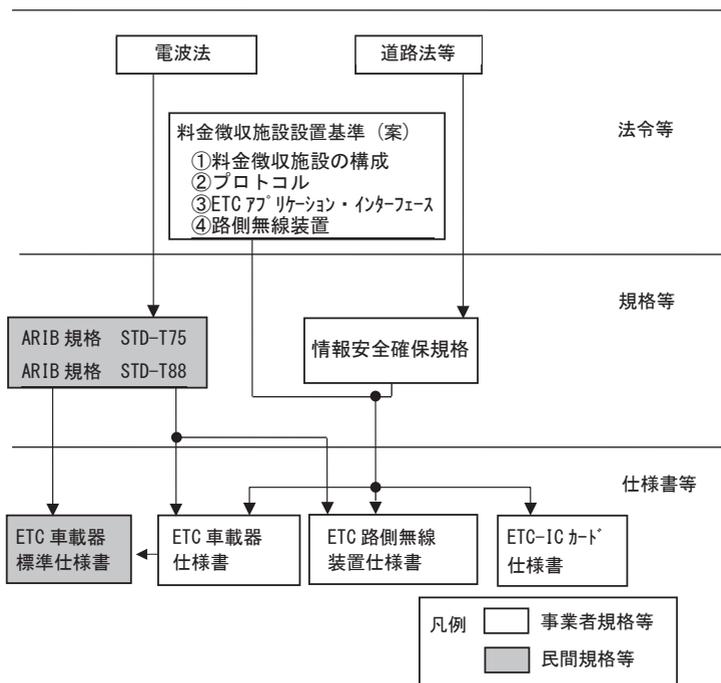


2章 | ETC のしくみ

2-1 ETC に関連する法制度と規格・仕様等

(1) 法制度、規格及び仕様書等の関連

ETCに関する法制度、規格及び仕様書等の関連図を以下に示す。



ETCに関する仕様書等の関連図

(2) ETCに関連する法制度等

1) ETC業務の実施に係る法制度等

ETCを使用する場合における料金の徴収事務の取扱いは、「有料道路自動料金収受システムを使用する料金徴収事務の取扱いに関する省令」（平成11年8月2日建設省令第38号、最終改正：令和5年9月1日国土交通省令第65号）（以下「省令」という。）に定められている。

①ETCシステム使用の周知措置

有料道路事業者は、ETCシステムを使用して料金を徴収しようとするときは、省令において、あらかじめ公告等を行うこと（省令第2条第1項）、ETCシステムの利用規程その他必要な事項を周知することとされている（省令第2条第2項）。

この規定に基づいて、平成11年12月21日に道路4公団による「有料道路自動料金収受システムを使用する料金の徴収に関する公告」が行われた。この中には、ETCシステムの利用に際して道路利用者に対して周知すべき事項が「ETCシステム利用規程」として定められている。

②ETCシステムにおける情報の安全確保

省令において、ETCシステムを使用して料金を徴収する有料道路事業者（以下「自動料金徴収者」という。）は、ETCシステムにおける情報の不正記録の防止、記録された情報の漏えい、滅失又は毀損の防止その他の情報の適切な管理を行うこととされている。

この場合、ETC関連機器を製造し、又は供給するために必要な規格のうち情報の安全確保のために必要なものを関連機器の製造又は供給する者に提供する場合には、これらの者による製造又は供給以外の目的で用いられないようにすること、及び識別処理情報が関連機器ごとくに的確に付与されるように必要な措置を講ずることとされている（省令第4条第1項第1号及び第2号）。

また、自動料金徴収者は、上記措置の確実性、効率性、利用者の利便に照らして上記措置の一元的実施を確保するために、ETCにおける情報の安全確保の確実かつ効率的な実施を目的とする一般財団法人に、情報安全確保規格の提供代行、及び識別処理情報の付与の業務を行わせることとされている（省令第4条第1項第3号）。平成11年9月に設立された道路システム高度化機構（ORSE現ITS-TEA）がこの省令に定める上記業務を実施している。

③ETCにおける個人情報の保護

ETCにおいては、自動料金徴収者が収集した個人情報の保護が必要である。このためETC実施主体は「個人情報保護に関する法律」や「有料道路自動料金収受システムにおける個人情報の保護に関する指針」（平成12年3月24日建設省道有発第19号 建設省道路局長通達、最終改正：平成20年12月1日）に基づいて適切に個人情報を取扱うことになっている。

2章 ETC のしくみ

2) 料金徴収施設設置基準（案）

ETCが全国の有料道路や高速道路で利用できるようにするため、ETC料金徴収施設の全国共通の仕様である「料金徴収施設設置基準（案）」（平成11年3月29日 建設省道企発第28号 建設省道路局長通達）が制定された。

「料金徴収施設設置基準（案）」では、料金徴収施設の構成、プロトコル、ETCアプリケーション・インターフェイス、路側無線装置などについての基準を定めている。

※本便覧では、仕様書名等の固有名詞や引用記載の場合を除き、「インタフェース」等ではなく「インターフェイス」にて記載する。

(3) ETCに関する規格及び仕様

1) 情報安全確保規格

路側機、車載器及びETCカード間で情報のやりとりを行う際の盗聴、改竄等の不正防止を目的に、情報の安全確保のために「ETCセキュリティ標準規格書」等の情報安全確保規格が制定され、ETC関連機器を開発・製造又は供給する事業者と国土交通省（ITS-TEAが代行）との間で守秘義務契約を締結した上で開示されている。

2) ETCに関する各種仕様書・規格書

ETCシステムの基準並びに仕様は、ETCの基本的要件を満たし、かつ広く公開性を保つために、以下の基本理念のもと制定された。

- ・国際規格準拠（ISO/IEC、ITU）
- ・性能、機能規定、信頼性（MTBF、寿命確保）
- ・WTO政府調達協定の遵守
- ・競争性の確保（企業の創意工夫を生かし、自由な競争）
- ・既存のシステムとの整合
- ・相互運用性、互換性

平成11年7月に道路4公団はETCに利用する製品について、その要求条件を定めるための共通仕様書として以下の仕様書・規格書を制定し、適宜必要な改定を実施している。

ETCに関する各種仕様書・規格書

	仕様書名	発行年月※	発行元
①	ETC-ICカード仕様書	平成26年7月	NEXCO 総研
②	ETC車載器仕様書	令和4年11月	
③	ETC路側無線装置仕様書	令和2年10月	
④	5.8GHz帯DSRC車載器規格書	平成26年7月	
⑤	5.8GHz帯DSRC路側無線装置規格書	令和2年10月	
⑥	5.8GHz帯DSRCインタフェース規格書	令和4年11月	

※最新版の発行年月

① ETC-ICカード仕様書

ICカードについての必要条件（活性化、伝送プロトコル、コマンド、アプリケーション、環境信頼性）、試験、検査方法について規定している。

② ETC車載器仕様書

高速道路会社が車載器を調達する場合に適用することを目的に機器としての必要条件を、機能動作、信頼性、試験及び検査について規定している。

③ ETC路側無線装置仕様書

路側無線装置の概要、種類、性能及び必要条件を、電気的特性、機能動作、信頼性、試験及び検査について規定している。

④ 5.8GHz帯DSRC車載器規格書

DSRCを使用するITSアプリケーションにおける、車載器の共通的な機能・性能等を規定している。

⑤ 5.8GHz帯DSRC路側無線装置規格書

DSRCを使用するITSアプリケーションにおける、路側無線装置の共通的な機能・性能等を規定している。

⑥ 5.8GHz帯DSRCインタフェース規格書

DSRCを使用するITSアプリケーションとDSRCとの接続点におけるインターフェイスを規定している。

2章 ETC のしくみ

3) ETC車載器に関する仕様書

ETC車載器製造者により、ETC車載器の仕様書が制定されている。

ETC車載器に関する仕様書

	仕様書名	発行年月※	発行元
①	ETC車載器標準仕様書	平成30年5月	ITS-TEA

※最新版の発行年月

① ETC車載器標準仕様書

ETC車載器仕様書は道路4公団がETC車載器を調達することを目的に制定されたもので、一般利用者向けのETC車載器は民間の自由市場において製造・販売する仕組みになっている。

そこで一般利用者に均等で良質なサービスを提供する観点から、平成13年3月にETC運用連絡会議に参加するETC車載器製造者が、ARIB規格と道路4公団のETC車載器仕様書等を参照して、「ETC車載器標準仕様書」を作成し、事務局を担ったORSE（現ITS-TEA）より発行された。

なお、最新版は平成30年5月に第9.0版として発行された。

4) ETC2.0に関する仕様書等

一般財団法人道路新産業開発機構（HIDO）及び一般財団法人電子情報技術産業協会（JEITA）より発行されている。

ETC2.0に関する各種仕様書

	仕様書名	発行年月※	発行元
①	電波ビーコン5.8GHz帯仕様書集	平成29年6月	HIDO
②	電波ビーコン5.8GHz帯発話型ITS車載器向け仕様書集	平成27年6月	
③	民間向け簡易型路側機無線部仕様書	平成31年4月	
④	ITS車載器標準仕様 ITS車載器DSRC部標準仕様 ITS車載器カーナビ部標準仕様 ITS車載器用音声合成記号	令和3年4月	JEITA

※最新版の発行年月

①電波ビーコン5.8GHz帯仕様書集

ETC2.0路側機のデータ形式（ダウンリンク、アップリンク）及び路車間インターフェイスを規定している。

なお、開示対象はDSRCインフラシステムの運用・設計目的に限定されている。

②電波ビーコン5.8GHz帯発話型ITS車載器向け仕様書集

GPS付発話型ETC2.0車載器のデータ形式（ダウンリンク、アップリンク）及び路車間インターフェイスを規定している。

なお、開示対象はインフラシステム及び車載器の運用・設計目的の者に限定されている。

③民間向け簡易型路側機無線部仕様書

ETC2.0特定プローブデータ配信サービスを利用している民間事業者が、車両のプローブデータを速やかに収集するために、自らの拠点等への設置が可能となる簡易型路側機無線部の機器仕様書。通常のETC2.0路側機に比べて、秘匿性を有する機能等を含まない構成となっている。

なお、開示対象はETC2.0特定プローブデータ配信サービスの利用者あるいは利用を検討されている者に限定されている。

④ITS車載器標準仕様等

ETC2.0車載器を通じて提供される多様なサービスについて、一般利用者にも均等で良質なサービスを提供する観点から、平成19年3月にJEITAが「ITS車載器標準仕様」、「ITS車載器DSRC部標準仕様」、「ITS車載器カーナビ部標準仕様」、「ITS車載器用音声合成記号」の仕様を制定した。

（4）無線通信に関連する法令

ETCでは料金徴収に関する情報を路側機と車載器との間でやり取りし、ETC2.0ではこれに加えて道路交通や走行履歴等の情報をやり取りする。これらのやり取りを無線通信で行うためにETC及びETC2.0路側機、車載器、車載器テスト（車載器の通信機能、性能を確認するための機器）はそれぞれ無線設備にあたり、無線設備規則（昭和25年電波監理委員会規則第18号）において「狭域通信システム」という名称でその無線通信仕様に関する要件が定められている。

路側機についてはその設置、運用にあたり無線局免許の取得が必要であり、無線

2章 ETC のしくみ

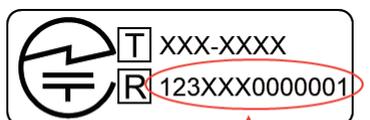
従事者の配置等の必要な措置を講じることが求められる（電波法（昭和25年法律第131号））。

一方、車載器及び車載器テストについては電波法（昭和25年法律第131号）及び電波法施行規則（昭和25年電波監理委員会規則第14号）により、その機器が所定の技術基準に適合することを示す技術基準適合表示を有すること等を条件として、無線局免許の取得が必要でない特定無線設備とされる。

○スプリアス規格の改正に伴う措置等について

平成17年8月に無線設備規則の改正が行われ、車載器のスプリアス発射の強度許容値が低減された（無線設備規則 別表第3号 改正前：25 μ W以下 → 改正後：2.5 μ W以下）。

これにより、平成13年4月17日以降に改正前の旧スプリアス規格に基づく技術基準適合証明を受けた車載器については、新しいスプリアス規格に基づく技術基準への適合確認、届け出等を行わないと使用できなくなる予定である。総務省令において「当分の間」有効とされている旧スプリアス規格に基づく技術基準適合証明の効力の期限については、総務省からの情報発信等により動向を確認する必要がある。



