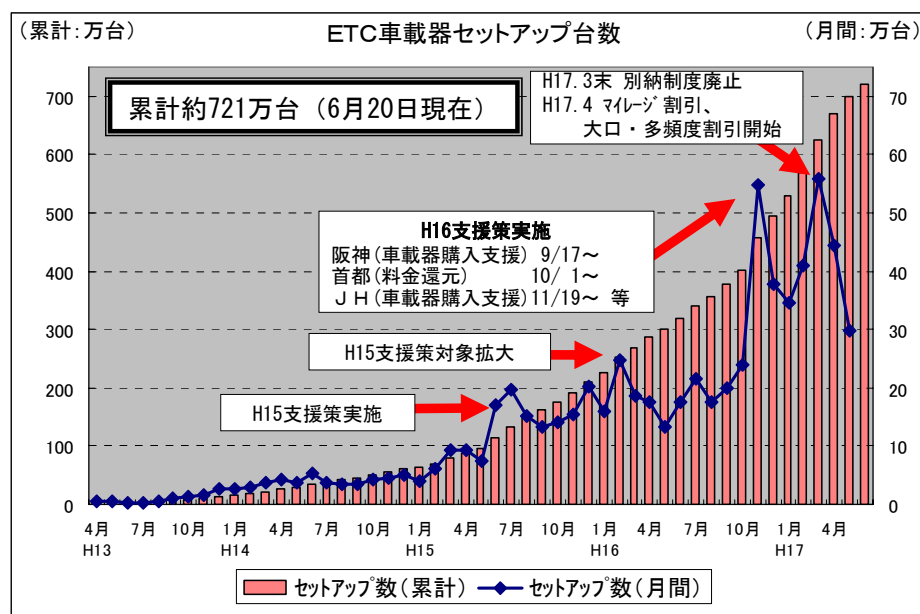


図3-1 セットアップ台数の推移

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ ETC 普及により料金所における渋滞がさらに緩和

平成 17 年 4 月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成 14 年 4 月と比較して約 9 割減少。また、東名高速道路東京料金所では、ゴールデンウィーク時期において渋滞なしの日があった。ETC 利用者はノンストップ通行で便利に、非 ETC 利用者も渋滞から解放され料金所の通過が便利になっている。

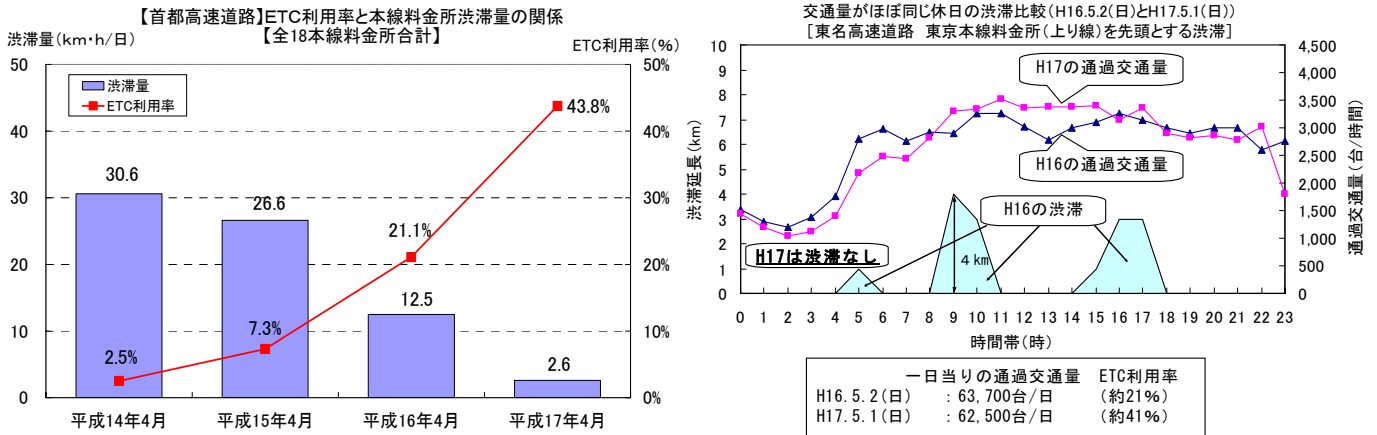


図 3-2 首都高速道路、東名高速道路における渋滞緩和効果

■ 料金所渋滞の解消による経済効果と CO<sub>2</sub> 排出量削減効果が発現

高速道路上で発生する渋滞の約 3 割が料金所で発生しており、渋滞に伴う経済損失は年間約 3,000 億円と推計されている。ETC 利用率が 50%に達すると料金所渋滞は概ね解消に向かうが、現時点 (ETC 利用率 40%) では、料金所における渋滞解消による経済効果は年間約 2,700 億円と推計される。

