

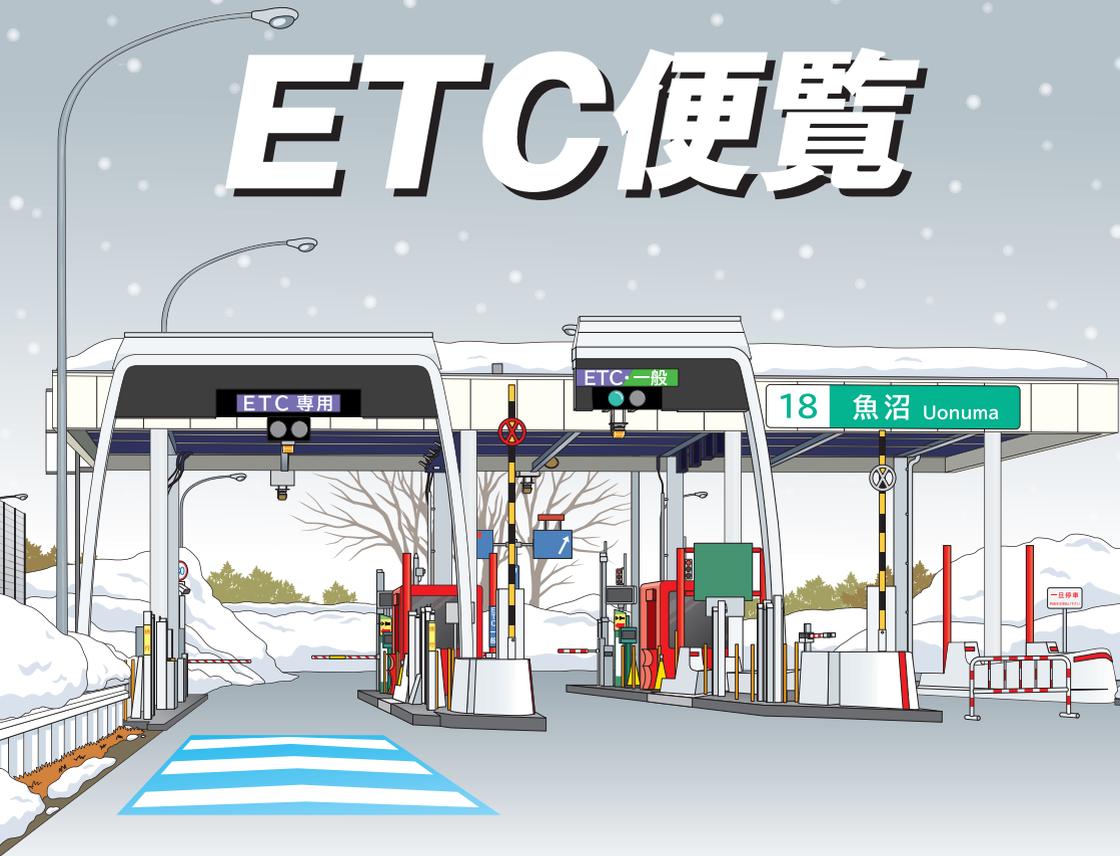
ETC

ETC2.0

**令和 7 年版
(2025年)**

Electronic Toll Collection System
自動料金收受システム

ETC便覧



ITS-TEA

一般財団法人 ITSサービス高度化機構

本便覧は、一般財団法人ITS サービス高度化機構が自動料金収受システムに関する資料についてまとめたものです。

本便覧の著作権は、一般財団法人ITS サービス高度化機構に帰属するものであり、許可なく複製したり、使用したりすることはできません。

1. ETC[®]は、一般財団法人ITS サービス高度化機構の登録商標です。
2. ETC2.0[®]は、一般財団法人ITS サービス高度化機構の登録商標です。
3. ITS-TEA[®]は、一般財団法人ITS サービス高度化機構の登録商標です。
4. その他の社名、製品名、サービス名は、それぞれの会社の登録商標または商標です。
5. 本文中には、[™]、[®]マークは明記していません。
6. 掲載内容は、特にことわりがない限り令和7年3月時点の情報を基に記載しております。
7. 一般財団法人ITS サービス高度化機構が保有しない、交通量やETC利用状況等の各種データは、各道路会社等から情報提供をいただき、必要に応じて集計したものを本便覧に掲載しています。
8. 機関名や団体名は、当時の名称を記載しています。
9. 本便覧の内容で運用した結果の責任に関して、一般財団法人ITS サービス高度化機構はいかなるものでも責任を負いかねます。

令和7年版の発刊にあたって

ETCは、平成13年の本格運用開始から、今年で25年目を迎えました。

現在では、全国ほぼすべての高速道路料金所に設置され、利用率は95%を超えるなど、我が国の運輸・物流分野にとって欠かせない社会基盤となっております。

この間、ノンストップ収受による料金所渋滞の解消、加速時のCO₂排出・騒音削減による環境改善、料金所業務の省力化、各種時間帯割引や迂回割引といった柔軟な料金制度の導入、比較的簡易に整備可能なスマートICの全国展開、さらには近年におけるETC専用料金所の拡大によるキャッシュレス化・タッチレス化の進展など、様々な整備効果を発揮してまいりました。

また、平成26年10月に運用開始したETC2.0では、料金収受にとどまらず、道路交通情報の提供による多様な運転支援、高速道路の一時退出、圏央道や東海環状道等の料金割引、物流事業者向け支援サービスなどが新たに加わり、利便性が大きく向上しております。その結果、ETC新規セットアップ件数に占めるETC2.0の割合は、令和7年3月時点で51.8%にまで拡大しております。

このような中、お客様の決済情報を将来にわたり安全に保護するためのセキュリティ規格の移行により、最長で2030年頃までに旧規格車載器の使用ができなくなる予定です。当機構といたしましても、関係機関と連携しながらスムーズな移行の一端を担ってまいりたいと考えております。

当機構における話題としましては、令和6年12月に新たなセットアップシステムの運用を開始しました。今年度末までに全セットアップ店への導入が完了する予定であり、申込み手続きのペーパーレス化による利便性向上が図られるものと考えております。

最後に、本便覧はETCの基本的な仕組みや発展の歴史、各種の利用状況に関するデータ、さらには諸外国の料金収受システムの解説まで、幅広くETCに関する話題を取り扱っております。ぜひ各方面で広くご利用いただければ幸いです。また、Web版も発刊しておりますのでこちらもご利用ください。

令和7年11月

一般財団法人 ITS サービス高度化機構
理事長 金井道夫

「Web版ETC便覧」<https://www.its-tea.or.jp/library/etcHandbook.html>

目 次

ETCに関係するトピックス

0 1	新セットアップシステムの運用開始	2
0 2	ニューヨーク市（NYC）で混雑課金の運用開始 （付属データ） ETC普及状況データ（令和7年3月末現在）	3 4

1章 基本事項

1-1	はじめに	8
1-2	ETC	9
	(1) ETCとは	9
	(2) 日本のETCの特長	10
	(3) ETCの運用体制と利用のしくみ	10
1-3	ETC2.0	12
	(1) ETC2.0サービスとは	12
	(2) ETC2.0サービスの運用体制と利用のしくみ	13
	(3) ETC2.0サービスの内容	14
1-4	車載器及びETCカード	18
	(1) ETC車載器の概要	18
	(2) ETC2.0車載器の概要	18
	(3) 車載器のセットアップ	19
	(4) ETCカード	20
1-5	ETCの導入効果	21
	(1) 利便性・快適性の向上	21
	(2) 料金所渋滞の緩和	21
	(3) 建設費・管理費の削減、地域の活性化	22
	(4) 弾力的な料金設定	22
1-6	利用方法、取扱いについて	23
	(1) 料金所ETCレーンの利用方法	23
	(2) ETCカードの取扱い	24
	(3) 車載器の取扱い	25
	(4) 車載器管理番号の取扱い	25

2章 ETCのしくみ

2-1 ETCに関連する法制度と規格・仕様等	28
(1) 法制度、規格及び仕様書等の関連	28
(2) ETCに関連する法制度等	28
(3) ETCに関する規格及び仕様	30
(4) 無線通信に関連する法令	33
(5) 通信規格	34
2-2 セキュリティ	42
(1) ETCのセキュリティ	42
(2) DSRC部のセキュリティ	45
2-3 相互接続性試験等	46
(1) ETC相互接続性試験の目的	46
(2) ETC2.0相互接続性試験の目的	47
2-4 ETC及びETC2.0の運用に係る会議体	48
(1) ETC運用連絡会議	49
(2) DSRC運用連絡会議	49
(3) ETCセキュリティ協議体	50
(4) セットアップ事業者連絡会	50
2-5 国によるETCを活用した料金制度等	52
(1) 弾力的な料金設定	52
(2) ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化	59
2-6 有料道路事業者による割引制度等	62
(1) ETC割引制度等の概要	62
(2) ETC時間帯割引	62
(3) 特定区間割引	65
(4) ETC2.0割引	67
(5) ETCマイレージサービス	69
(6) 大口・多頻度割引	69
(7) ETC限定企画割引	71
(8) 二輪車定率割引	71
(9) 障がい者割引制度におけるETCの利用	71
(10) 「通勤パス」社会実験の実施	72
2-7 ETC関連設備の整備状況	73
(1) ETCが利用可能な有料道路事業者	73

(2) 高速道路会社及び指定都市高速公社のETCが利用可能な料金所及びETCレーンの整備状況	74
(3) スマートインターチェンジの整備状況	74
(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	75
2-8 ETCの利用状況	78
(1) ETC利用台数及びETC利用率	78

3章 関連施設及び機器

3-1 料金徴収施設	82
(1) 料金所（ETCレーン）の機器配置	82
(2) 料金徴収施設の運用と案内	82
(3) 料金徴収設備の安全対策	85
(4) 料金徴収設備の改善活動	87
3-2 ETC2.0路側機	88
(1) ETC2.0路側機の概要	88
(2) ETC2.0路側機の機能	88
(3) ETC2.0路側機の整備状況	90
3-3 ETC車載器及びETC2.0車載器	91
(1) ETC車載器とは	91
(2) ETC2.0車載器（DSRC部）及びETC2.0対応カーナビゲーションの概要	94
(3) 基準に適合したETC/ETC2.0車載器	96
(4) ETC/ETC2.0車載器のエラー表示	97
3-4 ETCカード	98
(1) ETCカードの製造	98
(2) ETCカードの種類	99
(3) 車載器とETCカードの組み合わせ	101

4章 セットアップ

4-1 セットアップの目的	104
(1) セットアップの目的	104
(2) セットアップの実施数の集計上の分類	104
4-2 セットアップ事業者及びセットアップ店	105
(1) ITS-TEA、セットアップ事業者及びセットアップ店の関係	105
(2) 事業者契約	106

(3) セットアップ店の登録申請	107
(4) セットアップ事業者及びセットアップ店の登録状況	107
4-3 セットアップの手順	108
(1) セットアップ情報の発行申請及び発行	108
(2) セットアップ	109
(3) セットアップ証明書への注意喚起印字	111
4-4 適切なセットアップによるセキュリティの確保	112
(1) セキュリティの確保と個人情報の保護	112
(2) 車両情報の適切なセットアップと車両への搭載	112
(3) 再セットアップ	114

5章 開発の歩みと普及への取組み

5-1 ETC導入の目的と歩み	116
(1) ETC開発の基本的要件	116
(2) ETCの研究開発	116
(3) ETC導入の歩み	117
5-2 普及促進及び利便性向上の概要	120
(1) 普及促進の主な施策	120
(2) 過去に実施していた主なETC割引制度	122
5-3 車載器に関する助成等	129
(1) 車載器の助成制度	129
(2) ETC2.0再セットアップサポートキャンペーン	138
5-4 ETC及びETC2.0の普及促進に向けた各種料金の引下げ	139
(1) セットアップ情報発行料の引下げ	139
(2) 各種鍵使用料の引下げ	139
5-5 広報活動	140
(1) 広報活動の内容	140
(2) ETC総合情報ポータルサイト	140
(3) ETCに関する広報配布物	141
5-6 お問い合わせ対応	143
(1) 「ETCお問い合わせ窓口」設置の経緯	143
(2) 「ETCお問い合わせ窓口」の対応	144
5-7 その他利便性向上	145
(1) ETCの利用履歴の確認方法	145

(2) WebでのETC課金訂正	147
(3) ガソリンスタンド空白区間の解消の取組み	147
(4) 高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験（一時退出）.....	148
(5) 再入場割引	149
5-8 ETC 関連商標	150
(1) ETC 商標.....	150
(2) ETC2.0商標	151
(3) DSRC 商標	152

6章 ETCの応用サービス

6-1 ETCの多目的利用サービス	154
(1) 利用車番号サービス	154
(2) ETC多目的利用サービス	155
6-2 特殊車両通行確認制度.....	157
6-3 ETC2.0特定プローブデータ配信サービス	159
(1) サービスの概要	159
(2) 利用事例	160
6-4 ETC2.0プローブデータを用いた災害通行実績データシステム	162
6-5 ETC2.0プローブデータを用いたピンポイント渋滞対策	164
6-6 ETC2.0プローブデータを用いた交通安全対策	165
6-7 ETC2.0を用いた駐車場予約サービス（社会実験）	166
6-8 「道路データプラットフォーム」にてETC2.0の平均旅行速度データの公開...	168

7章 諸外国のETC

7-1 はじめに.....	170
7-2 諸外国のETCの概要	173
(1) ETC導入時期と採用技術	173
(2) 国、地域ごとの傾向	174
7-3 道路課金導入の目的.....	175
(1) 有料道路課金	175
(2) 重量車課金	175

(3) 混雑課金	175
(4) 環境課金	176
(5) 道路利用課金	176
7-4 ETCの方式	178
(1) DSRC (Dedicated Short Range Communication)	178
(2) RFID (Radio Frequency Identification)	178
(3) 赤外線 (IR:Infrared)	179
(4) GNSS (Global Navigation Satellite System)	179
(5) ANPR (Automatic Number Plate Recognition)	180
(6) 各ETC方式の比較	181
(7) ETCの交通処理能力	182
(8) 各国の導入状況	182
7-5 最近の世界の動向	187
(1) 欧州の統一課金サービス	187
(2) 道路利用課金 (RUC: Road Usage Charge)	191
(3) エリアロードプライシング	200
(4) マルチレーン・フリーフロー (MLFF: Multi Lane Free Flow)	202
(5) 車線管理	207
7-6 各国・地域におけるETCの概要	211
(1) 欧州	212
(2) アジア・オセアニア	252
(3) 北中南米	277
(4) 中東・アフリカ	307
7-7 自動料金収受の国際標準化	313
(1) 国際標準化活動の概要	313
(2) ITSや自動料金収受の国際標準化	313
(3) その他の国際標準化機関	314

データ編

データ編-1 ETCの利用状況	316
(1) ETC利用台数及びETC利用率	316
(2) 車種別ETC利用台数及びETC利用率	327
データ編-2 ETC情報等の発行状況	330
(1) 各種識別処理情報の発行状況	330

データ編-3 セットアップ事業者及びセットアップ店	352
(1) 登録状況	352

参考資料

参考資料-1 国土交通省令等	356
(1) 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	356
(2) ETC 多目的利用システムの利用に関する要綱	359
参考資料-2 個人情報保護指針	361
(1) 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	361
(2) ITS-TEA「個人情報保護方針」	364
参考資料-3 ETCシステム利用規程等	365
(1) ETCシステム利用規程	365
(2) ETCシステム利用規程実施細則	370
(3) 二輪車ETC登録規約	378
(4) ETC2.0車載器DSRC部使用規程	386
(5) 車載器のID付きプローブ情報の利用及び取扱い方針	390
(6) プローブ情報の利用及び取扱いについて	393
参考資料-4 一般財団法人ITSサービス高度化機構の役割	396
(1) 機構の歩み	396
(2) 機構の役割	397
参考資料-5 ETC総合年表	403
参考資料-6 ETC料金徴収施設を備えた有料道路事業者の変遷	424
参考資料-7 ETC関連会社一覧(登録者一覧)	426
参考資料-8 ETC利用者の意識調査(アンケート調査)	430
(1) 調査概要	430
(2) 調査実施状況	430
参考資料-9 ETC車載器及びETC2.0車載器の市場価格動向	433
(1) 調査内容	433
(2) 調査時期	433
(3) 調査店舗数	433
(4) ETC車載器平均価格	434
(5) ETC2.0車載器平均価格	435
参考資料-10 ETCに関するお問い合わせ窓口一覧	436

用 語..... 439
略語・略称..... 451

データ索引

2章 ETCのしくみ

2-5 国による ETC を活用した料金制度等

表	各高速道路会社のETC専用化等の実施状況	61
---	----------------------	----

2-7 ETC 関連設備の整備状況

表	ETCレーン整備状況	74
表	スマートインターチェンジ供用中箇所数の推移	75
表	供用中の民間施設直結スマートインターチェンジ	76
グラフ	スマートインターチェンジ開通箇所図	77

2-8 ETCの利用状況

グラフ	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	78
グラフ	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	79
表	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	80

データ編

データ編-1 ETCの利用状況

グラフ	NEXCO3社の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移	316
表	NEXCO3社のETC利用台数及びETC利用率の一覧	317
表	NEXCO東日本のETC利用台数及びETC利用率の一覧	318
表	NEXCO中日本のETC利用台数及びETC利用率の一覧	319
表	NEXCO西日本のETC利用台数及びETC利用率の一覧	320
グラフ	首都高速の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移	321
表	首都高速のETC利用台数及びETC利用率の一覧	322
グラフ	阪神高速の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移	323
表	阪神高速のETC利用台数及びETC利用率の一覧	324
グラフ	本四高速の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移	325
表	本四高速のETC利用台数及びETC利用率の一覧	326
表	NEXCO東日本の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧	327
表	NEXCO中日本の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧	327
表	NEXCO西日本の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧	328

表	首都高速の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧	328
表	阪神高速の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧	329
表	本四高速の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧	329

データ編－2 ETC 情報等の発行状況

グラフ	ETCカード用鍵の発行及び格納件数の年度別推移	330
表	ETCカード用鍵の発行及び格納件数の年度別一覧	331
グラフ	車SAM用鍵の発行及び格納件数の年度推移	332
表	車SAM用鍵の発行及び格納件数の年度別一覧	333
グラフ	ETC路側機用鍵の発行件数の年度別推移	334
表	ETC路側機用鍵の発行件数の年度別一覧	335
グラフ	ETC2.0路側機用鍵の発行件数の年度別推移	336
表	ETC2.0路側器用鍵の発行件数の年度別一覧	336
グラフ	ETC車載器総セットアップ件数の推移	337
表	ETC車載器総セットアップ件数の一覧	338
グラフ	ETC2.0車載器総セットアップ件数の推移	339
表	ETC2.0車載器総セットアップ件数の一覧	339
グラフ	ETC車載器の新規及び再セットアップ件数の推移	340
表	ETC車載器の新規及び再セットアップ件数の一覧	341
グラフ	ETC2.0車載器の新規及び再セットアップ件数の推移	342
表	ETC2.0車載器の新規及び再セットアップ件数の一覧	343
グラフ	二輪車ETC車載器の新規及び再セットアップ件数の推移	344
表	二輪車ETC車載器の新規及び再セットアップ件数の一覧	345
グラフ	ETC/ETC2.0車載器都道府県別の総セットアップ件数（令和6年度）	346
表	ETC車載器 都道府県別の総セットアップ件数一覧	347
表	ETC2.0車載器 都道府県別の総セットアップ件数一覧	348
グラフ	車載器料金車種区分別セットアップ件数（令和6年度）	349
表	ETC車載器 料金車種区分別・都道府県別の新規セットアップ件数	350
表	ETC2.0車載器 料金車種区分別・都道府県別の新規セットアップ件数	351

データ編－3 セットアップ事業者及びセットアップ店

グラフ	セットアップ事業者数／セットアップ店数の推移	353
表	都道府県別セットアップ店数	354

ETC に関する トピックス

最近の重要記事を巻頭にまとめました。
トピックスは以下のとおりです。

01

新セットアップシステムの運用開始

(ITS-TEA)

02

ニューヨーク市 (NYC) で
混雑課金の運用開始

(海外情報)

付属
データ

ETC 普及状況データ
(令和 7 年 3 月末 現在)

01 新セットアップシステムの運用開始

令和 6 年 11 月より新セットアップシステムを順次運用開始

ITS-TEA はお客様の利便向上とセットアップ店の業務効率化を目的として、令和 6 年 11 月よりセットアップ店において新セットアップシステムの運用を順次開始している。

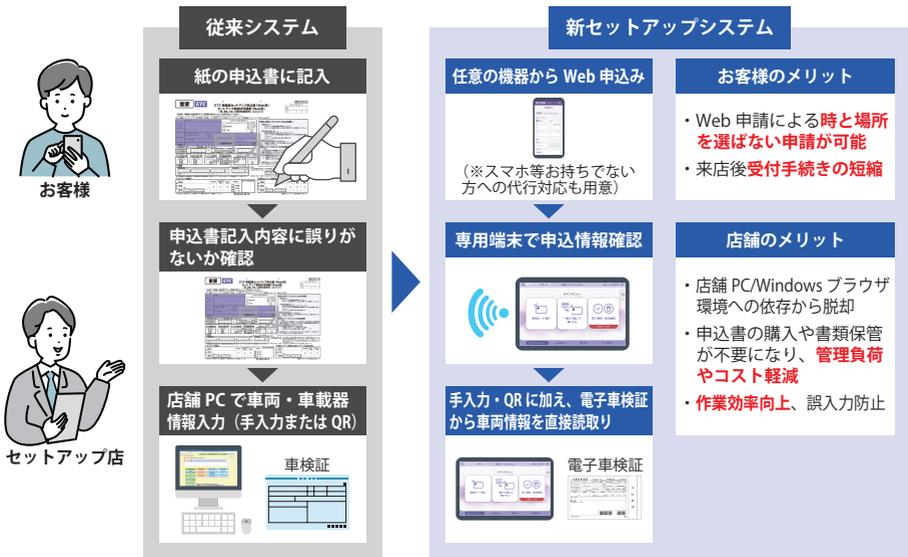
新システムは従来の手書きのセットアップ申込書を廃止し、セットアップを希望するお客様が専用 Web サイトから必要事項（氏名・住所等）を入力することにより、ペーパーレス化を実現した。

従来のシステムからの主な変更点は以下のとおりである。

- ①セットアップ店への専用端末（タブレット）貸与による端末 / ネットワーク環境の統一
- ②お客様の申込み Web 化による手続きの簡易化
- ③電子車検証の対応（手入力・QR コードに加え、電子車検証から読取り）

新システムの導入により、お客様は時と場所を選ばない Web 申請を行うことが可能になり、来店後の受付手続きの短縮化が図れる。また、セットアップ店は、申込書の購入や書類保管が不要になることで管理負荷やコストが軽減されるとともに、誤入力が回避される等、作業効率の向上が期待される。

セットアップ業務の流れ



02

ニューヨーク市 (NYC) で 混雑課金の運用開始

渋滞緩和と公共交通改善を目的に 2019 年に全米初の混雑課金制度が法制化
2025 年 1 月にはマンハッタン中心業務地区へ進入する車両への課金を開始

NYC の混雑課金制度 (CBDTP : Central Business District Tolling Program) は、NY 州都市圏交通公社 (MTA) が運営している。本制度は 2019 年 4 月に州議会で承認されたが、新型コロナウイルスの感染拡大等を理由に延期されていた。2024 年 11 月、連邦道路庁 (FHWA) から計画の承認を受け、2025 年 1 月 5 日に導入された。

対象地区はマンハッタン 60 丁目以南の中心業務地区であり、CBDTP 導入以前、NYC での平均旅行速度は 11km/h 前後まで低下し、年間で約 200 億ドルの経済損失が生じていた。

課金はフリーフロー方式で行われ、ETC 技術として、ニューヨーク等の有料道路で広く利用されている E-ZPass (RFID) と、カメラによる自動ナンバープレート認識システムを用いている。課金額は車種と進入時間帯によって異なる。通常料金は乗用車の場合、ピーク時は 15.00 ドル、夜間は 3.75 ドルであるが、2027 年までは通常料金の 60%、2028 ~ 2030 年は 80%、2031 年以降は 100% と段階的に引上げる計画である。