技術基準適合証明番号

技術基準適合証明番号の表示例

※スプリアス発射とは

- ・無線通信の必要周波数の外側に発生する副次的な電波の発射であり、必要周波数帯に隣接する対域外発射のさらに外側の周波数領域のもの。
- ・狭域通信システムでは、各チャネルの搬送波周波数 ± 12.2 MHzより外側の周波数における発射をいう。

(5) 通信規格

1) ETCに係る通信規格

① ARIB規格

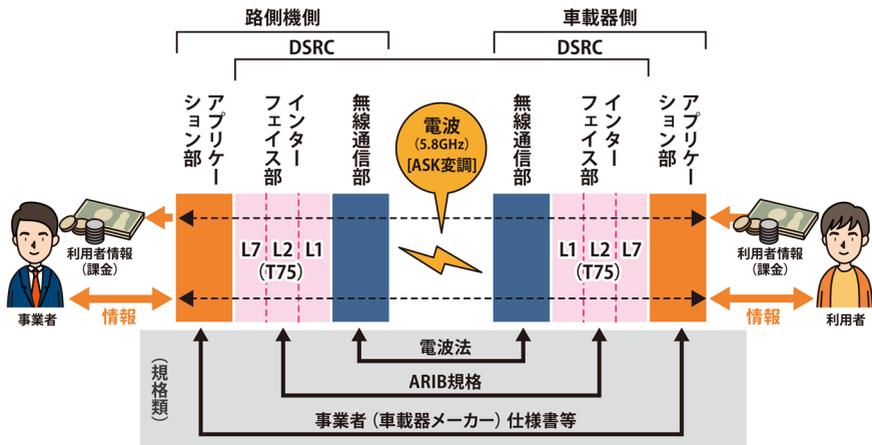
ETCの通信プロトコルについては、平成9年11月に、一般社団法人電波産業

会（ARIB）が民間標準規格として「有料道路自動料金収受システム 標準規格」（ARIB STD-T55）を策定し、その後、平成13年4月の電波法に係る無線設備規則の改正に合わせてT55を改定し、平成13年9月に「狭域通信（DSRC）システム 標準規格」（ARIB STD-T75）（令和2年3月改定 1.6版）を策定している。なお、路側無線装置のプロトコルの技術基準については、「料金徴収施設設置基準（案）」にて定められている。

また、車載器について路側無線装置との通信が確実に行われるかを確認する試験（接続性確認に係る試験）の試験規格として、ARIBが以下を策定している・「狭域通信（DSRC）システム陸上移動局の接続性確認に係る試験項目・試験条件 技術資料」（ARIB TR-T16）（平成19年12月改定 1.4版）

② ETCの無線通信のしくみ

ETCの無線通信は5.8GHz帯のアクティブ方式DSRC（狭域通信）を使用している。料金所の路側機及び車載器は、無線通信部、インターフェイス部（接続、結合）、アプリケーション部（サービス）で構成されており、各部を個別に規格化することで多様なシステムへの応用を可能としている。



ETCの通信のしくみ

i) 無線通信部

無線通信部は、アンテナや送受信部（回路）で構成されている。ここでは情報を電波にして送信、受信電波を情報に変換する機能を有しており、周波数等は無線設備規則、電波法施行規則で定められている。

2章 ETC のしくみ

ii) インターフェイス部

インターフェイス部は、ARIB STD-T75で規格化されたDSRCの通信プロトコルの機能を有し、路側機と車載器の通信の確立や、無線通信部とアプリケーション部間の情報形式の変換を行う。

- ・レイヤー1 (L1：物理層)

路側機と車載器とで通信可能である周波数であることを確認するプロセス（周波数選定プロセス）、路側機と複数の車載器が通信する場合の通信時間の割当方法（通信フレーム）等を規定。

- ・レイヤー2 (L2：データリンク層)

受信したデータを識別し自分宛てのデータを選別する機能、正しく受信されなかったデータを再送する処理等を規定。

- ・レイヤー7 (L7：アプリケーション層)

路側機や車載器で提供可能なアプリケーションをお互いに確認して特定するための処理手順（初期接続手順）等を規定。

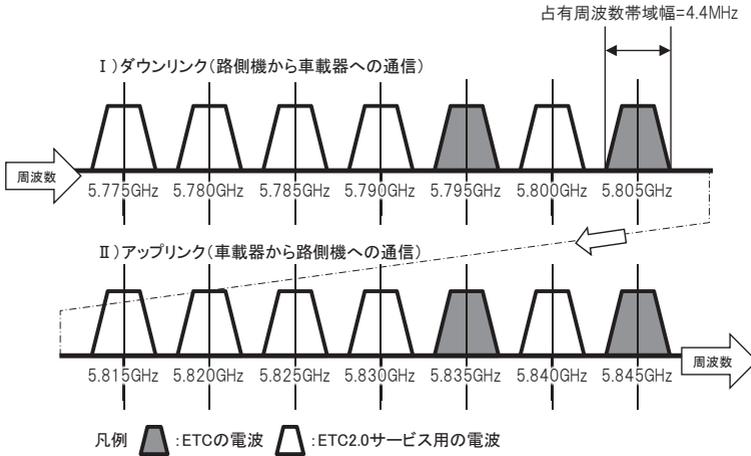
iii) アプリケーション部

「ETC路側無線装置仕様書」、「ETC車載器仕様書」他によりアプリケーション部の仕様が決められており、路側機は車載器の認証や課金処理等を行い、車載器はETCカードの認証や情報の読み書き、路側機の認証と情報提供等の処理を行う。

③DSRCの通信仕様

ETCで使用するDSRCの電波（5.8GHz帯）は、路側機から車載器へダウンリンク通信を行う5.795GHzと5.805GHz、車載器から路側機へアップリンク通信を行う5.835GHzと5.845GHzがある。

また、各電波の周波数の変動許容値である「占有周波数帯域幅」は4.4MHz、変調はASK方式とし、変調信号速度は1,024kbpsである。



ETCの電波及び占有周波数帯域幅

なお、路側機や車載器の占有周波数帯域幅は、ARIB STD-T55では8.0MHzであったが、平成13年4月17日に電波法施行規則が改正され、平成14年4月1日以降は、ARIB STD-T75となり、占有周波数帯域幅が4.4MHz以内となったため、路側機、車載器とも、占有周波数帯域幅は4.4MHzに対応となっている。

また、変調方式がARIB STD-T55ではASKのみであったのに対し、ARIB STD-T75ではETCで使用しているASKに加えてQPSKが追加された。変調信号速度はASKでは1,024kbpsであるのに対して、QPSKでは4,096kbpsとなっている。

2) ETC2.0に係る通信規格

ETC2.0は、ETCの機能に加えて次の規格及び通信仕様が規格化されている。

本項では、DSRCを用いる渋滞回避支援、安全運転支援等の情報提供サービスや経路情報の情報収集サービスに限定する場合は、ETC2.0車載器をETC2.0車載器（DSRC部）と記述する。

① ARIB規格

ETC2.0の通信プロトコルについては、平成16年5月に、ARIBが民間標準規格としてDSRCシステム上で複数アプリケーションを実行可能とする「狭域通信（DSRC）アプリケーションサブレイヤー標準規格」（ARIB STD-T88）（平成19年12月改定 1.1版）を策定し、その後、平成17年11月にDSRC基本アプリケーションの路車間通信インターフェイスを規定する「狭域通信（DSRC）基本アプリケーションインタフェース仕様 標準規格」（ARIB STD-T110）（平成28年9月29日策定 1.1版）が策定されている。

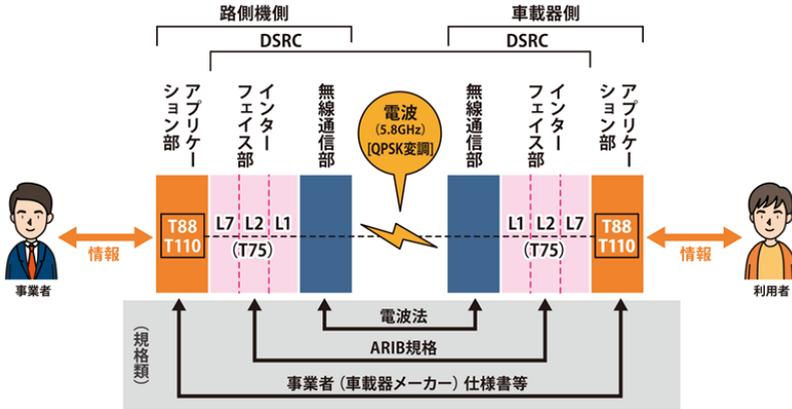
また、ETC2.0路側機との通信が確実に行われるかを確認する試験（接続性確認に係る試験）の試験規格として、ARIBが以下を策定している。

- ・「狭域通信（DSRC）アプリケーションサブレイヤー陸上移動局の接続性確認に係る試験項目・試験条件 技術資料」（ARIB TR-T17）（平成22年7月改定 2.2版）
- ・「狭域通信（DSRC）基本アプリケーションインタフェース陸上移動局の接続性確認に係る試験項目・試験要領 技術資料」（ARIB TR-T22）（平成24年12月18日策定 1.0版）

② ETC2.0（DSRC部）の無線通信規格

ETC2.0（DSRC部）の無線通信は、各部を個別に規格化することで多様なシステムへの応用を可能としている。

2章 ETC のしくみ



ETC2.0の通信のしくみ

i) 無線通信部

無線通信部は、アンテナや送受信部（回路）で構成されており、情報を電波にして送信、受信した電波を情報として変換するハードウェア部分を指す。通信に用いる電波の周波数等は無線設備規則、電波法施行規則で定められている。

ii) インターフェイス部

インターフェイス部は、ETCと同じく、ARIB STD-T75で規格化されている通信プロトコル部を指す。ETC2.0路側機とETC2.0車載器（DSRC部）の通信の確立や、無線通信部とアプリケーション部間の通信手順や方法を定めている。

・レイヤー1（L1：物理層）

ETC2.0路側機とETC2.0車載器（DSRC部）で通信可能である周波数であることを確認するプロセス（周波数選定プロセス）、ETC2.0路側機と複数のETC2.0車載器（DSRC部）とが通信する場合の通信時間の割当方法（通信フレーム）等を規定。

・レイヤー2（L2：データリンク層）

受信したデータを識別し自分宛てのデータを選別する機能、正しく受信されなかったデータを再送する処理等を規定。

・レイヤー7（L7：アプリケーション層）

ETC2.0路側機やETC2.0車載器（DSRC部）で提供可能なアプリケーションをお互いに確認して特定するための処理手順（初期接続手順）等を規定。

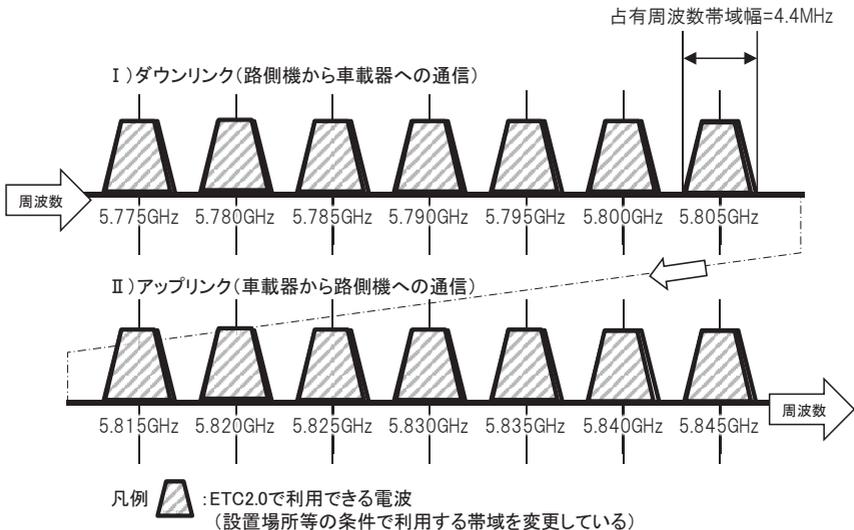
iii) アプリケーション部

ARIB STD-T88で規格化されたASL (Application Sub-Layer) 及び ARIB STD-T110で規格化された基本アプリケーションインターフェイスを利用する。ETC2.0路側機はETC2.0車載器 (DSRC部) の認証や情報提供・収集等を行い、ETC2.0車載器 (DSRC部) はICカードの読み書き、ETC2.0路側機の認証と情報収集・提供等の処理を行う。

