

# 第1回 今後の有料道路のあり方研究会

## (1) 有料道路をめぐる最近の情勢

社会実験の概要 (p1 ~ 17)

ETCの活用 (p18 ~ 25)

都市高速の対距離料金制への移行 (p26 ~ 33)

# 有料道路の料金に係る施策について

有料道路と一般道路の有効活用を図りつつ、渋滞対策や沿道環境対策など政策的要請に対応するため多様で弾力的な料金施策に関する取り組みを推進。

## 平成15年度

### 高速自動車国道によるETC限定長距離割引

- ・長距離利用(300km以上)において距離帯別に0~20%程度の割引を実施。
- ・実験期間:H15.7.19~H16.3.18

### 首都高速道路によるETC限定夜間割引

- ・夜間(22:00~6:00)の利用者(ETC車限定)の通行料金を5%~42%で段階的に割引を実施。
- ・実験期間:H15.11.28~H16.3.31

### 地方からの提案型

全国各地で22件の実験を実施。

## 平成16年度

### 政策的な料金設定の試行

・道路関係四公団による料金施策の実施に向けて、各種料金施策の道路交通への影響、社会的影響、有料道路の採算性に与える影響などについて詳細なデータを得るため、政策的な料金設定の試行を行う。

#### 【高速自動車国道によるETC夜間長距離割引】

- ・夜間(0時~4時)の長距離利用(200km以上)において0~約30%の割引を実施。
- ・実験期間:H16.4.27~H16.10.26

#### 【首都高速道路によるETC夜間割引】

- ・夜間(22:00~6:00)の利用者(ETC車限定)の通行料金を10%~30%で段階的に割引を実施。
- ・実験期間:H16.4.27~H16.11.1

### 地域における課題解決型社会実験

・一般国道の指定区間における交通混雑、沿道環境悪化などの課題解決のための施策として、施設整備と料金施策との間で有効性、効率性等の比較を行うため、弾力的な料金施策に関する社会実験を実施。

全国各地で40件程度の件の実験を実施  
(具体的内容について、各地で検討中)

# ETC長距離割引の社会実験について

## 1. 実験概要

- (1) 実験実施期間
  - 平成15年7月19日(土)から平成16年3月18日(木)
- (2) 長距離割引対象車両
  - ETC車載器を搭載した車両(全車種)
- (3) 割引内容
  - 長距離利用(300Km以上)において距離帯別に0~20%程度割引

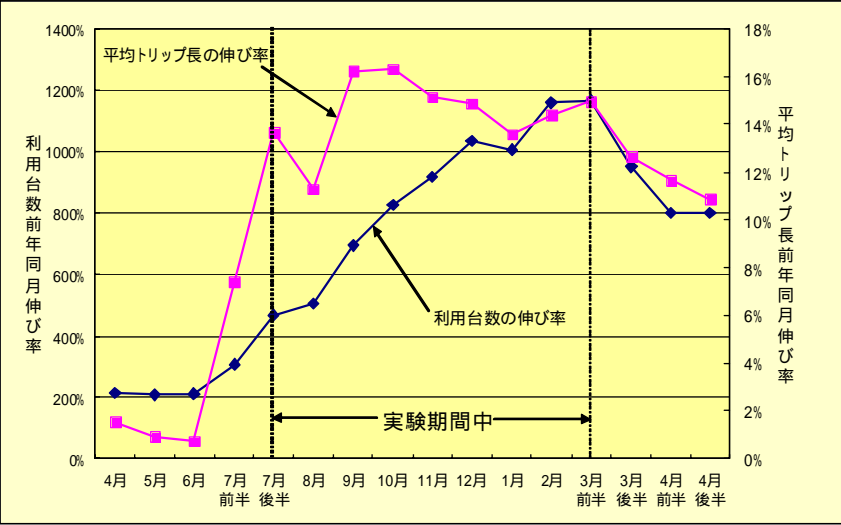


## 2. 実験結果

実験対象車の交通量とトリップ長の伸び率

実験対象車 (ETC 300 km以上) の利用台数の前年同月伸び率は、社会実験開始から急増

実験対象車の平均トリップ長の前年同月伸び率も、同様に社会実験開始から急増



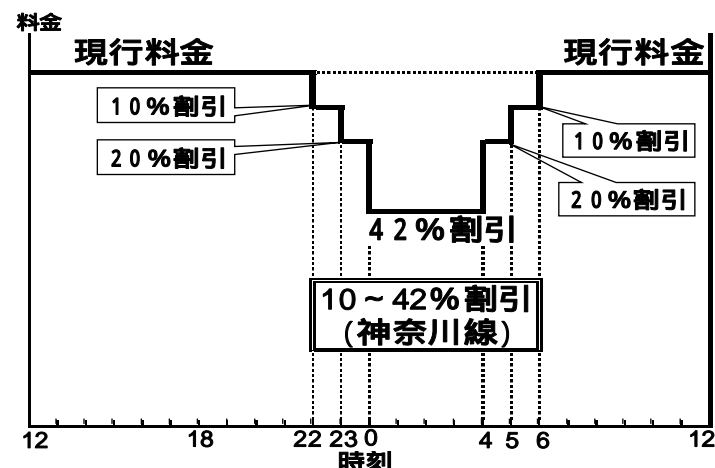
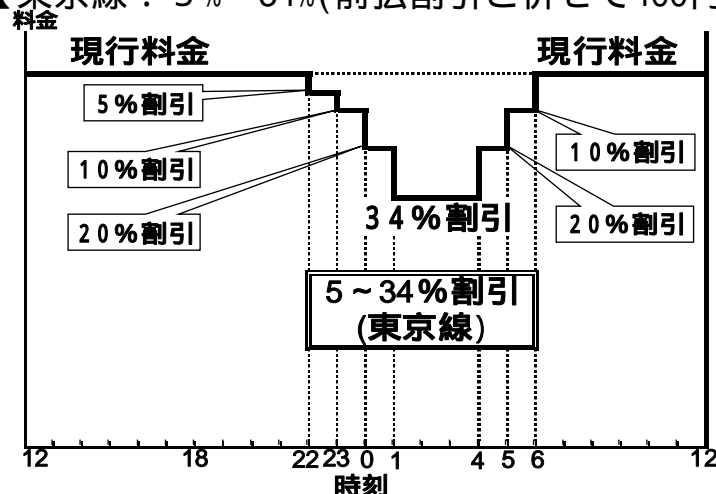
日本道路公団のIC出入り交通量を用いて集計  
 7月前半: 社会実験開始前(7月1日~7月18日)、7月後半: 社会実験中(7月19日~7月31日)  
 3月前半: 社会実験中(3月1日~3月18日)、3月後半: 実験終了後(3月19日~3月31日の平日)  
 4月前半: 4月1日~4月26日、4月後半: 夜間社会実験中(4月27日~4月30日)

# 首都高速道路のETC限定・夜間割引

## 1. 実験概要

- ・実施期間：平成15年11月28日22:00～平成16年3月31日6:00
- ・対象車両：東京線、神奈川線の料金所を通過したETC車
- ・割引時間帯：22:00～翌6:00
- ・割引率：時間帯別により割引率を段階的に設定

【東京線：5%～34%(前払割引と併せて400円)】 【神奈川線：10%～42%(前払割引と併せて300円)】



## 2. 実験結果

### ETC車の夜間の交通量が大幅に増加

- ・割引時間帯(22:00～6:00)で、ETC車が1日当たり約5,900台増加し、約35,000台に〔約20%増〕。このうち、大型車は約1,300台増加〔約39%増〕。

# 一般道路から首都高速道路に交通が転換

## (1) 一般道路からの転換交通量

アンケート結果から夜間の割引時間帯のETC車約35,000台のうち、約3,800台が一般道路から首都高速道路に転換、約2,100台が割引時間帯外からタイムシフト

## (2) 料金弾性値

アンケート調査等から試算した料金弾性値は、約0.5

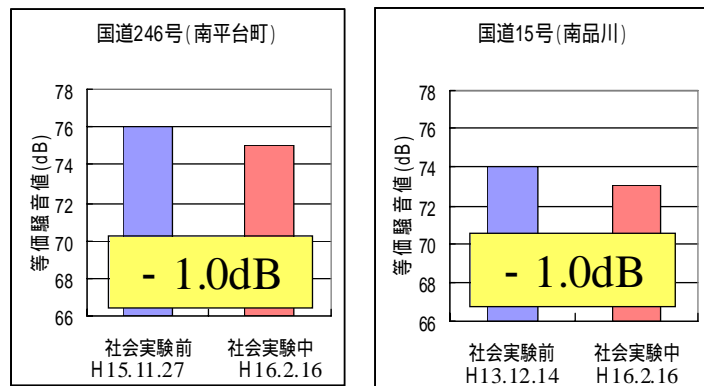
交通量変化 (31,500台 35,253台)	} 料金弾性値 約0.5
料金変化 (679.4円 539.2円)	

# 沿道環境の改善・渋滞緩和

## (1) 環境改善

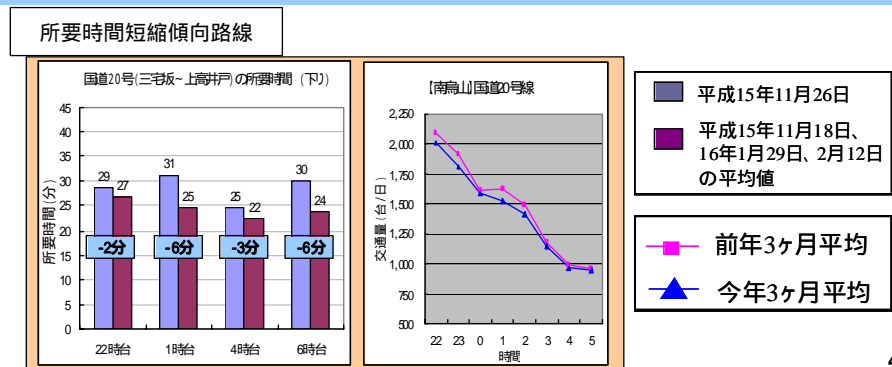
社会実験期間中、道路交通騒音の実測箇所7箇所中、割引時間帯(22:00～翌6:00)で1dB程度低減している箇所が4箇所みられた。

(結果例)



## (2) 渋滞緩和

また、首都高速道路と並行する一般道路で旅行速度調査を実施した14路線のうち、下り線の9路線で所要時間の短縮傾向(最大6分(30分→24分))がみられた。



# 地方からの提案型社会実験

## 1. 実験概要

- ・料金の割引による一般道路の渋滞緩和等の効果を把握するため、地方から提案を公募し、全国各地で22件の実験を実施。
- ・社会実験の目的別に見ると、22件中「地方都市の通勤混雑対策」を目的とする社会実験が14件。

### 地方からの提案型社会実験の結果

有料道路の交通量の増加や渋滞の解消、沿道環境の改善等の効果が見られた。

#### 主な社会実験の効果

タイプ	県名	路線名	割引率	有料道路の交通量の変化	効果
大都市の近郊の交通対策	大阪府	阪神高速11号池田線	33%割引	約1.2倍	併走する一般道路の交通量は、3～6%の減少
大都市の沿道環境対策	兵庫県	阪神高速5号湾岸線	40%割引 (大型車のみ)	約1.6倍 (大型車のみ)	3号線等から5号線への転換交通量は平日平均で約300台増加したものと推定
地方都市の通勤混雑対策	新潟県	日東道、北陸道(新潟)	約50%割引	約1.7倍	現道国道の朝の渋滞長が約4割減少(4.0km → 2.3km) 渋滞損失額が900万円/昼12h(平日)改善
	茨城県	常磐自動車道(日立)	約50%割引	約1.7倍	周辺一般道路の路線バスの所要時間が約18分短縮(76分 → 58分) 渋滞損失額が1,500万円/日(平日)改善
	新潟県	北陸自動車道(滑川～朝日)	約50%割引	約2.2倍	朝ピークでの河川断面における国道8号の交通量は約1割減少 朝の渋滞長が約6割減少 解消へ(700m → 300m → 0m)
地方都市の沿道環境対策	静岡県	東海4バイパス	夜間無料時間帯の拡大	1.2～3.3倍	4バイパスと並行する現道区間において無料時間帯(20:00～翌6:00)の騒音値が減少し、環境基準を達成(実験時間中最大5.5dB減少)
観光地における交通対策	福島県	磐梯山有料道路 第二磐梯吾妻有料道路	約30～50%割引	1.4～1.5倍	観光地への総流入交通量が約5%増加(13,000 → 13,600台/日) 観光周遊距離が約25%増加(34.3km → 43.0km)