NYC の課金対象地区



ホランドトンネルから市内進入路上のガントリー

(2025年4月時点の公表情報に基づく)

ETC 普及状況に関する各種データのまとめ

1 ETC利用率(令和7年3月)

ETC 利用率は、ETC / ETC2.0 普及の結果指標となる。

(単位：台/日)

高速道路6社合計	令和7年3月		令和6年3月	
	台数(台/日)	利用率(%)	台数(台/日)	利用率(%)
通行全車両	8,828,311	-	8,750,502	-
ETC利用台数及び利用率	8,413,246	95.3	8,290,286	94.3
(上記のうちETC2.0利用台数)	3,219,274	36.5	2,899,448	30.0

(詳細データは、2章2-8 (1) 及びデータ編-1 (1) を参照)

2 新規セットアップ件数(令和6年度)

新規セットアップ件数は、ETC 及び ETC2.0 を利用可能となった車載器の台数を表す。累計件数は車載器の普及台数を表すが、既に廃止された車載器数も含まれている。

(単位：件)

ETC+ETC2.0	令和6年度	前年度	対前年度
新規セットアップ件数	4,263,807	4,300,202	-36,395
新規セットアップ件数累計	90,847,566	86,583,759	-

(単位：件)

ETC2.0	令和6年度	前年度	対前年度
新規セットアップ件数	2,237,438	2,135,993	+101,445
新規セットアップ件数累計	14,026,046	11,788,608	-

(詳細データは、データ編-2 (1) 5) を参照)

3 セットアップ事業者数とセットアップ登録店舗数(令和7年3月末現在)

セットアップを実施する店舗ネットワークの状況を表す。

	事業者数/登録店舗数		
	令和7年3月末	令和6年3月末	対前年度末
セットアップ事業者数	263	270	-7
セットアップ登録店舗数	32,180	31,914	+266

(詳細データは、データ編-3 (1) を参照)

付属
データETC 普及状況データ②
(令和7年3月末現在)

4 ETCカード用鍵の発行及び格納件数 (令和6年度)

本指標は、ETC カードに格納される鍵の発行件数及び格納件数である。
格納件数は、発行された鍵のうち、実際に ETC カードに格納された数である。

(単位：件)

	令和6年度	令和5年度	対前年度
全カード鍵 発行件数	21,388,419	21,181,745	+206,674
全カード鍵 発行累計	319,941,724	298,553,305	-
全カード鍵 格納件数	19,358,070	17,853,114	+1,504,956
全カード鍵 格納累計	297,839,921	278,481,851	-

(詳細データは、データ編-2 (1) 1) を参照)

5 車 SAM 用鍵の発行及び格納件数 (令和6年度)

本指標は、車載器に搭載される暗号モジュール (SAM) に格納される鍵の発行件数及び格納件数である。格納件数は、発行された鍵のうち、車 SAM 製造メーカーで実際に車 SAM に格納された数である。

(単位：件)

	令和6年度	令和5年度	対前年度
車SAM用鍵 発行件数	4,245,450	4,061,000	+184,450
車SAM用鍵 発行累計	98,039,495	93,794,045	-
車SAM用鍵 格納件数	4,384,929	3,940,860	+444,069
車SAM用鍵 格納累計	95,854,115	91,469,186	-

(詳細データは、データ編-2 (1) 2) を参照)

1 章 | 基本事項

1-1 はじめに

昭和31年に「日本道路公団」が設立され、「道路整備特別措置法」に基づき、日本全国に有料道路の整備が始まった。その後、供用区間の延長とともに、輸送量も増大し、我が国の経済活動の基盤として大きな役割を果たすようになった。一方で、自動車保有台数も増加し続け、各所で長い車の列が見られた。中でも料金支払いのための渋滞は、全体の約3割を占め、渋滞要因としては最も大きなものであった。

そこで、この時期に進展があった情報通信技術（ICT）を用いて渋滞や交通事故等といった道路交通問題の解決を図るべく、ETCシステムの開発が始まった。

平成13年3月から始まったETC（Electronic Toll Collection System：自動料金収受システム）は、高速道路での利用率は95.3%（令和7年3月現在）となり、料金収受の効率化や利用者の利便性及び快適性の向上、料金所での渋滞解消、CO₂削減による料金所周辺環境改善、国民生活の向上や経済活動の活性化に寄与している。

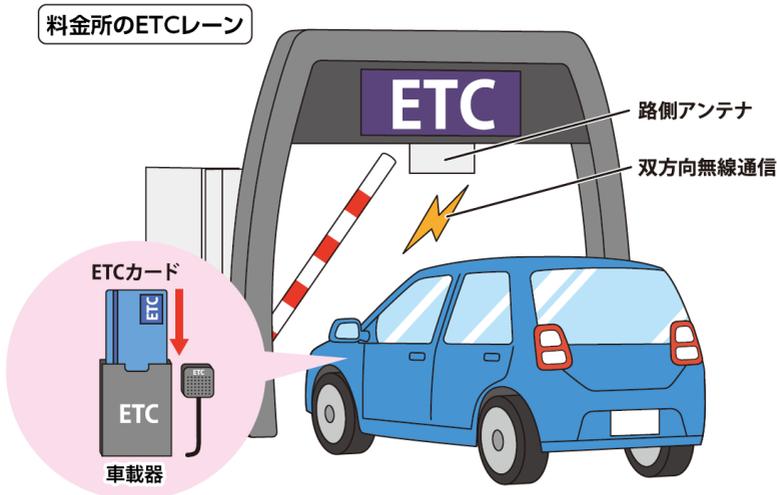
令和4年度から取組みが始められている料金所のETC専用化では、戦略的な料金体系の導入が容易になること等を通じた混雑の緩和等利用者の生産性の向上や、将来的な管理コストの削減、持続可能な料金所機能の維持等を目指し、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化が行われている。

また、平成26年度からは、広域の道路交通情報の提供、静止画像の送信及びプローブデータの収集等が可能となるETC2.0が開始され、これらの機能を活用し、渋滞回避支援や安全運転支援等の情報提供サービス、渋滞対策や交通安全対策への活用、運行管理支援等のサービス等が行われている。

1-2 ETC

(1) ETCとは

ETCとは、車両情報を登録したETC車載器に、契約情報等を記録したICカード（ETCカード）を挿入し、有料道路の料金所に設置された路側アンテナとETC車載器との間で無線通信を行うことにより、料金徴収に必要な情報を路側アンテナに接続されたコンピューターシステム及びETCカードの双方に記録し、料金所において車両が停止することなく通行料金を支払うことができるシステムである。



ETC システムのイメージ

1 章 基本事項

(2) 日本のETCの特長

日本のETCは、異なる有料道路事業者の料金体系でも相互利用できるシステムを世界に先駆け実現したもので、主に以下の特長を有している。

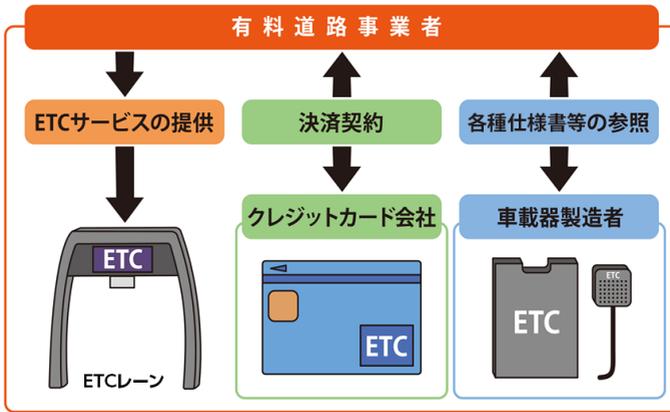
- ・国内どこでも使える統一のシステム
- ・国際標準に準拠した5.8GHz帯アクティブ方式を使用し、国際的にオープンな市場の形成が可能
- ・車両情報は車載器、個人情報 はETCカードに納める方式を採用し、車両の所有者と料金支払者を分離することで、レンタカー等本人所有以外の車載器搭載車両でも利用することが可能

(3) ETCの運用体制と利用のしくみ

ETCの運用体制は下記のとおり。

- ①有料道路事業者は、料金所のETC路側システムを路側機製造者より調達・設置して料金収受を行う。
- ②クレジットカード会社は、有料道路事業者と有料道路通行料金に関する決済契約を締結し、利用者に対しETCカードの発行・貸与と料金回収業務を行う。
- ③車載器製造者は、有料道路事業者のETCに関する各種仕様書・規格書等を参照してETC車載器を開発・製造・販売する。
- ④一般財団法人ITSサービス高度化機構（ITS-TEA）は、ETCシステムのセキュリティ処理に必要な暗号鍵を発行する。またセットアップ店から車載器を取付ける車両の情報を受取り、それを暗号化して車載器に格納するためのセットアップ情報を発行する。

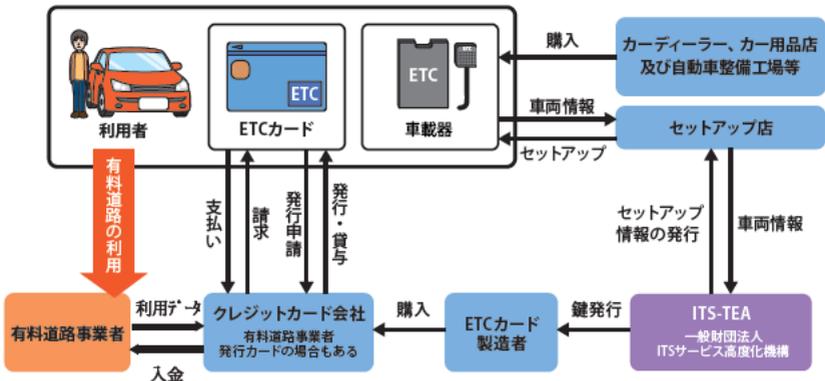
※本便覧ではETC機能を有する車載器をETC車載器、ETC機能及びETC2.0機能を有する車載器をETC2.0車載器と呼び、ETC車載器とETC2.0車載器の両方を指す場合は車載器と呼称する。



運用のしくみ

ETCを利用するには、車両に車載器を装着し車両情報等の登録（セットアップ）を行う必要がある。

ETCカードはクレジットカード会社等から貸与され、車載器に挿入することで料金所のETCレーンが通行可能になる。料金決済に必要な契約者情報はETCカードに登録されているため、通行料金の支払いは車載器の所有者ではなくETCカードの名義人が行う。



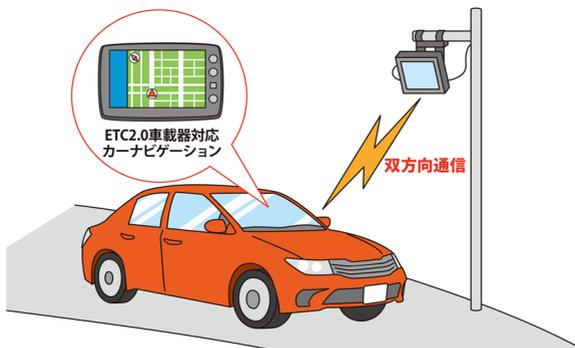
利用のしくみ

1-3 ETC2.0

(1) ETC2.0サービスとは

ETC2.0サービスは、従来の自動料金収受（ETC）機能に加え、新たに設置されたETC2.0路側機とETC2.0車載器の間で双方向通信を行い、渋滞回避支援や安全運転支援等の情報提供を行うサービスである。同サービスは当初ITSスポットサービスと呼ばれ、平成23年3月に首都高速でサービスが開始された。現在全国の高速道路約1,800カ所で利用できるようになった。

平成26年10月3日に国土交通省は、これまでのITSスポットから提供される安全運転支援や渋滞回避支援等のサービスに加え、同スポットを通して集約されるプローブデータ（経路履歴情報）を活用した新しいサービスへ拡充していくこと、並びに同サービスを「ETC2.0サービス」と呼ぶことを発表した。併せて、ETC2.0サービスを提供する路側機の名称もETC2.0路側機としている。



ETC2.0サービスのイメージ

ETC2.0のシステム概要

ETC2.0

ETC2.0は、これまでのETCと比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
- ・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリット[※]をもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステムです。

※ETC2.0で期待されるサービス例

- ・経路上の広域情報や画像の提供
- ・特車許可における一括申請や自動更新
- ・高速料金の経路割引や一時退出

双方向に大量の情報の送受信



ETC2.0のシステム概要

経路上の広域情報や画像の提供



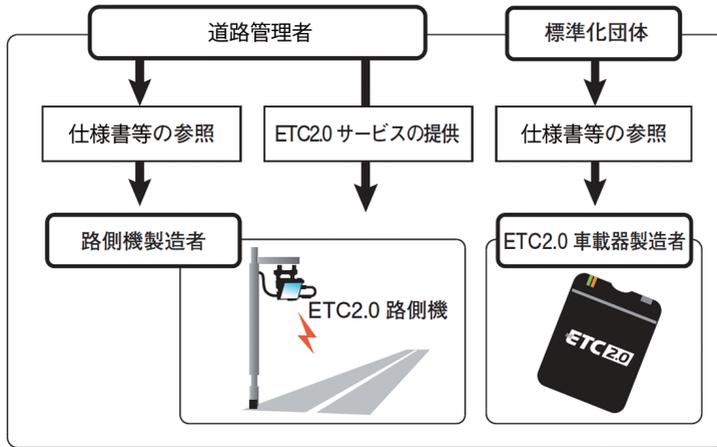
出所：国土交通省ホームページ

(2) ETC2.0サービスの運用体制と利用のしくみ

ETC2.0サービスの運用体制は下記のとおり。

- ①道路管理者は、ETC2.0路側機の機材仕様書を策定し、その機材仕様書に基づき路側機製造者より機器を調達・設置してサービス提供を行う。
- ② ETC2.0車載器製造者は、標準化団体等が作成した仕様書等に基づきETC2.0車載器を開発・製造・販売する。
- ③ITS-TEAは、ETCと同様にセキュリティ処理に必要な暗号鍵を発行する。また、セットアップ店からETC2.0車載器を取付ける車両の情報を受取り、それを暗号化してETC2.0車載器に格納するためのセットアップ情報を発行する。

1 章 基本事項



ETC2.0サービスの運用体制

ETC2.0サービスを利用するには、車両にETC2.0車載器を搭載し車両情報等の登録（セットアップ）を行う必要がある。

これにより、渋滞回避支援、安全運転支援等の情報提供サービスやプローブデータを活用したサービスが利用可能となる。

(3) ETC2.0サービスの内容

以下のサービスが提供中である。

1) 情報提供サービス

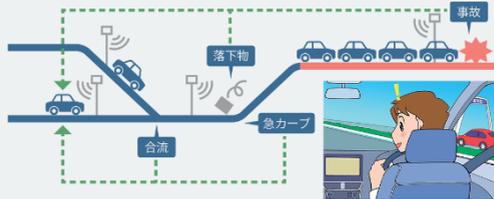
①安全運転支援

ETC2.0サービスでは、利用者に対してカーブやトンネルの先の渋滞末尾、事故及び落下物等の見えない先の情報を事前に通知する情報提供を行っている。これにより利用者は事前に起きる可能性がある事象を認識し、運転中の予期せぬ出来事を減らすことができる。

さらに、これから向かう方面の道路上の雪や霧等の天候情報やトンネル内等の混雑状況を、ナビ画面上に静止画像で表示することができ、利用者は先の道路状況をより正確に把握することが可能となる。

これらの情報提供により安全運転の支援を行う。

高速道路を走行中、予想していなかった車線合流や急カーブ、さらには落下物や車両事故に遭遇してヒヤッとした経験はありませんか。高速道路ではこのようなヒヤリが大きな事故につながることも少なくありません。ETC2.0では、走行中のリスクにつながる様々な情報をいち早くドライバーに伝えることで、運転中のヒヤリを大幅に減らします。情報伝達の確実性も高く、道路の路側情報板による情報提供では50%のドライバーしか危険を認知できないのに対して、ETC2.0の車載器は80%以上の方が危険を認知して、的確な回避行動を取ることができるという調査結果もあります。



渋滞末尾情報



カーブの先などで渋滞がある場合に、画像と音声で情報提供します。

画像情報



雪のため注意して、走行してください

これから向かう先の雪や霧などの天候情報やトンネル内の渋滞状況も、静止画像でわかりやすくお知らせします。冬季の路面状況、降雪状況などの画像情報もチェーン看脱場の手前で提供されるので、事前のチェーン装着やルート変更の判断がしやすくなります。

障害物情報



この先、障害物 走行注意

監視カメラやパトロール、一般の方々からの通報で収集された障害物情報を、その障害物の手前のITSスポットから提供します。

出所：ETC 総合情報ポータルサイト

② 渋滞回避支援

従来のVICSの電波ビーコンでは約200km範囲の道路交通情報を提供していたが、ETC2.0サービスでは最大1,000km範囲の情報を提供している。これにより、ETC2.0対応カーナビゲーションは多数の選択肢の中から最短時間で目的地に到着できる最適ルートを選択し、利用者の渋滞回避を支援できる。

1 章 基本事項

せっかく高速道路を利用しているのだから、渋滞は避けたい。ETC2.0では、広範囲の詳しい渋滞情報を提供することで、ドライバーの渋滞回避を支援します。カーナビと連携させることで、広い範囲の道路交通情報を確認でき、渋滞を回避するルートを把握することができます。ドライブ中に情報配信を受けるたびにカーナビが最適なルートを再検索し、最新情報に従ったルートを案内します。



出所：ETC総合情報ポータルサイト

③災害時支援

ETC2.0サービスでは、大規模な災害の発生時には、災害状況と併わせて緊急の規制情報や避難地情報等の支援情報を提供する。

高速道路を走行中にもしも地震が起きたら、とても不安ですね。

ETC2.0では、災害発生と同時に災害発生状況とあわせて緊急の規制情報や走行可能ルート、避難地情報など様々な支援情報を提供します。災害が発生したときは、慌てず後方確認を行い、ハザードランプをつけ、ゆっくり左側に停車してください。そのあとで、ETC2.0対応カーナビが提供する情報に基づいて、落ち着いて行動してください。予測のつかない災害時も支援情報が得られることがわかっているれば無事に行動できるでしょう。



地震発生、通行止です
後方を確認しハザードランプをつけ
ゆっくり左側に停車してください

出所：ETC総合情報ポータルサイト

2) プローブデータを活用したサービス

ETC2.0サービスでは、各車両からのプローブデータ（経路履歴情報）を、渋滞対策や交通安全対策に活用するほか、災害時の被災地支援及び車両の運行管理支援等のサービス提供にも活用している。

① 渋滞対策、交通安全対策への活用

プローブデータは、ビッグデータとして渋滞対策や交通安全対策の検討に活用されている。また、災害発生時には、民間通行実績データとともに集約され、「通れるマップ」として被災地支援に活用されている。

② 特殊車両通行手続き制度

道路法等の一部を改正する法律（令和2年法律第31号、令和4年4月1日運用開始）により、寸法、重量等に係る一定の限度を超える車両（限度超過車両）を通行させようとする者が、ETC2.0車載器を搭載しあらかじめ国の登録を受けた車両について、通行が可能な経路をオンラインで即時に確認し、通行できる制度（特殊車両通行確認制度）の運用が開始された（詳しくは、6章6-2を参照）。

③ ETC2.0特定プローブデータ配信サービス

国土交通省では、トラック等の運行管理の効率化のため、ETC2.0車載器（業務支援用ETC2.0車載器）を搭載した車両の走行位置や急ブレーキ等のデータを活用する「ETC2.0車両運行管理支援サービス」を本格導入し、平成30年8月30日にデータ配信を開始した（詳しくは、6章6-3を参照）。

3) ETC2.0車載器搭載車を対象とした割引等

ETC2.0車載器を利用することで、高速道路料金が割引等となるサービスが提供されている。

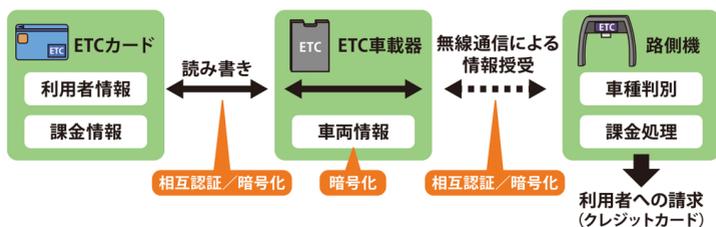
- ① ETC2.0割引（2章2-6（4）参照）
- ② 大口・多頻度割引の拡充（2章2-6（6）参照）
- ③ 高速道路から道の駅への一時退出（社会実験）（5章5-7（4）参照）

1-4 車載器及びETCカード

(1) ETC車載器の概要

ETC車載器には、ETCを利用するための車両情報等が暗号化して格納されており、料金所のETCレーンに設置されている路側機との間で車両情報、利用料金所等の課金情報を暗号無線通信により送受信する。

また、ETCカードに格納されている利用者情報の読み出し及び課金情報等のカードへの書込みは、暗号化の上で行われる。



ETC車載器の機能及びセキュリティ

その他、機種によっては、利用履歴の表示や音声案内、ETCカードの有効期限案内等の機能を有したものがあ。さらに、外部機器との接続による利用履歴の印刷機能や、カーナビゲーションとの連携機能を有しているものもある。

なお、利用者がETCを利用するには、カーディーラー、カー用品店または自動車整備工場等において、ETC車載器を購入して車両に取付け、セットアップを行う必要がある。

(2) ETC2.0車載器の概要

ETC2.0車載器は、ETC車載器の機能（上記（1））に加え、ETC2.0路側機との通信による各種情報提供機能及びプローブデータのETC2.0路側機へのアップリンク機能を有しており、ETC2.0車載器単体で機能する「GPS付発話型」とカーナビゲーションとのデータ連携機能が付いた「カーナビ連携型」がある。ETC2.0車載器には、車載器本体等に「ETC2.0」のロゴマークが貼付されている。

車載器の発売時期により、ITSスポット対応車載器、DSRC車載器と呼ばれるも

のもある。それらの車載器には、車載器本体等に「DSRC」等のロゴマークが表示されている。

また、「業務支援用ETC2.0車載器」と呼ばれるタイプもあり、平成28年1月に運用が開始された特殊車両通行許可簡素化制度（特車ゴールド）を利用するためには、このタイプのETC2.0車載器を装着することが必須条件となっている。

利用者がETC2.0サービスを利用するには、ETCと同様にカーディーラー、カー用品店等の販売店においてETC2.0車載器を購入して車両に取付け、セットアップを行う必要がある。

(3) 車載器のセットアップ

ETCやETC2.0を利用するには、車種区分・ナンバープレート等の車両情報を暗号化したものと、車載器と路側機間で通信する情報の改ざん・盗聴・なりすましを防止するための暗号鍵を、併せて車載器に記録して利用可能な状態にする必要がある。これを「セットアップ」といい、次の手順により実施される。

※以下の手順は「新セットアップシステム」を使用する場合の手順

- ①お客様は、「ETCセットアップ申請サイト」から利用者情報（住所、氏名等）を入力し、セットアップを申請する。
- ②セットアップ店は、申請完了後に発行された申請ID/パスワードまたは申請QRコードをセットアップ端末（タブレット）で読み込み、申請受付を行い、続けて車載器の情報と車両情報を端末装置からITS-TEAの情報発行システムに送信してセットアップ申請を行う。
- ③ITS-TEAは、セットアップ情報を生成し、セットアップ店のセットアップ端末に配信することにより、セットアップ情報を発行する。
- ④セットアップ情報の発行を受けたセットアップ店は、セットアップカードを用いて車載器にセットアップ情報を格納し、その後速やかに「セットアップ完了通知」を行う。
- ⑤お客様が申請時に登録されたメールアドレス宛に「ETC車載器セットアップ証明書」をダウンロードするためのURLを含むメールが送信される。

1 章 基本事項

(4) ETCカード

ETCカードとは、ETCを利用して有料道路を通行する際に、通行料金を決済するためのICカードである。ETCカード内には、高度なセキュリティ機能を持ったICチップ（集積回路）が実装されており、このICチップにより情報の保持、読出し／書込み、暗号化／復号化、認証等が行われる。