さらに、ノンストップ走行によるアイドリングが無くなるとともに、渋滞解消による平均速度の向上により料金所部の CO<sub>2</sub> 排出量が削減される。現時点 (ETC 利用率 40%) においては、料金所周辺の CO<sub>2</sub> 排出量を年間約 13% (年間約 13 万トン) 削減と推計される。

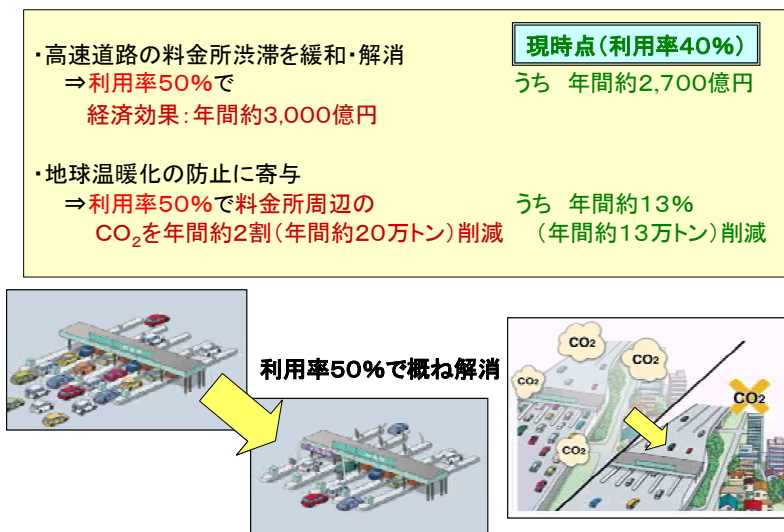


図 3-3 ETC の効果

### ■料金所におけるETCレーンの終日専用化

平成16年4月より基本的に全ての料金所でETCが利用可能となったが、その後もETC路側機の整備と利用率の向上により、本線料金所におけるETCレーンの24時間専用化を拡大した。また、首都高速では、本線料金所における2レーン目の専用運用化を進め、利用状況を見て3レーン目設置を推進している。

表3-2 ETCレーン24時間専用運用状況（平成17年4月末現在）

	総レーン数(①)	ETCレーン整備数(②)	終日専用運用しているレーン数(③)	ETCレーン整備率(②/①)	終日専用運用比率(③/②)
JH	5,745	2,044	1,759	36%	86%
首都高速	398	312	129	78%	41%
阪神高速	338	173	110	51%	64%
本四道路	199	75	65	38%	87%
合計	6,680	2,604	2,063	39%	79%

※出口ETC(都市高速)は含まず

表3-3 首都高速の複数レーン設置状況（平成17年4月末現在）

本線料金所数	終日専用レーンが2レーンある本線料金所
18	8(44%)

### ■ETC車載器購入費用軽減策の実施

新たにETC車載器を購入した方を対象に、購入費用の軽減策として料金還元（高速道路の利用料金から最大5,000円分を還元）や車載器購入支援（車載器の購入に際し5,000円を割引）を開始し、330万台の支援を実施した。

表3-4 車載器購入費用軽減策の実施状況

	支援台数	支援内容
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16年6月、残り12.8万台は16年9月に実施済み。【終了】
	10万台	スマートICの導入に伴い平成16年秋以降順次実施
	30万台	JHによる購入支援。(平成16年11月に実施)【終了】
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による大口・多頻度割引へ申し込んだ方に対し、料金還元を実施。(平成17年4月より実施) ・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及び阪神公団により、新たに車載器を購入し、マイレージ割引に申し込まれた方125万台(JH100万台、阪神25万台)に対し料金還元を実施(4月中の申込みなら全員にもれなく還元)。(平成17年4月より実施)
	25万台	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。(平成16年10月受付開始)
合計	330万台	