地方からの提案型社会実験の目的別の件数

実験の目的	件数
大都市の近郊の交通対策	2件
大都市の沿道環境対策	1件
地方都市の通勤混雑対策	14件
地方都市の沿道環境対策	3件
観光地における交通対策	2件
合計	22件



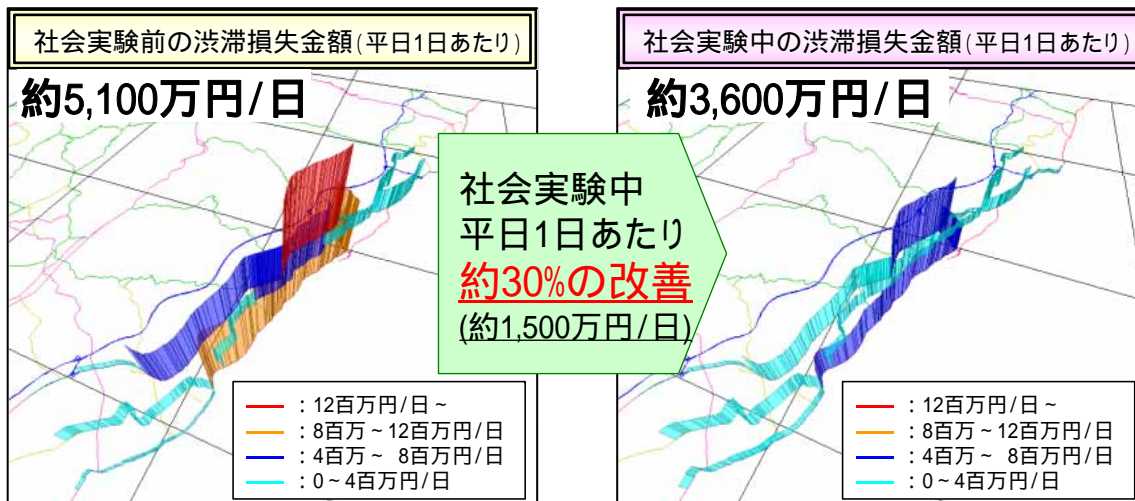
## 2-1 地方都市の通勤混雑対策の事例

### 日立市(常磐自動車道)の料金社会実験

- ・日立市における料金社会実験(常磐道)では、料金半額で利用者70%増
- ・周辺の一般道路の渋滞損失額は30%改善

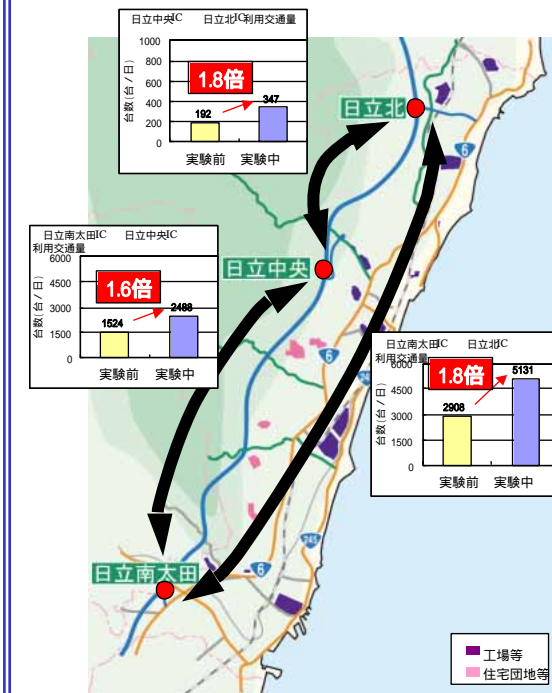
- ・期間:平成15年11月10日～12月10日
- ・対象区間:常磐道(日立北IC～日立南太田IC)
- ・対象車両:全車
- ・時間帯:終日
- ・割引率:約50%

周辺一般道の渋滞損失額は約30%にあたる約1,500万円/日改善〔平日〕



渋滞損失額の変化

実験区間内の各ICを往来する交通量が平均で約70%増加



各IC間における交通量の変化

## 2-1 地方都市の沿道環境対策の事例

### 国道1号東海4バイパス社会実験

- ・夜間の無料時間帯を拡大することにより、バイパスの利用者が増加し、現道の交通量が減少・沿道の環境が改善

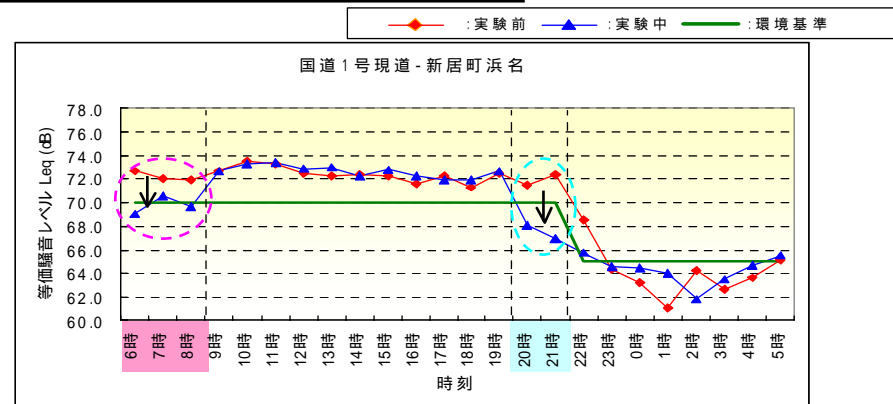
- ・期間:平成15年11月4日～平成16年1月30日
- ・対象区間:藤枝、掛川、磐田、浜名バイパス
- ・現行の無料時間を朝3時間・夜2時間延長  
(22:00～翌6:00 20:00～翌9:00)



- ・4バイパス現道区間における延長無料時間帯の騒音値が減少(最大5.5dB/実験時間)し、環境基準を達成。

#### 騒音値の比較

浜名バイパス現道区間における騒音値の比較



#### 交通量の変化

- ・4バイパス区間の延長無料時間帯において、**現道の交通量が減少(800～2,100台/5h)し、バイパスの交通量が増加(1,500～5,700台/5h)**したことからバイパスへの交通転換が進んだ。



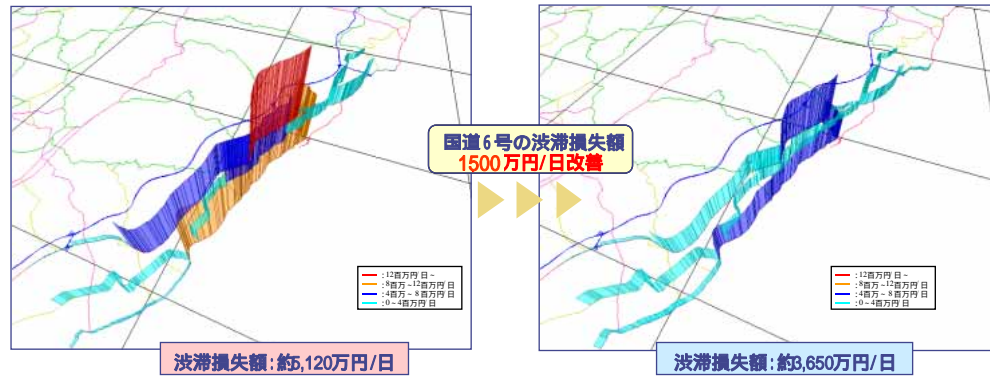
### 3 . 時間帯別料金弾性値の特徴

地方の通勤交通を課題とする実験においては、  
全日と比較して朝夕の通勤・帰宅時間帯が高い傾向  
特に、夕方～夜が高い傾向  
一方で、日中や夜間が高くなっている事例も見られる

	全日	朝(7-9時)	日中(9-17時)	夕方(17-21時)	夜間(22-6時)
青森	0.38	0.47	0.36	0.38	0.07
日立	0.69	0.54	0.54	1.03	0.83
新潟	0.76	0.81	0.60	0.96	0.53
糸魚川	1.36	1.08	1.38	1.51	2.83
富山	1.11	1.11	1.04	1.22	1.27
金沢	0.88	0.74	0.82	1.06	1.24
岡山	0.55	0.43	0.45	0.82	0.84
島根	0.50	0.46	0.49	0.50	0.57
広島	0.44	0.65	0.35	0.38	0.57
広島呉	0.37	0.39	0.35	0.41	0.24
重み付き 平均弾性値	0.55	0.58	0.48	0.62	0.43

## 4 . 効果の評価

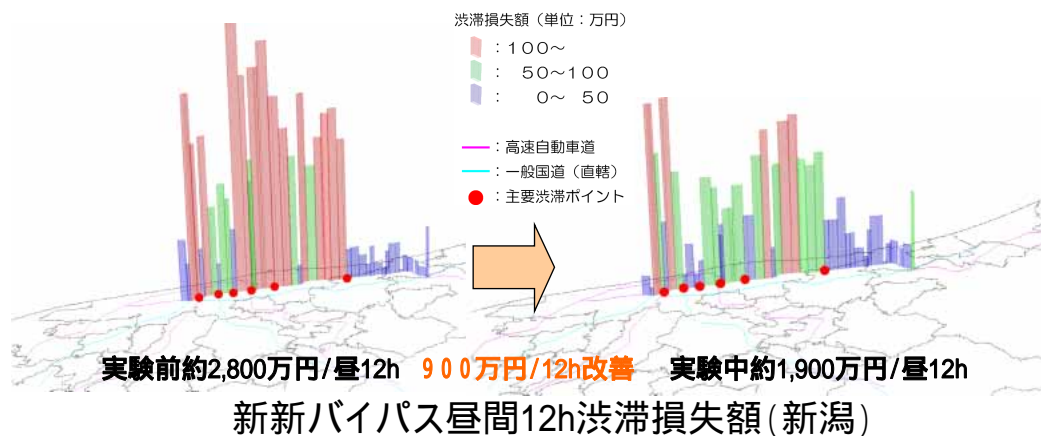
地方都市の料金社会実験では大きな効果が発現。  
料金施策のB/Cはかなり高いと考えられる



国道6号の渋滞損失額の変化(日立)

### 日立の社会実験の効果

渋滞損失額 約1,500万円 / 日改善  
減収 約60万円 / 日



### 新潟の社会実験の効果

渋滞損失額 約900万円 / 12h改善  
減収 約30万円 / 日

## 5. 社会実験の結果の考察

(1) 料金割引により有料道路の採算に影響が発生するものの、一般道路から交通が転換し、有料道路の交通量の増加、一般道路の渋滞緩和、沿道環境の改善等の効果が見られた。

(2) 特に、大都市の高速道路の夜間割引については、一般道路からの交通の転換により、夜間の有料道路の有効利用、夜間割引前後の時間帯の走行速度の向上、一般道路の走行速度の向上等の効果が見られた。

(3) また、地方都市の通勤混雑対策を目的とする実験では、朝夕の通勤時間帯において、一般道路の渋滞の緩和などに大きな効果があり、また、朝夕は料金弾性値も高い傾向が見られた。