ETCカードには、料金決済に必要な契約者情報（カード番号、有効期限等）があらかじめ記録されており、料金所のETCレーンを通行する際に、ETC車載器を介した暗号通信にて、契約者情報の読出しや、料金所番号及び通過時刻等の読出し／書込みが行われ、通行料金の決済が行われる。課金情報等は通過時刻、料金所番号等とともに通行履歴情報としてETCカードに書込まれる。

ETCカードには発行者の異なる3種類のカードがある。クレジットカード会社が発行するETCクレジットカード、NEXCO3社が大口・多頻度割引の対象事業者向けに発行するETCコーポレートカード及び高速道路会社6社がクレジットカード契約のない利用者に対して発行するETC パーソナルカードである。それぞれの特徴については、3章3-4 (2) を参照。

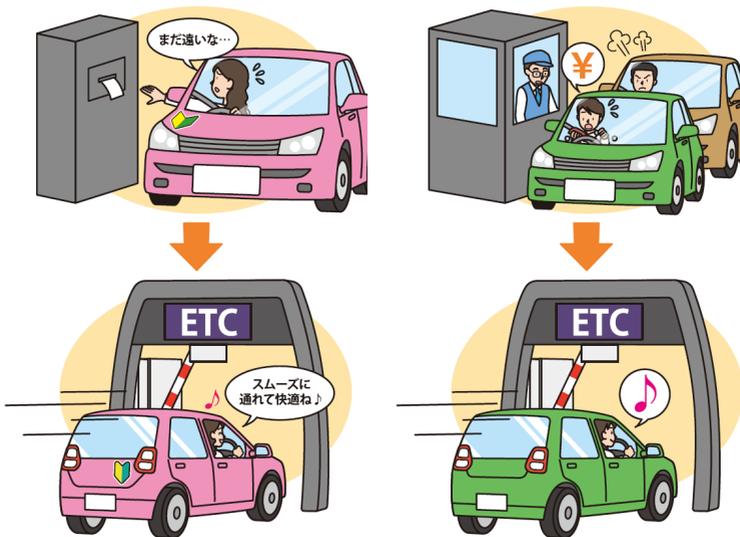
また、ETCカード券面（表面）には、カード番号、契約者名、有効期限、カード発行者名及び正当に発行されたETCカードであることを示す「ETC 商標」（5章5-8 (1) を参照）が表示されている。

1-5 ETC の導入効果

(1) 利便性・快適性の向上

ETCを利用すると、料金所で一旦停止の必要がなく、無線通信によりキャッシュレスで通行料金を支払えるため、従前は必要であった現金等の用意、料金所ブースへの幅寄せ、一時停車及び窓の開閉の手間等が不要となり、スムーズに料金所を通過できる。

特に我が国のETCは、全国の主要な有料道路で共通の支払い手段として利用できるため、利用者にとって利便性・快適性が高いシステムとなっている。



ETCの導入効果（スムーズな料金所の通行）

(2) 料金所渋滞の緩和

ETCの導入により料金所の料金收受処理能力が大きく向上し、料金所部での渋滞が大幅に減少した。

高速道路の渋滞は、ETC導入前（平成12年）では料金所部での発生が全体の

1 章 基本事項

約3割を占めていたが、ETCの導入と利用率の向上により、現在では料金所部での渋滞はほぼ解消された。

また料金所でのストップ&ゴーが減少したことで、発進・加速にともなう騒音や走行車両から排出される二酸化炭素（CO₂）等も減少し、料金所周辺の環境改善にも寄与している。



ETC導入効果（CO₂削減）

出所：ITS-TEAホームページ

（3）建設費・管理費の削減、地域の活性化

ETCは、一般車（非ETC車）と比べて料金収受にかかる時間が短縮されるため、ETC利用率が向上するにつれて、一般レーンを含めた料金所の設置レーン数の削減ができ、建設費等の削減が可能となる。

また、収受員が料金収受を行わないため、料金収受コストも削減される。国土交通省の試算によれば、ETC車の収受コストは一般車（非ETC車）の約1/6となっている。

ETC専用のスマートインターチェンジでは、利用車両をETC車に限定することで、料金収受施設の設置が簡素化できること等により、従来のICに比べて低コストでの導入が可能となる。これにより既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化に貢献している。

（4）弾力的な料金設定

ETCは、ETCカードによる後払いのキャッシュレス課金が行われるため、最終的な料金を後方処理により確定することができる。このため、「休日割引」、「深夜割引」等の時間帯割引や、環境対策のためルートによって料金を変える「環境ロードプライシング割引」、均一料金で何度も乗り降りできる「各種企画割引」等、利用者ニーズや環境対策等に対応した弾力的な料金設定が可能となっている。

1-6 利用方法、取扱いについて

(1) 料金所ETCレーンの利用方法

1) ETCレーンの安全な通行方法

①安全な速度で車間距離を空けて走行する

時速20km/h以下に減速して進入し、ETCレーン内は徐行するとともに、前方の車両が急に停止することもあるので、十分な車間距離を確保して通行する。

②路側表示器の表示内容、開閉バーの動作の確認を行う

ETCレーン内では徐行し、路側表示器の表示内容や開閉バーの動作を確認し通行する。

③開閉バーが開かない場合

i) 四輪車の場合

ETCレーンで開閉バーが開かず退出できない場合は、周囲の安全を確認し、近くのインターホンで料金所係員に連絡して指示に従う。自らの判断で車両を後退させることは、非常に危険なため行ってはならない。

ii) 二輪車の場合

開閉バーが開かない場合は、周囲の安全を確認し開閉バーや後続車両等に注意して、開閉バーを通り抜けてETCレーンから退避する。退避後、駐停車が可能な場所から料金所または管轄の有料道路事業者に遅滞なく連絡し指示に従う。

④ETCレーン内に車両が停止している場合

前方の車両がETCレーン内で停止していて、自車両がETCレーンに進入できない場合は、料金所係員の指示に従う。

2) スマートインターチェンジの通行方法

スマートインターチェンジ(ETC専用)では、開閉バーの手前で必ず一旦停止する。一旦停止しても開閉バーが開かない場合は、通信開始ボタンを押して再通信を行う。それでも開かない場合はインターホンで係員と連絡を取り、その指示に従う。

また、スマートインターチェンジごとに、利用可能な時間、車種、利用可能な方向等が異なるため、事前にウェブサイト等で確認が必要。

1章 基本事項

(2) ETCカードの取扱い

① ETCカードの使用者

個人向けETCカードは、カード券面に記載された会員本人以外が使用してはならない。法人向けETCカードは、カード各社との契約により、券面に記載された法人の関係者が利用できる。

② ETCカードの有効期限

ETCカードには有効期限があり、期限切れのETCカードは使用できない。

③ 車内に放置しない

車両から離れる際は、盗難防止や熱変形防止のためにETCカードを車室内に放置しない。特に夏季は高温でETCカードが変形し使用できなくなる場合がある。

④ 変形や水に濡らす等無理な取扱いをしない

ETCカード内部のICや金属端子が損傷し、使用できなくなる場合がある。

⑤ 金属端子（接点）部分を触らない

金属端子（接点）部分に汚れ、油、化粧品、薬品等が付着すると、導通不良が発生し、ETCカードが故障する原因となる。



ETCカード

⑥ 紛失・盗難時

ETCカードの紛失や盗難に遭った場合は、発行元のクレジットカード会社等に連絡する。

⑦ 車載器への挿入

ETCカードを装着する際には、車載器の説明書に従い、正しい方向で挿入する。車載器がETCカードを認識できる位置まで確実に挿入する。

⑧ ETCを利用して高速道路・有料道路を走行する時の注意事項

高速道路・有料道路を利用する前にETCカードを車載器に挿入し、走行中は挿入したままにする。

走行中にETCカードを抜き差しすると、走行経路等が不明となり、距離別料金や各種割引が適用されない場合がある。

(3) 車載器の取扱い

①始業点検を行う

乗車時、車載器が正常に動作していることを確認して使用する。

②修理・分解等をしない

車載器を自分で修理や分解等を行うと、車載器が利用できなくなる場合がある。

③車載器のアンテナ付近に電波障害となるもの等を置かない

車載器のアンテナの付近に、電波障害を引起こす物や金属製品、電波を発する機器等を置くと通信不良が発生し故障の原因となる場合がある。

(4) 車載器管理番号の取扱い

車載器管理番号は、ETCの各種サービスを申込み際に必要となる重要な番号のため適切に管理する必要がある。

車載器管理番号は、以下の場合に必要となる。

- ①車載器の再セットアップを行う場合
- ②ETCマイレージサービスへのマイレージ登録の申込みを行う場合
- ③ETCコーポレートカードの利用申込みを行う場合
- ④障がい者割引制度の申請にて自動車の事前登録を行う場合
- ⑤ETC利用照会サービスへのユーザー登録を行う場合
- ⑥二輪車ETC車載器の事務局への登録

なお、車載器管理番号が不明の際は、以下の方法で確認することができる。

- i) 取扱説明書や保証書、車載器パッケージ（外箱）による確認
- ii) 車載器をセットアップした際に発行される「ETC車載器セットアップ申込書・証明書（お客様保存用）」または「ETC2.0車載器セットアップ申込書・証明書（お客様保存用）」での確認（新セットアップシステムは証明書のみ）
- iii) 車載器本体のラベルによる確認
- iv) 車載器の音声及び表示機能等による確認
- v) 車載器をセットアップしたセットアップ店等に照会しての確認（セットアップ店にて照会する際は、本人確認が必要）

車載器管理番号の確認方法の詳細については、以下のホームページを参照。

（車載器管理番号確認方法）

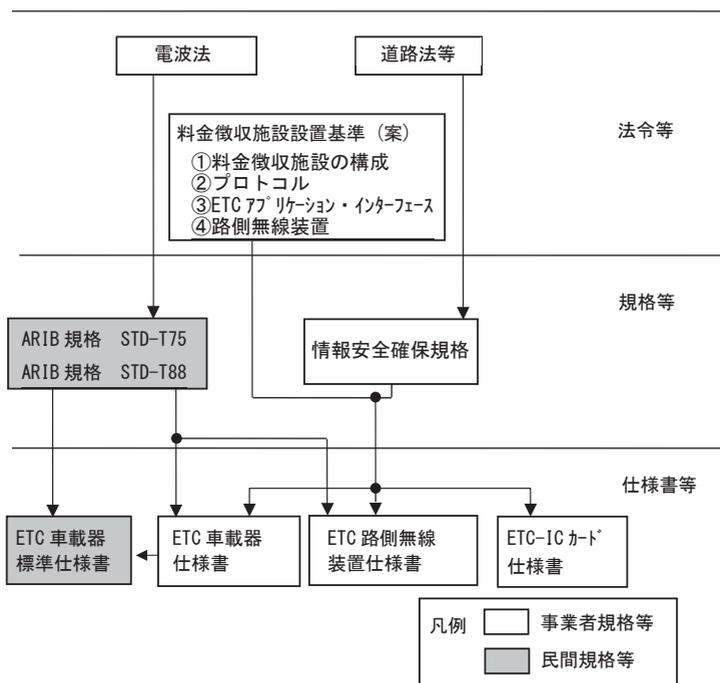
https://www.go-etc.jp/number_search/

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、滅失また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、また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または供給する者に提供する場合においては、これらの者による製造また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、路側無線装置等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、改ざん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・製造また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も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	令和7年6月	JEITA
	ITS車載器DSRC部標準仕様	令和7年6月	
	ITS車載器カーナビ標準仕様	令和4年4月	
	ITS車載器用音声合成記号	平成28年3月	

※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し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

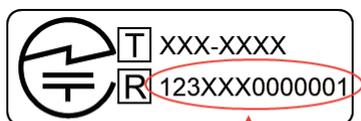
従事者の配置等の必要な措置を講じることが求められる（電波法（昭和25年法律第131号））。

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ともなう措置等について

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帯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

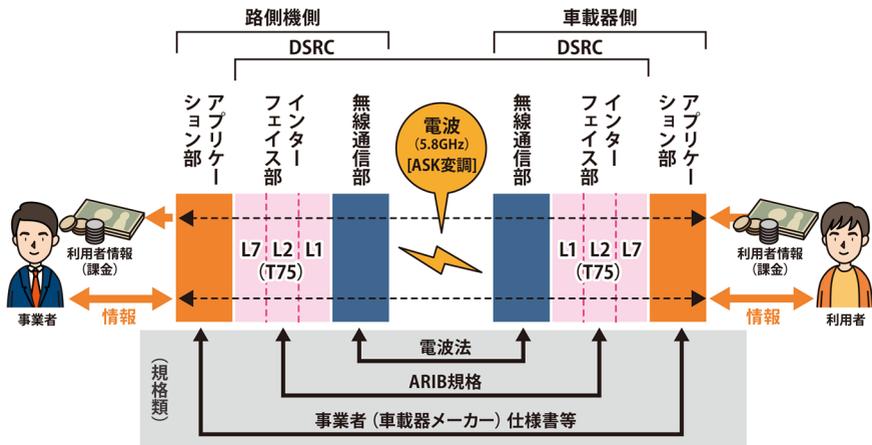
ETCの通信プロトコルについては、平成9年11月に、一般社団法人電波産業

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。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)

路側機と車載器との間で通信可能な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。

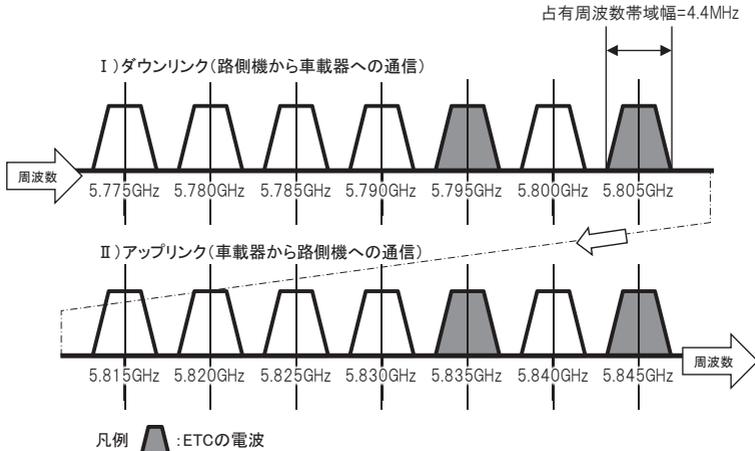
iii) アプリケーション部

「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。

③通信仕様

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

変調方式はASK方式、変調信号速度は1,024kbpsである。



ETCの周波数チャンネル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月に電波法施行規則が改正され、平成14年4月以降は、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。

2) ETC2.0に係る通信規格

ETC2.0は、ETCの機能に加えて以下に示す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側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

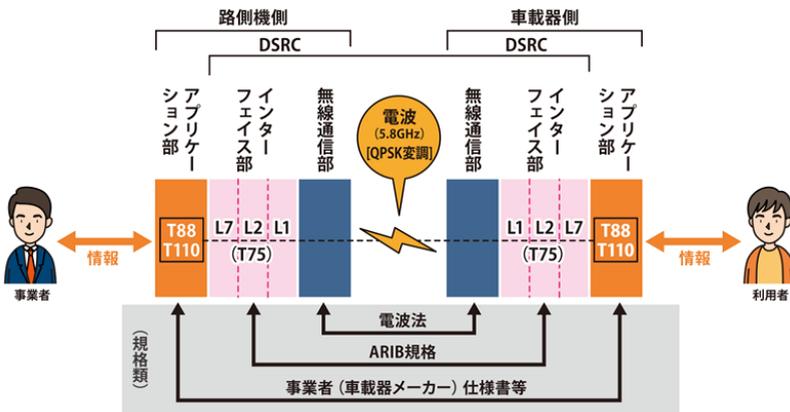
2章 ETC のしくみ

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月策定 1.0版)

②ETC2.0 (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。



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

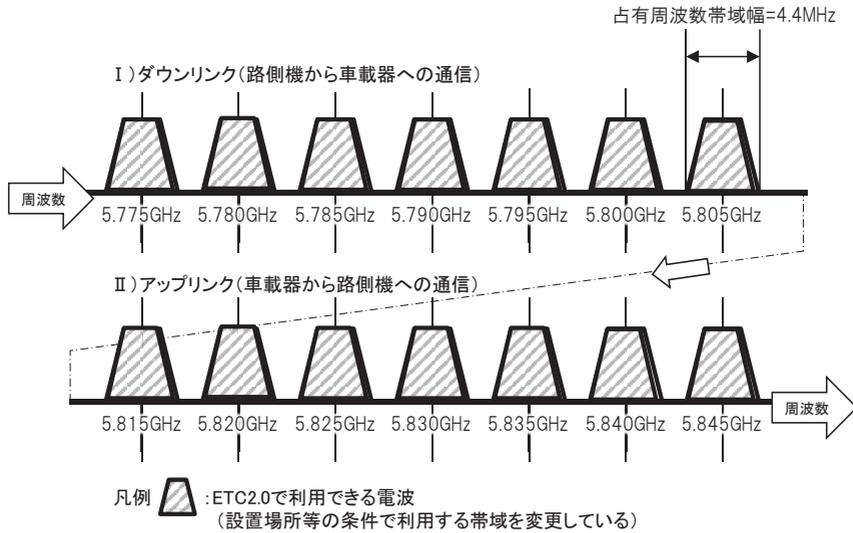
ARIB STD-T88で規格化されたASL (Application Sub-Layer) 及びARIB STD-T110で規格化された基本アプリケーションインターフェイスを利用する。ETC2.0路側機はETC2.0車載器 (DSRC部) の認証や情報提供・収集等を行う。ETC2.0車載器 (DSRC部) はETC2.0路側機の認証と情報収集・提供等の処理を行う。

③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を行う5.815GHz~5.845GHzの7波がある。

また、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。

2章 ETC のしくみ

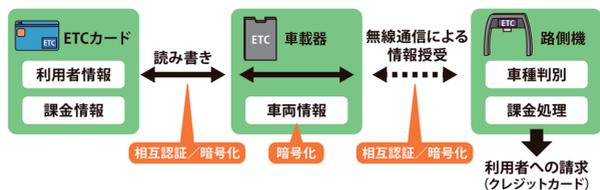


ETC2.0の周波数チャンネル及び占有周波数帯域幅

2-2 セキュリティ

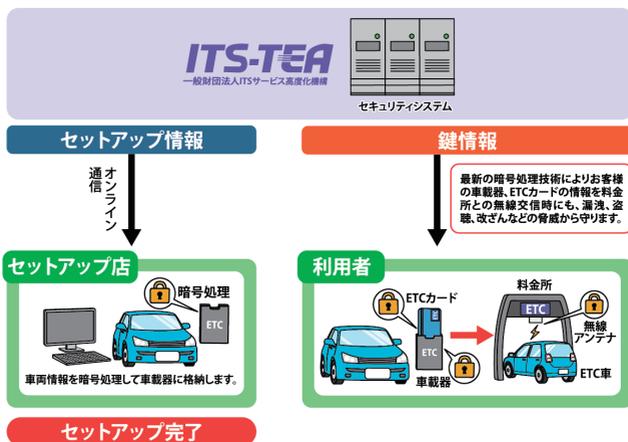
(1) ETCのセキュリティ

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、暗号技術を適用した情報セキュリティ対策がなされている。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ざん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（路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、解読技術の進歩等により、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、料金徴収設備等の更新をとまなうため、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

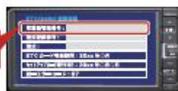


ヒント 操作方法は、各メーカーの取扱説明書でご確認ください。

● 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



助手席グローブボックスの中
ハンドル右下等の凹込タイプもあります

ヒント 識別マーク・品番の確認はスマホで写真撮影する方法があります。



新・旧セキュリティ規格の確認方法

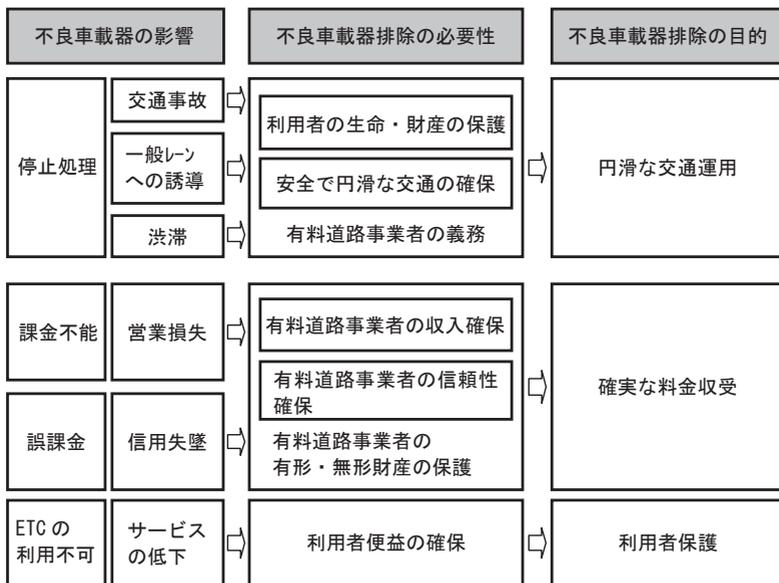
(2) DSRC 部のセキュリティ

ETC2.0車載器のDSRC部とETC2.0路側機間の通信は、暗号技術を適用した情報セキュリティ対策がなされている。

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

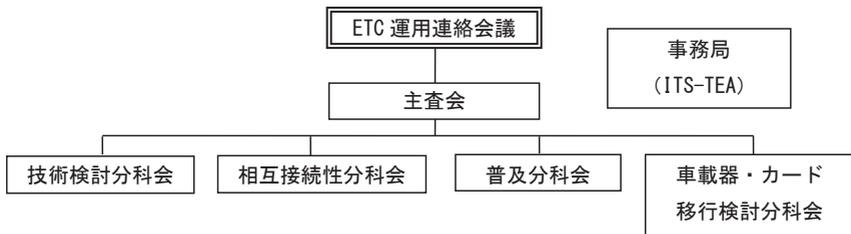
会議体	目的	メンバー
ETC 運用連絡会議	ETC の運用に対する安全性の確保、利便性の向上及び普及促進	国土交通省 有料道路事業者 車載器メーカー 自動車メーカー クレジットカード会社 カードベンダー 車載器SAMメーカー 関連法人等 ITS-TEA（事務局）
DSRC 運用連絡会議	DSRC サービス（ETC2.0サービス）の改善や利便性の向上	車載器メーカー 自動車メーカー ナビメーカー 路側機器メーカー 駐車場機器メーカー 関連法人等 ITS-TEA（事務局）
ETC セキュリティ協議体	ETC のセキュリティの確保と向上	国土交通省 有料道路事業者 ITS-TEA（事務局）
セット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、分科会ごとに互選により主査が選出される。



令和7年5月時点

ETC運用連絡会議の運営体制

分科会の説明

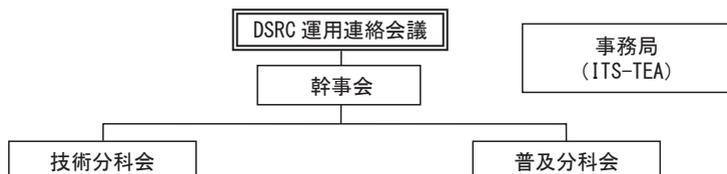
分科会	目的
技術検討分科会	車載器とカードに係る技術的課題と、車載器仕様について討議を行う。
相互接続性分科会	相互接続性試験装置の運用と、有料道路事業者から提供された路側機情報を車載器メーカーに展開する。
普及分科会	ETCの普及促進について討議、普及促進活動を行う。
車載器・カード移行検討分科会	セキュリティ規格移行の課題について討議を行う。具体的な課題検討は「運用WG」、「車載器WG」、「カードWG」にて行う。

(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7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

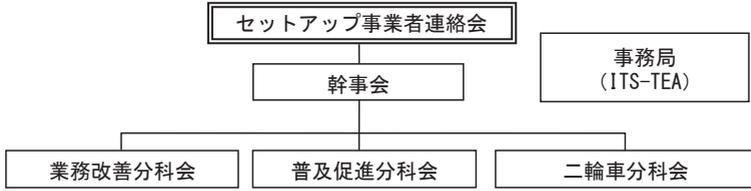
ETCは全国統一の有料道路システムであることから、セキュリティ不具合が発生した場合には、すべての有料道路事業者に影響を及ぼす可能性があるため、セキュリティの確保と向上を図ることを目的として、平成15年4月にETCセキュリティ協議体が設置された。