③ DSRCの通信仕様

ETC2.0で使用するDSRCの電波 (5.8GHz帯) は、ETC2.0路側機からETC2.0車載器 (DSRC部) へダウンリンク通信を行う5.775GHz～5.805GHzの7波、ETC2.0車載器 (DSRC部) からETC2.0路側機へアップリンク通信を行う5.815GHz～5.845GHzの7波がある。

また、各電波の周波数の変動許容値である「占有周波数帯域幅」は4.4MHz、変調はQPSK方式とし、変調信号速度は4,096kbpsである。

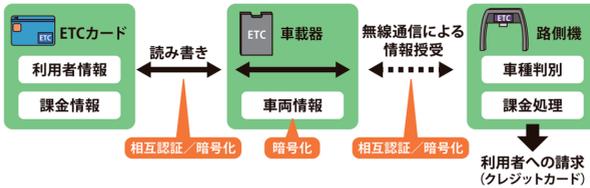


ETC2.0の電波及び占有周波数帯域幅

2-2 セキュリティ

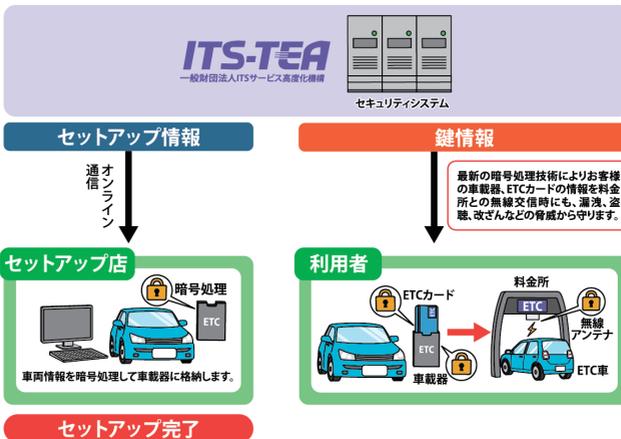
(1) ETCのセキュリティ

車載器と路側機の間では、車両情報や課金情報等を無線通信で送受信している。また、ETCカードと車載器の間では、利用者情報の読出しや課金情報等の書込みが行われている。これらの情報を保護するため、ETCには不正利用やプライバシー保護に対する高いセキュリティが要求される。



車載器の機能及びセキュリティ

このため、車載器と路側機の通信及び車載器とETCカードの通信には、強固な暗号処理による十分なセキュリティが確保されている。また、車載器のセットアップを行うためのセットアップ処理においても同様である。



ITS-TEA発行の鍵による暗号処理とセキュリティ確保の概念

全国の有料道路で共通のETCシステムを導入するためには、共通のセキュリティ機能の構築が必要となる。ITS-TEAはこの機能実現のための暗号鍵の発行、セットアップ情報の発行及び情報安全確保規格の提供代行を行っている。これらにより、ETCシステムにおける情報の秘匿（機密性）、通信の相手方の確認（真正性）、通信内容が途中で改竄されていないかどうかの確認（完全性）の確保を行っている。

1) セキュア・アプリケーション・モジュール（SAM）

セキュア・アプリケーション・モジュール（Secure Application Module：SAM）は、ETCの通信に関する機密性、真正性及び完全性を確保するためのモジュールであり、車両情報や課金処理情報が通信時等に盗聴されない暗号化機能や、SAM内部が解析されない機構を備えている。SAMには車載器に実装される車載器SAM（車SAM）と路側機に実装される路側機SAMがある。

2) セキュリティ規格の変更

国土交通省と高速道路会社は、ETCの利用者情報や課金情報を将来にわたり安全に保護するため、セキュリティ規格を変更する取組みを進めている。

セキュリティ確保のため暗号技術は、コンピューターの性能向上や量子コンピューターの出現、解読技術の進歩などにより、現行の暗号技術の安全性低下が顕在化するリスクがある。継続的にセキュリティ確保を行うためには、暗号技術の安全性低下に関する監視を行い、その暗号技術が危殆化する前に、安全な暗号技術へ移行する必要がある。

ETCの暗号技術の移行は、車載器、カード、料金徴収設備などの更新を伴うため、計画的に進める必要があり、新セキュリティに対応したETC車載器の販売及びETCカードの貸与は既に開始され、ETCによる料金支払いに利用されている。ただし、現時点で現行（旧）のセキュリティ（車載器、カード）に顕在化した問題があるということではない。

セキュリティ規格変更の具体的な時期は未定だが、旧セキュリティ車載器の暗号方式に問題が発生しなければ最長で2030年頃までとなる予定である。ただし、セキュリティに問題が発生した場合は、変更時期が早まる可能性がある。

新セキュリティに対応した車載器かどうかは、車載器管理番号及び車載器の識別マーク等により識別可能である。なお、セキュリティ規格の変更後は、旧セキュリティ車載器を使い続けることはできない。

セットアップ申込書、証明書で確認。

確認方法
1

●「セットアップ申込書、証明書は、どこにある？」



ヒント セットアップ申込書・証明書は、車載器を取り付けた際に渡され、「車検証ファイル」に保管されている事例が多いです。



車載器の音声案内、車載器に連動するカーナビ画面で確認。

確認方法
2

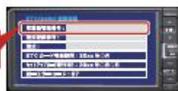


ヒント 操作方法は、各メーカーの取扱説明書でご確認ください。

● 車載器の音声案内
車載器管理番号先頭の数字「1」は、新規格「0」は、旧規格



● 車載器に連動するカーナビの画面
車載器管理番号の先頭の数字「1」は、新規格「0」は、旧規格



車載器の識別マーク、品番を調べて、メーカーホームページで確認。

確認方法
3



※ 識別マークの表示場所は機種により異なります。また車載器の型式により識別マークが描かれていない場合があります。

● 車載器本体の主な設置場所



新・旧セキュリティ規格3つの確認方法

(2) DSRC 部のセキュリティ

ETC2.0車載器のDSRC部とETC2.0路側機間の通信は、セキュリティ・ソフトウェア（DSRC-SPF）によって十分な安全性が確保されている。（SPF：Security PlatFormの略）

DSRC-SPFのセキュリティ処理機能は、相互認証、データ認証、暗号化という3要素の組み合わせにより構成される。

ETC2.0車載器のDSRC部とETC2.0路側機間の通信においては、DSRC-SPFを使用することにより、ETC2.0車載器とETC2.0路側機の相互認証、通信内容の暗号化を実現している

2-3 相互接続性試験等

(1) ETC 相互接続性試験の目的

ETCシステムでは、車載器と路側機の間で料金徴収に関する情報を無線通信にて送受信しており、通信不良は様々なトラブルを引起こす。そのため発売前の車載器に対して機種単位で試験機との相互接続性試験を行い、不良車載器を排除することで、円滑な交通運用、確実な料金収受、利用者保護が図られている。



ETC 料金収受における不良車載器の影響と排除の目的

(2) ETC2.0相互接続性試験の目的

ETC2.0車載器は、ETC車載器と同様に料金所のETCレーンの通行に使用するため、ETC車載器と同様の試験を行っている。

さらに道路管理者からの渋滞回避や安全運転に関する支援等のサービスを受けられる。また、プローブデータを生成し道路管理者へアップリンクする機能を備えているため、これらの機能確認試験も行っている。このようにETCシステムと同様にETC2.0車載器に対しても機種単位で相互接続性試験を行い、不良車載器の排除を行っている。

2-4 ETC 及び ETC2.0 の運用に係る会議体

ETC 及びETC2.0の円滑な運用のための課題の解決や調整の場として、ETC運用連絡会議、DSRC運用連絡会議、ETCセキュリティ協議体並びにセットアップ事業者連絡会がある。

ETC 及び ETC2.0 の運用に係る会議体

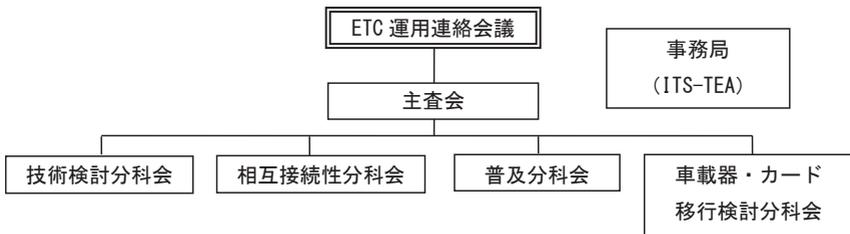
会議体	目的	メンバー
ETC 運用連絡会議	ETCの運用に対する安全性の確保、利便性の向上及び普及促進	国土交通省 有料道路事業者 車載器メーカー 自動車メーカー クレジットカード会社 カードベンダー 車載器SAMメーカー 関連法人等 ITS-TEA（事務局）
DSRC 運用連絡会議	DSRCサービス（ETC2.0サービス）の改善や利便性の向上	車載器メーカー 自動車メーカー ナビメーカー 路側機器メーカー 駐車場機器メーカー 関連法人等 ITS-TEA（事務局）
ETCセキュリティ協議体	ETCのセキュリティの確保と向上	国土交通省 有料道路事業者 ITS-TEA（事務局）
セットアップ事業者連絡会	セットアップ事業者の相互の情報交換や連携活動を通じた車載器の普及促進	セットアップ事業者 ITS-TEA（事務局）

(1) ETC運用連絡会議

ETC運用連絡会議は、ETCに関わる関係者間の連絡調整を目的に平成11年7月に国、有料道路事業者、民間団体等にて設置された。

活動目的は、ETCの運用に関する安全性の確保、利便性の向上及び普及促進である。

メンバーは、国土交通省を座長にして、有料道路事業者、車載器メーカー、自動車メーカー、クレジットカード会社、カードベンダー、車載器SAMメーカー及びITS-TEA他関連法人等で構成され、各分科会ごとに互選により主査が選出される。



令和6年5月時点

ETC運用連絡会議の運営体制

分科会の説明

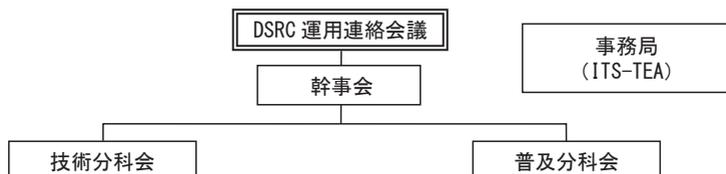
分科会	目的
技術検討分科会	車載器とカードに係る技術的課題と、車載器仕様について討議を行う。
相互接続性分科会	相互接続性試験装置の運用と、有料道路事業者から提供された路側機情報を車載器メーカーに展開する。
普及分科会	ETCの普及促進について討議、普及促進活動を行う。
車載器・カード移行検討分科会	セキュリティ規格移行の課題について討議を行う。具体的な課題検討は「運用WG」、「車載器WG」、「カードWG」にて行う。

(2) DSRC運用連絡会議

DSRC運用連絡会議は、DSRC関連事業者とITS-TEAが協力してDSRCサービス（ETC2.0サービス）の改善や利便性の向上、共通課題の解決等のため、技術的検討及び普及促進活動の推進などを実施することにより、DSRCサービス（ETC2.0サービス）の高度化や普及に寄与することを目的に平成26年11月に設置された。

2章 ETC のしくみ

メンバーは、車載器メーカー、カーナビゲーションメーカー、路側機器メーカー、駐車場機器メーカー、自動車メーカー及びITS-TEA 他関連法人等で構成され、互選により代表幹事が選出される。



令和6年5月時点

DSRC運用連絡会議の運営体制

分科会の説明

分科会	目的
技術分科会	ETC2.0に係る技術的課題と、車載器仕様について検討を行う。
普及分科会	ETC2.0の普及促進について討議、普及促進活動を行う。

(3) ETCセキュリティ協議体

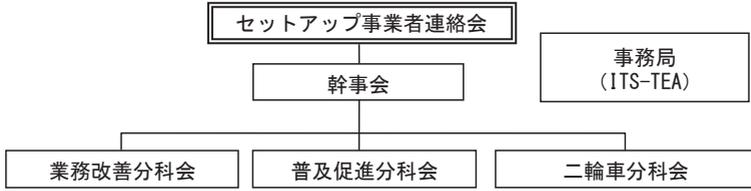
ETCは全国統一の有料道路システムであることから、セキュリティ不具合が発生した場合には、すべての有料道路事業者に影響を及ぼす可能性があるため、セキュリティの確保と向上を図ることを目的として、平成15年4月にETCセキュリティ協議体が設置された。