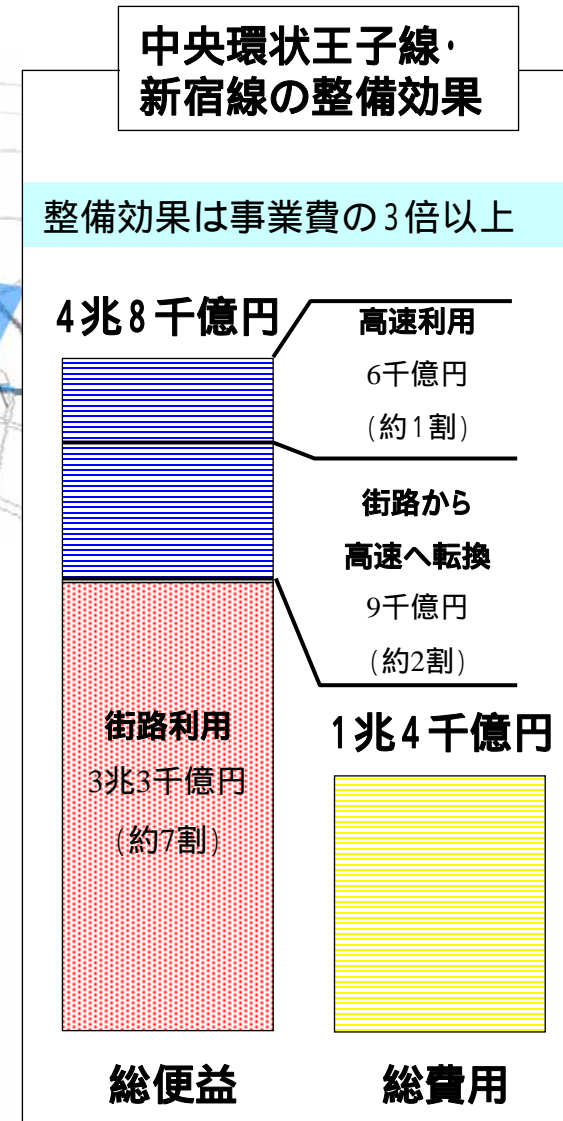
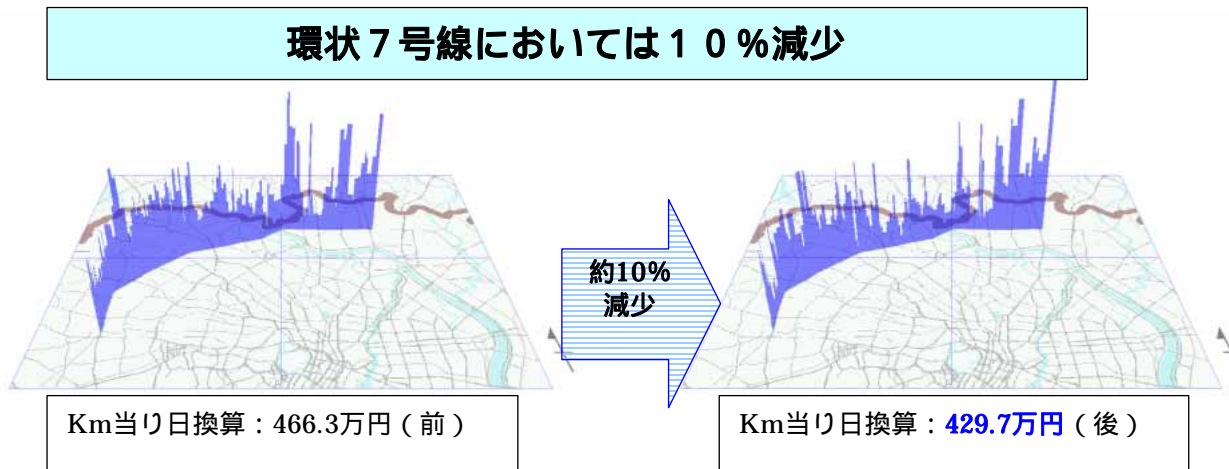
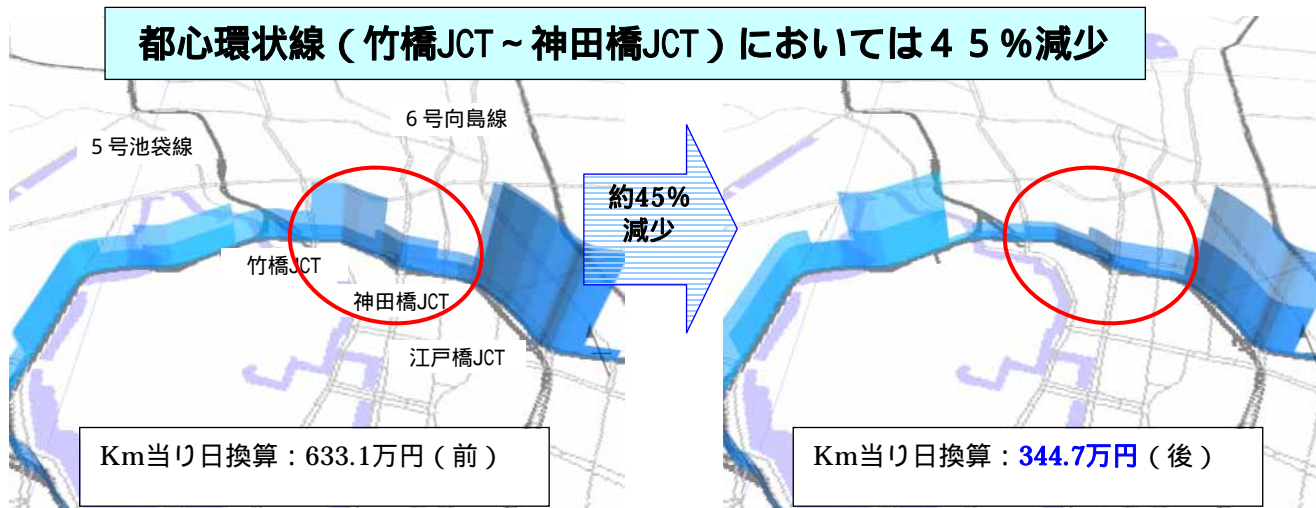
(4) 効果は、料金、対象区間の設定、割引率、対象車両、割引時間帯、地域特性(現道と有料道路の位置関係等)により、差異が見られた。特に、河川による市街地の分断やボトルネック箇所が存在など課題があり、有料道路に転換させたい交通が明確であった地区は効果も大きい傾向が見られた。

(5) なお、実験期間が比較的短期間であったこと、計測を行った調査日が少なかったこと等により、データのばらつきがあり、さらに実験を行い効果の検証を行う必要がある。

(参考)

## 首都高速中央環状線の整備効果

### 中央環状王子線の整備による渋滞損失額の削減例



# 環境ロードプライシング試行概要(首都高速道路)

首都高速湾岸線

(大黒JCT ~ 川崎浮島JCT)

首都高速川崎線

(殿町 ~ 川崎浮島JCT)

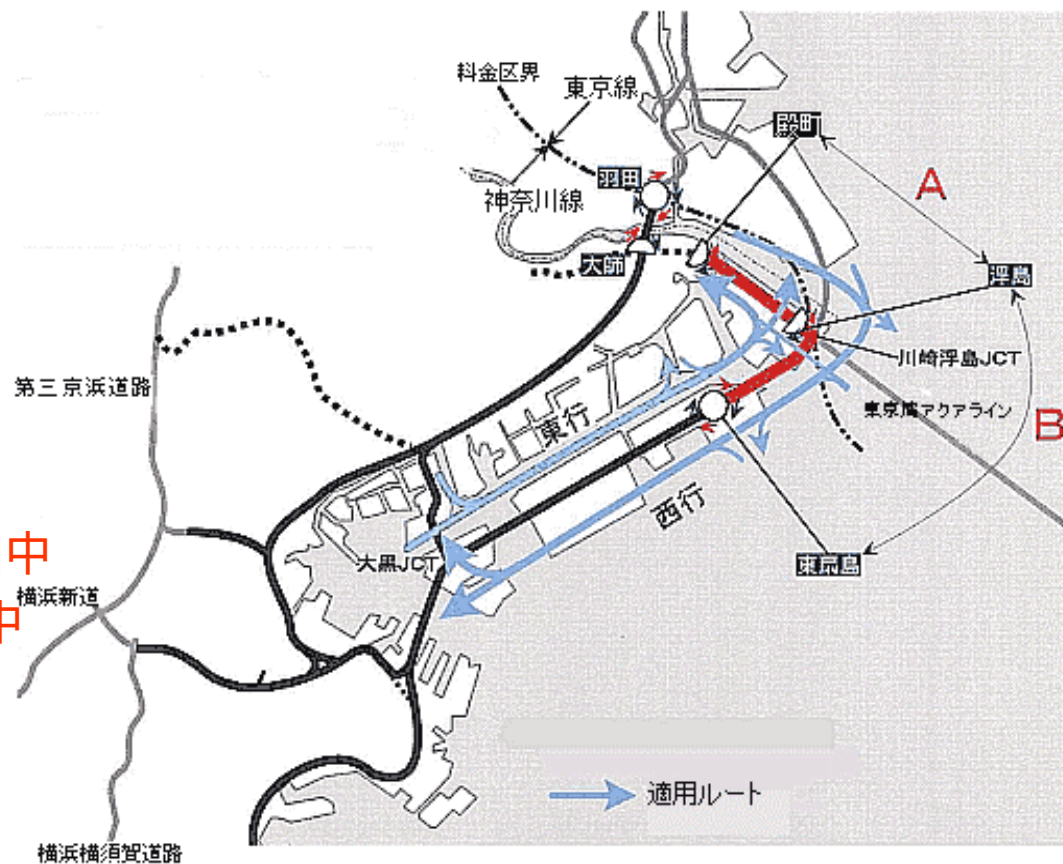
ETCを使用する大型車

料金が1,200円 950円に割引

この内、殿町 ~ 川崎浮島JCT間(図中

A)、東扇島 ~ 川崎浮島JCT間(図中

B)のみの利用は600円

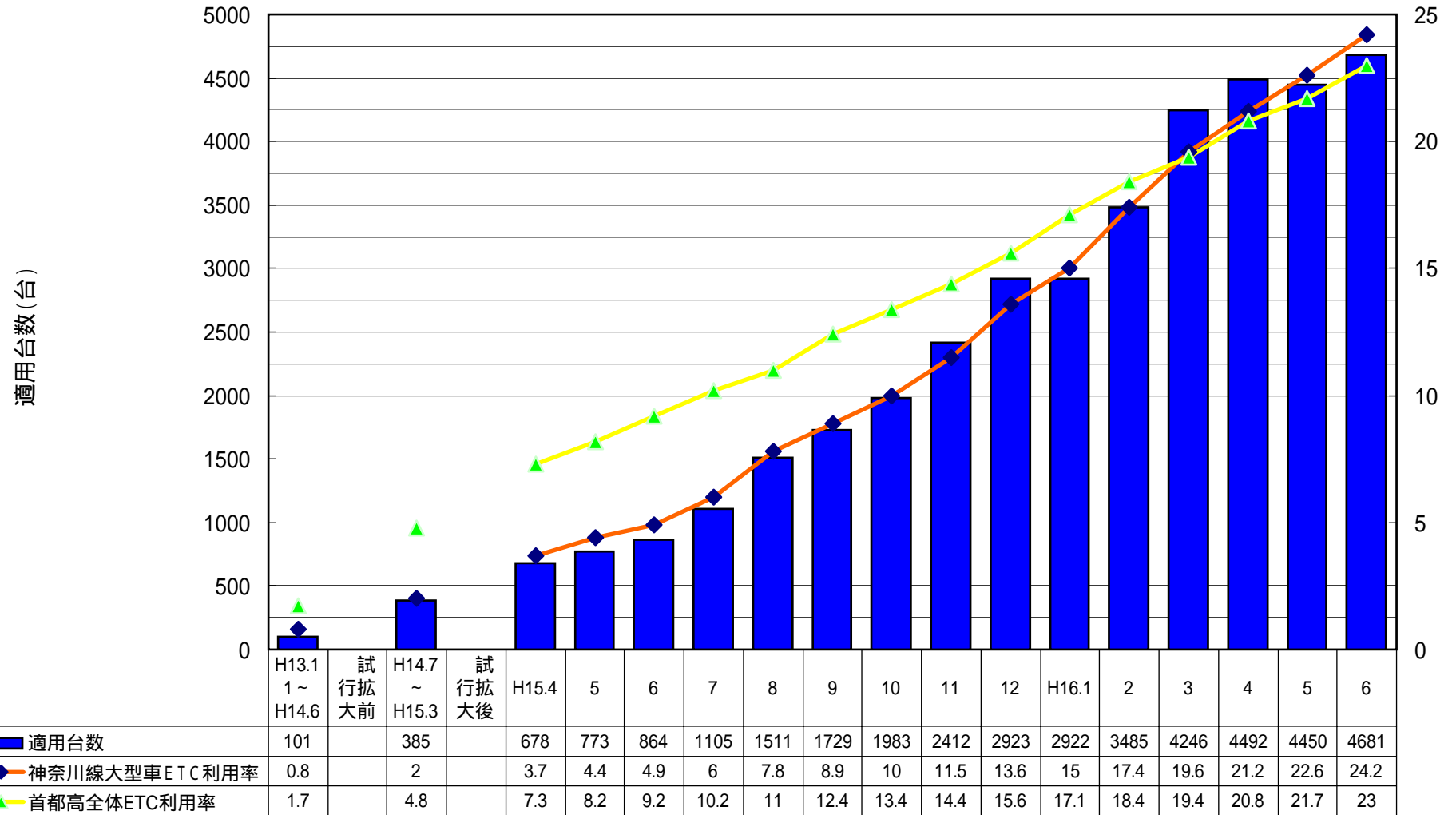


神奈川線通常料金(大型車)	1,200円	
環境ロードプライシング料金	↓	
環境ロードプライシング適用ルート経由(ETC利用大型車)		950円
A区間またはB区間のみの利用(ETC利用大型車)		600円