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等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7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、首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社は、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

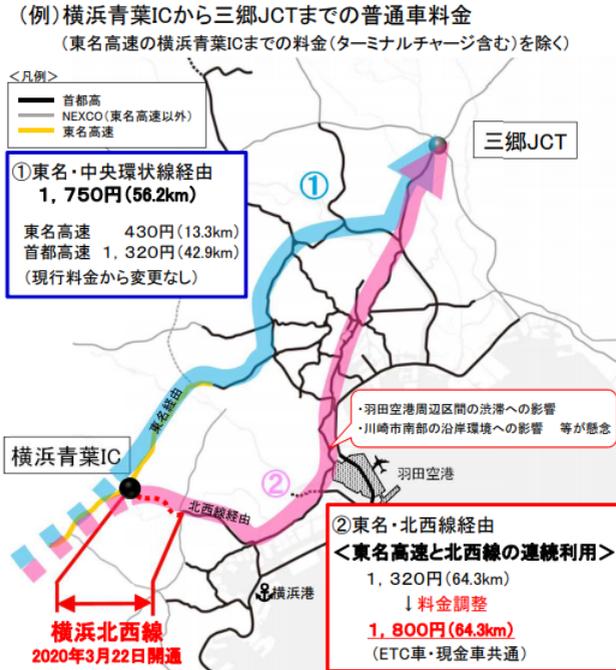
2) 近畿圏の新たな高速道路料金について

平成29年3月31日、国土交通省並びに西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社は、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、事業費のおおむね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道路株式会社は、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～8月9日及び8月24日～9月5日に実施された。

- ① 夜間（24時～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～22時）に首都高速の都内区間を利用するマイカー等へ、料金上乘せ（1,000円）

2章 ETC のしくみ

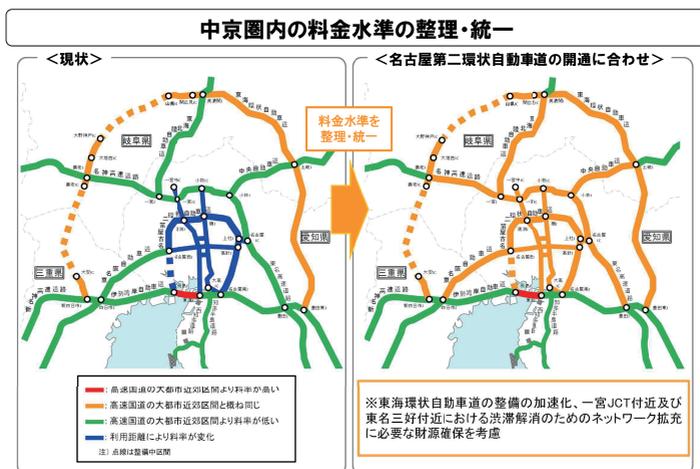
<料金上乘せの対象外車種（ETC車の場合）>

- 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) 身体障がい者手帳・療育手帳・精神障がい者保健福祉手帳の保有者が運転または同乗する車両及び社会福祉事業の用にもつ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、国土交通省並びに中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社は、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

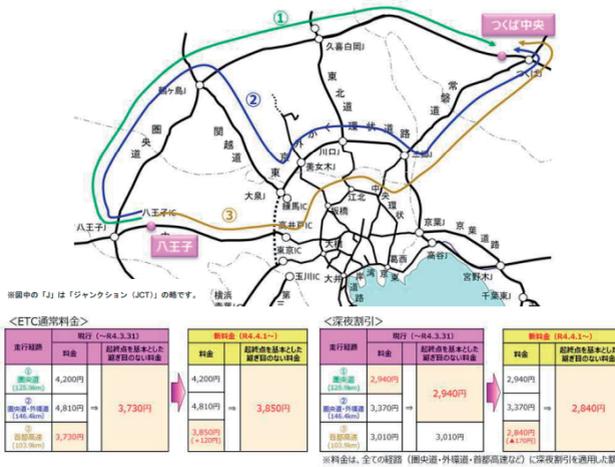
6) 「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」の改定について

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～4時までの間に首都高速の入口等を通る車両（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ると同時に、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））

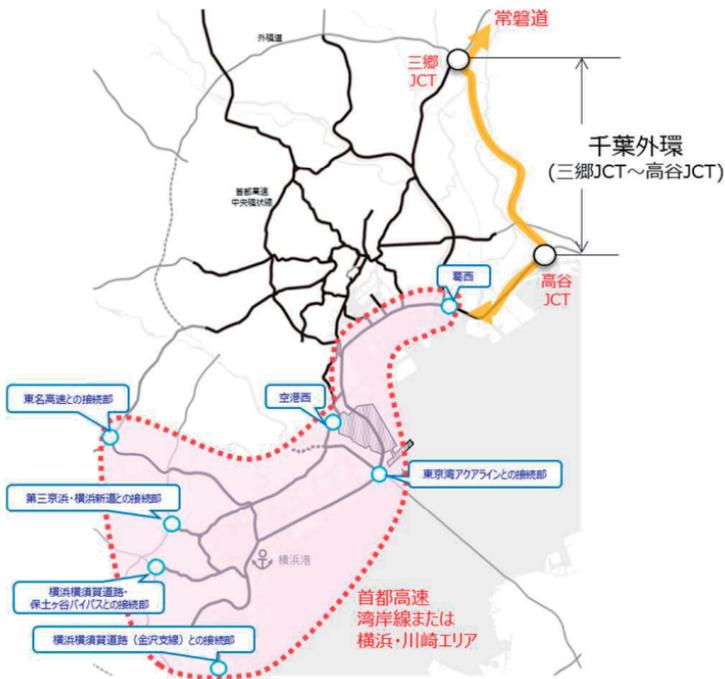


出所：NEXCO東日本ホームページ

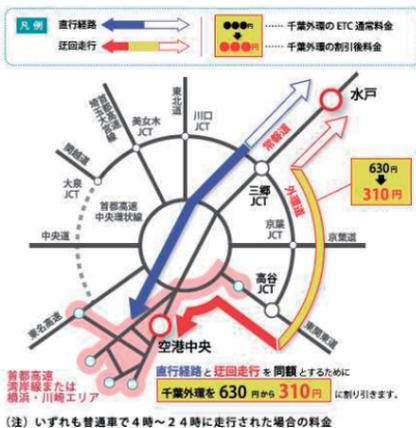
- ④首都高速の湾岸線または横浜・川崎エリアを発着し、常磐道を利用するETC車が、外環道の三郷JCTから高谷JCTまで（外環千葉区間）を迂回して利用する場合、直行した時と同じ料金になるよう、該当区間の料金を割引く千葉外環迂回利用割引を導入

2章 ETC のしくみ

■対象エリア図



■料金の例 (普通車 (ETC車))



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。令和7年4月からは、上り線(木更津→川崎方面)においては、より料金差をつけた料金体系による社会実験を行うこととし、さらに、下り線(川崎→木更津方面)においても、新たに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）、下り線（川崎→木更津方面）

②対象期間：令和7年4月1日～令和8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：

車種	平日	土日・祝日（1月2日、1月3日、振替休日を含む）				
	上り線・下り線	上り線 （木更津→川崎）				
		0～4時	4～13時	13～19時	19～20時	20～24時
軽自動車等	640円	320円	640円	1,280円	640円	320円
普通車	800円	400円	800円	1,600円	800円	400円
中型車	960円	480円	960円	1,920円	960円	480円
大型車	1,320円	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円
特大車	2,200円	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円

車種	土日・祝日（1月2日、1月3日、振替休日を含む）			
	下り線 （川崎→木更津）			
	0～4時	4～5時	5～7時	7～24時
軽自動車等	320円	640円	800円	640円
普通車	400円	800円	1,000円	800円
中型車	480円	960円	1,200円	960円
大型車	660円	1,320円	1,650円	1,320円
特大車	1,100円	2,200円	2,750円	2,200円

出所：国土交通省発表資料をもとにITS-TEAにて作成

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等により、これまでの取組みを更に進展させるため、「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等を考慮しつつ、生活対策、観光振興等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
 - ・ 料金収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
 - ・ 料金収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	18カ所	都市部14 地方部4
NEXCO中日本	54カ所	首都圏12 中京圏36 北陸エリア6
NEXCO西日本	60カ所	近畿圏14 地方部46
首都高速	50カ所	(令和7年度に40カ所追加予定)
阪神高速	51カ所	
本四高速	2カ所	

令和7年8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、概して以下に分類できる。

- ・ 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等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～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22時～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した。令和6年7月12日に、令和6年度末頃に運用を開始する予定とし、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。本見直しに際して、深夜割引を「ETCマイレージサービス」または「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。令和6年12月25日にシステム整備に時間を要していることから、運用開始を令和7年7月頃に延期すると発表された。さらに、令和7年4月6日にNEXCO中日本管内で発生したETCシステム障害を受け、令和7年5月28日に、工程の精査が必要となっており、運用開始時期の見直しを行っていることが発表された。

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～9時または17時～20時の時間帯に割引対象道路の入口料金所若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」または「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）についても適用しないことが発表された。さらに令和7年3月14日には、令和7年度における休日割引適用除外日に関する発表があり、令和7年度以降は3連休についても休日割引を適用し

2章 ETC のしくみ

ないこととすることが発表された。

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たETCカードを使用して、平日（月～金曜日、祝日を除く）6時～9時または17時～20時の時間帯に本四高速の入口料金所若しくは出口料金所をETC走行する「軽自動車等」または「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若しくは出口料金所をETC走行する「軽自動車等」または「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）についても適用しないことが発表された。さらに令和7年3月14日には、令和7年度における休日割引適用除外日に関する発表があり、令和7年度以降は3連休についても休日割引を適用しないこととすることが発表された。

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

4) 道路公社の時間帯割引

道路公社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。

- ・京都府道路公社：山陰近畿自動車道ETC通勤時間帯割引

(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2-5（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
- ⑨神戸都心流入割引（東側）（令和14年3月31日まで）
- ⑩神戸都心迂回割引
- ⑪広島呉道路連続利用割引
- ⑫沖縄自動車道特別割引（令和8年3月31日まで）

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）

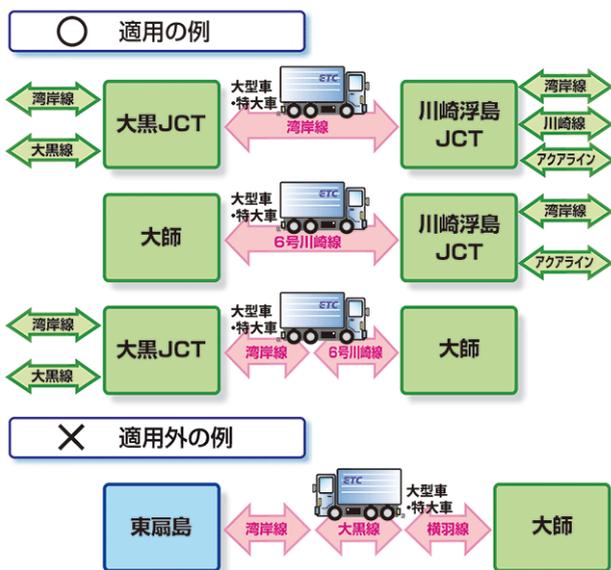
環境ロードプライシングとは、住宅地等の沿道環境を改善するために、割引によって通行料金を調整し、環境影響のより少ない湾岸部等に交通を誘導する施策である。

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、

2章 ETC のしくみ

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)。



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



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

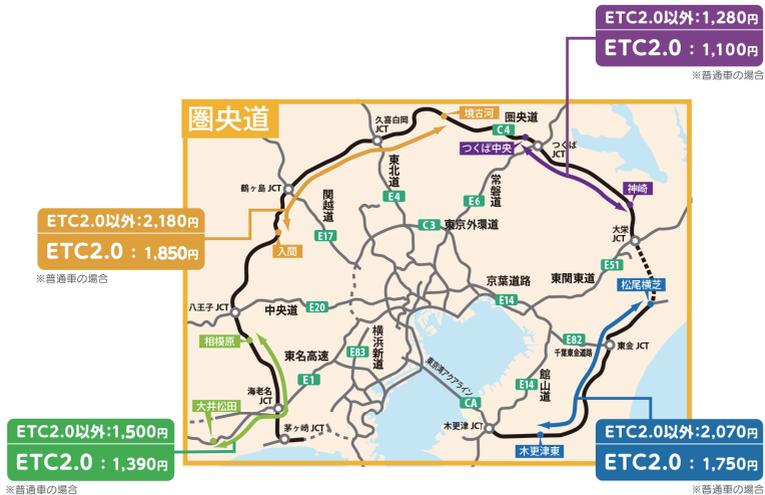
ETC乗継割引

(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、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）の料金を割引いている。

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を割引いている。

2章 ETC のしくみ



ETC2.0割引例（圏央道等）

出所：国土交通省ホームページ



ETC2.0割引例（東海環状自動車道）

出所：ETC総合情報ポータルサイト

(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ポイントが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（ポイント付与は、令和7年3月31日の走行分をもって終了）
 - ・ 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クレジットカードまたはETCパーソナルカード）の番号等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社があらかじ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

2章 ETC のしくみ

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2つの割引の組合せで構成されており、2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たが、国土交通省より当該措置を令和8年3月末まで延長する方針が示され当該措置は令和8年3月末までに延長された。

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

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式会社）「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、地方自治体等と連携し、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等がある。

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（または最大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・通院等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）」または「重度の身体障がい者の方若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また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）等）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

2章 ETC のしくみ

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またはオンラインにて事前申請手続きを行い、身体障がい者手帳または療育手帳（以下「手帳」と記載）に登録済み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または出口の料金所では、ETC無線走行ではなく一般レーンまたは混在レーン（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カ月間、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た。

さらに、令和7年3月14日には令和7年4月～9月分の利用について、令和7年9月9日には令和7年10月～令和8年3月分の利用について、同地域において同数のモニターが募集された。

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 16社

青森県道路公社	(みちのく有料道路、第二みちのく有料道路)
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 (愛知道路ソリューション株式会社)	(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)
京都府道路公社	(山陰近畿自動車道)
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7年3月末時点でETCが利用可能な料金所は、1,688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ETCレーンの整備状況を下表に示す。

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)
東日本高速道路株式会社	2779	1598	57.5%
中日本高速道路株式会社	1632	1134	69.5%
西日本高速道路株式会社	2453	1548	63.1%
首都高速道路株式会社	411	408	99.3%
阪神高速道路株式会社	332	306	92.2%
本州四国連絡高速道路株式会社	223	107	48.0%
高速道路会社合計	7830	5101	65.1%
名古屋高速道路公社	137	119	86.9%
福岡北九州高速道路公社	159	68	42.8%
広島高速道路公社	59	33	55.9%
指定都市高速道路公社合計	355	220	62.0%
合計	8185	5321	65.0%

令和7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7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161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51カ所（フル化事業中の2カ所を含む）、準備段階調査中が全国で5カ所ある。

※スマートインターチェンジのフル化事業とは、特定の方面への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

方向への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	6
箇所数	18	13	2	18	4	4	5	6	7	7	11	15	16	10	7	3	7	6	2
累積箇所数	18	31	33	51	55	59	64	70	77	84	95	110	126	136	143	146	153	159	161

令和7年3月末時点

スマートインターチェンジの開通済み、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。

国土交通省ホームページ 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.driveplaza.com/etc/etc_guide/etc_only_station/change_guidance_method.html

（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。

2章 ETC のしくみ

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～

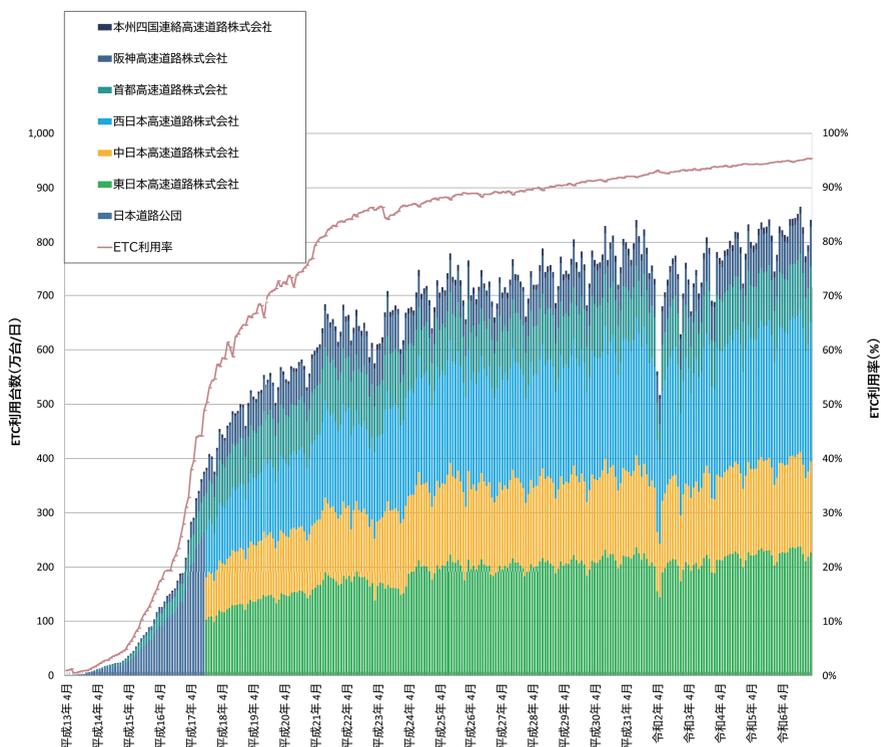
令和7年3月31日時点

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7年3月のETC利用台数は約841万台/日、ETC利用率は95.3%となっている。なお、上記高速道路会社6社における令和7年3月のETC2.0利用台数は約322万台/日、ETC2.0利用率は36.5%となっている。



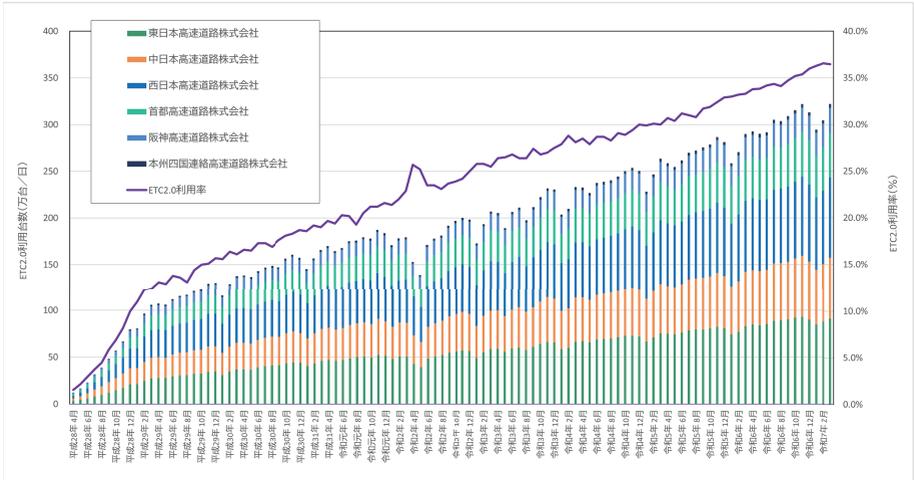
※1 令和7年3月末現在

※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7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)						通行 全車両 (C)	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)		(A)/(C)	ETC2.0 利用率
平成14年3月	681	75,589	16,131	3,250	—	94,970	6,011,807	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	7,628,308	32.8%		
平成18年3月	1,258	3,187,356	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	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	8,607,229	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	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	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	8,184,815	93.1%	25.5%	
令和4年3月	1,548	6,032,643	976,981	700,299	109,888	7,819,811	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	8,832,418	94.3%	30.0%	
令和6年3月	1,550	6,417,222	1,040,068	710,484	122,512	8,290,286	8,750,502	94.7%	33.3%	
令和6年4月	1,557	6,390,909	1,025,021	687,065	120,444	8,223,439	8,665,728	94.9%	33.8%	
令和6年5月	1,557	6,323,871	1,002,047	683,251	126,799	8,135,968	8,572,724	94.9%	33.8%	
令和6年6月	1,557	6,284,269	1,022,931	687,386	111,946	8,106,532	8,535,088	95.0%	34.2%	
令和6年7月	1,557	6,536,796	1,053,652	718,528	118,900	8,427,876	8,882,373	94.9%	34.3%	
令和6年8月	1,557	6,604,533	999,423	693,635	134,875	8,432,466	8,901,598	94.7%	34.1%	
令和6年9月	1,557	6,567,478	1,040,035	714,537	126,405	8,448,455	8,899,243	94.9%	34.7%	
令和6年10月	1,557	6,622,242	1,052,833	725,104	122,675	8,522,854	8,968,176	95.0%	35.2%	
令和6年11月	1,557	6,736,620	1,059,831	730,052	127,387	8,653,890	9,099,180	95.1%	35.4%	
令和6年12月	1,557	6,387,307	1,044,580	724,335	120,462	8,276,684	8,701,975	95.1%	36.0%	
令和7年1月	1,557	5,978,799	977,137	672,320	114,100	7,742,356	8,122,452	95.3%	36.3%	
令和7年2月	1,557	6,113,970	1,021,686	696,512	112,356	7,944,524	8,331,282	95.4%	36.6%	
令和7年3月	1,559	6,509,661	1,041,225	734,147	128,213	8,413,246	8,828,311	95.3%	36.5%	

※1 ETCサービス開始以降、令和5年度までは各年度3月のデータを記載、令和6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

※7 ETC2.0利用率は、ETC利用率と一部集計方法が異なる

3章 | 関連施設及び 機器

3-1 料金徴収施設

(1) 料金所（ETC レーン）の機器配置

日本の有料道路では対距離料金制、均一料金制等の料金制度があり、制度ごとに必要な機器やその他の制約により、各料金聴取設備の機器構成が異なっている。また、ETC 利用に限定したスマートインターチェンジもある。

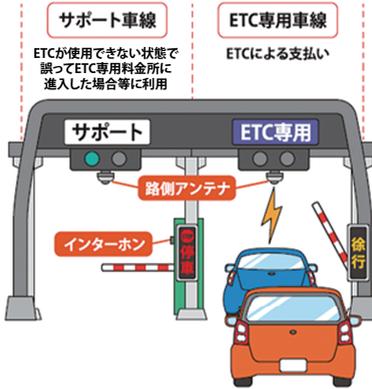
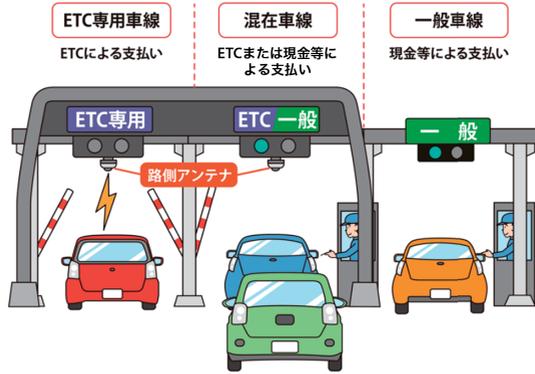
(2) 料金徴収施設の運用と案内

料金徴収施設では利用者に安全に通行してもらうために、わかりやすいレーンの運用や案内等を実施している。

① 料金徴収施設でのレーン運用と車線表示板

料金徴収施設には、料金の支払い方法に応じて、ETC車のみ利用できる「ETC専用レーン」、一般車（非ETC車）の現金支払い等で利用する「一般レーン」、一般車（非ETC車）とETC車の両方が利用可能な「混在レーン」及びETC専用料金所に一般車（非ETC車）が誤って進入した場合等に利用する「サポートレーン」があり、それぞれのレーンには車線表示板が設置されている。