この協議体は、国土交通省、有料道路事業者及びITS-TEAにより構成され、ETC及び関連分野のセキュリティ情報を交換・共有し、セキュリティの確保と向上に努めている。

(4) セットアップ事業者連絡会

セットアップ事業者連絡会は、セットアップ事業者が、セットアップに関連する課題の解決とETCの普及促進に寄与することを目的に平成13年8月に設立された。

連絡会を運営するため、幹事会並びに事務局が置かれており、幹事は事業者の中から定期総会において選任される。また、幹事会の下に分科会があり、セットアップ店での品質向上を通じたお客様満足度向上やセットアップ業務の効率改善などを基本活動テーマに掲げ、諸課題に対して活動していくことで、ETC及びETC2.0の普及に取り組んでいる。



令和6年5月時点

セッティング事業者連絡会の運営体制

2-5 国による ETC を活用した料金制度等

(1) 弾力的な料金設定

1) 首都圏の新たな高速道路料金について

平成28年3月1日、国土交通省並びに独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、首都高速、NEXCO東日本、NEXCO中日本は、平成28年4月1日より実施する首都圏の新たな高速道路料金を発表した。

以下を考慮して、対距離制を基本とし、起終点を基本とした継ぎ目のない料金体系に整理・統一された。

- ①圏央道を含むその内側の料金水準を、「高速自動車国道の大都市近郊区間」の水準に統一
- ②首都圏の高速道路の車種区分を5車種区分に統一
- ③圏央道利用が不利にならないよう、割高な圏央道西側区間の料金水準の引下げ（同一起終点であれば同じ料金）
- ④ETC2.0車載器搭載車については、圏央道の料金割引を更に追加
- ⑤都心に向かう場合、東京外環道を使って迂回しても、東京外環道利用分は全額割引
- ⑥都心通過については、走行距離に応じた料金に変更

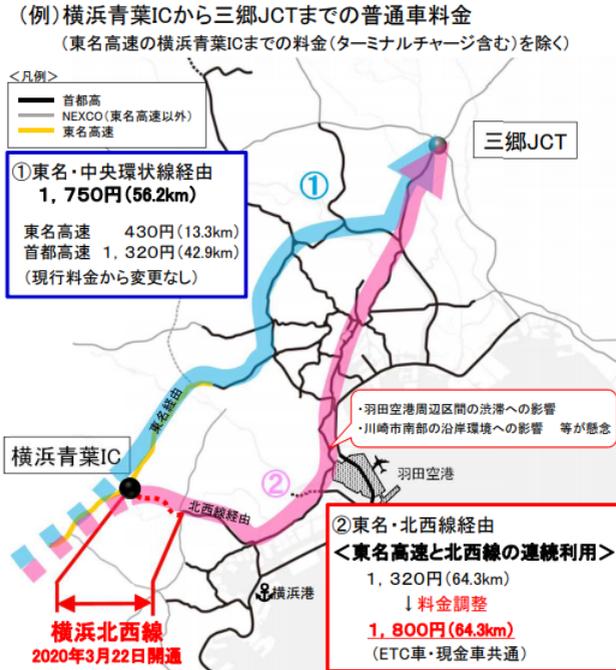
2) 近畿圏の新たな高速道路料金について

平成29年3月31日、国土交通省並びにNEXCO西日本、阪神高速は、平成29年6月3日より一部の路線を除き、以下を考慮して新たな料金を導入することを発表した。

- ①対距離制を基本とした料金体系への整理・統一
- ②淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために必要な料金を設定
- ③地方道路公社等の管理区間について、高速道路会社で一元的管理
- ④大阪都心部等への流入に関して、経路によらず起終点間の最短距離を基本で設定
- ⑤ETC2.0車載器搭載車については、第二京阪道路を発着する場合に加えて、通過する場合も、大阪都心流入割引の対象とする

3) 横浜北西線開通後の首都高速道路の料金について

令和2年2月4日、国土交通省並びに首都高速は、令和2年3月22日の横浜北西線開通後、北西線を迂回利用する交通を抑制するため、東名高速と北西線を連続利用する交通の上限料金を1,800円（普通車）に調整すると発表、令和4年4月1日の料金改定までの間、導入された。



出所：国土交通省ホームページ

4) 東京2020大会における首都高速の料金について

令和2年2月4日、国土交通省は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の首都高速の料金について発表した。なお新型コロナウイルスの感染拡大による大会の延期に伴い、令和3年7月19日から8月9日及び8月24日から9月5日に実施された。

- ① 夜間（24時から4時）に首都高速全線を利用する全車種（ETC車）の料金を5割引
- ② 昼間（6時から22時）に首都高速の都内区間を利用するマイカー等へ、料金を上乗せ（1,000円）

2章 ETC のしくみ

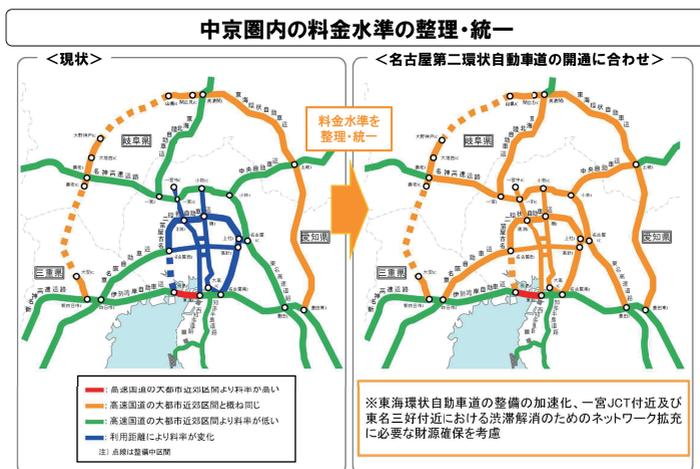
<料金上乘せの対象外車種（ETC車の場合）>

- i) 首都高速道路の5車種区分における「中型車」「大型車」「特大車」
- ii) 小型貨物、タクシー等の事業用車両
- iii) 小型貨物自家用車両
- iv) 身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の保有者が運転又は同乗する車両及び社会福祉事業の用にもっぱら供する事前登録した車両等
- v) 道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車等、通行料金を徴収しない車両及び大会関係車両

5) 中京圏の新たな高速道路料金について

令和2年3月31日、国土交通省並びにNEXCO中日本、名古屋高速は、令和3年度の名古屋第二環状自動車道の開通に合わせて、新たな料金を導入することを発表した。

- ①中京圏内料金水準の整理・統一（大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入）
- ②中京圏の高速道路の車種区分の整理・統一
- ③経路によらない同一料金の導入（起終点を基本とした継ぎ目のない料金、都市部への分散流入）



出所：国土交通省ホームページ

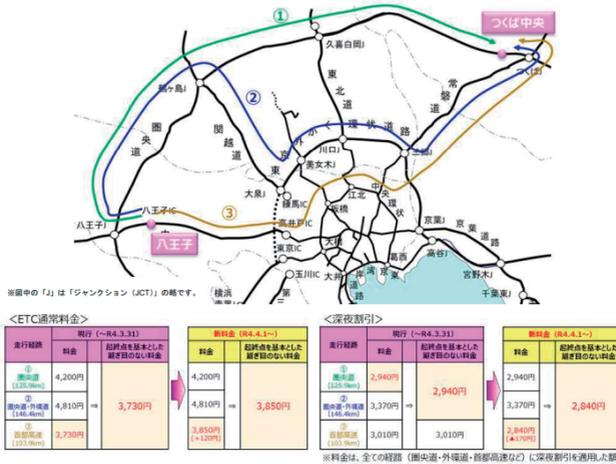
6) 「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」の改定について

令和3年3月12日、国土交通省は「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を改定した。これに基づき、同日、首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構は、令和4年4月以降の首都圏の新たな高速道路料金の具体案を作成した。

令和4年4月1日、首都圏の新たな高速道路料金が導入された。

- ①首都高速のより公平な料金体系へ向けた上限料金の見直しと大口・多頻度割引の更なる拡充（ETCコーポレートカードを利用の場合）を実施
- ②深夜0時から4時までの間に首都高速の入口等を通過する車両（ETC無線通行に限る）の料金を20%割引する深夜割引を新たに導入
- ③首都高速における上限料金の見直し及び深夜割引の導入に伴い、同一起終点において、圏央道経由の料金の方が高い場合は、引続き圏央道経由の料金を都心部経由と同額に引下げ一方、都心部通過が促進されないよう、都心部経由の料金の方が圏央道経由の料金よりも高い場合、その料金は引下げない

■料金の例（普通車（ETC車））

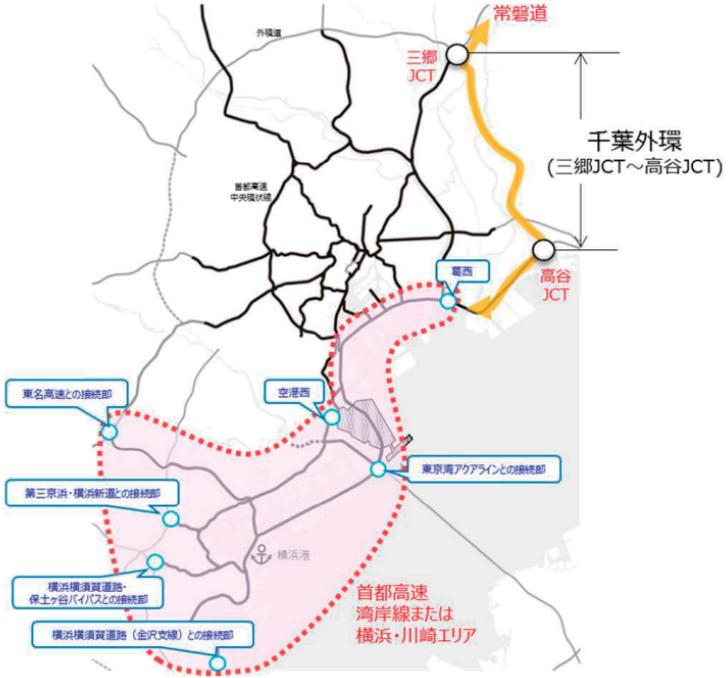


出所：NEXCO東日本ホームページ

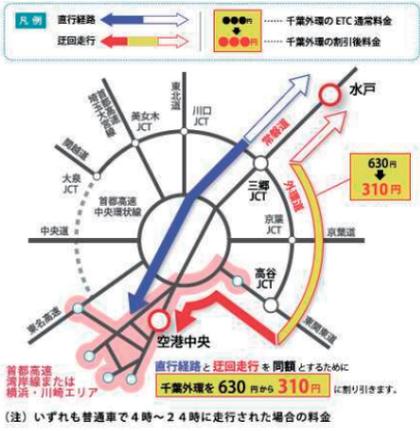
- ④首都高速の湾岸線又は横浜・川崎エリアを発着し、常磐道を利用するETC車が、外環道の三郷JCTから高谷JCTまで（外環千葉区間）を迂回して利用する場合、直行した時と同じ料金になるよう、該当区間の料金を割引く千葉外環迂回利用割引を導入

2章 ETC のしくみ

■対象エリア図



■料金の例 (普通車 (ETC車))



(注) いずれも普通車で4時~24時に走行された場合の料金

出所：NEXCO東日本ホームページ

7) 東京湾アクアラインにおけるETC時間帯別料金について

東京湾アクアライン（以下、アクアライン）の土日・祝日に発生する交通需要偏在等による混雑の緩和のため、特定時間帯の割引料金を変動させるETC時間帯別料金の社会実験を実施している。

- ①対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC
上り線（木更津→川崎方面）
- ②対象期間：令和5年7月22日～令和7年3月31日の
土日、祝日（1月2日、1月3日、振替休日を含む）
- ③対象車両：ETC車（全車種）
- ④ETC時間帯別料金：

	平日		土日・祝日		
	上り線・下り線	上り線 (木更津→川崎)			下り線 (川崎→木更津)
		0～24時	0～13時	13～20時	20～24時
軽自動車等	640円	640円	960円	480円	640円
普通車	800円	800円	1,200円	600円	800円
中型車	960円	960円	1,440円	720円	960円
大型車	1,320円	1,320円	1,980円	990円	1,320円
特大車	2,200円	2,200円	3,300円	1,650円	2,200円

