

ETC の新車への標準装備化等に関する要望書

ETC（有料道路自動料金収受システム Electronic Toll Collection System）の普及促進につきましては、平素から多大なる御尽力を頂いており、厚く御礼申し上げます。

ETC について、6 道路会社は平成 13 年 3 月からの試行を経て、整備の全国展開を図るとともに、ETC 割引の導入等をはじめ、国土交通省等と共同して普及促進を図ってきており、現在では、その利用率は全国で既に 7 割以上に達しております（利用台数ベース）。

ETC はお客様の利便性、快適性はもとより、料金所周辺環境改善に大いに寄与していますが、ETC の普及促進を図り、更なる環境改善を進め渋滞等の社会的損失を減少させることは喫緊の社会的要請に応えることにも繋がると考えております。

しかしながら、国産車、外国車の一部は ETC が標準装備されておりますが、未だ多くの車種には標準装備がされておられません。

お客様が個人で ETC を装備するよりも、新車の全てに ETC 標準装備される場合、外国車を含め全ての販売店等において ETC の装備化が図られる場合等には、よりお客様の利便性が高まり、更なる ETC の普及に繋がることとなり、その結果、社会的要請に応えることにもなるものと考えます。

つきましては、国内で販売される新車に ETC の標準装備化等、ETC の普及促進に繋がる方策を行って頂きますよう、ここに要望します。

平成 21 年 3 月 12 日

東日本高速道路株式会社

社長 井上 啓一

首都高速道路株式会社