なお、交通状況等によって、「ETC専用レーン」と「混在レーン」とで運用を切替えている場合がある。



車線表示板のイメージ

3章 関連施設及び機器

②案内標識

ETCレーンを有する料金徴収施設の手前には、ETCレーンの位置を案内する案内標識が設置してある。



ETCレーンの位置を示す案内標識



ETC専用入口の案内標識例

出所：首都高速ホームページ

③路面標示

ETCレーンの直前には、ETCレーンへ誘導する路面標示やカラー舗装等が行われている。



ETCレーンへの路面の誘導標示例

④スマートインターチェンジの案内標識

スマートインターチェンジがあるサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）や本線直結型スマートインターチェンジの手前本線上には、スマートインターチェンジの出口があることを案内する標識が設置されている。



スマートインターチェンジの出口の案内標識例

また、一般道側にもスマートインターチェンジの入口があることを案内する標識や案内板が設置されている。

(3) 料金徴収設備の安全対策

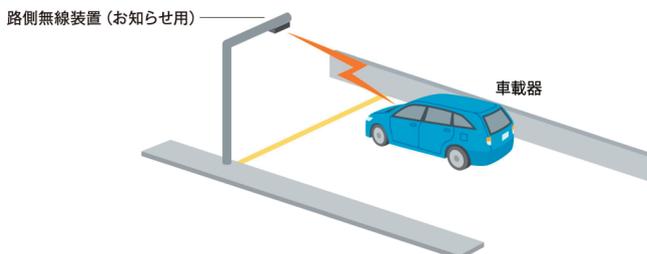
①ETCカード未挿入お知らせアンテナ及びETC予告アンテナの設置

ETCカードの挿し忘れや挿し込み不足によるETCレーンでの事故を未然に防ぐため、料金徴収設備手前において車載器にETCカードが正しく挿入され

3章 関連施設及び機器

ているかどうかを確認し、正しく挿入されていない場合には、車載器にETCレーンを利用できない旨を事前に通知する「ETCカード未挿入お知らせアンテナ」が設置されている。

さらに、車載器に挿入されたETCカードの有効期限情報を読み取り、有効期限が切れている場合には、車載器にETCレーンを利用できない旨を事前に通知する「ETC予告アンテナ」が設置されている。



ETCカード未挿入お知らせアンテナの機器配置例

ETCカード未挿入お知らせアンテナ及びETC予告アンテナの設置数

有料道路事業者	ETCカード未挿入 お知らせアンテナ	ETC予告アンテナ
NEXCO 東日本	467	6
NEXCO 中日本	526	5
NEXCO 西日本	480	0
首都高速	51	35
阪神高速	15	40
本四高速	38	0
名古屋高速	34	0
福岡北九州高速	10	0
合 計	1,621	86

令和7年3月末現在

※各有料道路事業者からの提供データを基に作成

②注意喚起の案内

料金徴収設備手前において道路情報板等を用い、“車載器にETCカード挿入確認”や“ETCカードの期限切れ”注意喚起を実施している。

また、高速道路の休憩施設ではETCカードを抜いて休憩しているドライバー

もいることから、ETCカードの挿し忘れも発生している。このため、休憩施設から本線へ戻る際にドライバーが目につく場所に注意喚起の看板の設置を行ったり、路面標示による注意喚起を行っている場所もある。

(4) 料金徴収設備の改善活動

各有料道路事業者では、利用者がより安全かつ快適に高速道路を利用できるように、料金徴収設備の更新等に合わせた料金收受機械システムの信頼性や利用者の利便性の向上等を目的とした機器の改善を実施している。

①路側表示器の改善

料金徴収設備の路側表示器を改善し、開閉バーが開かなかった理由の表示や、ETCカードの有効期限の注意表示をすることで、利用者への注意喚起を図っている。

②ETC車線表示板のLED化

料金徴収設備の車線表示板を従来の内照式からLEDに更新することで視認性を高め、ETCレーンの場所をわかりやすく利用者に案内する。

③ETC再通信システムの整備

料金徴収設備の更新に合わせて、ETC再通信システムの整備を行っている。このシステムは、カード未挿入等が原因でETC走行が不可の場合でも、再度無線通信を行うことでETC走行を可能にするものである。具体的にはカード未挿入等で開閉バーが開かず停止した場合、近傍のインターホン等で料金徴収施設係員に連絡し、指示に従いETCカードを車載器へ挿入後、再度ETC無線通信を行う設備である。本システムの導入により、出口におけるカード未挿入等のトラブル対応処理時間の大幅短縮や、入口がETC無線通行として処理されることで出口でのレーン停止回数の減少等の効果が見込まれる。

④ETCレーン発進制御バー開放運用実験

国土交通省は、ETCが基本のストレスのない「賢い料金所」の導入を目指し、NEXCO東日本と協力し平成27年10月から12月の間に圏央道の桶川北本IC及び狭山日高ICにてそれぞれ約1か月間、入口ETCレーンの発進制御バー（開閉バー）の開放運用の実験を実施した。その後も、平成28年度から平成29年度にかけてNEXCO3社の計8料金所にてそれぞれ1～2カ月の期間、入口ETCレーンの開閉バーの開放運用の実験を行った。

3-2 ETC2.0 路側機

(1) ETC2.0路側機の概要

ETC2.0路側機は、主に道路上に設置された5.8GHz帯狭域通信を行う無線装置（アンテナ）である。

ETC2.0サービスは、ETC2.0路側機を介して、車両に搭載されたETC2.0車載器（DSRC部）（以下、「OBE：On-Board Equipment」という）との間で路車間通信を行い、情報提供サービス及びプローブ情報のアップリンク等を実現する。

(2) ETC2.0路側機の機能

ETC2.0路側機は、以下の機能を組合せたものである。

以下については「路側無線装置（DSRC：スポット通信）仕様書（案）Ver.1.0」（平成21年9月 国土交通省 国土技術政策総合研究所）より抜粋したものである。

1) 情報提供サービスアプリケーション

①情報提供サービス（同報通信機能）

センター装置から定期的に通知される道路交通情報（静的情報を含む）、あるいは路側処理装置が随時配信する安全運転支援情報を、ASL処理機能が具備する同報型サービスを利用して、OBEへ配信することを目的としたサービス。

②プローブ情報サービス

OBEから提供されるプローブ情報を受信し、このプローブ情報をセンター装置へ送信するサービス。

③リクエスト型個別通信サービス（将来イメージ）

OBEからのリクエストに応じて経路案内等の情報提供を行うサービスと、センター装置とOBEとのファイル送受信を中継するサービスを想定。

④優先制御機能

センター装置からの緊急メッセージや路側処理装置からの安全運転支援情報

等の優先情報を、他の道路交通情報より優先してOBEへ情報提供を行うことを目的とした機能。

2) 情報接続アプリケーション

①情報接続サービス

情報接続サービスは、同報型情報提供サービスを用いて初期接続URLをOBEへ配信し、OBEが個別に要求するインターネット情報閲覧を可能とするサービス（令和6年3月利用停止）。

3) 監視制御アプリケーション

①監視制御機能

自装置の故障診断を行う自己診断機能、診断結果の監視、センター装置等への通知を行うとともに、センター装置等からの制御により、無線通信の休止オン／オフの制御を行う監視制御機能。

②時刻同期機能

センター装置等から設定される時刻（JST）に対して時刻同期する機能。

4) アプリケーション管理機能（AM機能）

ETC2.0路側機の機能更新等を容易に実現するもので、センター装置が備えるインストーラーと、ETC2.0路側機が備えるアプリケーション管理エンティティ（AME：Application Management Entity）で構成する。

5) セキュリティ通信機能

OBEとの通信において、セキュリティ通信機能は、DSRC-SPFを用いる。また、停電時において鍵が非活性になった際にも、不揮発領域に格納された鍵を活性化するため、暗号化通信によりオンラインで活性化が可能である。

6) 通信ログ出力機能

路車間の通信不具合時の原因究明を行えるようにするため通信ログを出力する。

(3) ETC2.0路側機の整備状況

ETC2.0路側機は、高速道路本線上の約1,800カ所に設置されている。ETC2.0路側機の設置状況は、次のとおりである。

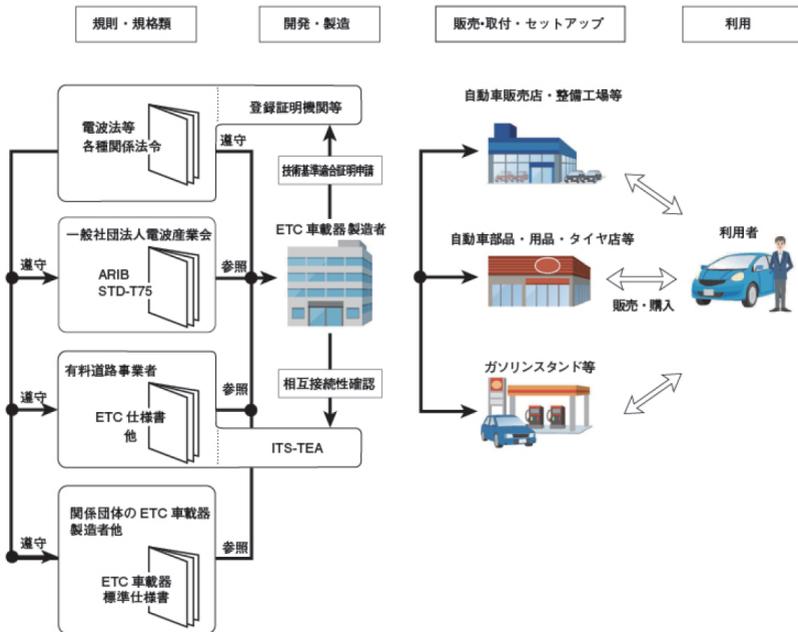
- ・都市間高速道路はジャンクション（約90カ所）の手前を含め、おおむね10～15kmおきに設置
- ・都市内高速道路は約4kmおきに設置
※例外箇所あり

これに加えて、全国の一般道（直轄国道）上の約2,400カ所にも設置されている（令和7年3月時点）。

3-3 ETC車載器及びETC2.0車載器

(1) ETC車載器とは

ETC車載器は、「電波法」・「無線設備規則」等の関連法令や一般社団法人電波産業会（ARIB）が定めた「狭域通信（DSRC）システム標準規格」等の規格や仕様に基づき開発・製造される。そして、総務大臣の登録を受けた者（登録証明機関）等の技術基準適合認定を経て、自動車販売店、自動車整備工場、自動車部品・用品店、タイヤ販売店、ガソリンスタンド、通信機器販売店等で販売されている。



ETC車載器の製造から販売までの流れ

1) ETC車載器の種類

ETC車載器は、そのきょう体構成から「アンテナ分離型（3ピースタイプ）」と「アンテナ一体型（2ピースタイプ）」の2種類がある。

3章 関連施設及び機器



また、車両への搭載方法から、ETC車載器を自動車メーカーの工場等で車両の一部として組込む「ビルトイン型」と、自動車販売店や用品店等にて取付ける「後付け型」にも分けられる。

2) 二輪車ETC車載器

二輪車には二輪車の特性を考慮して防水性、防塵性及び耐振動性を有するよう設計された、二輪車ETC車載器を使用する。また、安全走行確保の観点から、車載器の取付けは「二輪車ETC車載器取扱店」で行う必要がある。

二輪車の場合は四輪車とは異なり、高速道路会社6社運営の「二輪車ETC登録事務局」において、氏名等の個人情報が登録されているため、譲渡・売却・廃棄及び登録情報の変更（氏名、住所、電話番号）が生じた場合は、登録解除または変更手続きが必要となる。

四輪車用ETC車載器は車内設置を前提として開発されており、これを二輪車に設置すると、防水性・防塵性・耐振動性の確保が不十分となる。これによりETC車載器が誤作動等が引き起こされて通信エラーとなり、ETCレーンの開閉バーが開かない等の危険も高まることから、二輪車には絶対に使用してはならない。



アンテナ一体型



アンテナ分離型

二輪車ETC車載器

3) ETC車載器の取付け

①四輪車への取付け

四輪車へのETC車載器（アンテナ分離型）の取付作業は、おおむね以下の手順で行われている。

i) ETC車載器本体の取付け

ii) アンテナの取付・配線及び電源の配線

また、ETC車載器の取付の際には以下の点に注意する。

- ・ ETC車載器が運転視界の妨げとならないこと
 - ・ ETC車載器の配線が運転の妨げとならないこと
 - ・ アンテナは電波通信を行うに適した場所へ適正な角度にて設置すること
 - ・ 熱線反射フロントガラスの場合はアンテナ取付場所に注意すること
 - ・ シガーライターソケットや乾電池から電源供給を行う簡易取付は禁止
- 後述のETC2.0車載器の取付方法も同様である。

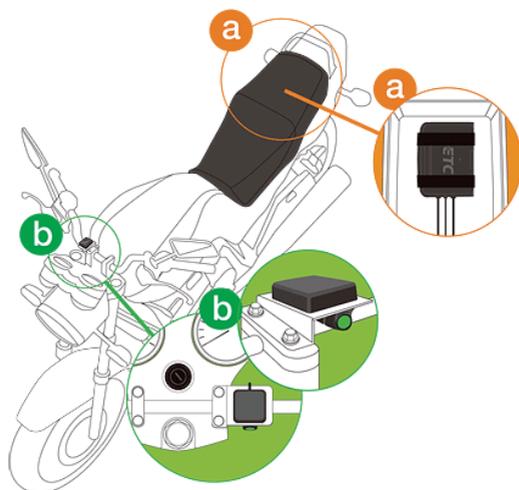
②二輪車への取付け

二輪車への取付けもおおむね四輪車と共通であるが、さらに以下の点に注意する。

i) ETC車載器本体及びアンテナ等は運転操作の妨げにならない箇所かつ温度変化の少ない箇所へ設置すること

ii) 二輪車ETC車載器の取付作業は、ETC車載器メーカーが認めた二輪車ETC車載器取扱店でのみ取付けることとして販売しているため、個人による取付は行わず、必ず二輪車ETC車載器取扱店で取付けること

iii) 電源を乾電池式仕様等に改造したETC車載器は認められない



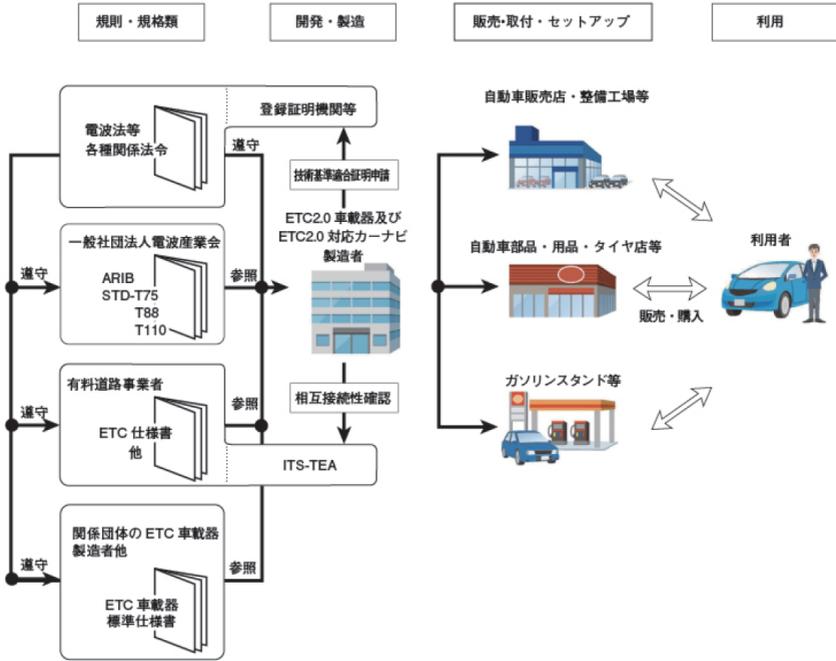
- a. ETC車載器本体
- b. アンテナ+インジケータ

二輪車へのETC車載器取付例

(2) ETC2.0車載器 (DSRC部) 及びETC2.0対応カーナビゲーションの概要

ETC2.0車載器は、料金收受 (ETC) 機能に加え、ETC2.0路側機との通信に対応した車載器である。

ETC2.0車載器 (DSRC部) 及びETC2.0対応カーナビゲーションは、「電波法」・「無線設備規則」等の関連法令や一般社団法人電波産業会 (ARIB) が定めた「狭域通信 (DSRC) システム標準規格」等の規格や仕様に基づき開発・製造される。そして、総務大臣の登録を受けた者 (登録証明機関) 等の技術基準適合認定を経て、自動車販売店、自動車整備工場、自動車部品・用品店、タイヤ販売店、ガソリンスタンド、通信機器販売店等で販売されている。



ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビゲーションの製造から販売までの流れ

1) ETC2.0車載器の種類

ETC2.0車載器は、ETC車載器と同様にアンテナ分離型とアンテナ一体型の2種類のきょう体構成がある。さらに他の情報機器との連携方法によりカーナビ連携型とGPS付発話型に分類される。

①カーナビ連携型

ETC2.0路側機から受信した道路交通情報や安全運転支援情報を、接続したカーナビゲーションにて音声や画像として通知や表示ができるタイプ。広範囲で詳細な情報をドライバーに提供可能。

②GPS付発話型

単独でETC2.0路側機から道路交通情報や安全運転支援情報を受信し、ドライバーへ音声にて通知ができるタイプ。

このGPS付発話型には、一般的なものに加えて、特殊車両通行許可簡素化制度（特車ゴールド）等に対応する業務支援用ETC2.0車載器がある。

なお、カーナビ連携型はカーナビにて各種情報表示に加えて音声通知が可能、

3章 関連施設及び機器

GPS付発話型では音声通知のみが基本となるため、ETC2.0で受けられるサービスが異なる場合がある。

2) 二輪車ETC2.0車載器

二輪車用ETC2.0車載器は、二輪車用ETC車載器の機能に加え、ETC2.0路側機との通信に対応した車載器である。ETC2.0路側機から配信される緊急情報や注意警戒情報を受信すると、LED等のインジケーターでユーザーに通知する。

なお、インジケーターのLEDの色や点滅の仕方、受信した情報の内容を通知する仕様の車載器もある。本車載器も四輪用と同様にGPSを有しプローブデータのアップリンクが可能であるほか、ETC2.0を対象とした高速道路料金割引サービス等を受けられる。

(3) 基準に適合したETC/ETC2.0車載器

ETC車載器及びETC2.0車載器には、以下に示すマークや番号等が貼付されており、正規のETC車載器またはETC2.0車載器であることを確認することができる。

- ①特定無線設備の技術基準に適合したことを証明する「技適マーク」と「認証番号」
- ②ETCシステムとの接続性を確認した「型式登録番号」と、ETC車載器の場合は「ETC商標」、ETC2.0車載器の場合は「ETC2.0商標」あるいは「DSRC商標」
- ③車載器の通信処理上の誤認防止のための識別番号である「車載器管理番号」

技適マークと認証番号



車載器管理番号と型式登録番号



車載器に貼付されている記号や各種番号の例

(4) ETC/ETC2.0車載器のエラー表示

ETC及びETC2.0の利用で異常があった場合、異常ランプの点灯以外に、車載器によってはエラーコードを表示するものや、エラーのアナウンスが流れる等メッセージを表示するものがある。

ETC車載器及びETC2.0車載器のエラーコード表を以下に示す。

ETC及びETC2.0エラーコード表

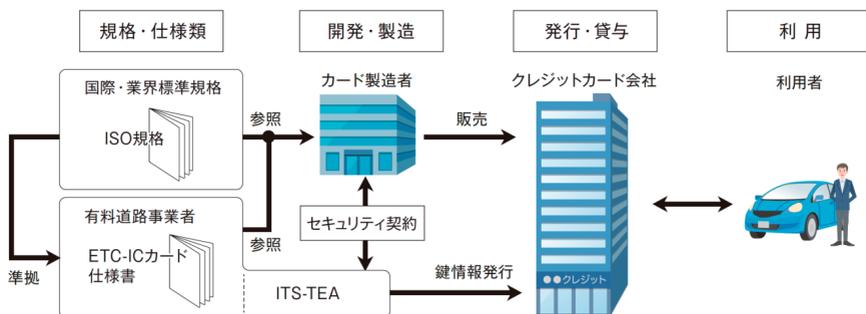
エラーコード	異常状態	想定されるエラー要因
01	ETCカード挿入異常	ETCカードがETC無線通信時挿入されていない ※路側からの指示情報がある場合は除く（路側の指示情報を優先）
		ETCカードの挿入状態が悪い
02	ETCカード読込異常	ETCカードへの読込エラー
		ETCカードと車載器の接点不良（ETCカードアクセス中の瞬断）
03	ETCカード異常	ETCカードが故障している
		ICカード以外のカードが挿入され通信しない
		ETCカードの誤挿入（裏面、挿入方向違い）
04	車載器故障	自己診断結果により車載器が故障している
05	ETCカード情報の異常	ETCカードとの認証エラー
		ETCカード以外のICカードが挿入された
		ETCカード以外のICカードが挿入されETC無線通信を実施
06	車載器情報の異常	ETC路側との認証エラー
07	通信異常	ETC路側との通信が途中で終了 ※コネクションタイムアウトを除く（渋滞時を想定）
11	ETCカード書込異常	ETC無線通信時のETCカードへの書込エラー
		ETC無線通信時のETCカードと車載器の接点不良 (ETCカードアクセス中の瞬断)

出所：「ETC車載器標準仕様書」を基に作成

3-4 ETCカード

(1) ETCカードの製造

カード製造者は、「ISO規格」や「ETC-ICカード仕様書」等を参照して、ETCカード（生カード）を開発・製造する。それを有料道路事業者と有料道路通行料金決済契約を締結したクレジットカード会社が購入し、ITS-TEAからの鍵情報と利用者の契約情報等をETCカードに格納して利用者に発行・貸与している。



ETCカード製造から発行の流れ

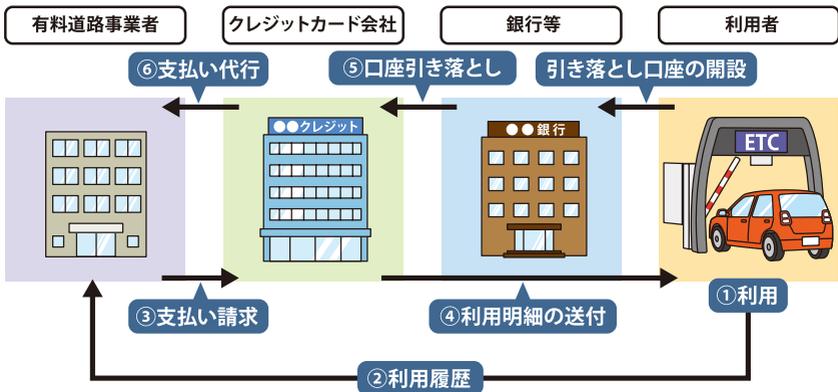
(2) ETCカードの種類

ETCカードの種類は以下の3種類がある。

1) ETCクレジットカード

ETCクレジットカードは、クレジットカード（親カード）に付帯して発行されるもので、ETC利用以外の使用はできない。

利用希望者は、クレジットカード会社と貸与契約を締結し、ETCクレジットカードの発行・貸与を受ける。ETCクレジットカードによる有料道路の利用料金の支払いは、クレジットカード利用（ショッピング等）による支払いと同様であり、ETCクレジットカードで有料道路を利用すると、後日、利用明細がクレジットカード会社から利用者に送付され、クレジットカードの引落とし口座から利用料金が支払われる。



ETC利用料金の支払いの流れ

3章 関連施設及び機器

2) ETCコーポレートカード

ETCコーポレートカードとは、大口・多頻度割引制度を利用するためのETCカードで、東／中／西日本高速道路株式会社に申込み、あらかじめ定めた要件を満たして契約した利用者に対して発行・貸与される。取扱手数料（カード1枚につき629円（税込））が、カード新規発行時と翌年度（4月から翌年3月まで）以降毎年必要となる（金額は令和6年4月現在）。

大口・多頻度割引制度及びETCコーポレートカードの詳細については、「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

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>

3) ETCパーソナルカード

ETCパーソナルカードは、クレジットカード契約をしない利用者也ETCを利用できるように、高速道路会社6社が共同して発行するETCカードで、「ETCパーソナルカード利用申込書」により申込み、デポジット（保証金）を預託することで、カードが発行・貸与される。デポジットの最低金額は3,000円で、想定される平均利用月額4カ月分を預託する。利用金額がデポジット額を超過すると、一時的に利用が停止される。また、カード1枚当たり1,257円（税込）の年会費が必要となる。