出所：NEXCO 東日本ホームページ

8) 「新たな高速道路料金に関する基本方針」の改定について

令和5年12月22日、国土交通省は、平成26年に導入した3つの料金水準の継続と割引の見直しなどにより、これまでの取組みをさらに進展させるため、「新たな高速道路料金に関する基本方針」を改定した。

- ①3つの料金水準については、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つの料金水準を継続する
- ②首都圏・阪神圏においては、環状道路の整備に合わせてシームレスな料金体系の導入に向けて、引続き、料金の見直しを進める
- ③料金の割引について（NEXCO）
 - ・平日朝夕割引に代わる割引の検討を進め、高速道路が利用される時間帯の分散を図る
 - ・休日割引の適用条件を含め、高速道路料金割引の休日と平日のバランスにつ

2章 ETC のしくみ

いて見直しを進める

- ・大口・多頻度割引について、最大割引率を40%として継続する。ただし、令和7年3月末までの間は、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、最大割引を50%に拡充する
- ・深夜料金については割引率を3割として継続する。ただし、深夜割引の対象となる時間帯に走行した距離に応じた割引に見直す
- ④料金の割引について（本四高速）
 - ・本四高速については、他の交通機関への影響などを考慮しつつ、生活対策、観光振興などの観点から現在の料金割引を継続する
- ⑤高速道路の時間変動料金については、東京湾アクアラインでの実験の効果や影響を踏まえつつ、地域の合意形成を図りながら拡大をする

9) 「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」の改定について

令和5年12月22日、国土交通省は「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を改定した。これに基づき、同日、阪神高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構は、令和6年度からの近畿圏の新たな高速道路料金の具体案を作成した。その後、令和6年6月1日より近畿圏の新たな高速道路料金が導入された。

①阪神高速

- ・激変緩和措置として、新たな上限料金（普通車1,950円）を設定
- ・大口・多頻度割引の割引率を拡充（最大45%）
- ・新たに深夜割引（20%）を導入
- ・大阪都心部と関西国際空港方面との利用について、当面の間、上限料金（普通車1,320円）を設定
- ・大和川線の鉄砲出入口と堺線の住之江出入口を一般道路を経由して引き続いて通行する場合、これを1回の通行とみなす乗継割引を導入

②大阪・神戸都心部の流入・迂回

以下の流入・迂回について経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定

- ・平成29年12月及び平成30年3月の新名神の高速道路の開通を踏まえ、現行の神戸都心部西側からの流入に加え、神戸都心部東側からの流入、及び神戸都心部を避けて通行する利用
- ・令和2年3月の阪神高速大和川線全線の開通を踏まえ、大阪都心部を避けて通行する利用

(2) ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化

社会資本整備審議会国土幹線道路部会の「『持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組』中間とりまとめ」(令和2年9月25日)において、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を計画的に推進するため、導入手順や概成目標時期を明示したロードマップを策定することとされた。

これを受けて高速道路会社6社は、令和2年12月17日、ETC専用化に向けたそれぞれのロードマップを策定した。

国土交通省道路局高速道路課
高速道路会社6社

ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について

ETC専用化等の導入目的

- 国土幹線道路部会中間とりまとめ(令和2年9月25日)等にあるように、ETCを活用することにより、
 - ・ 戦略的な料金体系の導入が容易になること等を通じた混雑の緩和など利用者の生産性の向上
 - ・ 将来的な管理コストの削減
 - ・ 高速道路内外の各種支払における利用者利便性の向上
 - ・ 料金收受員の人員確保が困難な中での持続可能な料金所機能を維持
 - ・ 料金收受員や利用者に対する感染症リスクの軽減
 等に資することから、近年のETC利用率の拡大等の社会情勢の変化を踏まえつつ、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進。

ETC専用化等の進め方に係る基本的考え方

- 以下の基本的考え方を踏まえつつ、各高速道路会社の実情に応じて推進
 - ・ 都市部は5年、地方部は10年程度での概成を目指して計画的に推進
 - ・ ETC利用率・非ETC車の交通量・近隣ICでの代替性等を考慮し、一部料金所で試行的に開始し、運用状況等を踏まえながら、順次拡大
 - ・ 料金精算機が導入されている場合は、当面の間、料金精算機とETCを併用することも検討
 - ・ 実際の導入に当たっては、早期に周知・広報することにより、利用者の混乱を回避
- また、ETC専用化等の導入・拡大に併せ、以下の点について引き続き検討
 - ・ 車載器助成やETCパーソナルカードのデポジットの下限の引き下げ等によるETCの利用環境の改善
 - ・ 誤進入等による非ETC車対策(車籍照会の効率化等の適切な事後徴収方法の構築)、非ETC車の料金徴収コスト差を踏まえた非ETC車の利用者負担、管理コストの状況を踏まえた利用者への還元策、将来的な本線料金所の撤去等

出所：国土交通省ホームページ

2章 ETCのしくみ

ETC専用化等のロードマップについて

		都市部において 5年後概成					地方部を含めて 10年後概成			
都市部(首都圏)		2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
首都高速	料金所数 (※1) 181	導入準備 (※2)		30箇所 程度で順次導入		順次拡大(9割) (30→160箇所程度)		順次拡大 ⇒ 全線		
NEXCO 東日本	125	導入準備 (※2)		首都圏(圏央道及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(7~8割程度) (90箇所程度)(※3)				順次拡大 ⇒ 全線		
NEXCO 中日本	22	導入準備 (※2)		首都圏(圏央道及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (20箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線		

都市部(中京圏)		2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
NEXCO 中日本	71	導入準備 (※2)		中京圏(東海環状及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (60箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線		

※1 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数

※2 カメラ等の設置や関係機関との協議等

※3 料金所の構造や交通量が多く、並行又は接続する一般道を含めた渋滞等の課題がある路線(第三京浜・横浜新道・横浜横須賀道路・京葉道路・東関東道)の料金所については、引き続き検討

※4 導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、適時変更の可能性

出所：国土交通省ホームページ

ETC専用化等のロードマップについて

		都市部において 5年後概成					地方部を含めて 10年後概成			
都市部(近畿圏)(※1)		2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
阪神高速	料金所数 (※2) 144	導入準備 (※3)		5箇所程度 で導入		順次拡大(8割程度) (5→110箇所程度)		順次拡大 ⇒ 全線		
NEXCO 西日本	94	導入準備 (※3)		近畿圏 (京阪神地区及び京奈和道の内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(7~8割程度) (70箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線		

地方部		2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
NEXCO 3社・ 本四高速	N東:331 N中:179 N西:339 本四:34	導入準備 (※3)		数箇所導入 ⇒ 運用状況や各地域の特性等を 考慮しつつ順次拡大					全線	

※1 令和7年4月に開催される予定の「大阪・関西万博」への影響も考慮し、適時変更の可能性

※2 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数

※3 カメラ等の設置や関係機関との協議等

※4 導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、適時変更の可能性

出所：国土交通省ホームページ

ETCの普及促進策について						
ETC普及促進						
○ クレジットカード非保持者や高速道路の利用頻度が少ない者等への対応として、ETCパーソナルカードのデポジットの下限の引き下げや車載器購入助成など、ETCを利用しやすい環境整備を実施						
	R2(年度)	R3	R4	R5	R6	R7~
ETC普及促進 (車載器購入助成)	料金見直しやETC専用化等の導入等に併せ、適時実施					
ETCパーソナルカード利便性向上 (広報、デポジット見直し)	詳細検討・システム変更等			利用しやすい制度への見直し(※)		

※ 開始時期については、システム変更等の状況に応じて検討

出所：国土交通省ホームページ

○各高速道路会社のETC専用化等の実施状況

高速道路会社	箇所数	備考
NEXCO東日本	5カ所	首都圏3 地方部2 (令和6年9月1カ所、10月2カ所追加予定)
NEXCO中日本	33カ所	首都圏6 中京圏22 北陸エリア3 甲信エリア2
NEXCO西日本	28カ所	近畿圏6 地方部22
首都高速	35カ所	
阪神高速	13カ所	(令和6年9月9日より10カ所追加予定)
本四高速	2カ所	

令和6年7月現在

2-6 有料道路事業者による割引制度等

(1) ETC割引制度等の概要

ETCの導入により、曜日、時間帯等による利用者ニーズに細かく対応した料金設定が可能となった。

そこで、ETCを用いて割引を実施し交通を分散させることで交通集中による渋滞や混雑を緩和する等の取組みが行われている。高速道路では、深夜割引や平日朝夕割引、休日割引等のETC時間帯割引が行われており、また都市高速道路（首都高速、阪神高速）では特大車、大型車、一部の中型車を対象とした料金割引による環境ロードプライシング施策が行われ、住宅地域を通過する交通を湾岸部へ誘導し、沿道環境の改善を図る取組みが行われている。

ETC割引等には条件によって様々な制度があるが、概ね以下に分類できる。

- ・ ETC時間帯割引（曜日や時間帯を条件とするもの）
- ・ 特定区間割引
- ・ ETC2.0割引
- ・ ETCマイレージサービス
- ・ 大口・多頻度割引
- ・ ETC限定企画割引
- ・ 二輪車定率割引
- ・ 障がい者割引（所定の事前登録によりETC走行でも適用するもの）

なお、各有料道路事業者によって、実施しているETC割引制度は異なり、また、同じ名前の割引であっても、その適用条件や割引内容などが異なることもある。

(2) ETC時間帯割引

1) NEXCO3社の時間帯割引

①深夜割引

平成16年11月1日に導入された割引で、0時から4時の時間帯に割引対象道路をETC走行すると、車種・曜日・走行距離・走行回数・地方部区間、東京・大阪近郊の区間の区分に制限なく料金が約30%割引となる。第二神明道路ほか一部は本割引の対象外である。

令和5年1月20日にNEXCO3社は深夜割引について、深夜割引適用待ちの車

両の滞留等の課題を踏まえ、割引が適用される時間帯の走行分のみを割引の対象とすることや、トラック運転者の負担軽減等のため、割引適用時間帯を2時から翌5時へ拡大する方針で、令和6年度中を目途に見直す予定を発表。令和6年7月12日には、令和6年度末頃に運用を開始する予定として、これに先立ち、割引金額の算出方法、割引対象の上限距離の設定とその算出方法等を公表した。なお本見直しに際して、深夜割引を「ETCマイレージサービス」又は「ETCコーポレートカード」への後日還元型による割引制度へ変更するとした。

② 平日朝夕割引

平成26年4月1日に導入された割引で、ETCマイレージサービスに登録されたETCカードを使用して、平日（月～金曜日、祝日を除く）6時から9時又は17時から20時の時間帯に割引対象道路の入口料金所もしくは出口料金所をETC走行すると、車種に制限なく1カ月間の利用回数に応じて、後日マイレージサービスの還元額として割引が適用される。具体的には、1カ月の利用が5～9回の場合、通行料金のうち地方部区間の最大100km相当分を約30%分還元し、10回以上の場合約50%分還元する。東京・大阪近郊の区間及び第二神明道路ほか一部は本割引の対象外である。なお、平成26年7月1日からは、大口・多頻度割引利用者にも請求時に割引というかたちで適用している。

③ 休日割引

平成26年4月1日に導入された割引で、休日（土曜、日曜、祝日）に割引対象道路をETC走行すると、「軽自動車等」又は「普通車」に該当する車両の地方部区間の料金が約30%割引となる。東京・大阪近郊の区間及び第二神明道路ほか一部は本割引の対象外である。

令和4年3月16日に国土交通省より、繁忙期等の交通の分散及び観光需要の平準化の観点から、令和4年度以降のゴールデンウィーク・お盆・年末年始においては高速道路の休日割引を適用しないこと、令和6年2月16日には、令和6年度以降は新たにシルバーウィーク（9月の3連休等）についても適用しないことが発表された。

2) 本四高速の時間帯割引

平日朝夕割引と休日割引があり、平日朝夕割引はETCマイレージサービスへの登録が必要である。

① 平日朝夕割引

平成26年4月1日に導入された割引で、ETCマイレージサービスに登録され

2章 ETC のしくみ

たETCカードを使用して、平日（月～金曜日、祝日を除く）6時から9時又は17時から20時の時間帯に本四高速の入口料金所もしくは出口料金所をETC走行する「軽自動車等」又は「普通車」を対象に、1カ月間の割引対象となる利用回数に応じてマイレージサービスの還元額として割引が適用される。具体的には、1カ月に10回以上の利用でETC車料金（平日）が現金車（非ETC車）料金の50%相当額を上回る区間においてはその差額を、5～9回までは10回以上利用時の還元額の60%に相当する額を還元する。