社長 佐々木 克己

中日本高速道路株式会社

社長 高橋 文雄

西日本高速道路株式会社

社長 奥田 楯彦

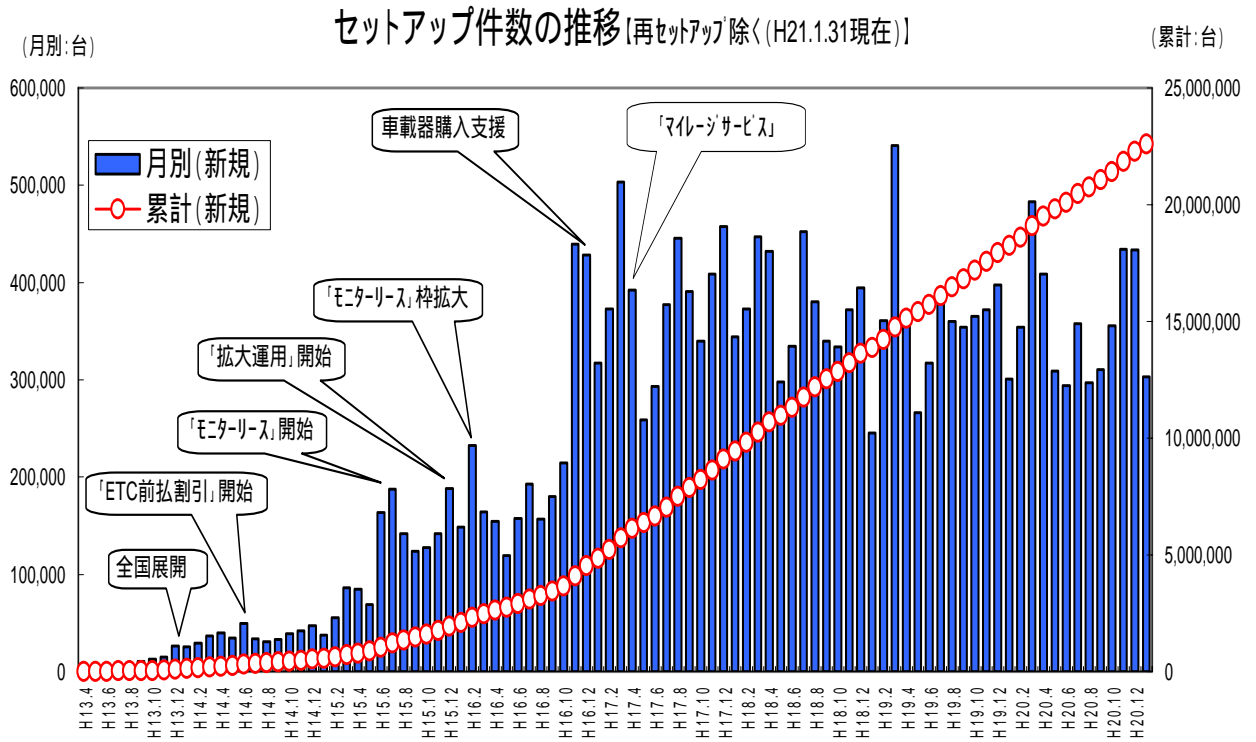
阪神高速道路株式会社

社長 木下 博夫

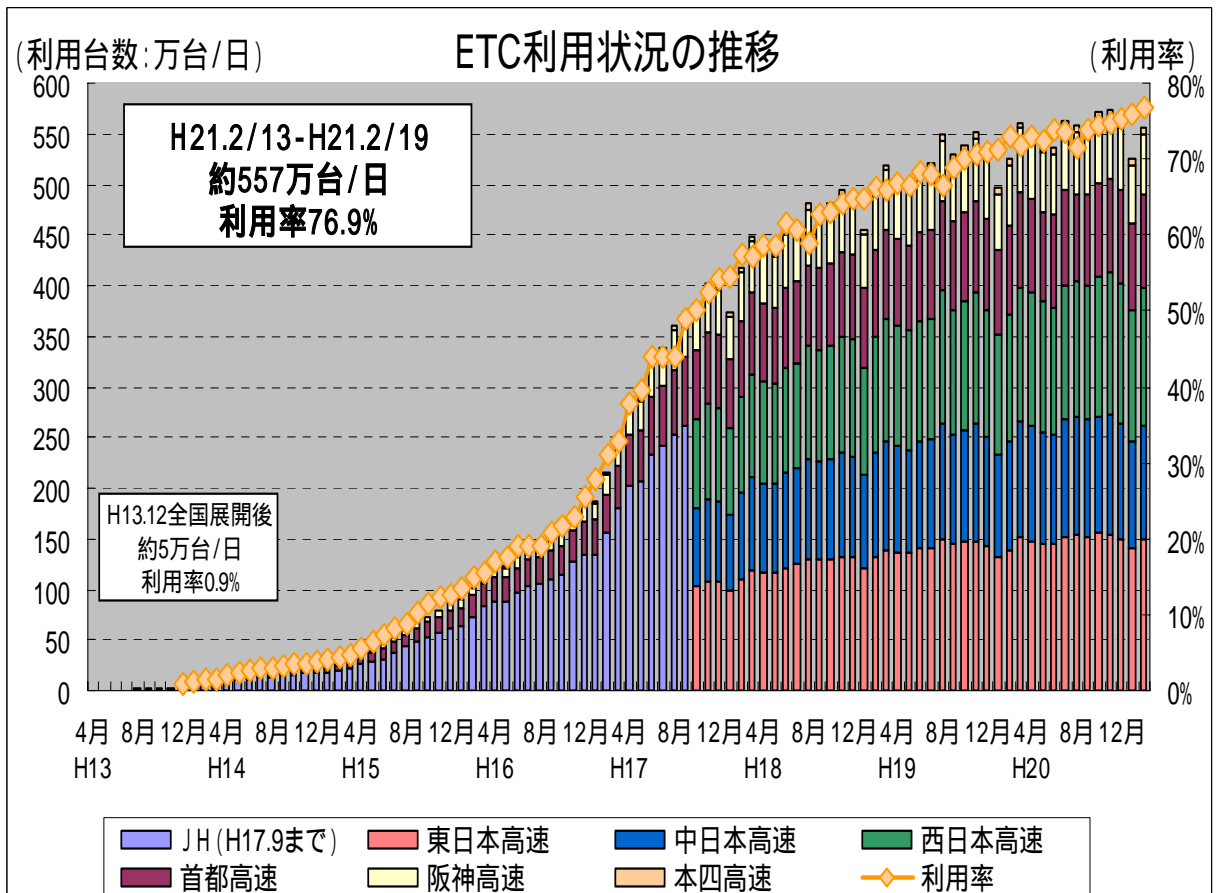
本州四国連絡高速道路株式会社

社長 伊藤 周雄

【ETC セットアップ台数の推移】



【ETC の利用状況】



【ETCのメリット】



ETCを利用した割引サービス

ETCをご利用のお客さまを対象に、「深夜割引」「通勤割引」「早朝夜間割引」「マイレージサービス」などの割引サービスを提供しています。また、地元の観光協会などと連携して地域の観光シーズンに高速道路の通行料金がお得になる企画割引「ドラ割」も実施しています。



【渋滞減少効果の事例】

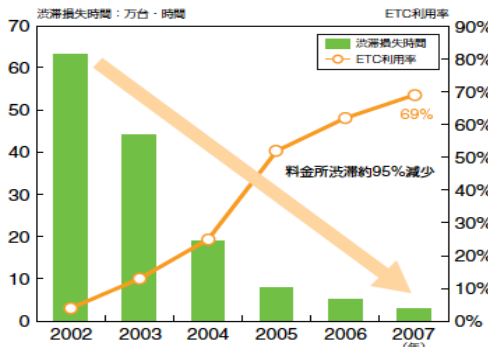
ETCの普及によるCO₂削減効果

ETCの普及により、料金所付近における渋滞損失時間は、2002年*約63万台・時間であったものが、2007年には約3万台・時間となり、渋滞が約95%（約60万台・時間）減少しました。この効果をCO₂の排出量に換算すると、年間約

3,600トンの削減と推計されます。

これは、東京ドーム（面積4.7ha）の約73個分の森林面積（約340ha）が吸収・固定する量に相当します。

●料金所渋滞とETC利用率の推移



*ETC割引を開始した2002年を基準年としています（2002年の渋滞損失時間は試算値です）。