なお、ETCパーソナルカードに関する詳細については以下のETCパーソナルカードWebサービスまたは各高速道路会社ホームページを参照。

ETCパーソナルカードWebサービス

<https://www.etc-pasoca.jp/>

東日本高速道路株式会社：

https://www.driveplaza.com/etc/etc_guide/etc_beginner/etc_card.html

中日本高速道路株式会社：<https://dc2.c-nexco.co.jp/etc/service/personalcard.html>

西日本高速道路株式会社：https://www.w-nexco.co.jp/etc/personal_card/

首都高速道路株式会社：<https://www.shutoko.jp/fee/etc/card/>

(3) 車載器とETCカードの組合せ

ETCを利用するためには、ETCカードとセットアップされたETC車載器またはETC2.0車載器が必要である。

なお、車両情報は車載器に、個人情報情報はETCカードに納める方式を採用し、車両の所有者と料金支払者を分離している。このため、ETCカードを所有していればレンタカー等本人所有以外の車両でも、車載器が搭載されていれば、ETCを利用することができる。

※ETCコーポレートカードの場合は、使用する車両を事前登録するため事前登録車両以外での使用は不可

また、ETCで料金所を利用する場合には、入口と出口では同一のETCカードを使用しなければならない。

4章 | セットアップ

4-1 セットアップの目的

(1) セットアップの目的

ETCシステムでは、ETCの安全な利用と適切な料金徴収を目的にセットアップを実施している。

セットアップは、通行料金の支払いに必要な料金車種区分やナンバー情報等の車両情報と、車載器と路側機間の通信を改ざん・盗聴から守り、なりすましを防ぐために暗号化する暗号鍵の両方を、車載器に記録してETCを利用可能な状態にすることで、これは高度なセキュリティ処理を施す作業となるため、セットアップの実施は、技術や信頼性等についての審査に合格しITS-TEAに登録されたセットアップ店に限定されている。

(2) セットアップの実施数の集計上の分類

車載器のセットアップ実施数を集計する際には、新規セットアップと再セットアップの2種類に分けて行っている。新規セットアップとは、車載器に対して初めてセットアップを行うことを指し、この実施数量を示す「新規セットアップ件数」は、車載器の普及状況を示す指標としても使用されている。

また、再セットアップは、既にセットアップ済の車載器を別の車両に載せ替えて使用する場合や、同一の車両でもナンバープレート情報等の車両情報が変更となった場合等に、車載器に登録済の車両情報を変更するためのセットアップを指す。またその実施数量を「再セットアップ件数」と呼ぶ（再セットアップの詳細については、4章4-4 (3) を参照）。

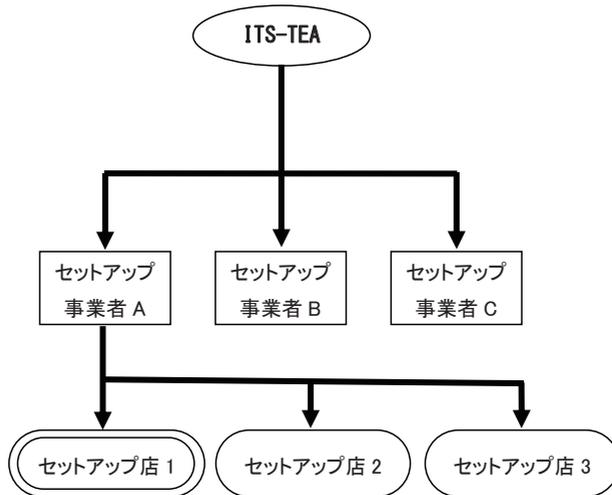
また、新規セットアップ件数と再セットアップ件数の合計値は「総セットアップ件数」として、セットアップ実施の総数量を示している。

4-2 セットアップ事業者及びセットアップ店

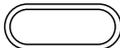
(1) ITS-TEA、セットアップ事業者及びセットアップ店の関係

セットアップ業務はITS-TEAが統括的に管理しており、セットアップ事業者、セットアップ店との関係は以下のとおりである。

- ①ITS-TEAとセットアップ事業者がセットアップ事業者契約を結ぶ。
- ②セットアップ事業者は、ITS-TEAとセットアップ情報の授受を行う店舗をセットアップ店として登録する。セットアップ店としては、セットアップ事業者内の営業店「直営店」と、セットアップ事業者と契約を結んでセットアップ業務を行う営業店「契約店」がある。



凡例



:直営店



:契約店

ITS-TEA、セットアップ事業者及びセットアップ店の関係

(2) 事業者契約

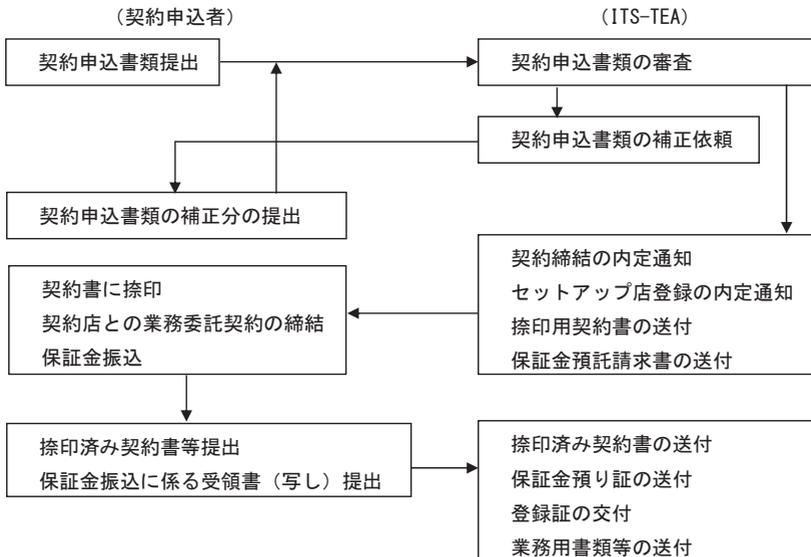
事業者契約の流れ及び契約にともなう責務は以下のとおりである。

1) 事業者契約の流れ

①セットアップ事業者は、契約の申込みにあたり以下の書類等をITS-TEAに提出する。

- ・ 契約申込書
- ・ 会社概要
- ・ セットアップ事業実施方針書
- ・ セットアップ業務統括責任者の誓約書
- ・ セットアップ店登録申請書
- ・ オンライン業務開始申請書

②書類提出後の契約締結までの流れ



2) セットアップ事業者及びセットアップ店の責務

四輪車用ETC/ETC2.0車載器のセットアップ事業者・セットアップ店は、「ETC車載器及びETC2.0車載器に係る識別処理情報等の発行及びセットアップに関する契約」、「ETC車載器及びETC2.0車載器セットアップ運用規程」等を遵守した上で、各事業者が作成するセットアップ事業実施方針書に基づきセットアップに係る業務を適正に実施しなければならない。

なお、二輪車用ETC/ETC2.0車載器のセットアップ事業者及びセットアップ店に対しては、「二輪車ETC車載器及び二輪車ETC2.0車載器に係る識別処理情報等の発行及びセットアップに関する契約」等及び「二輪車ETC車載器及び二輪車ETC2.0車載器セットアップ運用規程」等を適用する。

(3) セットアップ店の登録申請

セットアップ店の登録申請の流れは以下のとおりである。

- ①セットアップ事業者は、セットアップ業務を行おうとするセットアップ店について、セットアップ店登録申請書に必要な事項を記載し、あらかじめITS-TEAに登録を申請する。セットアップ店を追加しようとするときも同様とする。
- ②登録を受けようとするセットアップ店がセットアップ事業者の直営店でない「契約店」の場合は、その会社概要に関する書類を添付して提出する。
- ③セットアップ店登録申請書には会社名等必要な事項を記載する。
- ④ITS-TEAは、登録をしたセットアップ店ごとに「登録証」を交付する。
- ⑤登録されたセットアップ店の情報は、お客様の利便のため、ETC総合情報ポータルサイトのセットアップ取扱店検索に掲載する。
- ⑥セットアップ事業者は、セットアップ店登録申請書の記載事項を変更したときは、その変更の日から15日以内に、セットアップ店登録情報変更・追加申請書に変更した事項を記載し、ITS-TEAに届け出る。

(4) セットアップ事業者及びセットアップ店の登録状況

令和7年3月末時点における登録状況は、セットアップ事業者が263事業者、セットアップ店が32,180店である。

詳細については、本便覧データ編-3を参照。

4-3 セットアップの手順

(1) セットアップ情報の発行申請及び発行

セットアップ情報の発行申請及び受信に使用されるパソコン、ソフトウェア、認証キー及びICカードリーダー/ライター（以降、「端末装置」という。）が配備されたセットアップ店は、端末装置からITS-TEAの情報発行システムに必要な情報を送信してセットアップ情報の発行申請を行う。ITS-TEAは、情報発行システムでセットアップ情報を生成し、端末装置に配信する。

令和6年11月より順次運用開始している新セットアップシステムでは、セットアップ情報の発行申請及び受信用にセットアップ専用端末（タブレット）、非接触式ICカードリーダー/ライターが新たに配備されている。二輪車については、令和7年12月より順次運用開始予定。

(2) セットアップ

セットアップは、以下の手順で行われる。

(新セットアップシステム)



セットアップの手順

- ①お客様は「ETCセットアップ申請サイト」からお客様情報（住所、氏名等）を入力し、セットアップをWeb申請する。
- ②セットアップ店は申請完了後に発行された申請ID/パスコードまたは申請QRコードをセットアップ端末（タブレット）で読込み、申請受付を行う。
- ③セットアップ店は、申請受付後にお客様にセットアップ要件（車検証情報、車載器情報等）の確認を行う。

4章 セットアップ

- ④セットアップ店は、確認したセットアップ要件をセットアップ端末に入力し、セットアップ情報の発行申請を行う。
- ⑤ITS-TEAは、セットアップ情報を生成し、登録店のセットアップ端末に配信することにより、セットアップ情報（識別処理情報等）を発行する。
- ⑥セットアップ店は、ITS-TEAから受信したセットアップ情報をICカードリーダーライターでセットアップカードに書込み、セットアップカードを作成する。
- ⑦セットアップ店は、セットアップ情報が書込まれたセットアップカードを使用して、車載器のセットアップを実行する。
- ⑧セットアップ店は、車載器に通電を行い、正常に動作するかランプ点灯やメッセージ等を確認する。
- ⑨セットアップ店は、セットアップ実行後、速やかに「セットアップ完了通知」を行う。セットアップカードは自動的に初期化され、再利用できるようになる。お客様が申請時に登録されたメールアドレス宛に「ETC車載器セットアップ証明書」をダウンロードするためのURLを含むメールが送信される。

4-4 適切なセットアップによる セキュリティの確保

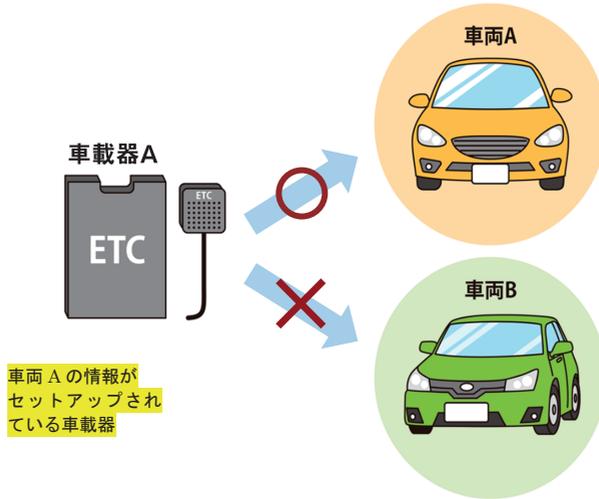
(1) セキュリティの確保と個人情報の保護

セットアップ店及びセットアップ事業者には、ITS-TEAが発行するセットアップ情報を的確に車載器に格納するとともに、ETCやETC2.0を利用する車両の情報や、個人情報を扱うことから、セキュリティの確保（セットアップ端末及びセットアップカード等の管理）及び個人情報の保護に関して、情報の正確な取扱い、関連法令の遵守及び適切な対応が求められる。お客様の個人情報及び車両に関する情報はセットアップに関わる業務以外の目的に利用し、または他に提供してはならない（ただし、お客様本人の同意があるときまたは法的義務のために必要なときは、この限りではない）。

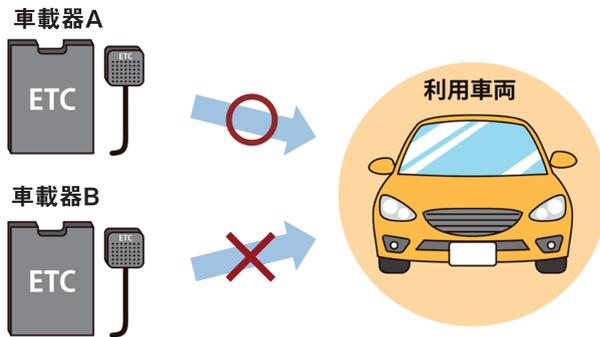
(2) 車両情報の適切なセットアップと車両への搭載

有料道路の通行料金を正しく課金するためには、車載器には利用する車両の正しい料金車種区分と車両情報等がセットアップされ、この車載器と車両は常に一体となっている必要がある。よってセットアップされた一台の車載器を、複数の車両に付替えて利用することはできない。

また、一台の車両に同時に複数の車載器を搭載するとETCシステムが誤動作してETCレーンの開閉バーが開かない可能性があるため、ETC車載器とETC2.0車載器の混載も含め、複数の車載器を一台の車両に搭載してETCを利用することはできない。加えて、複数台の車載器を搭載し、ETCカードはそのうちの1台のみに挿入した場合でも、上記誤動作が発生する可能性がある。このため、故障した車載器がビルトイン方式等で取外しが不可能な場合には、この故障した車載器から電源コードを外す等して、車載器が確実に動作しない状態にする必要がある。



不適切な車載器搭載例（一台の車載器を複数の車両で利用）



不適切な車載器搭載例（一台の車両に複数の車載器を搭載し利用）

(3) 再セットアップ

セットアップ済みの車載器には、車両を特定するためのセットアップ情報が格納されており、車載器を取付けた車両の情報が変更となる場合は、その情報を車載器に再度セットアップしなければならない。これを再セットアップという。

以下のような場合には、再セットアップが必要となる。

- ①車載器を他の車両に載せ替えた場合
- ②車載器の取付けられた車両のナンバープレート情報が変更になった場合

※引越しの際、自動車ワンストップサービス（OSS）により「住所変更時のナンバープレート交換に関する特例」を利用した場合、車検証上のナンバーは更新され、ナンバープレートは一時的に旧登録番号のままとなるが、その場合再セットアップは、次回車検時等でナンバープレートが交換された際に行えばよい。

- ③車載器の取付けられた車両をけん引できる構造に変更した場合
- ④平成27年6月30日以前にセットアップされたDSRC車載器またはITSスポット対応車載器で、プローブデータを活用したETC2.0サービスを受けようとする場合
- ⑤その他セットアップされている車両の情報に変更があった場合

上記①～④に該当し、再セットアップが必要な状態にもかかわらず、そのまま車載器を使用していると、ETCマイレージサービスやETC利用照会サービスへの新規登録や、高速道路会社が提供するETC企画割引への申込みを行う場合等に、登録情報の不一致が発生して登録や申込みができない場合がある。また車両をけん引できる構造に変更したにもかかわらず再セットアップを行わないと、ETC路側設備の開閉バーが開かない場合があり非常に危険である。

5章 | 開発の歩みと 普及への取組み

5-1 ETC導入の目的と歩み

(1) ETC開発の基本的要件

日本の有料道路は、道路4公団（現高速道路6社）や地方道路公社等、複数の有料道路事業者によって全国的なネットワークが形成されているうえ、課金方式も対距離料金制度と均一料金制度とが混在し、さらに車種区分によって料金が異なる等、複雑な料金体系となっている。このため、利用者が有料道路事業者や料金体系等の違いに煩わされることなく、全国共通のサービスを受けられるように、建設省と道路4公団はETC開発の基本的要件を以下のとおり設定し、各道路管理者間で互換性と共通性のあるシステムを相互に協力し、研究開発を行ってきた。

- ①すべての有料道路で共通利用が可能であること
- ②対距離料金制及び均一料金制の両方に対応可能なこと
- ③前納方式及び後納方式の両方に対応可能なこと（現在は後納方式で実施）
- ④利用の確認ができること
- ⑤全車種に適用可能であること
- ⑥高いセキュリティを有すること
- ⑦利用者のプライバシーが確保できること
- ⑧ETC車載器とICカードは安価で早期の普及ができること
- ⑨通信技術、情報処理技術に高い精度を有すること
- ⑩既存の料金收受システムの活用が可能であること

(2) ETCの研究開発

1) 共同研究の実施

平成6年9月に研究開発の実施主体として、建設省と道路4公団からなる「ノンストップ自動料金収受システム共同研究推進委員会」が設置され、本格的な研究が開始された。その後、同委員会において国内外の民間企業からの提案を公募し、10者の共同研究者は、それぞれが個別に独立・並行して建設省及び道路4公団と共同研究を行った。これらの成果は、平成8年8月8日に共同研究報告書として公表（記者発表・資料公開）された。

その後、共同研究で得られた結果を基に、平成8年11月～12月にかけて、建設省土木研究所において基本的なシステム構成や模擬料金所を設置した交通運用に

関する検証を行うための実験が行われた。

(3) ETC導入の歩み

1) 料金所でのETC試験運用

平成9年3月から1年間、均一料金制の小田原厚木道路の下り小田原料金所（箱根方面行）にETC路側機器を設置し、管理車両やモニター車両等の試験車両による試験運用が実施され、その効果並びに走行上の安全性、円滑性への影響等が検証された。

また、平成9年12月からは、東京湾アクアラインの木更津本線料金所において、管理車両や路線バスをモニターとして、対距離料金制入口車線における走行の安全性・円滑性の確認及び大型車両に対する路側機器機能の確認等の試験が行われた。



小田原厚木道路における試験運用



東京湾アクアライン木更津本線料金所における試験運用

5章 開発の歩みと普及への取組み

2) ETCの試行運用

平成12年4月24日から、日本道路公団の東関東自動車道や京葉道路等の千葉地区及び首都高速道路公団の一部の料金所で一般モニター（最終モニター数：約36,000）によるETCの試行運用が開始された。



試行運用実施箇所（平成12年4月）



東京湾アクアライン木更津本線料金所における ETC 試行運用開始（平成12年4月）

また、同年6月からは沖縄自動車道の7カ所の料金所において日本道路公団関係車両等による試行運用が開始され、さらに12月からは阪神高速道路公団の湾岸線料金所（8カ所）で一般モニターによる試行運用が開始された。

これら試行運用により明らかになった諸問題（利用者のヒューマンエラー、電波反射等による通信エラー、発進制御棒の耐久性・接触事故対策、一般車両の誤進入対応、車両検知エラー、二重課金・誤課金対策等）については、その対策に取組み、その結果として料金所での停止処理台数や誤進入台数の低減等が図られた。

3) ETCの本格運用

平成13年3月30日、日本道路公団の千葉地区7路線の45料金所、沖縄地区の7料金所及び首都高速道路公団の一部（11料金所）で、ETCの一般運用が開始された。

同年7月23日には、東名高速道路、名神高速道路等の関東地区（32料金所）、中部地区（16料金所）、関西地区（35料金所）において一般運用開始が追加され、合わせて146カ所の料金所でETCの利用が可能となった。

その後、順次利用可能料金所が拡大され、同年11月30日には、全国的高速道路ネットワークの616カ所の料金所までETCの利用が可能となった（日本道路公団の538料金所、首都高速道路公団の62料金所、阪神高速道路公団の16料金所）。



常磐自動車道三郷料金所 運用開始（平成13年11月）

平成17年4月には道路4公団のほぼすべての料金所である全国1,261カ所の料金所においてETCの利用が可能となった（日本道路公団931カ所の料金所、首都高速道路公団164カ所の料金所、阪神高速道路公団131カ所の料金所、本州四国連絡橋公団35カ所の料金所）。

5-2 普及促進及び利便性向上の概要

(1) 普及促進の主な施策

ETC導入当初は、車載器の購入費用やETCカード発行の手続きの煩雑さから普及が鈍かったが、国や有料道路事業者は普及促進策を実施し、ETC認知度向上の広報活動を行った。その結果、ETCの利便性や車載器価格の低廉化により普及が進み、現在では不可欠な社会インフラとして定着している。

以下に主な普及促進策を示す。

1) ETCが利用可能な料金所の拡大及びETCレーンの増設

各有料道路事業者は、平成13年3月の一般運用開始以降、順次ETCが利用可能な料金所の設置を拡大し、利用者の利便性向上を図った。その結果、同年11月には全国的高速道路ネットワークでETC利用が可能となり、さらに平成17年4月には道路4公団のほぼすべての料金所でもETCが利用可能となった。また、ETC利用率の向上に合わせて、ETCレーンの増設も行われた。一方、地方道路公社でもETCが利用可能な料金所の設置が積極的に推進され、現在では、名古屋高速道路公社、福岡北九州高速道路公社及び広島高速道路公社の指定都市高速道路公社、そして16の地方道路公社等が管理する有料道路でETCが利用可能となっている。

2) 多様なETC料金割引の実施

平成13年11月に開始した「ETC期間限定特別割引」を皮切りに、国及び有料道路事業者により、時間帯による割引や特定区間による割引、ETCマイレージサービス等様々なETC料金割引制度が実施された。さらにハイウェイカードの廃止や、別納割引に代わる大口・多頻度割引への移行等も行われ、これらの割引制度の拡充により、ETC利用のメリットが増し、普及が大きく伸びることとなった。

3) 車載器助成制度等の実施

車載器を購入する際の初期費用の割高感を軽減するため、「ETCモニター・リース等支援制度」等の車載器導入費用の一部を助成する制度や「ETC普及促進キャンペーン」としてセットアップ費用の一部を還元する施策等が国土交通省や有料道路事業者等により実施された。

4) ワンストップサービスの実施

ETCカードの申込み、車載器の購入・セットアップ等の各種手続きの煩雑さを軽減するため、「ワンストップサービス」として、ETCカードの取得から車載器の購入、取付・セットアップまでを1カ所で行えるサービスをパーキングエリアや駐車場等において平成18年3月から展開した。

ワンストップサービスの実施は少なくなっているが、最近では令和6年2月にNEXCO西日本が、沖縄でのETC利用率向上を目的として、沖縄県内2カ所にてそれぞれ週末の2日間、「ETCワンストップキャンペーン」を実施した。

5) ETCパーソナルカードの導入

クレジットカード契約をしない利用でもETCを利用できるように、平成17年11月より高速道路会社6社が共同で「ETCパーソナルカード」の発行を開始した。ETCパーソナルカードの利用者は、申込み後、デポジット（保証金）を預託し、利用した通行料金は預金口座等から1カ月単位で引落としとなる。

6) 二輪車ETCの開発と導入

平成12年度から二輪車ETCの導入に向けた課題整理が行われた。その後、「車載器の防水・防塵・振動耐久性等の技術的課題」や「安全性、走行形態、エラー時の対応などの運用上の課題」等をテストコースでの実車走行実験により確認し、まずは運転技術が高い特定のモニター（警視庁高速道路交通警察隊、バイク便ライダー等）を対象として平成17年6月から試行運用を実施した。この試行運用を通じて、安全性や通信機器の動作等に問題がないこと、二輪車ETCの通行方法が確立したこと、二輪車用ETC車載器の販売・取付体制が確立したことから、平成18年4月から一般ライダーによるモニター参加の試行運用を行い、平成18年11月からは本格運用を開始したことで、二輪車でもETCの利用が可能となった。

7) スマートインターチェンジの導入

国土交通省は、既存の高速道路の有効活用、地域生活の充実、地域経済の活性化の推進のため、低コストでの導入が可能となるスマートインターチェンジ（ETC専用のインターチェンジ）を検討し、平成16年度から各地の自治体と協力して社会実験を開始した。社会実験を通じて安全性、採算性及び必要性等の確認を行い、平成18年10月に全国18カ所にてスマートインターチェンジの本格運用が開始された。その後、スマートインターチェンジの設置が全国で進んでいる。