ETC 利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の実施

○高速自動車国道時間帯割引

- ・ ETC 深夜割引 (平成 16 年 11 月 1 日～) 0:00～4:00 を 3 割引 (全国)
- ・ ETC 通勤割引 (平成 17 年 1 月 11 日～) 6:00～9:00、17:00～20:00 を 5 割引 (大都市近郊除く)
- ・ ETC 早朝夜間割引 (平成 17 年 1 月 11 日～) 22:00～6:00 を 5 割引 (大都市近郊)

○高速自動車国道マイレージ割引 (平成 17 年 4 月 1 日～) [平成 17 年 4 月末時点: 約 608 千台登録]

- ・ 一般利用者に対し利用実績に応じて割引。2 年間の利用額に応じたポイント還元方式。

○高速自動車国道、本四道路大口・多頻度割引 (平成 17 年 4 月 1 日～) [平成 17 年 4 月末時点: 約 925 千台登録]

- ・ 大口利用者に対し利用実績に応じて割引。車 1 台あたり利用額に応じた割引を原則とし、条件を満たした契約者には月間総利用額に応じた割引を付加。

※平成 16 年 10 月時点で別納制度利用率は約 24% (うち ETC 利用約 8%) であったが、平成 17 年 3 月末の別納制度の廃止及び平成 17 年 4 月からの大口・多頻度割引、マイレージ割引の実施により、平成 17 年 4 月の 1 ヶ月間で約 20% 分が ETC 利用へ移行している。

○首都高速道路 ETC 夜間割引社会実験

- ・ 実施期間: 平成 16 年 4 月 27 日～平成 17 年 3 月 31 日 割引時間帯: 22:00～6:00
- ・ 割引率: 時間帯により段階的に割引 (東京線: 最大 20% 割引、神奈川線: 最大 30% 割引)

その他にも ETC 利用者の特化した多様で弾力的な料金施策を実施した。

(3) 業績計画 (今後の取組み)

■通行料金支払い方法の集約化 (ETC と現金) に向けた料金施策の実施

- ・ 回数券の利用停止 (首都高速・阪神高速は平成 17 年 7 月末、高速自動車国道・一般有料道路は原則平成 17 年 8 月末) やハイウェイカードの廃止、ETC 前払割引の新規受付停止等、通行料金支払い方法を ETC と現金に集約化するため、多様で弾力的な料金施策を実施する。

■ETC 終日専用レーンの複数化を順次拡大

- ・ ETC の普及に伴い、本線料金所における 24 時間専用レーンの複数化を進める。

■ETC 車載器リース制度の創設

- ・ ETC 利用開始時の初期費用を低減するため、月額 200 円 (リース期間 4 年)、70 万台を対象に ETC 車載器のリース、割賦販売等による経費の一部を助成する制度を平成 17 年 4 月より実施する。

■二輪車 ETC への対応

- ・ 現行の ETC システムを活用した二輪車 ETC に関して、安全性、運用面、二輪車用の車載器に関する評価などを行うため、首都圏を対象にプロライダーによる第 1 次試行運用を平成 17 年 4 月より開始する。その後、第 2 次試行運用を経て、平成 17 年秋頃に本格運用の開始を目指す。

■クレジットカード以外の決済方法の導入

- ・ 非クレジットカード利用者に対して、JH 等公団において、あらかじめ保証金を預託の上、通行料金を金融機関の口座から引き落とす方法による保証金 (デポジット) 方式を平成 17 年 4 月より試行開始する。