なお、毎年1月2日と3日は、平日の場合でも平日朝夕割引は適用されず、回数カウントもされない。

②休日割引

平成26年4月1日より導入された割引で、休日（土曜、日曜、祝日等）に本四高速の入口料金所もしくは出口料金所をETC走行する「軽自動車等」又は「普通車」を対象に、平成26年3月31日までの休日終日割引の料金（現在の消費税10%に換算した金額）を上回る区間について、平成26年3月31日までの休日終日割引の料金と同額となるように差額を差し引くもの。

なお、毎年1月2日と3日は、平日の場合でもETC車の軽自動車等・普通車には本割引は適用とされている。

その後、令和4年3月16日に国土交通省より、繁忙期等の交通の分散及び観光需要の平準化の観点から、令和4年度以降のゴールデンウィーク・お盆・年末年始においては高速道路の休日割引を適用しないこと、令和6年2月16日には令和6年度以降は新たにシルバーウィーク（9月の3連休等）についても適用しないことが発表された。

3) 都市高速の時間帯割引

都市高速で実施されている主な時間帯割引は以下のとおりである。

- ・首都高速：深夜割引
- ・阪神高速：深夜割引、池田線時間帯割引
- ・名古屋高速：ETC夜間割引
- ・福岡北九州高速：日祝日割引／土曜割引／夜間早朝割引
- ・広島高速：ETC時間帯割引

(3) 特定区間割引

特定区間割引とは、割引適用区間の料金所をETC走行し、割引対象となる条件

を満たせば適用される割引制度である。

現在、各高速道路において実施している主な特定区間割引には以下がある。

1) NEXCO3社の特定区間割引

- ①アクアライン割引・ETC時間帯別料金(2章2-4(1)7参照)
- ②外環道迂回利用割引
- ③千葉外環迂回利用割引
- ④関越特別区間(水上～湯沢間)のETC特別料金(令和16年3月31日までの予定)
- ⑤伊勢湾岸道路(東海～飛鳥)と高速国道との連続利用割引
- ⑥恵那山トンネル区間・飛騨トンネル区間の料金水準の引下げ
- ⑦大阪都心流入割引(令和14年3月31日まで)
- ⑧大阪都心迂回割引(令和6年6月1日～)
- ⑨神戸都心流入割引(東側)(令和6年6月1日～令和14年3月31日まで)
- ⑩神戸都心迂回割引(令和6年6月1日～)
- ⑪広島呉道路連続利用割引

2) 都市高速の特定区間割引

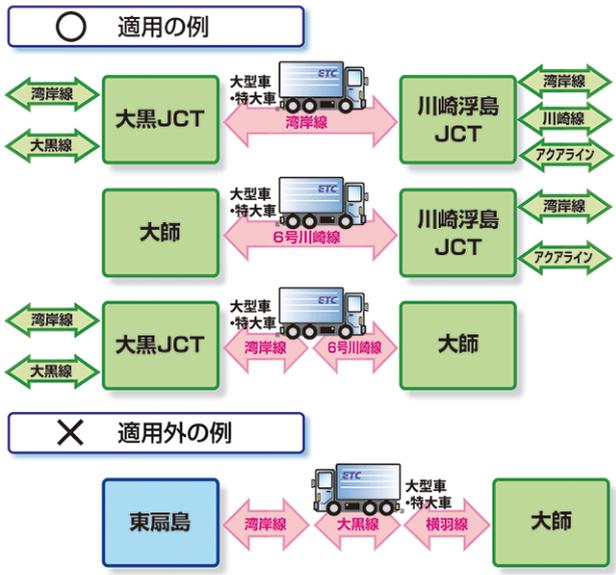
- ①環境ロードプライシング割引(首都高速、阪神高速)

環境ロードプライシングとは、住宅地などの沿道環境を改善するために、割引によって通行料金を調整し、環境影響のより少ない湾岸部などに交通を誘導する施策である。

ETC割引制度の中で最も早い時期に導入された制度であり、首都高速では、横羽線沿線の住居地域から臨海部を通過する湾岸線への交通誘導を目的に平成13年10月23日より大型車を対象に割引が導入されている。(その後、平成28年4月に実施された首都高速の車種区分変更を経て、現在は特大車・大型車及び一部の中型車が対象となっている。)

また、阪神高速では、国道43号及び阪神高速道路3号神戸線沿道地域の環境改善に向けた取組みとして、3号神戸線を通行する大型車を5号湾岸線に誘導するための割引が平成13年11月1日より導入されている。(その後、平成22年3月には一部の普通車が対象に加わり、平成29年6月に実施された阪神高速の車種区分変更を経て、現在は特大車・大型車及び一部の中型車が対象となっている。)

2章 ETC のしくみ



首都高速の環境ロードプライシングの適用例

出所：首都高速ホームページ

GO! 5号湾岸線!
環境ロードプライシング割引

※ 対象車は特大型・大型車・中型車の一部 ※ 中型車については所定の事前登録が必要です。

NO_xやCO₂を軽減!
 最大3割お得
 渋滞が少ない!

阪神高速の環境ロードプライシング概要

出所：阪神高速ホームページ

- ②首都高速の特定区間割引
 都心流入割引、都心流入・湾岸線誘導割引、外環道迂回利用割引

③阪神高速の特定区間割引

大阪都心迂回割引、神戸都心迂回割引、大阪都心流入割引、神戸都心流入割引、短距離区間利用割引、関西国際空港方面割引、西大阪線端末区間割引、池田線時間帯割引（時間帯割引記載を再掲）、大和川線・堺線乗継割引

④名古屋高速の特定区間割引

ETC都心環状割引、名古屋都心流入割引、名二環迂回料金

⑤福岡北九州高速の特定区間割引

福岡高速ETC特定区間割引、北九州高速ETC乗り継ぎサービス

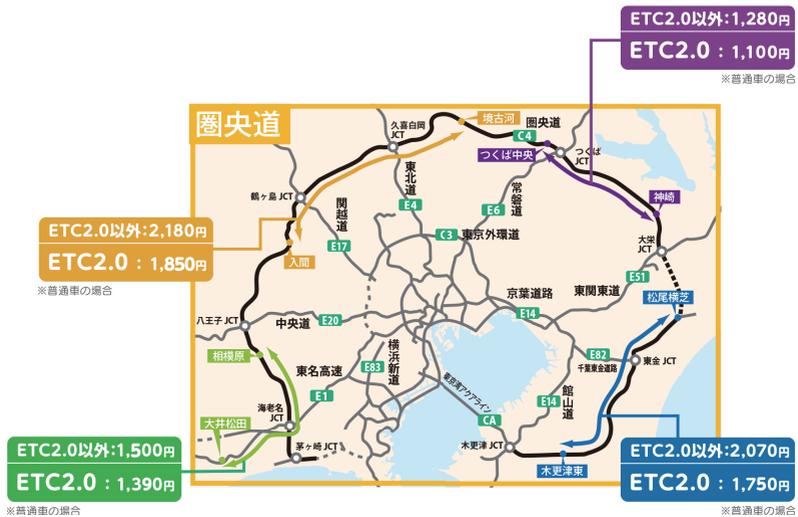
⑥広島高速の特定区間割引

ETC乗継割引

(4) ETC2.0割引

平成28年4月1日の首都圏の新たな高速道路料金の開始に合わせて導入された割引で、圏央道（新湘南バイパスを含む）をETC2.0車載器で走行した場合、圏央道については高速自動車国道の地方部区間の料金水準（例えば普通車の場合は24.6円/km）の料金に割引いている。

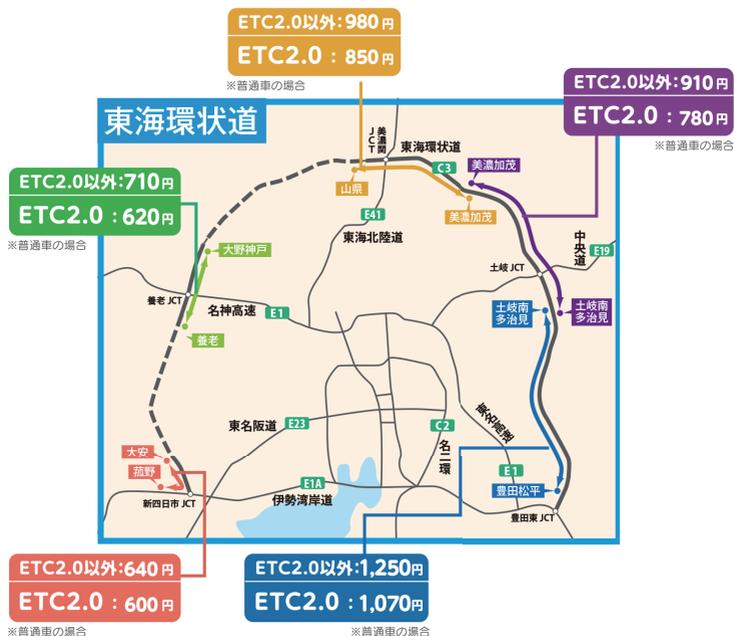
令和3年5月1日から中京圏の高速道路料金も変更となり、東海環状自動車道をETC2.0車載器で走行した場合、上記と同様、高速自動車国道の地方部区間の料金水準の料金に割引いている。



ETC2.0割引例（圏央道等）

出所：国土交通省ホームページ

2章 ETC のしくみ



ETC2.0割引例（東海環状自動車道）

出所：国土交通省ホームページ

(5) ETCマイレージサービス

ETCマイレージサービスは、平成17年4月1日より日本道路公団が運用を開始したサービスで、現在はNEXCO3社、本四高速が共同で運営している。

①ポイントを付与している有料道路事業者

- ・ NEXCO3社（高速国道及び一般有料道路）
- ・ 宮城県道路公社（三陸自動車道（仙台松島道路））
- ・ 本四高速
- ・ 愛知道路コンセッション株式会社（名古屋瀬戸道路を除く）
- ・ 神戸市道路公社
- ・ 広島高速（広島県より受託の海田大橋を除く）
- ・ 福岡北九州高速

②ETCマイレージサービスの利用方法

セットアップされた車載器の車載器管理番号と、ETCカード（ETCクレジットカード又はETCパーソナルカード）の番号などを事前登録することで利用

可能となる。原則として、ETC無線走行により支払われた料金に対し、通行ごとにポイントが付与される。各有料道路事業者のポイントは別々に貯まり合算はできない。(ただし、NEXCO3社及び宮城県道路公社のポイントは合算可能)

貯まったポイントは、各有料道路事業者がそれぞれ定める交換単位に応じて還元額に交換できる。還元額に交換した後は、ETCが利用可能な有料道路のいずれでも使用することができる。

ETCマイレージサービスに関する詳細については、以下のホームページを参照。

(ETCマイレージサービス) <https://www.smile-etc.jp/>

(6) 大口・多頻度割引

大口・多頻度割引とは、平成17年3月31日に廃止された法人向けの別納割引制度に代わって平成17年4月1日よりNEXCO3社が運営を開始した、ETCシステムの利用を前提とする通行料金の割引制度である。大口・多頻度割引制度を利用するには、NEXCO3社が予め定めた要件を満たした利用者に発行・貸与するETCコーポレートカードを利用し、申請した車両を使用する必要がある。

大口・多頻度割引は、車両1台ごとの月額利用額を基に割引額を計算する「車両単位割引」と、契約者全体での月額利用額を基に割引額を計算する「契約単位割引」の二つの割引の組合せで構成されており、二つの割引の合計額が高速道路利用額から割引かれる。割引対象となる道路は、高速道路全線と一部の一般有料道路（京葉道路・東京湾アクアライン）で、割引額の計算は高速道路と一般有料道路で別々に行われる。

平成28年4月1日以降は、ETC2.0車載器搭載車ででの利用に限り、一般有料道路の圏央道及び新湘南バイパスも対象となる。

また、令和3年5月1日以降は、ETC2.0車載器搭載車ででの利用に限り、一般有料道路の伊勢湾岸自動車道（東海JCT～飛鳥JCT）も対象となるが、適用となる割引は「車両単位割引」のみである。