平成16年4月平日平均利用台数 4,492台/日



## 環境ロードプライシング適用台数(平日平均)



# 自動車専用道路に並行する道路の環境問題 (長野県・木曾地域の事例)

大型貨物車が中央自動車道を走行せずに並行する国道19号を走行。

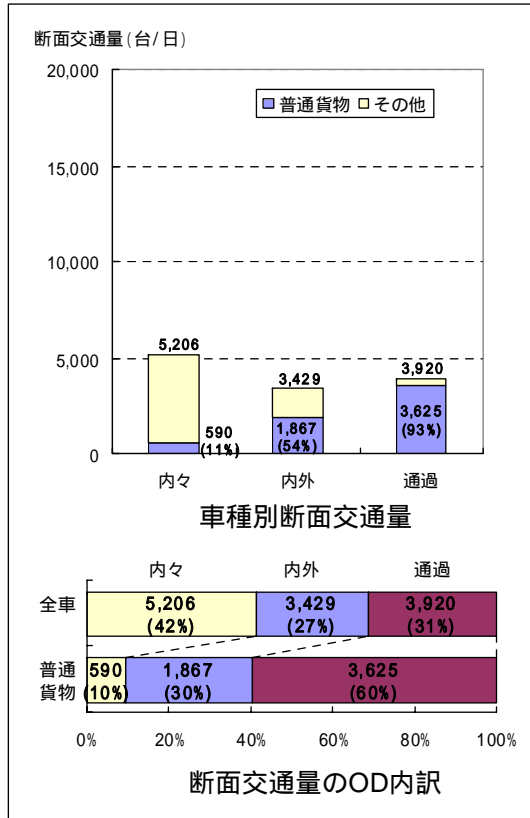


↑  
国道19号(木曾郡日義村)  
中津川市から塩尻市方面を見る

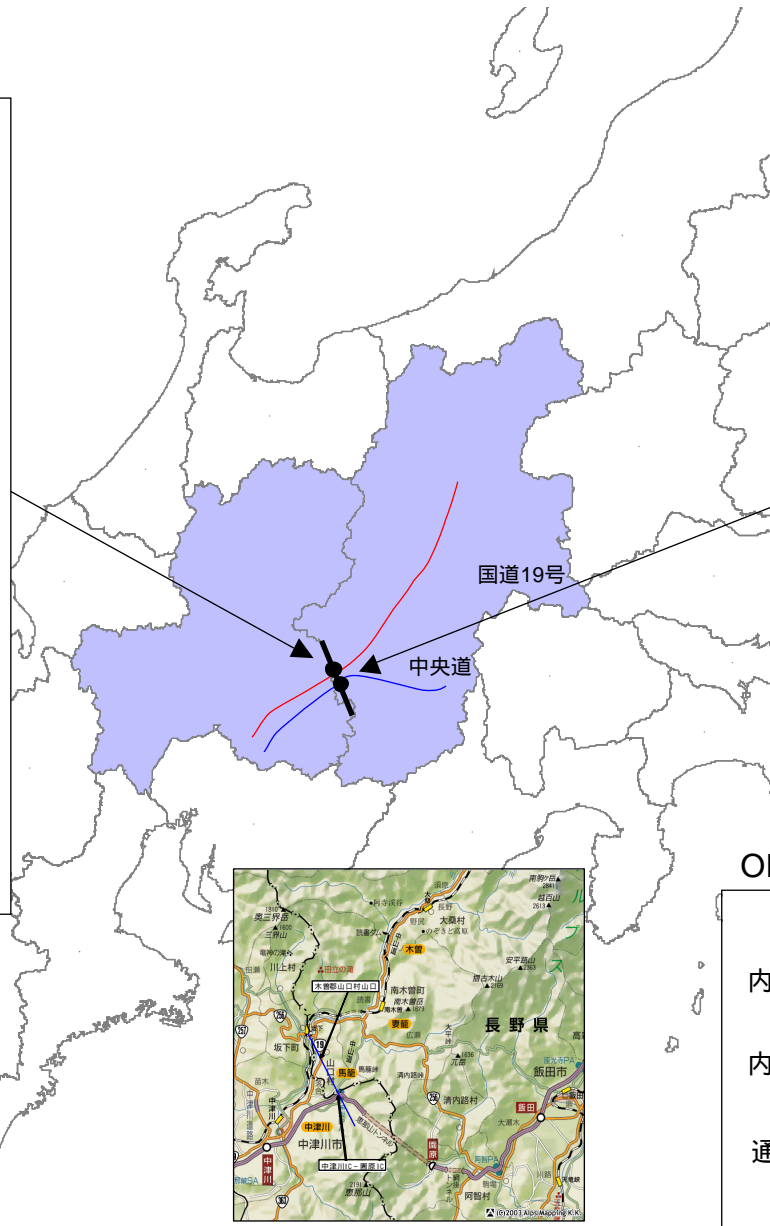
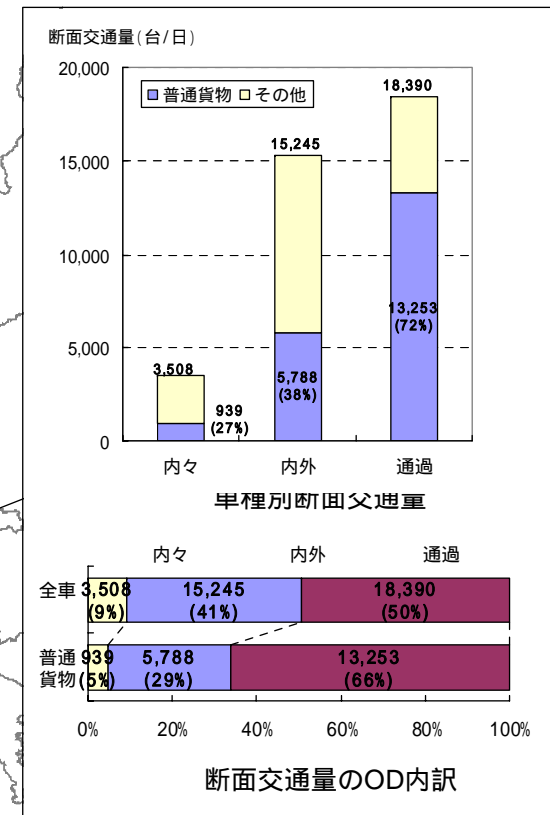
→  
国道19号(木曾郡日義村)  
塩尻市から中津川市方面を見る