●CO₂削減効果（推計）

項目	2002年	2007年 (2006年)	減少-増減効果 対 2002年 (対 2006年)
料金所付近の渋滞 損失時間 (万台・時間)	63	3 (5)	▲60 (▲2)
CO ₂ 排出量 (トン/年)			▲3,630 (▲120)

○CO₂削減効果の推計方法：

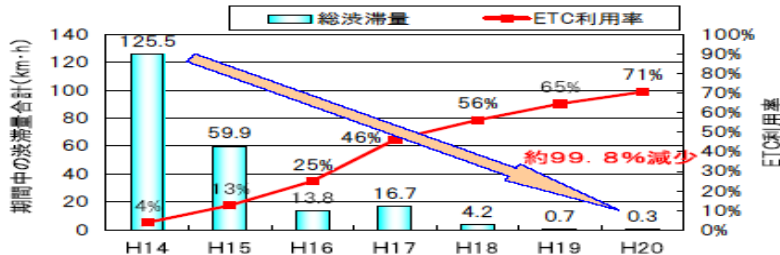
国土技術政策総合研究所「自動車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」（2001年11月）の係数をもとに、渋滞状況を加味して推計しています

東京ドーム約73個分の大きさとほぼ同じ面積の森林と同等の効果があります。



1個 = 東京ドーム10個分

首都圏の主な本線料金所における渋滞量の変化



※渋滞量は、渋滞規模を表す指標（渋滞長×渋滞時間）

比較	渋滞量 (km・h)	ETC利用率 (%)
H14	125.5	3.9%
H20	0.3	70.5%
増減	▲99.8%	+66.9%
H19	0.7	64.5%

【分析対象の本線料金所】 首都圏の高速自動車国道の本線料金所
 ・東北道(上下線) 浦和本線料金所 ・関越道(上下線) 新座本線料金所
 ・常磐道(上下線) 三郷本線料金所 ・東関東道(上下線) 習志野本線料金所
 【分析対象期間】 平成20年12月24日(水)～平成21年1月4日(日) [12日間]
 【ETC利用率】 NEXCO東日本エリア内における各年の分析対象期間中のETC利用率