5章 開発の歩みと普及への取組み

8) ITSスポットサービスからETC2.0サービスへの移行

従来のITSスポットサービスはETC2.0サービスとして拡充され、安全運転支援、渋滞回避支援、災害情報支援に関する情報提供に加えて、プローブデータを活用した「特殊車両通行許可簡素化制度（特車ゴールド）」（平成28年1月25日より）、「特殊車両通行確認制度」（令和4年4月1日より）等のサービスも提供されている。また、ETC2.0車載器を搭載した車両の通行料金を割引く、ETC2.0割引も平成28年4月1日より圏央道等にて、令和3年5月1日より東海環状道にて実施されている。

(2) 過去に実施していた主なETC割引制度

1) ETC期間限定特別割引

ETC期間限定特別割引は、平成13年11月1日から平成14年6月30日までの間で登録受付していた割引制度で、事前登録した利用者が割引適用期間内に日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団が指定する高速道路等を利用した場合、通行料金の20%を割引いた。

なお、各利用者の公団ごとの割引累計額が10,000円に達した時点で、割引適用は終了となった。

2) ETC前払割引サービスと「ハイカ・前払」残高管理サービス

ETC前払割引サービスは、あらかじめユーザー登録し、前払金を支払うと、申込単位に応じた利用可能金額分を高速道路等の通行料金の支払いに利用できるサービスである。平成14年7月5日より登録受付が開始となり、同年7月19日より割引適用が開始された。

申込単位金額と利用可能金額

申込単位	利用可能金額
10,000円	10,500円
50,000円	58,000円

なお、ETC前払割引サービスは平成17年12月20日をもって、前払金（積増し）の受付を終了し、「ハイカ・前払」残高管理サービスへと名称及びサービス内容が変更している。「ハイカ・前払」残高管理サービスは、廃止となったハイウェイカードの残数をETCで利用するためのサービスで、ETC前払割引サービスの

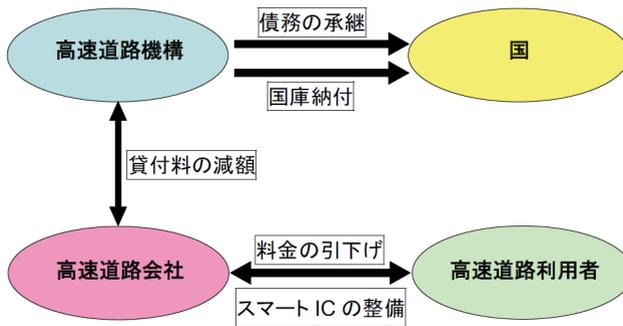
前払金残高も利用できる。高速道路等でETCを利用すると、その都度、利用可能残高から、当該通行料金が差引かれる。平成25年1月27日をもってハイウェイカード残数のETCへの付替えサービスが終了し、「ハイカ・前払」残高管理サービスは平成28年3月31日をもって終了した。

3) 高速道路利便増進事業

ETC割引には、有料道路事業者が独自に導入している割引以外に、高速道路利便増進事業として、国の政策で実施された割引がある。

高速道路利便増進事業とは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「高速道路機構」という）。の債務の一部を国の一般会計に承継することにより、高速道路料金の引下げとスマートインターチェンジの整備を行った施策である。一般会計への承継により債務が減少した高速道路機構は高速道路会社への貸付料を減額し、これにより高速道路会社が料金の引下げやスマートインターチェンジの整備等を実施した。

平成21年3月までに総額約3兆円の債務が一般会計に承継されたが、その後、「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律（平成23年5月制定）」により、平成24年3月31日までに高速道路機構から2,500億円が国庫に納付され、高速道路利便増進事業は残余額にて実施された。



高速道路利便増進事業の概要

出所：高速道路機構ホームページ

なお、高速道路機構及び各高速道路会社が実施した高速道路利便増進事業計画の詳細については、以下のホームページを参照。

(高速道路利便増進事業に関する計画一覧)

<http://www.jehdra.go.jp/ribenzoushin2903.html>

5章 開発の歩みと普及への取組み

4) NEXCO3社のETC時間帯割引

NEXCO3社によるETC時間帯割引は、有料道路事業者として独自に実施する割引（深夜割引、早朝夜間割引、通勤割引）に、利便増進事業として国が実施する割引（緊急総合対策、生活対策）が加味された2階層構成となっている時期があった。

また、対象となる有料道路を「地方部区間」と「東京・大阪近郊区間」に区分して割引を実施されたものもある。

①通勤割引

平成17年1月11日に日本道路公団により導入された割引で、6時～9時または17時～20時の時間帯に割引対象道路の入口料金所若しくは出口料金所をETC走行すると、車種・曜日に制限なく、地方部区間の100km以内の走行で午前・午後それぞれ1回に限り料金が約50%割引された。東京・大阪近郊区間は本割引の対象外とされた。また、走行距離が100kmを超えた場合は本割引の対象外であったが、平成21年7月8日より100kmを超えた場合でも100km分は約50%割引となる緩和措置が実施された。

②早朝夜間割引

平成17年1月11日に日本道路公団により導入された割引で、22時～6時の時間帯に割引対象道路の入口料金所若しくは出口料金所をETC走行し、かつ東京・大阪近郊区間を1区間以上含んでETC走行すると、車種・曜日・利用回数に制限なく、料金が約50%割引された。ただし、走行距離が100kmを超えた場合は本割引の対象外とされた。

③緊急総合対策

「安心実現のための緊急総合対策」に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議（平成20年8月29日）において『安心実現のための緊急総合対策』（以下「緊急総合対策」という）として、「国民生活や地域経済を支援する観点からの高速道路料金の効果的な引下げ」が決定した。これを踏まえて、平成20年10月14日より、以下の割引制度等が本格実施された（なお、一部の割引は本格実施までの間、社会実験として前倒しで実施されていた）。

- ・深夜割引の割引率拡充
 - －深夜割引の割引率を約50%に引上げ
- ・平日夜間割引
 - －平日の22時～24時の間に料金所をETC走行すると、車種・利用回数の制限なしに約30%割引

・休日昼間割引

- －対象車種は軽自動車等または普通車で、休日の9時～17時の間に料金所をETC走行すると100km以内2回限定で約50%割引、ただし東京・大阪近郊区間と一部の一般有料道路は対象外

緊急総合対策による割引は、当初は平成21年9月末までの1年間の実施予定であったが、「高速道路の有効活用・機能強化を図るため約10年間の取組み」において、利便増進事業として2.5兆円の予算が組まれ、実施期間を約10年間に延長して平成30年3月末まで実施することとなった。しかし、その後の財源の前倒し使用により期間が短縮され、平成26年3月末までで終了した。

④生活対策

新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議（平成20年10月30日）において『生活対策』に盛り込まれた高速道路料金の大幅値下げに基づき、利便増進事業として5,000億円の予算枠が設けられ、「『生活対策』として平成22年度までの取組み」として以下の割引制度等が導入された。

・休日特別割引

- －地方部区間の高速道路等で、軽自動車等及び普通車を対象に、休日（土日祝日）の全時間帯でETC走行した場合に約50%割引、さらに上料金を1,000円とする割引制度で、平成21年3月28日から実施（東京湾アクアラインのみ3月20日より先行実施）
- －東京・大阪近郊区間の高速道路等で、軽自動車等及び普通車を対象に、休日（土日祝日）の6時～22時の時間帯にETC走行した場合は約30%割引、22時～6時の時間帯の場合は約50%割引

・平日昼間割引

- －車種・利用回数の制限はなく、平日の6時～20時の間に料金所をETC走行すると地方部区間の100km分までの料金に対して約30%割引、ただし東京・大阪近郊区間と一部の一般有料道路は対象外

・平日夜間割引の時間帯拡大

- －平日の4時から6時または20時～24時に対象となる高速道路をETC走行すると約30%割引、東京・大阪近郊区間も対象で、距離制限なし

「生活対策」による割引は、当初は平成23年3月31日までの約2年間の限定措置であったが、計画変更により「緊急総合対策」の予算を前倒し使用することで平成26年3月末まで継続されることとなった。しかし、東日本大震災の復旧に財源が転用されることとなったため、さらに計画が変更され、平成23年6月19日限りで休日特別割引の地方部区間の上料金を1,000円については終了した。

5章 開発の歩みと普及への取組み

5) 首都高速のETC夜間割引社会実験と曜日別時間帯別割引

ETC夜間割引は、交通量に比較的余裕のある夜間の料金を割引くことで、一般道路から首都高速道路への交通の転換を図り、一般道路の沿線環境の改善、渋滞対策等の効果等を調査することを目的とした社会実験で、以下の期間に実施された。

- ・平成15年度：平成15年11月28日～平成16年3月31日
- ・平成16年度：平成16年4月27日～平成17年3月31日
- ・平成17年度：平成17年4月1日～平成17年9月30日

実験の結果、夜間のETC利用車両の大幅増加、一般道路から首都高速道路への交通転換、沿道の渋滞緩和・環境改善等の効果が確認できた。平成17年10月1日からは「曜日別時間帯別割引」として、平日のオフピーク時や夜間及び休日（日曜日と祝日）の通行料金の割引制度が導入された。

なお、平日昼間割引（ピーク時3%、オフピーク時10%^{*1}）は平成22年3月31日に終了し、平日夜間割引及び日曜祝日割引は平成23年12月31日限りで廃止となった。

- ※1 首都高速の場合は、平日（月～土）のピーク（6時～11時前、15時～18時前）、オフピーク（11時～15時前、18時～22時前）

6) 阪神高速のETC普及促進割引と平日時間帯／土曜・休日割引

阪神高速では、ETCのより一層の普及促進を図るため、平成16年11月24日から平成17年9月30日までの間、ETC車を対象に通行料金を一律5%割引く「期間限定ETC普及促進割引」を実施した。

また、平成17年10月1日からは、平日時間帯及び土曜・日曜・祝日に限って通行料金を割引く、「平日時間帯／土曜・休日割引」が導入された^{*2}。

なお、平日昼間帯割引（ピーク時3%、オフピーク時10%^{*3}）は平成22年3月31日に終了し、平日夜間帯（22時～6時）割引及び土曜・休日割引は平成23年12月31日にて終了した。

- ※2 7) に記す距離別割引社会実験の実施期間中は除くが、平日昼間帯割引（ピーク時3%）についてはこれに限らない

- ※3 阪神西線の一部期間・一部時間帯においては5%

7) 都市高速道路の距離別割引社会実験

距離別割引は、対距離料金制への移行を視野に、出口ETC（フリーフローアンテナ）を活用して利用区間を確認し、利用距離に応じた割引を適用することで、高速道路や一般道路の利用状況に及ぼす影響や距離別料金に対する意見を把握す

ることを目的に、首都高速及び阪神高速において実施された社会実験である。

首都高速では、平成18年12月3日より東京線（100円引）、神奈川線（50円引）及び埼玉線で「距離別料金社会実験」が開始した。また、平成19年8月19日より「日曜・祝日距離別割引社会実験」として、日祝を対象に東京線及び神奈川線でも距離に応じて1～3割の割引が適用され、同年11月1日からは平日のオフピーク時及び夜間にも適用が拡大された。

なお、平日の距離別割引社会実験は平成20年1月31日まで、日祝については同年5月6日にて終了した。

阪神高速においては、東線及び南線では平成18年12月2日より、西線では平成19年6月24日より、土曜・日曜・祝日を対象とした距離別割引社会実験を開始し、平成21年3月22日まで実施した。また、平日のオフピーク時間を対象とした距離別割引社会実験も平成19年10月1日～平成19年12月28日まで実施された^{※4}。

※4 いずれの場合においても特定料金区間を除く

8) 本四高速の時間帯割引

本四高速では「休日終日割引」「休日深夜割引」「平日昼間割引」「平日通勤割引」「平日深夜割引」及び「平日夜間割引」を平成26年3月31日まで実施した。これらの時間帯割引は、すべて利便増進事業の枠組みとして実施された。

9) 都市高速の時間帯割引

首都高速では「平日夜割」「日祝割」、また阪神高速では「平日時間帯割引」「土曜・休日割引」といった時間帯割引が実施されたが、平成24年1月の対距離料金制移行に伴い、阪神高速道路の一部の区間を除き、首都高速及び阪神高速の時間帯割引制度は廃止された。

その他の都市高速道路で実施された主な時間帯割引は以下である。

- ・名古屋高速道路：ETC平日昼間時間帯割引

10) 特定区間割引

特定区間割引には、有料道路事業者が独自に実施しているものに加え、利便増進事業による割引や社会実験が実施された。

実施された主な特定区間割引は以下である。

- ・東京湾アクアライン

東京湾アクアラインでは、通行料金の約23%割引が、平成14年7月19日からは社会実験として、平成18年4月1日～平成26年3月末までは有料道路事業者独自の割引として実施された。

5章 開発の歩みと普及への取組み

その間もETC車を対象にした社会実験が相次いで実施され、平成19年8月20日から通勤割引、同年9月25日からは特定区間割引が実施された。また、平成21年3月20日からは休日特別割引の上限料金1,000円が先行実施された。現在は、国と千葉県が必要費用を負担し、平成21年8月1日より通行料金を終日800円（普通車）へ引下げ、令和7年度末まで継続することとなった。

（2章2-6（3）-1）①の「ETCアクアライン割引」がこれに該当）。

・名古屋高速

名古屋高速では、料金の変化にともなう利用者の行動変化（利用交通量）を把握するために、平成26年7月1日～平成27年6月30日まで「ETC特定区間割引」として、新たに特定区間を設け、入口・出口ともその区間内の利用者に対し、100円（普通車）の割引を行う社会実験を実施した。

5-3 車載器に関する助成等

(1) 車載器の助成制度

ETCの早期普及を図り、ETC利用率の向上による料金所渋滞の緩和、料金所周辺の環境改善等を目的に、国土交通省及び有料道路事業者等による様々な車載器の助成キャンペーンが実施された。また国や有料道路事業者以外にも、クレジットカード会社等が独自に実施した車載器助成キャンペーンも存在する。

実施された主な車載器の助成キャンペーンは以下のとおりである。

1) ETCモニター・リース等支援制度

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団により、主に有料道路の多頻度利用者に対するETCの普及促進を目的に実施された。新たにETC車載器を購入・セットアップし、申込時及び事後のモニターアンケートへ協力できる者が対象。ETC車載器購入時に1台当たり5,000円（税別）が助成された。

[単位：台]

実施内容	実施期間	一般車	業務用車	計
開始当初	H15.6.18～H15.10.31	123,563	81,225	204,788
業務用車適用範囲拡大	H15.11.1～H16.2.1	-	123,306	123,306
おおむね15万台分の対象拡大	H16.2.2～H16.2.29	122,920	29,894	152,814
計		246,483	234,425	480,908

2) ETCらくらく導入キャンペーン（ETC車載器リース制度）

ETC利用開始時における初期費用を低減し、ETCへの利用転換を促進するため、国土交通省及び有料道路事業者において実施したキャンペーン。新たにETC車載器のセットアップを行い、リース、割賦販売またはクレジット販売契約で2年間以上の期間かつ2回以上の支払い回数で契約し、指定のアンケートに協力できる者が対象。

四輪車向けは「四輪車ETCらくらく導入キャンペーン」と銘打って実施され、ETC車載器購入費、取付費等のリース等料金総額から5,250円（税込）が助成された。

5章 開発の歩みと普及への取組み

(四輪車ETCらくらく導入キャンペーン)

実施年度	実施主体	実施期間	助成台数
平成17年度	国土交通省	H17.4.28～H18.1.31	約29万台
平成18年度	国土交通省	H18.4.8～H19.1.31	約43万台
平成19年度	国土交通省	H19.4.1～H20.3.31	約74万台
	NEXCO3社+ 首都高速・阪神高速		約27万台
平成20年度	高速道路会社6社	H20.4.1～H20.6.5	約20万台

また、二輪車についても同様に「二輪車ETCらくらく導入キャンペーン」として、二輪車ETC車載器購入費、取付け費等のリース等料金総額から1台当たり1万5,750円（税込）が助成された。

(二輪車ETCらくらく導入キャンペーン)

実施年度	実施主体	実施期間	助成台数
平成18年度	国土交通省	H18.11.1～H19.1.31	約0.1万台
平成19年度	国土交通省	H19.4.1～H20.3.31	約3万台
平成20年度	高速道路会社6社	H20.4.1～H20.10.14	約2.5万台

3) ETC車載器新規導入助成

財団法人高速道路交流推進財団により、平成21年3月12日より「ETC車載器新規導入助成」が実施された。四輪車1台当たり5,250円（税込）、二輪車は1万5,750円（税込）が助成された。四輪車は115万台に達した平成21年4月28日をもって終了した。二輪車も同年7月9日に5万台に達し終了した。

4) ETC2.0車載器アンケートモニター募集キャンペーン

一般財団法人 道路交通情報通信システムセンター（VICSセンター）により、平成23年度～平成30年度まで延べ6回、アンケートモニター募集キャンペーンが実施された。

本キャンペーンは、新たにETC2.0車載器を購入・セットアップし、ETC2.0(ITSスポット)モニターアンケートへ協力できる者が対象で、アンケート協力金として助成金が支払われた。助成金額、モニターアンケートへの回答必要回数及びキャンペーン実施対象地域は、各実施年度により変更された。

実施年度	実施主体	実施期間	助成内容
平成23年度	VICSセンター	H23.12.1～H24.2.29	20,000円/台
平成25年度	VICSセンター	H25.8.21～H25.10.10	20,000円/台
平成26年度	VICSセンター	H27.1.10～H27.3.31	5,000円/台
平成27年度	VICSセンター	H28.1.1～H28.2.29	20,000円/台
平成29年度	VICSセンター	H29.12.1～H30.1.31	10,000円/台
平成30年度	VICSセンター	H31.1.11～R元.5.31	10,000円/台

5) 平成25年度走行経路確認社会実験モニター募集

国土交通省は、今後、道路ネットワークを有効に活用するため、高速道路の経路別に料金を設定し、渋滞を避けるルートへの迂回を促す等、交通流動の効率性が最大限発揮される運用に関する道路施策を実現するために、車両の通行経路を確認する必要があることから、ITSスポットで把握する自動車の位置情報を用いて、通行した道路が判別できるかどうかの確認を社会実験により実施することとした。そのため国土交通省は、この社会実験に参加するモニター募集を実施した。

モニター募集は、本社会実験に協力いただける方がモニター申込の後ITSスポット対応車載器を新規購入し、セットアップを行った場合に、1台当たり20,000円が社会実験のモニターに対する謝礼として助成された。

実施年度	実施主体	実施期間	助成台数
平成25年度	国土交通省	H25.11.1～H26.2.25	16,128台

6) ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン

名称	実施者	期間	助成内容
NEXCO二輪車ETC車載器購入助成キャンペーン	NEXCO3社	(第1弾) H26.8.1～ H27.1.30	先着5万台 マイレージ還元額（無料通行分）15,000円/台
		(第2弾) H28.4.26～H28. 8.31（台数到達）	先着5万台 助成金額 15,000円/台

5章 開発の歩みと普及への取組み

名称	実施者	期間	助成内容
NEXCO ETC2.0 車載器購入助成キャン ペーン	NEXCO3社	(ETCコーポレー トカード利用者) H27.12.18～ H29.3.31	先着 45万台 助成金額 10,000円/台
		(上記以外) H28.7.1～ H28.12.27 (台数到達)	先着 5万台 助成金額 10,000円/台
首都圏ETCキャン ペーン ETC2.0車 載器導入助成	首都高速、 NEXCO東日 本、NEXCO中 日本	H28.3.10～ H28.6.30 その後 H29.9.30まで延長	先着 5万台 助成金額 10,000円/台 (ETC2.0車 載器購入費用のみ)
近畿圏ETCキャン ペーン ETC2.0車 載器導入助成 (四輪 車・二輪車対象)	阪神高速、 NEXCO西日本	H29.4.27～ H29.7.31その後 H30.5.31まで延長	先着 5万台 助成金額 10,000円/台 (ETC2.0車 載器購入費用のみ)
そのまに！ETC2.0	首都高速	H29.19.7～ H30.3.18の土日祝 日 (一部除外日あ り)	特設会場にてETCを新 規設置する車両限定で、 ETC2.0車載器を特別価格 10,000円/台にて取付
さそっておトク！ ETC2.0	首都高速	H29.10.20～ H29.12.24	ETC未設置の友人知人 等を紹介する。特設ホー ムページからの申込で ETC2.0車載器が5,000円 割引となり、紹介者にも 2,000円相当の商品券がプ レゼントされる。ただし、 新規設置する本人からの 申込みは不可。首都高メー ルマガジン会員限定
NEXCO東日本 ETC2.0購入サポ ートキャンペーン	NEXCO東日本	H30.4.1～ H30.6.30終了 (台 数到達)	先着 5,000台 助成金額 10,000円/台
平成30年度 首都高 ・阪神高速・名古屋 高速 二輪車ETC キャンペーン	首都高速、阪神 高速、名古屋高 速	H30.11.30～ H31.3.31 ※首都高分は、 H31.1.14にて終了 (台数到達)	有料道路事業者ごとに、 先着各 5,000台 助成金 額 10,000円/台

5章 開発の歩みと普及への取組み

名称	実施者	期間	助成内容
NEXCO 二輪車 ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2019	NEXCO3社	H31.4.1～R元.7.31	先着 35,000台 助成金額 10,000円/台
はじめトク？ ETC助成金キャンペーン	首都高速	R元.10.1～R2.3.31	先着 10万台 助成金額 10,000円/台ETCまたはETC2.0の車載器価格(セットアップ費用含む)から助成金額を割引
もらっとク？ いまだけQUOカード付キャンペーン	首都高速	第1弾 R元.10.1～R元.12.31 第2弾 R2.1.1～R2.3.31	QUOカード5,000円分(ETC)または10,000円分(ETC2.0)をプレゼント
つけトク？そのまに！ETC2.0キャンペーン	首都高速	R2.2.1～R2.4.29の土日祝日	ETCを新規に設置される方限定で、ETC2.0車載器の購入・取付・セットアップすべて込みで、キャンペーン特別価格5,000円(税込)/台でETC2.0を設置できる
中京圏ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン	NEXCO中日本、名古屋高速	R3.4.1～R3.12.26	対象台数 5万台 助成金額 車載器購入費用を最大10,000円助成
はじめトク？ETC助成金キャンペーン2021	首都高速	R3.5.20～R3.9.30	対象台数 3万台 助成金額 10,000円/台
ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2022	NEXCO3社、首都高速、阪神高速、本四高速	R4.1.27～R4.6.30	対象台数 24万台 助成金額 最大10,000円/台(ETCまたはETC2.0車載器本体の購入費用に限る)
沖縄県ETC車載器購入助成キャンペーン2022	NEXCO西日本	R4.8.1～R4.11.30	対象台数 1.7万台 助成金額 最大10,000円/台
沖縄限定！ETC車載器購入助成キャンペーン2023	NEXCO西日本	R5.8.1～R6.3.31(延長R6.4.19まで)	対象台数 2万台 助成金額 最大10,000円/台

5章 開発の歩みと普及への取組み

名称	実施者	期間	助成内容
関西・中国・四国・九州エリアETC車載器購入助成キャンペーン2023	NEXCO西日本、阪神高速、本四高速	R5.4.3～R5.6.2	対象台数 5万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)
南関東・甲信・東海・北陸エリア ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2023	NEXCO中日本	R5.7.24～ R5.9.30 その後R5.10.31まで延長	対象台数 5万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)
NEXCO東日本管内ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2023	NEXCO東日本	R5.10.27～ R5.12.28	対象台数 2.5万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)
大阪・兵庫エリアETC車載器購入助成キャンペーン2023	阪神高速	R5.11.13～ R6.1.31	対象台数 1.5万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)
関西・中国・四国・九州エリアETC車載器購入助成キャンペーン2024	NEXCO西日本、本四高速	R6.7.22～ R6.9.30	対象台数 5万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)
南関東・甲信・東海・北陸エリア ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2024	NEXCO中日本	R6.8.9～ R6.10.31	対象台数 5万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)

NEXCO東日本管内 車載器購入助成キャンペーン2024

目的・主旨	ETCの普及促進
実施者	NEXCO東日本
期間	R6.8.9～R6.10.31
助成対象エリア	北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県