令和7年3月末まで、ETC2.0を使用する事業用車両に限り、車両単位割引の10%拡充措置が実施されている。

なお、大口・多頻度割引制度の詳細については、NEXCO3社が発行している「ETCコーポレートカード利用案内書」を参照。

(ETCコーポレートカード利用案内書 NEXCO3社発行)
東日本高速道路株式会社

2章 ETC のしくみ

https://www.driveplaza.com/assets/pdf/etc/dis/etc_dis_frequency/riyou_01.pdf

中日本高速道路株式会社

<https://dc2.c-nexco.co.jp/etc/discount/frequency/pdf/riyouannai.pdf>

西日本高速道路株式会社

<https://www.w-nexco.co.jp/etc/frequency/pdfs/guidance02.pdf>

また、NEXCO3社の「大口・多頻度割引」以外にも、以下の有料道路事業者等において、ETCコーポレートカード利用者に対して同様の割引制度を実施している。

- ・首都高速「大口・多頻度割引」
- ・阪神高速「大口・多頻度割引」
- ・本四高速「大口・多頻度割引」
- ・名古屋高速「名高速ETCコーポレートカード割引」
- ・福岡北九州高速「ETCコーポレートカード割引」
- ・広島高速「ETCコーポレート割引」
- ・愛知県道路公社（愛知道路コンセッション(株)）「ETCコーポレートカード割引」（名古屋瀬戸道路は割引対象外）
- ・神戸市道路公社「ETCコーポレートカード割引」

（7）ETC 限定企画割引

ETC 限定企画割引とは、地方自治体などと連携し、観光振興を通じた地域社会の活性化を目的とする、事前登録をしたETC利用者を対象としたエリアを限定した料金割引である。割引には、往復分の通行料金割引や周遊エリア内が一定金額で乗り放題となる割引などがある。

また、NEXCO3社は連携してETC搭載の二輪車を対象に各種ツーリングプランの提供を行っている。最大2日間（又は最大3日間）、対象エリアの高速道路が定額で乗り降り自由となる。各コースの申込先となるNEXCO各社のWEBサイトで会員登録し、その後、利用前までに申し込みが必要。

(8) 二輪車定率割引

二輪車定率割引は、ETC二輪車の利用促進や地域の活性化等を目的として、令和4年4月より期間を限定し実施されている。ETC搭載の二輪車を対象とした土日・祝日限定の割引で、利用日の前にNEXCO中日本のWEBサイトで会員登録の上、利用前までに申込みが必要。土日・祝日にNEXCO3社及び宮城県道路公社が管理する高速道路（一部対象外の道路あり）を、1回の走行距離が80kmを超えて利用する場合のみ、その走行すべてが割引対象となる。

※令和5年度までは1回の走行距離が100kmを超えて利用する場合のみ対象であったが、令和6年度からは80kmを超えて利用する場合に見直しされた。

(9) 障がい者割引制度におけるETCの利用

有料道路事業者では、通勤・通学・通院などの日常生活において有料道路を利用する障がい者に対し、自立と社会経済活動への参加を支援するため、「身体障がい者の方が自ら運転する場合（本人運転）」又は「重度の身体障がい者の方もしくは重度の知的障がい者の方が同乗し、障がい者ご本人以外の方が運転する場合（介護運転）」に、市区町村の福祉担当窓口又はオンラインにて事前に登録した自動車1台に対して、割引率50%となる障がい者割引を実施している。ETC利用の場合には、事前に登録した自動車、車載器及びETCカードの組合せに限り本割引が適用される。

令和5年3月27日以降は要件の緩和が行われ、上記に加えて事前登録されていない自動車（親族や知人等の所有する自動車、レンタカー、車検時の代車、タクシー（介護運転のみ）など）も本割引の対象となり（業務利用等の自動車は対象外）、また自動車を保有していない方も本割引の利用が可能となった。ただし、これらの場合でも、市区町村の福祉担当窓口又はオンラインにて事前申請手続きを行い、身体障害者手帳又は療育手帳（以下「手帳」と記載）に登録済であることを示すシールの貼付が必要。

事前登録されていない自動車にてETC走行で本割引を利用する場合には、料金の支払いを行う入口又は出口の料金所では、ETC無線走行ではなく一般レーン又は混在レーン（ETC専用料金所ではサポートレーン）に入り、料金所係員に手帳の必要事項が記載された箇所を提示し、料金を支払う。

(10) 「通勤パス」社会実験の実施

多様化する勤務形態への対応や高速道路内の交通分散を図ることを目的として、平日朝夕割引の見直しに向けた試行・検証を行うため、令和5年4月から北陸道の一部区間（石川県）で、NEXCO中日本がETC車限定の「フリータイム通勤パス割引」を試行した。この割引は、曜日や時間帯にかかわらず、指定の対象区間内を最大50%割引で利用可能となる割引で、事前に車種、区間を指定し申込みと、月初から月末までの1か月間、1日3回までの走行に限り利用できるもの。ただし、利用できるETCカードはETCクレジットカード及びETCパーソナルカードのみで、ETCコーポレートカードでの利用は対象外。毎月先着計1,000名のモニターが募集された。

令和6年4月からは、更なる試行・検証を行うため、石川県に加えて全国5道県（北海道、新潟県、山梨県、香川県、長崎県）の計6道県各エリアにおいて「通勤パス」の社会実験を行うことがNEXCO3社より発表された。この通勤パスは「フリータイム通勤パス割引」と割引内容は同一であるが、対象車両がETC無線通信により指定区間を走行する軽自動車及び普通自動車限定となっている。また、割引の重複適用関係が見直され、本割引が適用される利用は休日割引と深夜割引の対象外となり、併せてこの通勤パスを申込んだ場合、指定区間の内外を問わず、その申込月はNEXCO3社及び宮城県道路公社が管理する高速道路の利用が平日朝夕割引の対象外となった。石川県分は各月先着順で1,000名のモニターが、他5道県においては各月先着順で500名のモニターが募集されている。

2-7 ETC 関連設備の整備状況

(1) ETCが利用可能な有料道路事業者

- ・高速道路会社 6社
 - 東／中／西日本高速道路株式会社<NEXCO 3社>
 - 首都高速道路株式会社<首都高速>
 - 阪神高速道路株式会社<阪神高速>
 - 本州四国連絡高速道路株式会社<本四高速>
- ・指定都市高速道路公社 3社
 - 名古屋高速道路公社<名古屋高速>
 - 福岡北九州高速道路公社<福岡北九州高速>
 - 広島高速道路公社<広島高速>
- ・地方道路公社等 15社
 - 青森県道路公社 (みちのく有料道路)
 - 宮城県道路公社 (仙台松島道路)
 - 茨城県道路公社 (日立有料道路、常陸那珂有料道路)
 - 栃木県道路公社 (日光宇都宮道路)
 - 千葉県道路公社 (銚子連絡道路)
 - 富山県道路公社 (能越自動車道)
 - 愛知県道路公社 (愛知道路コネクション(株)) (知多半島道路、南知多道路、知多横断道路、中部国際空港連絡道路、名古屋瀬戸道路、猿投グリーンロード)
 - 滋賀県道路公社 (琵琶湖大橋有料道路)
 - 大阪府道路公社 (箕面有料道路)
 - 兵庫県道路公社 (播但連絡道路、遠阪トンネル)
 - 福岡県道路公社 (福岡前原道路)
 - 長崎県道路公社 (ながさき出島道路、川平有料道路)
 - 鹿児島県道路公社 (指宿有料道路)
 - 神戸市道路公社 (六甲有料道路、六甲北有料道路、山麓バイパス)
 - 神戸市港湾局 (ハーバーハイウェイ)

(2) 高速道路会社及び指定都市高速道路公社のETCが利用可能な料金所及びETCレーンの整備状況

令和6年3月末時点でETCが利用可能な料金所は、1,685カ所（全料金所の99.9%）あり、これは全国的高速道路及び指定都市高速道路のほぼすべての料金所にETCが導入されていることになる。高速道路会社及び指定都市高速道路公社のETCが利用可能な料金所及びETCレーンの整備状況を下表に示す。

ETCが利用可能な料金所整備状況

[単位：カ所]

有料道路事業者	ETC整備料金所数 (B)	全料金所数 (A)	(A/B)
東日本高速道路(株)	457	457	100.0%
うち高速	346	346	100.0%
うち一般有料	111	111	100.0%
中日本高速道路(株)	288	288	100.0%
うち高速	246	246	100.0%
うち一般有料	42	42	100.0%
西日本高速道路(株)	452	454	99.6%
うち高速	335	335	100.0%
うち一般有料	117	119	98.2%
首都高速道路(株) ※1	179	179	100.0%
阪神高速道路(株) ※1	143	143	100.0%
本州四国連絡高速道路(株)	38	38	100.0%
高速道路会社合計	1,557	1,559	99.9%
名古屋高速道路公社※1	49	49	100.0%
福岡北九州高速道路公社※1	65	65	100.0%
広島高速道路公社	14	14	100.0%
指定都市高速道路公社合計	128	128	100.0%
合 計	1,685	1,687	99.9%

令和6年3月末時点

※1 都市高速の出口ETCを除く

※2 各有料道路事業者からの提供データを基に作成

ETCレーン整備状況

有料道路事業者	総レーン数 (A)	ETCレーン数 (B)	ETCレーン整備率 (B/A)
東日本高速道路(株)	2,769	1,592	57.5%
中日本高速道路(株)	1,565	1,127	72.0%
西日本高速道路(株)	2,448	1,550	63.3%
首都高速道路(株)	411	408	99.3%
阪神高速道路(株)	332	306	92.2%
本州四国連絡高速道路(株)	188	103	54.8%
高速道路会社合計	7,713	5,041	65.4%
名古屋高速道路公社	137	119	86.9%
福岡北九州高速道路公社	157	75	47.8%
広島高速道路公社	59	33	55.9%
指定都市高速道路公社合計	353	227	64.3%
合計	8,066	5,268	65.3%

令和6年3月末時点

※ 各有料道路事業者からの提供データを基に作成

(3) スマートインターチェンジの整備状況

スマートインターチェンジは、平成18年10月1日の本格導入より、順次その設置箇所数を増やしてきている。

令和6年3月末時点で、供用中のスマートインターチェンジは全国で159カ所、事業中（未供用）のスマートインターチェンジは全国で48カ所（フル化事業中の3カ所を含む）、準備段階調査中が全国で7カ所がある。

※スマートインターチェンジのフル化事業とは、特定の方面について出入りが制限されている施設について、入口や出口、または出入口を追加することによって、すべての方向について出入りが可能とする事業をいう。

スマートインターチェンジ供用中箇所数の推移

年度	平成													令和				
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	元	2	3	4	5
箇所数	18	13	2	18	4	4	5	6	7	7	11	15	16	10	7	3	7	6
累積箇所数	18	31	33	51	55	59	64	70	77	84	95	110	126	136	143	146	153	159

(令和6年3月末時点)

2章 ETC のしくみ

スマートインターチェンジの開通済、事業中（未供用）、及び準備段階調査箇所
の最新情報は、以下のホームページを参照。

国土交通省HP スマートインターチェンジの整備

https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/smart_ic/

なお、中央自動車道府中スマートインターチェンジの出口では、均一料金区間の
ため、非ETC車の利用が可能となっている。

また、令和5年3月26日に供用を開始した日本海東北自動車道胎内スマートイン
ターチェンジの出口には、フリーフローアンテナが取付けられており、一時停止せ
ずに流出が可能となっている。