# 国道19号及び中央自動車道の断面交通量のOD内訳(長野・岐阜県境)

## 国道19号のOD内訳

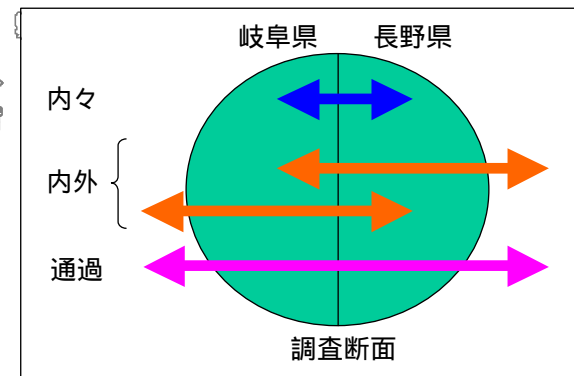


## 中央自動車道のOD内訳



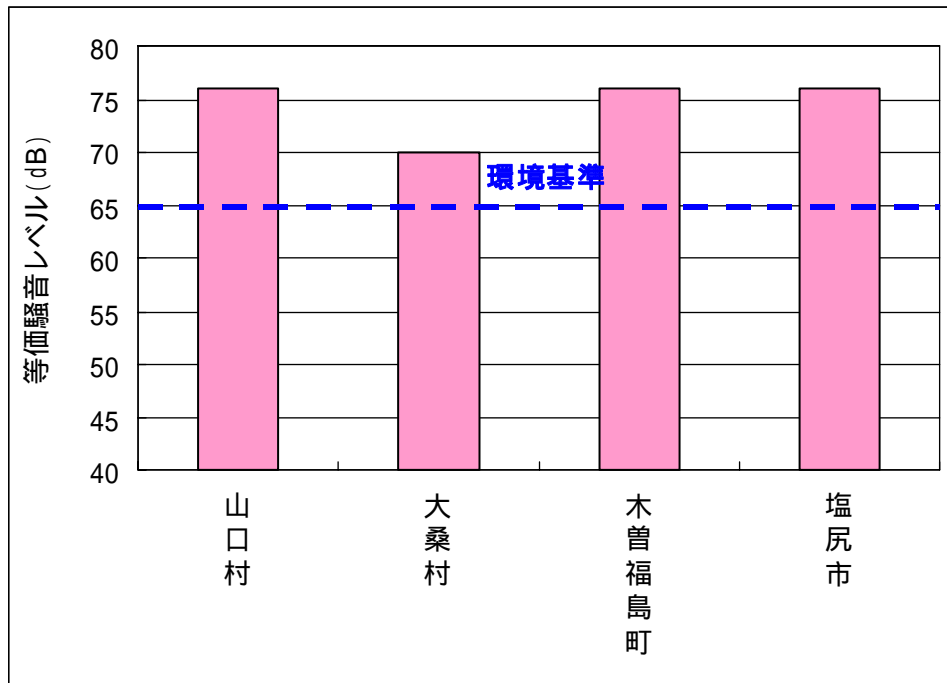
調査地点詳細図

## OD内訳の考え方

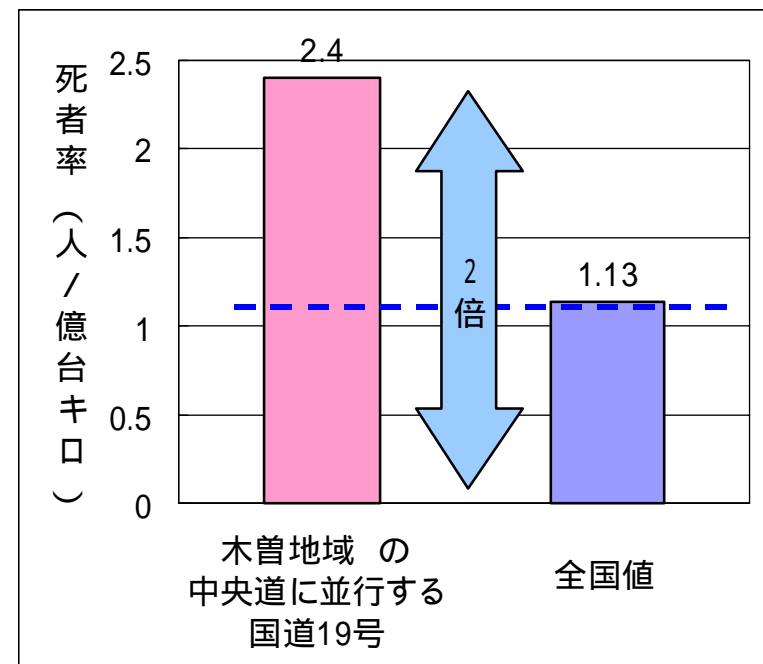


中央自動車道に並行する国道19号では、騒音が環境基準を大きく上回る。  
交通事故による死者率が全国の約2倍。

### 夜間の騒音



### 交通事故による死者率

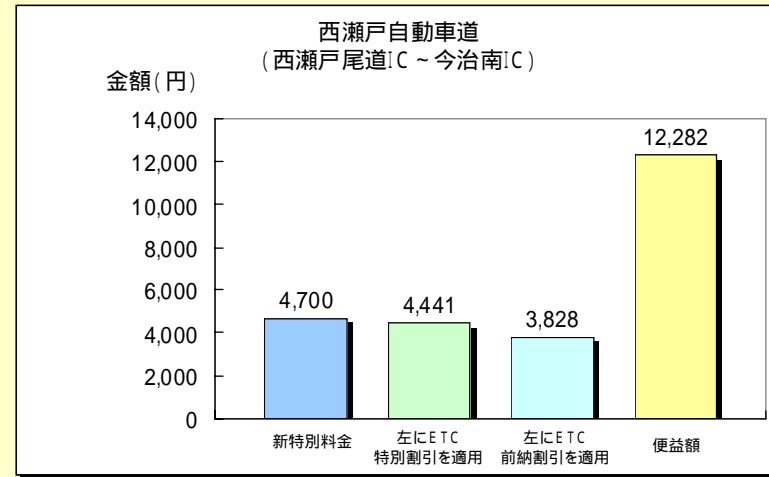
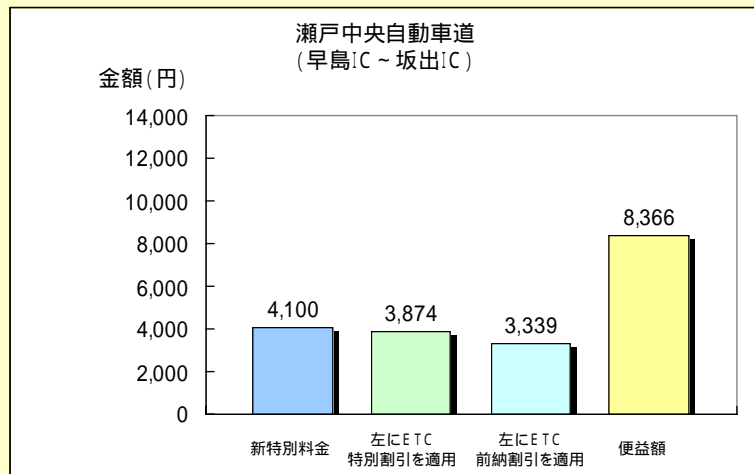
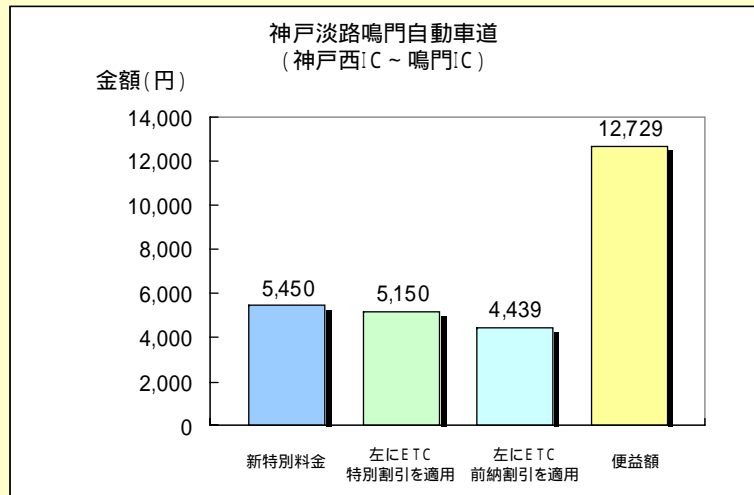


木曾地域は、飯田地方生活圏、諏訪伊那地方生活圏(伊那・駒ヶ根)、松本地方生活圏(木曾福島)

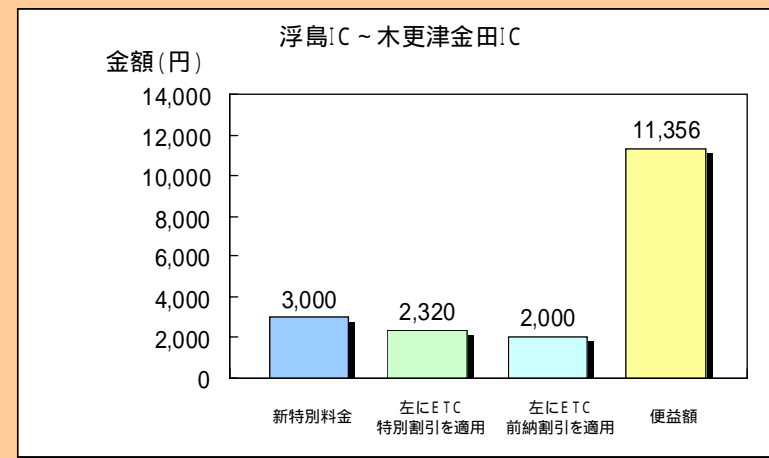
# 有料道路の料金と便益 (例)

## 本州四国連絡道路

### 通行料金(新特別料金 H15.7 ~)と便益額



## 東京湾アクアライン



通行料金及び便益額はいずれも普通車の場合



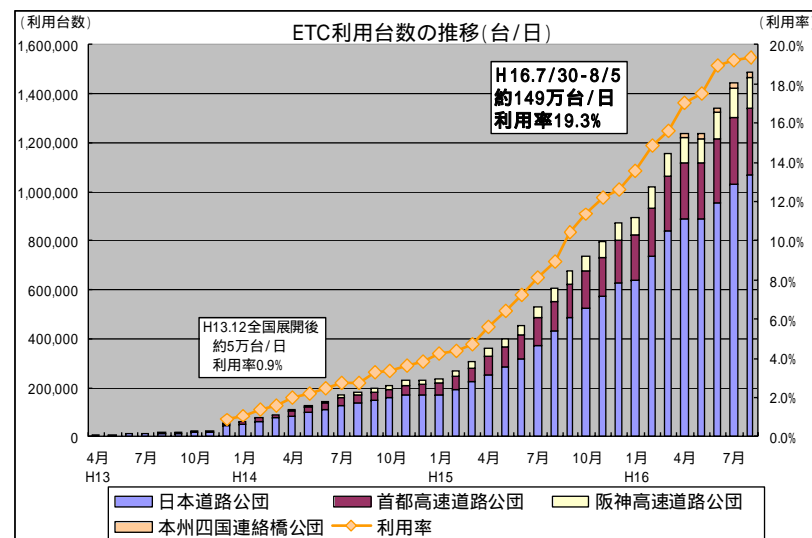
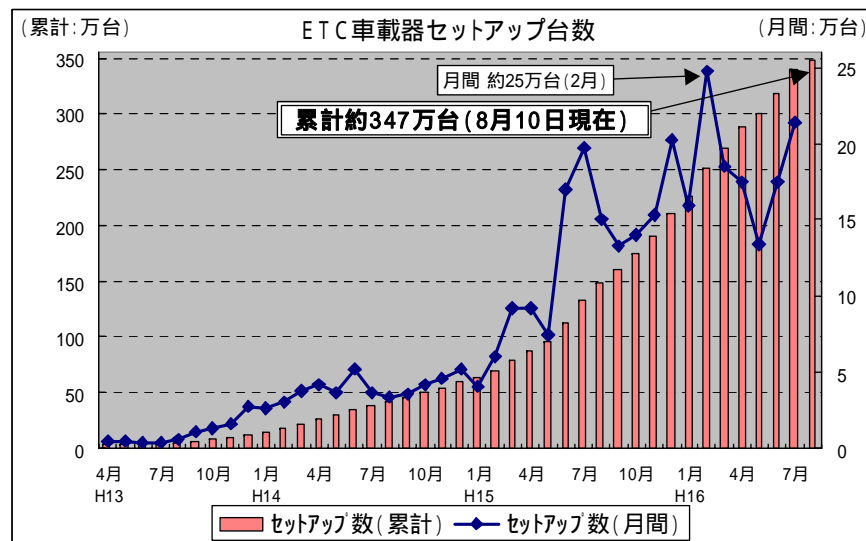
# ETCの普及状況

## ETC利用率は、19%を突破

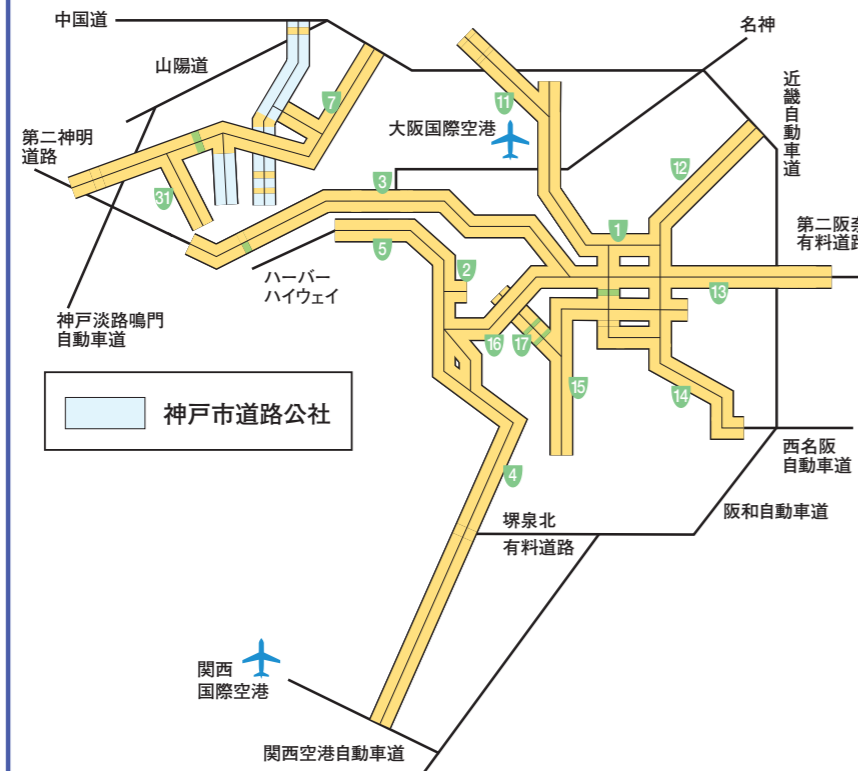
- ・ETCの総セットアップ台数は約347万台
- ・全国の利用率は19%を突破

ETC利用率(平成16年7月30日 - 8月5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 1,069,300 台/日	約 273,800 台/日	約 121,600 台/日	約 20,600 台/日	約 1,485,300 台/日
ETC利用率(%)	19.1%	23.5%	14.6%	23.4%	19.3%