【関連する平成 17 年度の主な施策】

- SA・PAにおけるワンストップサービスの実施
- セットアップ情報発行料の無料化キャンペーンの実施

## (4) バックデータ

## 【平成15年度→平成16年度 都道府県別 ETC利用率】

ポイント： ①東京、愛知周辺地域において高い利用率  
②大阪周辺地域は、利用率は低い状況

■ トップ5    ■ ワースト5

区分		平成17年3月 実測値	平成16年3月 実測値	伸び率 (17年3月/16年3月)				
単位		%	%	倍				
<b>全国</b>		<b>32.7</b>	<b>15.8</b>	<b>2.08</b>				
都 道 府 県	北海道	22.3 (43)	22.3	5.5 (45)	5.5	4.09 (1)	4.09	
	東北	青森県	22.6 (42)	28.5	8.0 (40)	9.7	2.81 (12)	2.94
		秋田県	26.4 (38)		7.8 (41)		3.37 (2)	
		岩手県	28.7 (35)		9.7 (36)		2.96 (9)	
		山形県	30.4 (28)		10.6 (33)		2.88 (11)	
		宮城県	26.7 (37)		8.6 (37)		3.12 (3)	
		福島県	32.6 (24)		12.0 (30)		2.72 (15)	
	関東	東京都	37.3 (5)	36.0	19.1 (4)	19.2	1.95 (44)	1.88
		神奈川県	35.5 (9)		20.1 (1)		1.76 (47)	
		千葉県	34.3 (16)		19.1 (3)		1.79 (45)	
		埼玉県	38.0 (2)		19.0 (5)		2.00 (42)	
		茨城県	32.0 (25)		15.1 (15)		2.11 (38)	
		栃木県	33.2 (21)		15.4 (14)		2.16 (36)	
		群馬県	33.9 (20)		15.6 (13)		2.17 (34)	
		長野県	36.5 (8)		15.7 (12)		2.32 (28)	
		山梨県	35.4 (10)		17.9 (8)		1.98 (43)	
		新潟県	35.3 (12)		34.4		13.4 (22)	
	富山県	34.1 (18)	13.1 (25)	2.60 (18)				
	石川県	32.9 (22)	12.8 (26)	2.58 (21)				
	中部	静岡県	34.3 (17)	36.7	19.2 (2)	17.9	1.79 (46)	2.05
		岐阜県	35.3 (11)		16.3 (10)		2.16 (37)	
		愛知県	37.7 (4)		18.2 (6)		2.07 (41)	
		三重県	38.0 (3)		18.1 (7)		2.10 (39)	
		滋賀県	37.1 (6)		16.1 (11)		2.30 (31)	
	近畿	京都府	29.8 (31)	29.9	13.2 (24)	13.3	2.25 (32)	2.25
		大阪府	29.1 (33)		13.4 (23)		2.18 (33)	
		兵庫県	29.4 (32)		12.4 (28)		2.38 (27)	
		福井県	35.2 (13)		13.7 (20)		2.57 (22)	
		奈良県	39.8 (1)		17.1 (9)		2.32 (29)	
		和歌山県	29.0 (34)		13.9 (18)		2.08 (40)	
	中国	鳥取県	35.0 (15)	32.8	14.5 (17)	13.1	2.41 (26)	2.51
		島根県	23.8 (40)		8.5 (38)		2.79 (13)	
		岡山県	35.2 (14)		13.5 (21)		2.60 (19)	
広島県		34.1 (19)	13.8 (19)		2.47 (25)			
山口県		30.8 (26)	12.2 (29)		2.52 (23)			
四国	徳島県	36.8 (7)	31.9	14.7 (16)	12.4	2.51 (24)	2.57	
	香川県	32.8 (23)		12.4 (27)		2.65 (16)		
	愛媛県	30.5 (27)		11.8 (31)		2.59 (20)		
	高知県	26.9 (36)		11.7 (32)		2.30 (30)		
九州	福岡県	30.4 (29)	22.9	10.2 (35)	8.3	2.98 (6)	2.76	
	佐賀県	30.0 (30)		10.4 (34)		2.88 (10)		
	長崎県	11.5 (46)		5.3 (46)		2.17 (35)		
	熊本県	25.2 (39)		8.5 (39)		2.97 (8)		
	大分県	21.8 (44)		7.3 (43)		2.97 (7)		
	宮崎県	23.0 (41)		7.6 (42)		3.04 (5)		
	鹿児島県	17.3 (45)		6.2 (44)		2.79 (14)		
沖縄県	5.0 (47)	5.0	1.6 (47)	1.6	3.07 (4)	3.07		

※カッコ内は順位を示す。

※ETC利用率及び利用台数は、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団の調査に基づく。