胎内スマートインターチェンジの運用の詳細は以下の「NEXCO東日本ドラぶら」
を参照。

https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/smart_ic/

（4）民間施設直結スマートインターチェンジ制度と整備状況

国土交通省は、平成29年7月7日より、民間企業の発意と負担により整備する民間
施設直結スマートインターチェンジ制度を具体化し、募集を開始した。

令和6年3月末時点で、供用中の民間施設直結スマートインターチェンジは、全国
で2カ所ある。

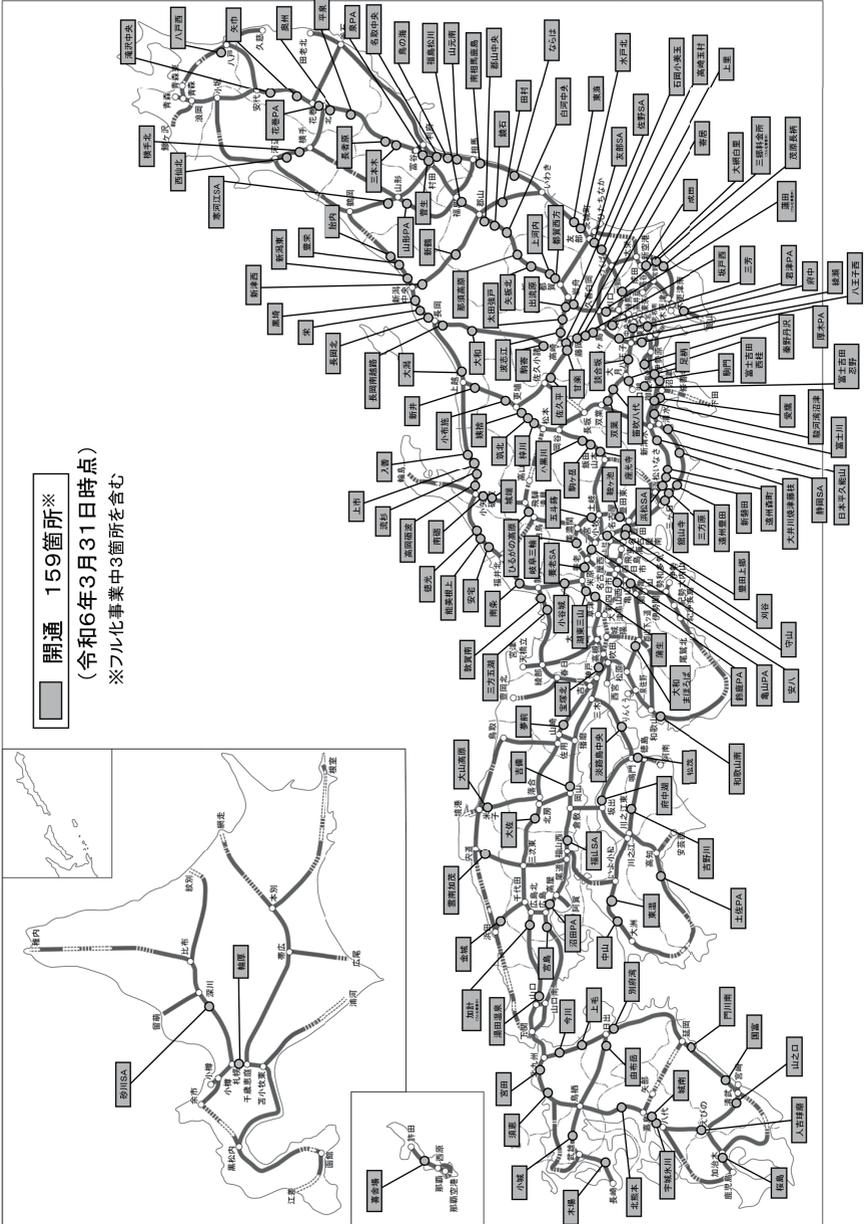
供用中の民間施設直結スマートインターチェンジ

道路	スマートIC名称	併用開始
神戸淡路鳴門自動車道	淡路北スマートインターチェンジ	R2.3.29～
伊勢自動車道	多気ヴィソンスmartインターチェンジ	R3.4.29～

R6.3.31時点

スマートインターチェンジ開通箇所図

スマートインターチェンジ開通箇所図



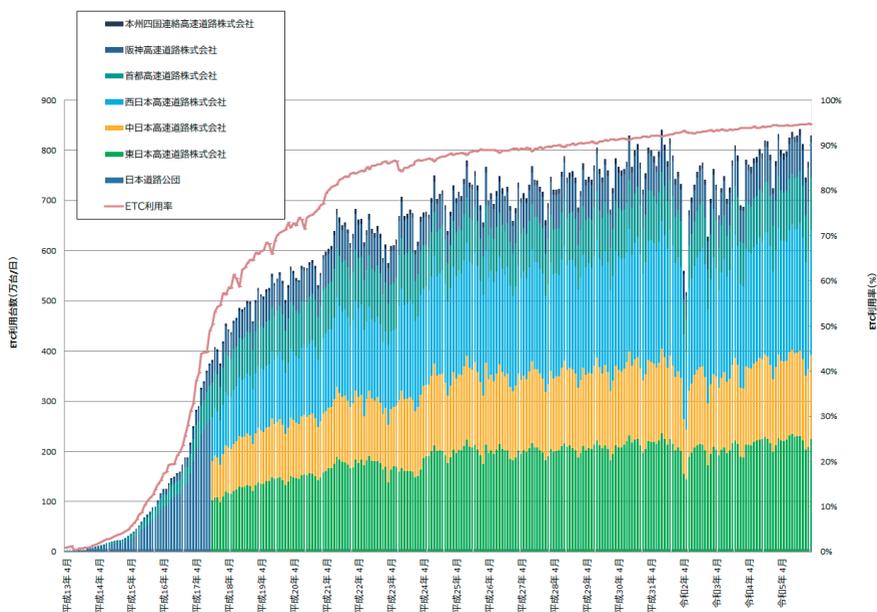
出所：国土交通省ホームページ

2-8 ETC の利用状況

(1) ETC 利用台数及びETC利用率

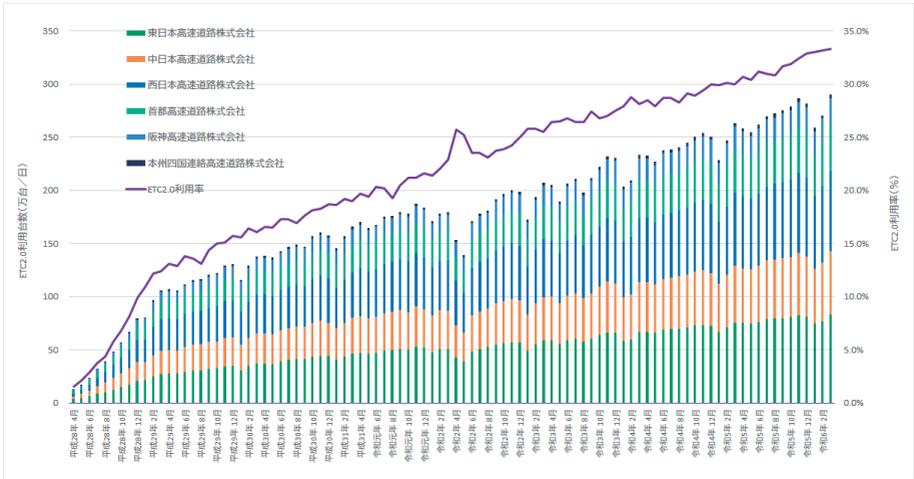
1) 高速道路会社6社全体

高速道路会社6社における令和6年3月のETC利用台数は約829万台/日、ETC利用率は94.7%となっている。なお、上記高速道路会社6社における令和6年3月のETC2.0利用台数は約290万台/日、ETC2.0利用率は33.3%となっている。



- ※1 令和6年3月末現在
- ※2 平成13年4月～平成17年9月分は、日本道路公団のデータ
- ※3 ETC利用台数及びETC利用率は、ETC利用分に加えてETC2.0利用分を含めて集計
- ※4 各高速道路会社からの提供データを基に作成

高速道路会社6社の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移



- ※1 令和6年3月末現在
- ※2 ETC2.0については、平成28年4月より集計開始
- ※3 各高速道路会社からの提供データを基に作成

高速道路会社6社の月別日平均ETC2.0利用台数及びETC2.0利用率の推移

2章 ETC のしくみ

高速道路会社6社の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の一覧

年月	ETC 整備 箇所数	ETC利用台数(台/日)						ETC利用率		
		東/中/ 西日本 高速道路	首都高速 道路	阪神高速 道路	本州四国 連絡高速 道路	ETC・ ETC2.0 合計(A)	内ETC2.0 (B)	通行 全車両 (C)	(A)/(C)	ETC2.0 利用率
平成14年3月	681	75,589	16,131	3,250	—	94,970	—	6,011,808	1.6%	—
平成15年3月	847	225,601	57,756	26,670	—	310,027	—	6,492,297	4.8%	—
平成16年3月	1,173	847,570	226,464	93,303	—	1,167,337	—	7,373,815	15.8%	—
平成17年3月	1,255	1,810,241	433,982	220,609	35,150	2,499,982	—	7,628,306	32.8%	—
平成18年3月	1,258	3,187,732	794,720	505,833	53,630	4,541,915	—	7,976,897	56.9%	—
平成19年3月	1,271	3,728,061	879,528	589,413	56,702	5,253,704	—	7,975,275	65.9%	—
平成20年3月	1,292	4,053,968	939,110	625,135	61,760	5,679,973	—	7,917,117	71.7%	—
平成21年3月	1,317	4,268,437	941,211	628,921	76,496	5,915,065	—	7,686,480	77.0%	—
平成22年3月	1,353	5,004,267	1,026,768	698,946	97,310	6,827,291	—	8,160,430	83.7%	—
平成23年3月	1,372	4,115,806	835,893	701,439	96,527	5,749,665	—	6,694,583	85.9%	—
平成24年3月	1,377	5,112,757	890,094	582,255	96,531	6,681,637	—	7,715,438	86.6%	—
平成25年3月	1,404	5,689,487	899,774	610,675	103,265	7,303,201	—	8,314,746	87.8%	—
平成26年3月	1,435	6,013,091	912,077	631,492	109,101	7,665,761	—	8,619,407	88.9%	—
平成27年3月	1,458	5,695,971	923,036	630,155	107,900	7,357,062	—	8,263,789	89.0%	—
平成28年3月	1,469	5,772,797	944,004	642,028	111,340	7,470,169	—	8,337,482	89.6%	—
平成29年3月	1,480	5,905,581	982,694	732,934	114,881	7,736,090	1,056,914	8,560,171	90.4%	12.4%
平成30年3月	1,495	5,991,402	995,324	743,915	116,915	7,847,556	1,377,016	8,607,228	91.2%	16.1%
平成31年3月	1,512	6,189,857	1,006,825	746,737	118,397	8,061,817	1,657,055	8,781,432	91.8%	19.0%
令和2年3月	1,535	5,679,467	910,503	633,541	104,962	7,328,473	1,793,106	7,892,037	92.9%	22.9%
令和3年3月	1,538	5,871,059	957,219	688,462	106,991	7,623,731	2,069,887	8,184,814	93.1%	25.5%
令和4年3月	1,548	6,032,643	976,981	700,299	109,888	7,819,811	2,331,018	8,338,618	93.3%	28.1%
令和5年3月	1,549	6,446,626	1,036,991	722,648	123,964	8,330,229	2,635,379	8,832,418	94.3%	30.0%
令和5年4月	1,549	6,213,054	996,932	680,047	116,685	8,006,718	2,586,037	8,488,049	94.3%	30.7%
令和5年5月	1,549	6,191,316	965,340	658,173	126,383	7,941,212	2,546,785	8,420,375	94.3%	30.4%
令和5年6月	1,549	6,181,318	1,007,416	684,113	108,769	7,981,616	2,616,320	8,451,268	94.4%	31.2%
令和5年7月	1,549	6,407,387	1,024,357	697,512	118,261	8,247,517	2,699,597	8,747,739	94.3%	31.0%
令和5年8月	1,549	6,535,740	999,556	696,446	134,289	8,366,031	2,721,866	8,875,908	94.3%	30.8%
令和5年9月	1,549	6,427,389	1,017,134	706,009	119,459	8,269,991	2,756,020	8,758,844	94.4%	31.7%
令和5年10月	1,549	6,441,758	1,024,491	704,731	118,646	8,289,626	2,787,103	8,778,775	94.4%	31.9%
令和5年11月	1,549	6,549,797	1,035,882	713,790	121,431	8,420,900	2,867,659	8,899,671	94.6%	32.4%
令和5年12月	1,549	6,271,994	1,031,105	706,316	114,357	8,123,772	2,813,612	8,586,251	94.6%	32.9%
令和6年1月	1,549	5,767,456	945,342	641,876	109,449	7,464,123	2,587,022	7,878,542	94.7%	33.0%
令和6年2月	1,549	6,022,111	955,087	681,079	112,009	7,770,286	2,705,114	8,199,519	94.8%	33.2%
令和6年3月	1,550	6,417,222	1,040,068	710,484	122,512	8,290,286	2,899,448	8,750,502	94.7%	33.3%

※1 ETCサービス開始以降、令和4年度までは各年度3月のデータを記載、令和5年度分は各月データを記載

※2 平成17年9月以前は道路関係4公団のデータ

※3 平成17年10月以降の東/中/西日本高速道路分は、NEXCO3社の合算値

※4 ETC2.0については、平成28年4月より集計開始

※5 ETC利用率は、ETC利用分に加えてETC2.0利用分を含めて集計

※6 各高速道路会社からの提供データを基に作成