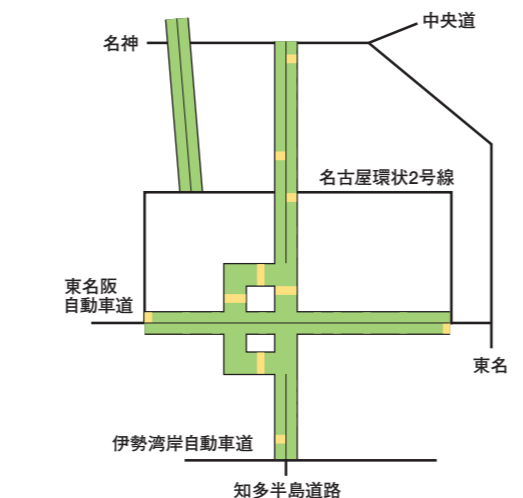
### 阪神高速道路



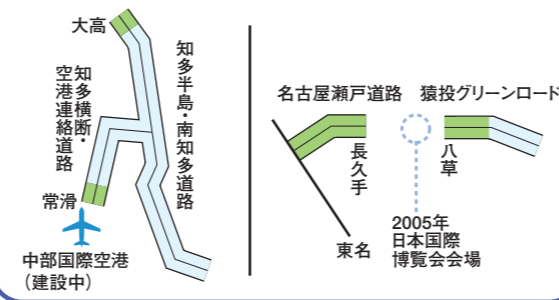
神戸市道路公社

### 中京地区

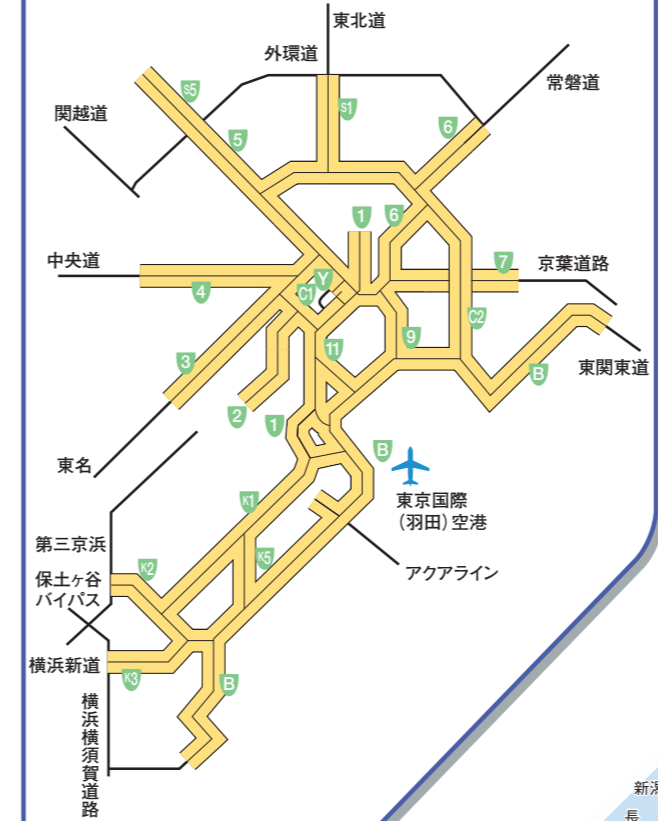
#### 名古屋高速道路公社



#### 愛知県道路公社



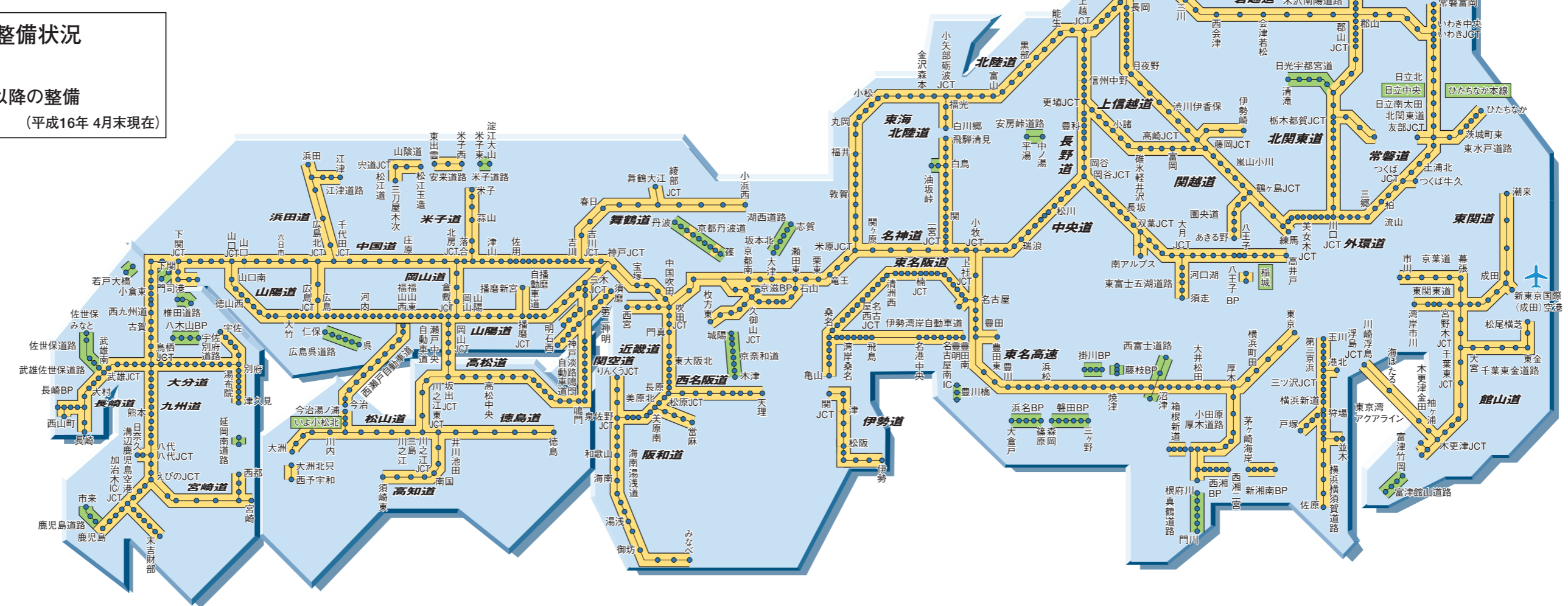
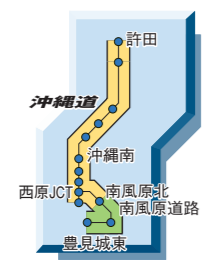
### 首都高速道路



●平成15年内整備完了

### ETCゲート整備状況

- 既整備区間
- 平成16年度、以降の整備  
(平成16年 4月末現在)



# E T C の直接的効果

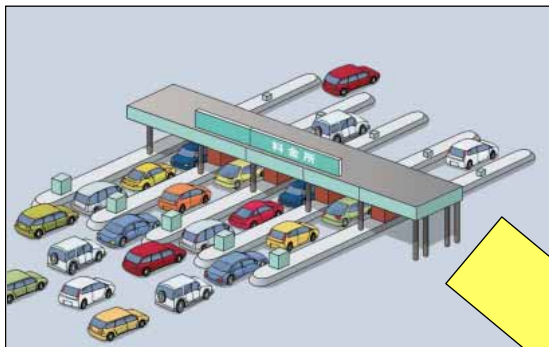
- ・高速道路の料金所渋滞を緩和・解消

**経済効果:年間約3,000億円**

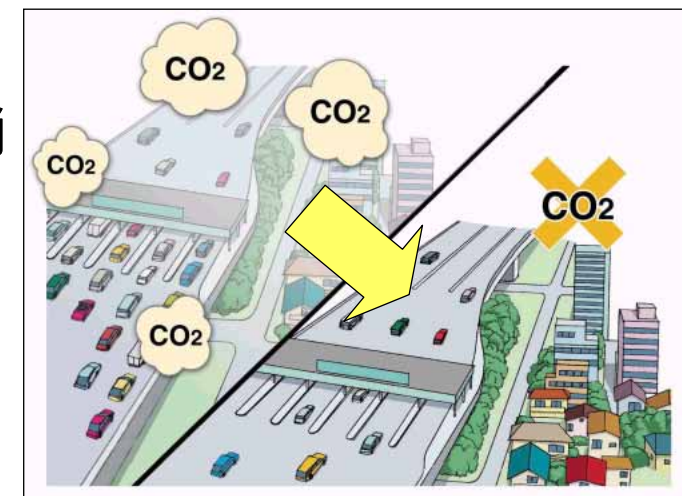
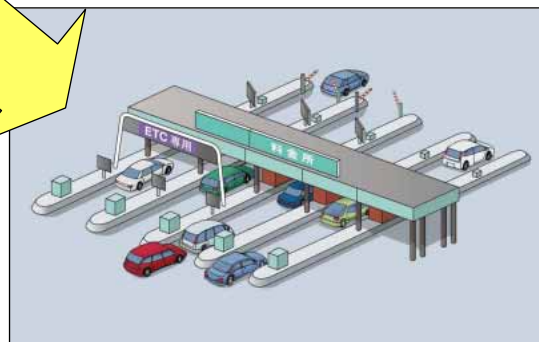
- ・地球温暖化の防止や大気環境の改善に寄与

**料金所周辺のCO<sub>2</sub>を約2割削減**

- ・ノンストップ・キャッシュレスで利用者の利便性向上
- ・環境ロードプライシング等、様々な料金設定が可能



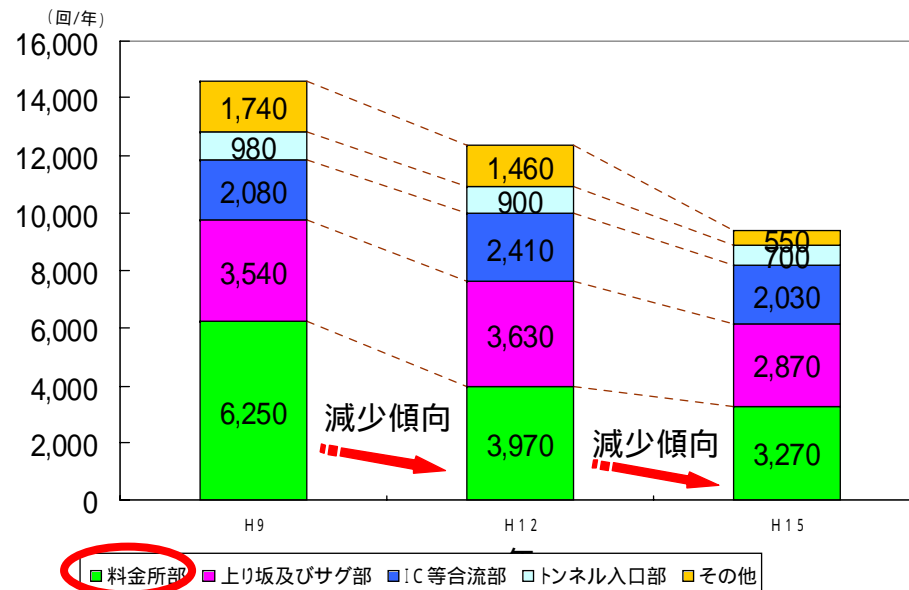
利用率50%で概ね解消



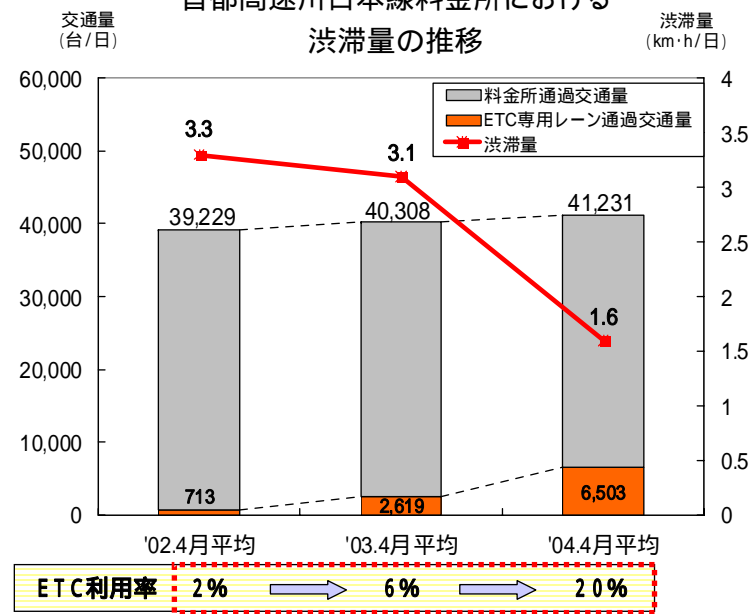
# ETC普及に伴う渋滞減少効果

- 高速自動車国道の渋滞減少
  - ・ ETCの普及の効果等により、主要渋滞ポイントにおける料金所部での渋滞減少が顕著。
- 首都高速道路の渋滞減少
  - ・ 首都高速川口本線料金所では、料金所の通過交通量が増加したにもかかわらず、ETCの普及の効果により渋滞が半減。

高速自動車国道の主要渋滞ポイントにおける渋滞回数推移



首都高速川口本線料金所における渋滞量の推移

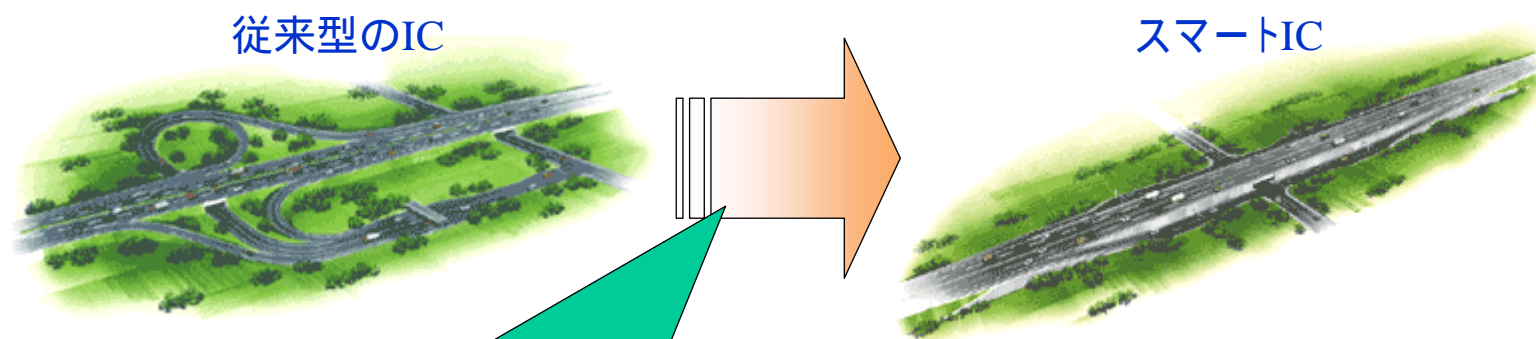




# 地域の活性化を可能とするETC

ETC専用IC (スマートIC) の導入により、ICの建設費、維持管理費が削減  
追加ICにより、長いインターチェンジ間隔を改善

- インターチェンジ間隔が長く使いにくい高速道路  
平均IC間隔: 日本約10km、欧米4~5km 高速道路が通る市町村の約4割にIC無し
- ETC専用のスマートICの導入により、ICの建設費・維持管理費が削減(管理者のメリット)、  
利用者の使い勝手が向上(利用者のメリット)
- 高速道路の有効活用が図られ、人、モノの移動が円滑化  
地域の生活の充実、経済の再生(地域の公益)に貢献可能



