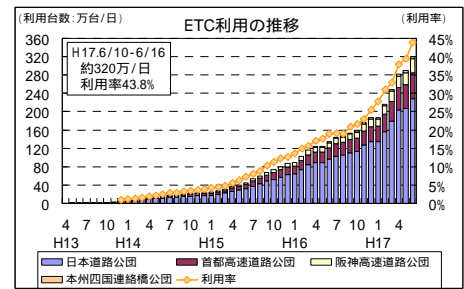


全国の ETC 利用率が 45%突破

ETC レーンの 24 時間専用レーン化、車載器の助成、多様で弾力的な料金施策の推進等により ETC が利用しやすくなり、料金所における渋滞がさらに緩和、環境改善にも寄与。



(1) 指標の動向

料金所でノンストップ、キャッシュレスでの通過が可能となる ETC の利用状況を示す

ETC 利用率が約 50% まで向上すると、料金所での渋滞が概ね解消。また、沿道環境の改善や利用者の利便性、快適性の向上が図られる。さらに、ETC を活用した多様で弾力的な料金設定が可能。

全国の ETC 利用率は 45% を突破 (日別データ)。引き続き平成 18 年春の約 70% を全国目標

平成 17 年 6 月 16 日で J H 47.3%、首都高速 53.3%、阪神高速 38.9%、本四道路 53.5% より、全国平均 47.3%。週間平均では 43.8% となっている (平成 17 年 6 月 10 日~6 月 16 日平均)。(表 3-1)

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

料金所渋滞の緩和による経済効果や CO₂ 排出量削減効果が発現

- 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。(図 3-2)
- ETC 利用率 40% により、渋滞解消による経済効果年間約 2,700 億円。また、料金所周辺の CO₂ を約 13% (年間約 13 万トン) 削減。(図 3-3)

平成 16 年度は以下の多様な取組みにより、ETC の利用が拡大

料金所における ETC レーンの終日専用化

- ETC レーンの 24 時間専用化を拡大。(表 3-2)
- 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推進。(表 3-3)

ETC 車載器購入費用軽減策の実施

- 料金還元や車載器購入支援 (1 台当たり 5,000 円) を開始し、330 万台の支援を実施。(表 3-4)

ETC 利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の推進

- 高速自動車国道では、深夜割引 (平成 16 年 11 月~)、通勤割引、早朝夜間割引 (平成 17 年 1 月~) といった時間帯割引を開始し、平成 17 年 4 月からはマイレージ割引、大口・多頻度割引を開始。
- 都市高速では、首都高速道路 ETC 夜間割引社会実験、阪神高速 ETC 普及促進割引等を実施。

(3) 業績計画 (今後の取組み)

平成 17 年度は以下の取組みを実施し、平成 18 年春に ETC 利用率 70% を目指す

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

ETC 終日専用レーンの複数化を順次拡大

ETC 車載器リース制度の創設

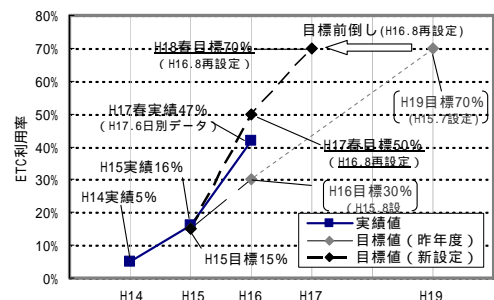
- ETC 利用開始時の初期費用低減のため、ETC 車載器のリース等による経費の一部を助成。

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 の本格運用の開始。

クレジットカード以外の決済方法の導入

平成 15 年度実績	全国 16% 首都高速 19% 阪神高速 11%
平成 17 年春	実績 全国 47% 首都高速 53% 阪神高速 39%
	目標 全国 約 50% 首都高速 約 60% 阪神高速 約 50%
中期的な目標	平成 18 年春までに約 70% (うち首都・阪神高速 約 85%) まで向上させる
平成 18 年春の目標	全国 約 70% 首都高速 約 85% 阪神高速 約 85%



担当：道路局 有料道路課