## スマートIC導入の効果

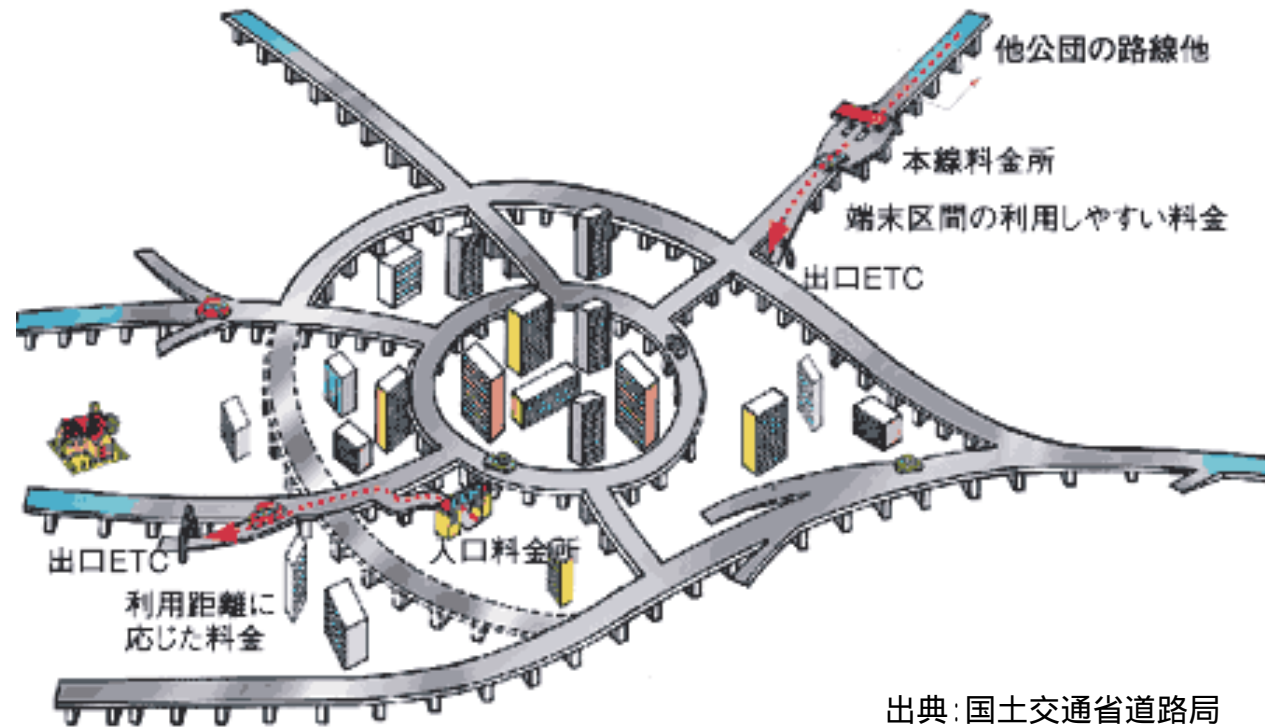
- ・IC追加による便益
- ・コストの削減

1カ所あたり2億円/年  
建設コスト: 約3割削減  
管理コスト: 約5割削減

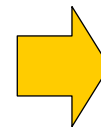


# 多様で弾力的な料金施策を可能とするETC

ETCを活用することにより、特定時間帯(通勤、深夜など)割引、環境ロードプライシング、都市高速等における対距離料金制などが可能に



出口ETCの整備により、入口(料金所)ETCと  
合わせて両方のアンテナで車載器と通信  
利用された出入口を把握



対距離料金制の  
導入が可能に

# ETC普及促進策

## ETCの普及を促進するため車載器購入助成等を実施

### 平成15年度

約47万台に対し車載器購入助成を実施  
(平成15年6月～平成16年2月)

- ・先着順に47万台に達するまで、車載器購入時に1台5,000円を助成。

### 平成16年度

年度内に合計330万台の車載器購入支援  
や料金還元を実施

- ・車載器購入時に1台5,000円を助成  
[又は]
- ・車載器を購入したものの高速道路の利用  
に対し1台につき5,000円分の料金を還元  
このうち、11月までに一般利用者  
向けに105万台の支援を開始



平成19年度迄の目標であるETC利用率**70%**（首都・阪神**85%**）  
を平成**18年春迄**に前倒しで向上させる

## 【有料道路政策研究会中間とりまとめ】（平成14年8月26日） 「当面の有料道路政策のあり方について」（抄）

### 5．E T Cの普及促進

#### （1）E T C普及促進の必要性

E T Cは2001年11月の全国展開とともに、車載器のセットアップ台数は、月3万～4万台のペースで順調に推移し、2002年6月には月間5万台を超え、7月末現在の累計台数が約40万台となっているものの、全体としては未だ低調な状況にある。

また、E T C利用台数は、2002年8月には1日あたり約19万台となっているが、利用率は全国平均で2.9%に過ぎない。

3．でその実施を提言した多様で弾力的な料金設定を簡便に実施するためにはE T Cの活用が不可欠であり、今後さらなるE T Cの普及促進策を実施することが必要である。

加えて、車載器価格の割高感やE T C利用者に対する割引措置等への不満感などの問題点もあり、これらに対応するためにもさらなる普及促進策の実施が急務である。

#### （2）E T C普及促進のための方策

E T Cの普及をより促進するためには、相対的にE T C利用者が有利となるよう、新たな料金施策や割引についてE T C利用者のみを対象としたものとすることも検討すべきである。その場合の割引率等については車載器購入のための負担等も考慮すべきである。

また、E T Cの普及が進むことにより渋滞解消や環境改善、料金収受経費の縮減等様々な効果が期待されることから、その普及スピードを高めるためにも、E T C利用車の割引制度の充実は喫緊の課題である。

既に平成12年11月の道路審議会（当時）答申においても提言されている、ハイウェイカードや回数券の機能をE T Cに集約することについて、利用者ニーズに対応した多様で弾力的な料金設定を効果的に実施するため、その早期化を図るとともに、具体的移行プロセス（時期及び内容、特にその偽造が社会問題化しているハイウェイカードや回数券の廃止も含めて）を早急に明示すべきである。

さらに、多頻度利用者を対象とする別納割引をE T Cに集約化することについても、それにより飛躍的にE T C利用率の向上が期待できることから、現在、別納割引対象者に対する別納カードのE T C化が進められているところであるが、さらに一歩進めてその早期実現に向けて検討を進めていくべきである。

# 都市高速道路の対距離料金制移行の背景

都市高速道路の整備 昭和37年～

首都圏及び関西都市圏における自動車交通需要の増大への対応。

今日までに首都高速 283.3km、阪神高速 233.8kmのネットワーク網を形成。

## 都市高速道路の料金(均一料金制の限界)

都市高速道路の料金は、供用当初から均一料金制を採用。

- ネットワーク拡大に伴い利用距離のばらつきが生じ、利用者間の不公平感が拡大。
- ネットワークの末端区間である郊外部等において十分に利用が図られていない現状。

料金体系の抜本的な見直しが喫緊の課題

## 平成15年12月 政府・与党申し合わせ

「首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、対距離制への移行を図る。」

## 都市高速道路の利用の促進

限られた都市空間におけるネットワーク整備のため、都市高速道路の整備に要する投資額は年々増大している一方で、首都高速東京線の場合、10年以上も料金据え置き。

都市高速の整備・運営は、採算的には厳しい状況が続いており、対距離料金制に移行することで使いやすい料金として、より一層の利用促進を図る必要。

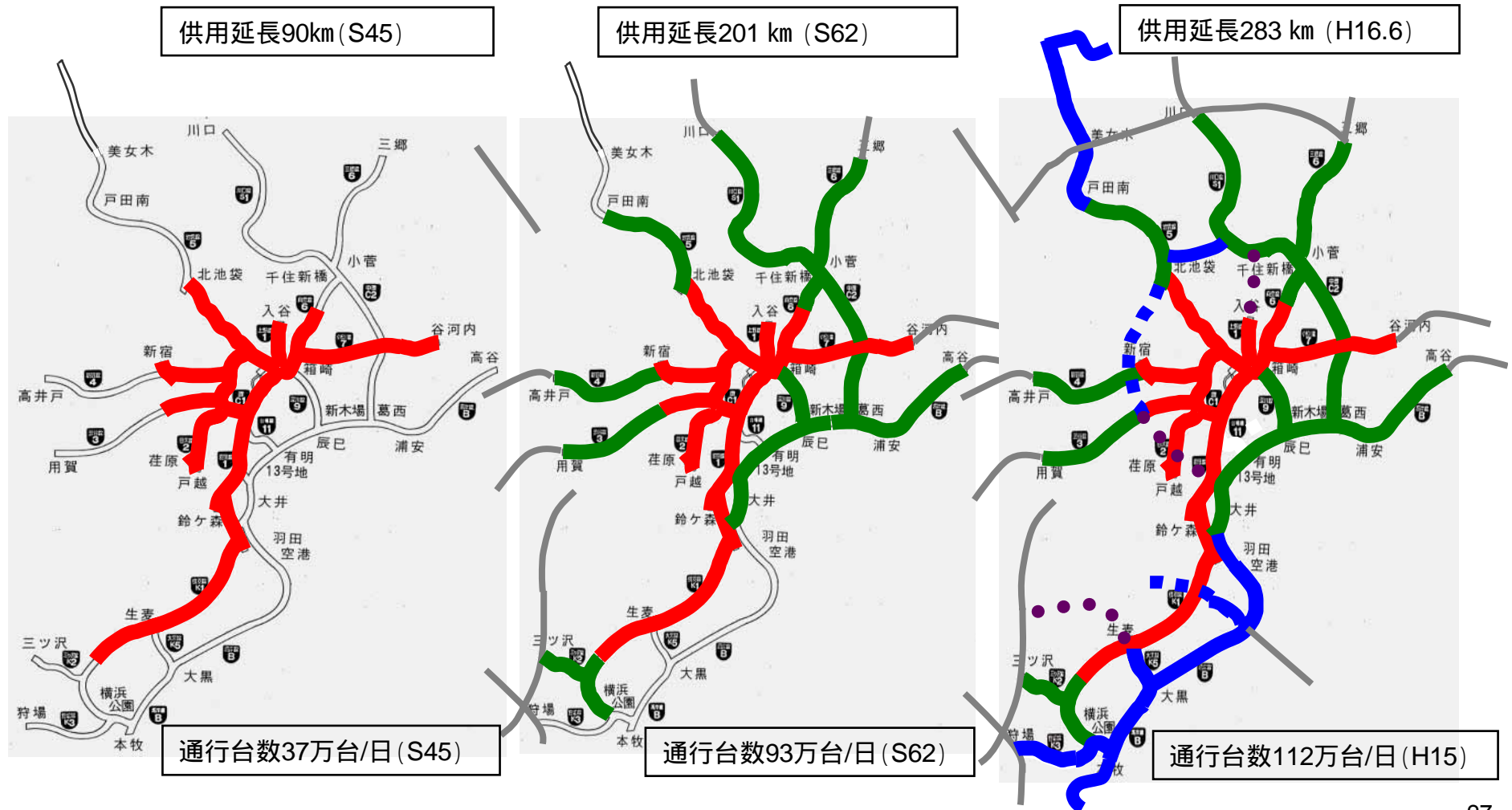
このような諸事情を踏まえて、利用の程度に応じた負担という公平負担の考え方にに基づき、使いやすい料金とするため、利用距離の把握ができる出口ETCの整備及びETCの普及状況に合わせて利用距離を反映した料金体系への移行(対距離料金制)を検討。

# 首都高速道路網の変遷

(昭和37年～昭和45年) ■  
都心環状線と放射路線の整備

(昭和46年～昭和62年) ■  
都市間高速道路との接続

(昭和63年～) ■  
中央環状線等の建設による機能的ネットワークの整備

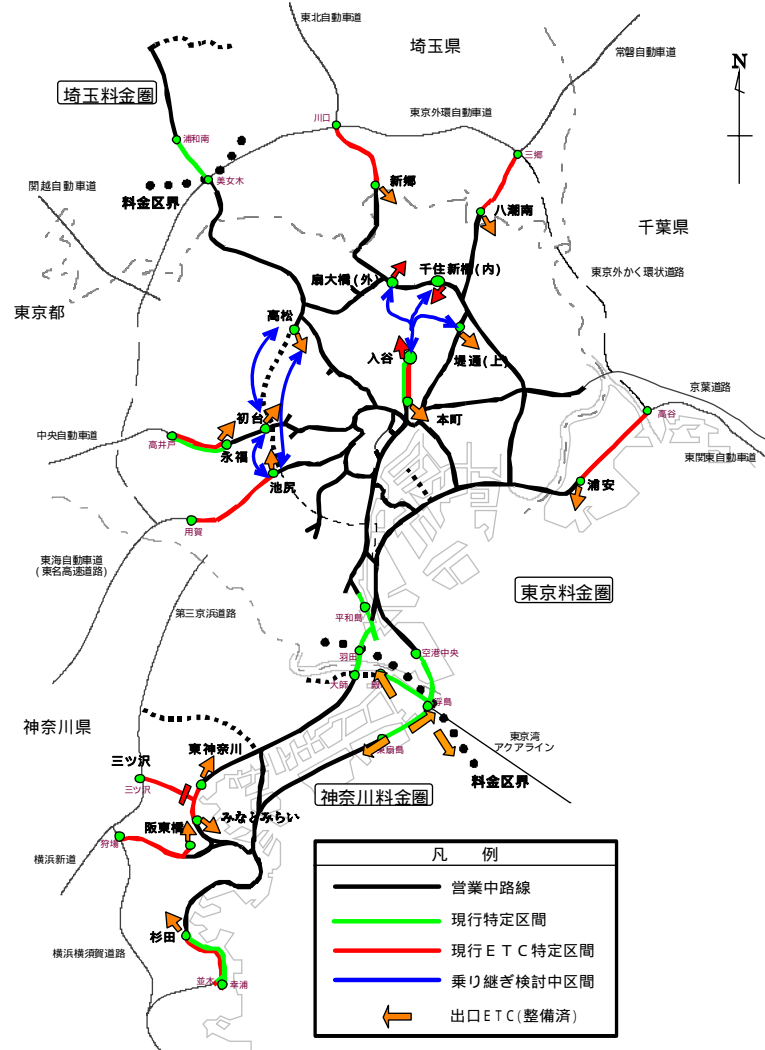




# 出口ETCによる利用距離の把握

出口ETCの設置により利用距離を把握し、利用距離に応じた料金とすることが可能

## 出口ETCの設置状況(平成15年度末現在)



湾岸線(西行)東扇島出口(1車線)



本牧JCT(新山下 大黒方面)(2車線)



川崎線 殿町出口(1車線)



現在、出口ETCを鋭意整備中

# 対距離料金制に関する答申(道路審議会)

## 都市高速道路の料金体系のあり方等について 答申(平成12年11月)

都市高速道路においては、大量の交通を能率よく処理することが極めて重要な要請であり、料金徴収事務を簡素化し、所要時間を短縮する必要があることや、距離に応じた料金制を採用するために必要な出口の料金所の設置が構造上及び交通処理上困難であること等から、料金圏別均一料金制を軸とした料金体系が採用されている。

利用の程度に応じた負担という公平負担の考え方から、現行の均一料金制を見直し、利用者の利用距離の要素を勘案した料金体系への移行を検討する必要がある。

## 今後の有料道路制度のあり方について 中間答申(平成9年1月)

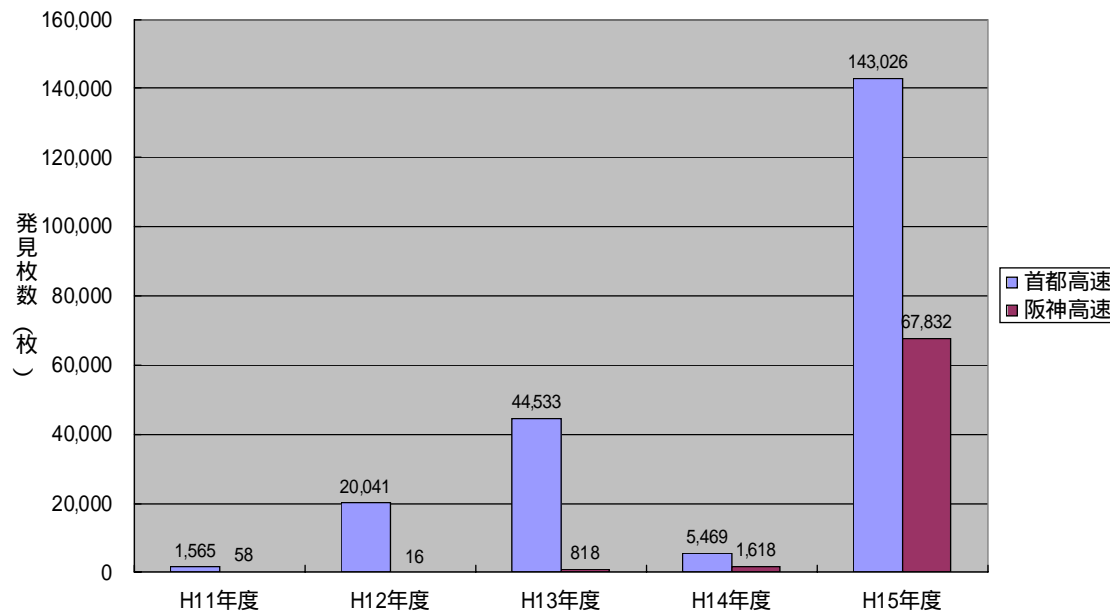
道路の利用者が利用の程度に応じて建設費・管理費等を負担するという公平性の観点からは、ネットワークの拡大に伴い、現行の均一料金圏の再編、さらには対距離料金制の導入が望ましいという考え方がある。

(参考)

## 偽造回数券の状況

回数券の偽造問題は深刻な状況。特に、近年著しく急増（平成15年度の偽造回数券の発見枚数は、首都高が対前年度約26倍、阪高が約42倍）。

偽造回数券の発見状況



	首都高速	阪神高速	合計
H11年度	1,565	58	1,623
H12年度	20,041	16	20,057
H13年度	44,533	818	45,351
H14年度	5,469	1,618	7,087
H15年度	143,026	67,832	210,858

平成14年度において偽造回数券が減少しているのは、偽造防止対策を施した新デザイン回数券に切り替えたため。

# 偽造回数券の状況

## 【首都高速道路公団】

警察からの捜査照会	平成12年度：	約4,600枚
	平成13年度：	約16万5,300枚
	平成14年度：	約100枚
	平成15年度：	約1,600枚
	合計	約17万1,600枚

## 【阪神高速道路公団】

H15.9.12	読売新聞(朝)	
	金券店における被害：	約2,800枚
H15.12.5	読売新聞(朝)	
	偽造グループを韓国で摘発：	約10万8,000枚
	(それまで約21万6,000枚偽造)	

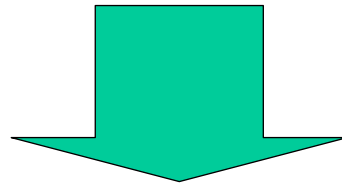
鑑定依頼のあったもののうち、偽造券であると判明したもの

・金券ショップからの問い合わせ	平成15年度	1290枚
	平成16年度	678枚
・警察からの照会	平成15年度	158枚
	平成16年度	2238枚
	合計	4364枚

## 回数券偽造への対応

これまで、ポスター等による注意喚起や警察との連携、さらには偽造対策を施したデザイン変更などの手を尽くしてきたが、一時的な効果しかなく、すぐに新たなタイプの偽造回数券が出現するという状況の繰り返し。特に昨年秋からは、東京線の回数券において精巧なタイプの偽造回数券が急増。

また、現行の回数券については、E T Cの普及に伴い、その料金所における処理時間の短縮・料金所渋滞の緩和という歴史的な使命は終了。



### **早期に抜本的対策を講じることが急務**

(なお、あくまで暫定的措置として6月に偽造防止のためのデザイン変更を実施。)



# ETC購入補助 15万台に5000円

国交省、100回回数券は廃止へ

石原伸晃国土交通相は十三日の閣議後の記者会見で、一般利用者が自動料金収受システム（E.T.C）車載器を購入する場  
合、二月二日から先着順で約十五万台を対象に五千円を補助すると発表し、四月以降も二十万台を補助し、今年には合わせて三十万台を補助する。四月以降に改め、一般車向けの補助を拡大する。四月以降に

て三十五万台分を補助する。一方、首都高速などの百回回数券は二〇〇四年度に廃止する。高速道路などのETC利用に弾みをつけるのが狙いだ。補助制度は希望する利用者が店頭で必要事項を記入すれば、五千円引きでETC車載器を購入できる仕組み。補助を受ける一二年間、使い勝手などを報告するレポートを義務づける必要がある。同様のETC補助を昨年六月に一般車十二万台を対象に実施したところ、購入が殺到して二週間ですべて完了した。ETC普及率は約18%と、利用者が中心に料金支払いの4分の1以上を占めている。廃止の方針には、利用者から反発が出そうだ。石原国交相によると、100回回数券の廃止は、同省が力を入れるE.T.C（自動料金収受システム）の普及を促進するための措置。「100回回数券や別納割引を廃止することで、高速道路のヘビユーザーをE.T.Cに誘導させたい」と話した。E.T.Cの利用率は全国で約12%と低迷している。一方、100回回数券は偽造券が出回り、社会問題になっている。

## ◆首都高100回回数券廃止へ

石原国土交通相は13日、首都高速道路の100回用の回数券について「来年度中に廃止する」と発表し、割引率が18・4%で、E.T.C（ノンストップ自動料金収受システム）の前払い式割引の13・8%より大きく、偽造も横行していた。首都高速道路公園では「今年度中にE.T.C割引率を回数券並みに上げたい」としている。

### 高速100回回数券 国交相、廃止の方針

石原国土交通相は13日の閣議後の記者会見で、首都高速道路や阪神高速道路で使われている100回回数券について04年度中に廃止する方針を表明した。100回回数券は通常の料金と比べて約18%の割引率となっており、タクシーやトラックなどの大口の利用者を中心に料金支払いの4分の1以上を占めている。廃止の方針には、利用者から反発が出そうだ。石原国交相によると、100回回数券の廃止は、同省が力を入れるE.T.C（自動料金収受システム）の普及を促進するための措置。「100回回数券や別納割引を廃止することで、高速道路のヘビユーザーをE.T.Cに誘導させたい」と話した。E.T.Cの利用率は全国で約12%と低迷している。一方、100回回数券は偽造券が出回り、社会問題になっている。

補助する二十万台分も五  
千円を補助する方向だ。  
E.T.C補助制度の効果  
もあり、昨年末時点でE  
T.C車載器は累計で三百  
十一万台に達した。

## ETC補助 来月復活

### 一般向け、15万台程度に

国交省

石原伸晃国土交通相は13日、ノンストップ自動料金収受システム（E.T.C）普及に向け、業務用車に限って車載器購入費を一律5千円補助している助成措置の対象を、2月2日から全車種に拡大すると発表した。一般車向けに今年度追加補助は15万台程度になる見通し。E.T.C補助は昨年6月に始めたが、一般車向けは申し込みが殺到し、予定台数（10万台）を越えたため、同7月に打ち切っていた。また同相は、来年度も新たに20万台を補助するよう当局に指示した。同省は業務用車向けの今年度補助予定台数を35万台に設定したものの、

### 首都高100回回数券 来年度に廃止

石原伸晃国土交通相は13日の閣議後の記者会見で、首都高速道路の100回回数券を、偽造券対策などのため来年度中に廃止すると表明した。首都高速道路公園は3月までに、ノンストップ料金収受システム（E.T.C）利用者向けに回数券並みの割引効果がある新券が確認された。規格策を打ち出す予定だが、ドライバーからは不満も出そうだ。首都高回数券は9回券、24回券、100回券の3種類。100回券は5万7100円の販売価格に対し7万円分乗れ、割引率が約18%と他の2種類より高いため人気がある。一方で偽造も相次ぎ、同省によると、昨年10〜12月だけで6万6千枚が確認された。E.T.C（ノンストップ自動料金収受システム）の普及を促進するため、同省は「車」は順調に増えているとしている。

在裏施している高速道路料金の長距離割引実験を当初予定から2カ月延長し、3月18日まで行うと発表した。割引効果の検証を続けるため、同省によると、割引の対象となる一走行300キロ以上