対 象 ※1	キャンペーン期間中に助成対象エリアの対象店舗にて、ETC/ETC2.0車載器が未搭載の四輪車・二輪車に対して、新セキュリティ対応のETC/ETC2.0車載器を新規に購入し、セットアップ・取付を行った方。四輪車の新車購入時は対象外（四輪車は車検証の初度登録年月から4カ月以上経過している車両が対象、二輪車の場合は新車も対象）
助成内容※2	対象台数 5万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)

大阪・兵庫エリア ETC車載器購入助成キャンペーン2024

目的・主旨	ETCの更なる普及促進
実 施 者	阪神高速
期 間	R6.11.11～R7.3.31
助 成 対 象 エ リ ア	大阪府、兵庫県
対 象	キャンペーン期間中に助成対象エリアの対象店舗にて、ETC/ETC2.0車載器が未搭載の四輪車・二輪車に対して、新セキュリティ対応のETC/ETC2.0車載器を新規に購入し、セットアップ・取付を行った方。四輪車の新車購入時は対象外（四輪車は車検証の初度登録年月から6カ月以上経過している車両が対象、二輪車の場合は新車も対象）
助 成 内 容	対象台数 1.5万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)

福岡県限定！ ETC車載器購入助成キャンペーン

目的・主旨	ETCの更なる普及促進
実 施 者	福岡北九州高速
期 間	R7.2.1～R7.3.31
助 成 対 象 エ リ ア	福岡県

5章 開発の歩みと普及への取組み

対 象	キャンペーン期間中に助成対象エリアの対象店舗にて、ETC/ETC2.0車載器が未搭載の四輪車・二輪車に対して、新セキュリティ対応のETC/ETC2.0車載器を新規に購入し、セットアップ・取付を行った方。四輪車の新車購入時は対象外（四輪車は車検証の初度登録年月から3カ月以上経過している車両が対象、二輪車の場合は新車も対象）
助成内容	対象台数 1万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)

首都高ETC/ETC2.0 車載器購入助成キャンペーン2025

目的・主旨	ETCの更なる普及促進
実施者	首都高
期 間	R7.5.26～R7.8.15まで
助成対象 エ リ ア	東京都、神奈川県、埼玉県
対 象	※1と同一
助成内容	対象台数 2万台 助成金額：最大10,000円／台 (車載器本体・セットアップ・取付費用を助成)

NEXCO東日本管内 車載器購入助成キャンペーン2025

目的・主旨	ETCの更なる普及促進
実施者	NEXCO東日本
期 間	R7.8.18～R7.11.28まで実施 (※期間中に助成台数に到達した時点で終了)
助成対象 エ リ ア	北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県、茨城県、栃木県、群馬県、千葉県
対 象	※1と同一
助成内容	※2と同一

甲信・東海・北陸エリアETC車載器購入助成キャンペーン2025

目的・主旨	ETCの更なる普及促進
実施者	NEXCO中日本
期間	R7.8.18～R7.11.28まで実施 (※期間中に助成台数に到達した時点で終了)
助成対象エリア	山梨県、長野県、静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、富山県、石川県、福井県
対象	※1と同一
助成内容	※2と同一

関西・中国・四国・九州エリアETC車載器購入助成キャンペーン2025

目的・主旨	ETCの更なる普及促進
実施者	NEXCO西日本
期間	R7.8.18～R7.11.28まで実施 (※期間中に助成台数に到達した時点で終了)
助成対象エリア	関西（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）、 中国（岡山県・広島県・鳥取県・島根県・山口県）、 四国（香川県・徳島県・高知県・愛媛県）、 九州（福岡県・佐賀県・長崎県・大分県・熊本県・宮崎県・鹿児島県・ 沖縄県）
対象	※1と同一
助成内容	※2と同一

(2) ETC2.0再セットアップサポートキャンペーン

ITS-TEAは、平成27年6月30日以前にセットアップしたDSRC車載器（ITSスポット対応車載器含む）を対象に、ETC2.0車載器搭載車と同様のサービスが利用できるようにするETC2.0再セットアップキャンペーンを実施した。キャンペーンでは再セットアップ料金に相当する最大2,700円の助成が受けられた。

	実施期間	助成対象	助成内容
第1弾	平成27年10月29日～平成28年3月31日まで	先着10万名	最大2,700円/台 (税込)
第2弾	平成28年 4月 1日～平成29年3月31日まで	先着5万名	
第3弾	平成29年 4月 1日～平成29年9月30日まで	制限なし	

5-4 ETC 及び ETC2.0 の普及促進に向けた 各種料金の引下げ

ITS-TEAはETC及びETC2.0の普及促進のため、ETC及びETC2.0のセットアップ情報発行料、ETCカード用鍵、車SAM用鍵の使用料引下げを実施している。

(1) セットアップ情報発行料の引下げ

ITS-TEAは平成16年度より、ETCの普及促進を目的として、セットアップ情報発行料^{*}の引下げを実施している。

※ETCセットアップ情報発行料（識別処理情報発行料）とは、ETC車載器のセットアップを行うにあたりITS-TEAがセットアップ用の識別処理情報を生成・発行するために必要なコンピューター処理費や通信費等の費用である。

また、平成27年7月1日より、ETC2.0車載器の経路把握に対応したセットアップが開始されたことに合わせ、ETC2.0車載器の普及促進を目的としたETC2.0車載器のセットアップ情報発行料の引下げを実施している。

(2) 各種鍵使用料の引下げ

ITS-TEAは平成17年度より、ETCカード用鍵及び車SAM用鍵に係る鍵使用料、並びにETC路側機用鍵使用料の引下げを実施している。

5-5 広報活動

(1) 広報活動の内容

ITS-TEAは、有料道路事業者等と連携し、各種媒体による広報活動を通じてETCの普及促進活動を行ってきた。

広報活動の内容は、導入当初はETCの利用方法やETC利用可能エリアの拡大等が主であったが、ETCが広く普及するに従い、各種割引制度の紹介、安全走行の啓発、不正利用への警告、再セットアップの必要性啓発等に広がり、最近ではETC2.0やETC専用化の紹介、セキュリティ規格変更の広報等多岐にわたっている。

1) ETC/ETC2.0普及促進イベントの実施

DSRC運用連絡会議・普及分科会が主催者となりETC2.0で圏央道が約2割引となることを訴求するイベントを平成28年12月及び平成29年4月に圏央道沿線の大型商業施設4カ所で開催した。

また、セットアップ事業者・高速道路会社との協働で、大阪・泉大津パーキングエリア（平成29年11月）、愛知・刈谷ハイウェイオアシス（平成30年3月）にて、「ETC2.0普及・利用促進イベント」を開催した。

平成29年以降はETC運用連絡会議・普及分科会及びDSRC運用連絡会議・普及分科会が協力して、NEXCO東日本・東北支社主催の「ハイウェイフェスタとうほく」へ出展し、ETC2.0及びセキュリティ規格変更等の広報活動を実施した。令和4年及び令和5年の同イベントでは、令和4年3月以降本格的に導入が開始された、ETC専用料金所の紹介も併せて行った。

(2) ETC総合情報ポータルサイト

ITS-TEAは、各有料道路事業者及び関係各所の協力を得て、平成16年4月16日より、ETC利用者がETCに関する正しい情報を一元的にわかりやすく入手できる窓口（ポータルサイト）として、ETC総合情報ポータルサイトを開設した。

本サイトに掲載されている主なコンテンツ

- ・初めてETCを使用する場合に必要なもの、手続き等
- ・ETCの利用方法
- ・二輪車ETCの注意点

- ・ ETC2.0の紹介
- ・ 再セットアップが必要な場合
- ・ 全国のスマートインターチェンジ紹介
- ・ ETC2.0限定 道の駅への一時退出社会実験実施箇所紹介
- ・ セットアップ店検索
- ・ よくある質問と説明 他

(3) ETCに関する広報配布物

ITS-TEAがこれまでに制作・配布した主な広報配布物は以下のとおり。

1) ETCガイドブック

ETC利用者の利便性向上のため、主要な有料道路事業者のETC料金割引制度、ETCマイレージサービス及び利用照会サービス等を説明する「ETCガイドブック」を作成し、セットアップ店等を通じて利用者に配布している。最近では、ETC専用化やセキュリティ規格変更の広報も掲載している。

電子版（PDF）をETC総合情報ポータルサイトに掲載し、利用者による最新版の閲覧・ダウンロードが可能となっている。



ETCガイドブック

<https://www.go-etc.jp/deal/guidebook.html>

5章 開発の歩みと普及への取組み

2) ETC2.0お役立ちハンドブック

便利にETC2.0を活用してもらうための広報ツールとして、「ETC2.0お役立ちハンドブック」を制作し、セットアップ店等を通じて配布している。本ハンドブックはETC2.0の基本情報から、各種サービスの最新情報等を入手可能となっている。また、本ハンドブックもETCガイドブックと同様に電子版（PDF）をETC総合情報ポータルサイトに掲載している。



ETC2.0お役立ちハンドブック

https://www.go-etc.jp/deal/pdf/etc_handbook.pdf

5-6 お問い合わせ対応

(1) 「ETCお問い合わせ窓口」設置の経緯

有料道路事業者、車載器メーカー、クレジットカード会社、自動車メーカー等、各ETC関連の事業者はそれぞれのお客様への問い合わせ窓口を設置している。しかしETCには通行料金、ETC/ETC2.0車載器、ETCカード等多くの事項があり、利用者の疑問も多岐にわたり個々の問い合わせ先がわからないとの声もあった。そこで、ITS-TEAでは平成17年3月1日に「ETCお問い合わせ窓口」の運営を開始し、利用者への総合的な一次対応を行っている。

一般利用者からのETCに関する照会の種類と担当窓口

ETCに関連する照会の種類	担当窓口
通行料金、利用証明等	有料道路事業者各社
請求有無、請求内容、カード発行手続き等	クレジットカード各社
新セキュリティ規格	国土交通省 有料道路事業者各社
割引等ETCサービス内容	有料道路事業者各社
ETCマイレージサービス	ETCマイレージサービス事務局
ETCパーソナルカード	ETCパーソナルカード事務局
ETC利用照会サービス	ETC利用照会サービス事務局
セットアップ	セットアップ店 ETCお問い合わせ窓口（ITS-TEA）
ETC車載器、ETC2.0車載器	車載器メーカー各社
旧スプリアス規格	総務省（車載器の対応状況については車載器メーカー各社）

※お問い合わせ窓口一覧については参考資料-10を参照

(2) 「ETCお問い合わせ窓口」の対応

1) 問合せ件数と内容の推移

ETCの普及が急速に進んだ平成17年度頃は年間4万件以上の問合せがあったが、最近では年間6,000～10,000件前後で推移している。

問合せ内容

	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
セットアップ	3,940	4,156	7,640	9,529	8,401	3,920	3,611	3,897	4,116
ETC割引	28,128	21,155	14,378	11,034	6,438	2,605	1,926	1,614	1,451
ETC一般	8,772	8,781	5,493	4,711	3,722	2,288	2,359	2,927	2,054
ETCカード	4,129	4,291	4,767	4,406	3,101	1,598	1,359	1,459	1,018
車載器	864	263	278	950	509	355	309	317	272
その他	658	571	291	325	629	266	267	232	227
ITS-TEA	549	572	860	928	605	239	236	221	206
ETC利用促進		1,724	1,997	3,854	1,131	122	128	70	94
合計	47,040	41,513	35,704	35,737	24,536	11,393	10,195	10,737	9,438

平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
3,898	2,316	2,709	1,913	1,730	1,691	1,432	2,336	2,292	2,280	2,382
3,350	883	722	808	866	905	777	1,076	2,388	3,366	2,241
2,250	1,920	2,517	1,690	1,570	2,028	1,918	1,912	1,389	1,217	1,059
1,103	1,011	917	783	939	1,131	964	1,097	1,410	1,579	2,100
264	574	816	425	473	455	403	693	1,293	602	568
235	223	144	71	101	330	278	1,040	1,073	1,492	411
173	141	131	66	28	71	61	105	65	39	25
189	59	211	169	223	55	50	128	292	252	420
11,462	7,127	8,167	5,925	5,930	6,666	5,883	8,387	10,202	10,827	9,206

※平成28年度～令和2年度までは、1受信で複数の問合せ内容があった場合、代表的な項目でカウントしている。

2) 主な問合せ内容

問合せ内容の比率を見ると、平成17～20年度の4年間は「ETC割引」に関する内容が最も多かったのに対し、平成21年度以降では、「セットアップ」が最も多くなり、ETCを取り巻く状況に応じて問合せ内容も変化している。

この数年は「セキュリティ規格の変更」、「スプリアス規格の変更」の問合せに加えて、「ETC利用照会サービス等を騙るフィッシングメール」に関する問合せが多数となっており、注意を呼び掛けている。

ETCに関する一般的なQ&Aについては、以下のホームページを参照。

(ETC総合情報ポータルサイト「よくある質問」)

<https://www.go-etc.jp/faq/index.html>

5-7 その他利便性向上

(1) ETCの利用履歴の確認方法

ETCの利用履歴は、クレジットカード会社等より送付される明細請求書等で通行履歴及び料金を確認できるが、個別の領収書は発行されない。

有料道路事業者発行の利用証明書が必要な場合は、有人対応料金所ブースで一旦停止し、ETCカードを収受員に渡すと利用証明書を受領できる。

また、高速道路会社は、個別の利用明細が必要との利用者の要望に応えるため、ETCカード内に記録されている利用履歴の印刷が可能な「ETC利用履歴発行プリンター」をSA・PA等に設置している。

なお、高速道路会社が提供する「ETC利用照会サービス」を利用すると、ETC無線走行の有無にかかわらず、ETCカードにて支払いを行った高速道路利用料金の利用証明書の発行や利用明細の出力を、インターネット上で行うことができる。

1) ETC利用照会サービスの利用

平成16年4月25日より非登録型の「ETC利用照会サービス」が開始され、ETCで無線走行した時の利用証明書をインターネットのサービス画面上で確認し、プリンターでの印刷が可能となった（平成28年6月30日に終了）。

平成24年1月24日からは登録型のETC利用照会サービス（ETCクレジットカード及びETCパーソナルカードが対象）が新たに開始された。このサービスは、ETCカード番号、車載器管理番号、車両番号（下4桁）及び過去のETC利用年月日等を登録することで利用可能となり、平成28年1月21日からは、ETCコーポレートカードの登録も可能となった。

ETC利用照会サービスでは、令和5年10月から開始された適格請求書等保存方式（インボイス制度）へのETCクレジットカード利用分の対応を行っている。利用金額が確定した時点で確定マークが表示され、インボイス要件を満たした利用証明書が発行可能となる（利用金額確定前は、インボイス未対応の利用証明書の発行となる）。

なお、ETCパーソナルカードは郵送またはWebにて発行される「ご利用料金のお知らせ」「ご利用料金内訳」を、ETCコーポレートカードは郵送で発行される「ETCコーポレートカード後納料金等請求書」等を適格請求書としている。

5章 開発の歩みと普及への取組み

	平成														令和						
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	元	2	3	4	5	～
非登録型																					
(登録型) ETCクレジットカード																					
(登録型) ETCパーソナルカード																					
(登録型) ETCコーポレートカード																					

ETC利用照会サービスの推移

主な特長は以下のとおりである。

- ①過去15カ月の利用明細、利用証明書の確認が可能（ETCコーポレートカードは過去62日間）
- ②ETC無線走行、ETC非無線走行（ETCカード手渡し精算）ともに照会可能
- ③月別合計額の表示が可能
- ④利用明細をPDFファイルまたはCSVファイルでダウンロード可能
- ⑤登録した車両以外で高速道路を利用した場合でも、登録したETCカードを利用した場合は照会可能
- ⑥1つのユーザーIDにカード10枚まで登録可能（ETCコーポレートカードは1つのユーザーIDに1,000枚まで登録可能）

ETC利用照会サービスの詳細については、以下のホームページを参照。

（ETC利用照会サービス）

<https://www.etc-meisai.jp/>

これに加えて、阪神高速では令和7年4月15日より「阪神高速ETC利用履歴提供サービス」を開始。本サービスはあらかじめETCカード番号・車載器管理番号等を登録の上、阪神高速道路をETC走行した際、約30分を目安に利用履歴を提供するサービスである。利用者は阪神高速のLINE公式アカウントまたはメールによる通知により、利用履歴を確認することができる。

(2) WebでのETC課金訂正

首都高速及び阪神高速では、ETCカードでの通行料金の訂正や削除等について、インターネット上で以下の手続きが可能なサービスを提供している。

WebでのETC課金訂正の詳細については、以下のホームページを参照。

首都高速 https://krs.bz/shutokoweb/m/etc_kakin

阪神高速 <https://www.hanshin-exp.co.jp/drivers/ryoukin/mibaraitsukou/oshiharai.html>

(3) ガソリンスタンド空白区間の解消の取組み

NEXCO西日本は、高速道路上での燃料切れ防止を目的とした高速道路外ガソリンスタンドサービス社会実験をETC車限定で、平成27年4月20日から中国自動車道吉和ICと六日市ICで実施した（平成30年3月に終了）。この社会実験では、対象ICから流出し、周辺にある指定のガソリンスタンドで給油を行い、流出ICと同一のICから1時間以内に再度流入して高速道路を走行した場合、本来目的としたICまで流出せずに走行した場合と同一通行料金とした。

そして、平成28年4月に国土交通省及びNEXCO3社は、高速道路上で150km超のガソリンスタンド（GS）空白区間における路外給油サービスを実施することを発表した。ETC車限定（一部ICを除く）で、現在4カ所のICで実施している。

路外給油サービス実施箇所

高速道路会社	路線名	IC名	実施期間
NEXCO西日本	中国自動車道	吉和IC	平成27年4月～ 平成30年3月
NEXCO西日本	中国自動車道	六日市IC	
NEXCO東日本	道東自動車道	十勝清水IC ^{※1}	平成28年4月～
NEXCO東日本	磐越自動車道	新津IC	平成28年7月～
NEXCO中日本	東海北陸自動車道	福光IC	
NEXCO東日本	東北自動車道	十和田IC ^{※2}	平成29年4月～

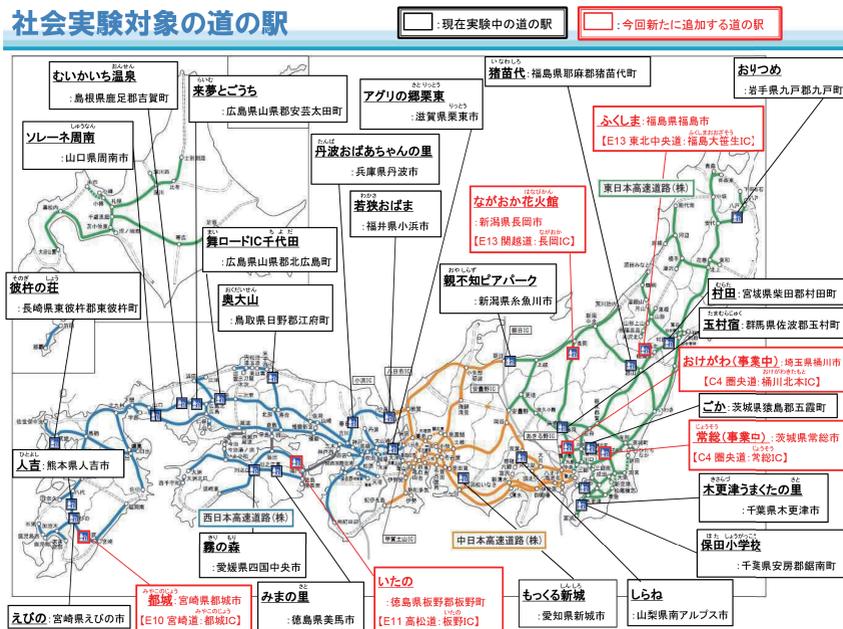
※1：給油のため一時退出した場合にも、料金が変わらない旨を周知（非ETC車も可）

※2：下りのみ

(4) 高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験（一時退出）

国土交通省は、休憩施設の不足に対応し、良好な運転環境を実現するため、平成29年5月からETC2.0車載器搭載車を対象に高速道路を流出して道の駅に立ち寄り後、1時間以内に再流入した場合、降りずに利用した料金のままとする「賢い料金」の社会実験を「玉村宿」「もっくる新城」「ソレーネ周南」の3カ所の道の駅にて開始した。その後実験箇所を順次拡大し、令和2年3月より一時退出可能時間を1時間から3時間へ引上げ実験を行った。令和4年4月には実験中の道の駅23カ所に加え、新たに6カ所を追加することが公表され、また同年7月1日からは一時退出可能時間が3時間から2時間に変更された。令和7年4月現在、28カ所の道の駅にて社会実験が行われている。

社会実験対象の道の駅



一時退出社会実験対象道の駅箇所

出所：国土交通省

■一時退出イメージ図



一時退出のイメージ

出所：国土交通省ホームページ 報道資料
（令和4.4.15 高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験について）

（5）再入場割引

神戸市道路公社は、六甲北有料道路の利用者が「道の駅 神戸フルーツ・フラワーパーク 大沢」をサービスエリアのように利用できるようにするため、ETCを使って大沢ICを出場し、120分以内に再入場すると立ち寄らずに通過した際と同じ通行料金となる社会実験を平成29年3月30日より開始し、令和3年4月1日から本格導入した。

5-8 ETC 関連商標

(1) ETC 商標

ETCの商標で、「ETC」の文字をデザイン化した。

ETC商標の基本色は紫色（DIC145）を使用し、ETCに係る表示等にも使用を勧め、ETC全体のイメージ統一の役割を担っている。



ETC商標

1) ETC 商標の商標登録

ITS-TEAは、ETC商標について特許庁へ登録商標の申請を行い、商標権を有している。

2) ETC ロゴマニュアル等

「ETCロゴ使用規程」や「ETCロゴマニュアル」等の関係書類を作成し、正しい使い方が徹底されている。

3) ETC 商標の使用

ETC商標の使用は、ITS-TEAへの申請と承認が必要で、その目的がETCの普及促進に役立ち、適正であると認められた場合に許可される。

なお、有料道路事業者やセットアップ事業者及び登録済のセットアップ店は、申請なしでETC商標を使用できる。

また、ETCカードには、ITS-TEAとカード発行会社で締結する「ETCカードに係る鍵発行に関する契約書」においてETC商標の使用が義務付けられており、ETC車載器には、ITS-TEAが定める「ETC車載器型式登録規程」において積極的にETC商標を使用することとされている。

(2) ETC2.0商標

ETC2.0の商標で、「ETC2.0」の文字をデザイン化した。

ETC2.0商標の基本色は紫色（DIC145）を使用し、ETC2.0に関係する表示等にも使用を勧め、ETC2.0全体のイメージ統一の役割を担っている。



ETC2.0商標

1) ETC2.0商標の商標登録

ITS-TEAは、ETC2.0商標について特許庁へ登録商標の申請を行い、商標権を有している。

2) ETC2.0ロゴマニュアル等

「ETC2.0ロゴ使用規程」や「ETC2.0ロゴマニュアル」等の関係書類を作成し、正しい使い方が徹底されている。

3) ETC2.0商標の使用

ETC2.0商標の使用は、ITS-TEAへの申請と承認が必要で、その目的がETC2.0の普及促進に資し、適正であると認められた場合に許可される。なお、国土交通省道路局、各地方整備局等の道路部局、有料道路事業者、DSRC運用連絡会議の正会員、セットアップ事業者及び登録済のセットアップ店は申請なしで、ETC2.0商標を使用することができる。

(3) DSRC 商標

DSRCの商標で、「DSRC」の文字をデザイン化した。

DSRC商標の基本色はフレッシュグリーン（DIC212）を使用し、DSRCに関する表示等にも使用を勧め、DSRC全体のイメージ統一の役割を担っている。



DSRC 商標

1) DSRC 商標の商標登録

DSRCの商標については、一般社団法人ITSサービス推進機構（ISPA）が平成20年12月30日に特許庁へ登録商標の申請を行い、商標権を得た。その後、平成26年9月1日にORSEとの合併によるITS-TEAの発足に伴い、現在、商標権はITS-TEAが保有している。

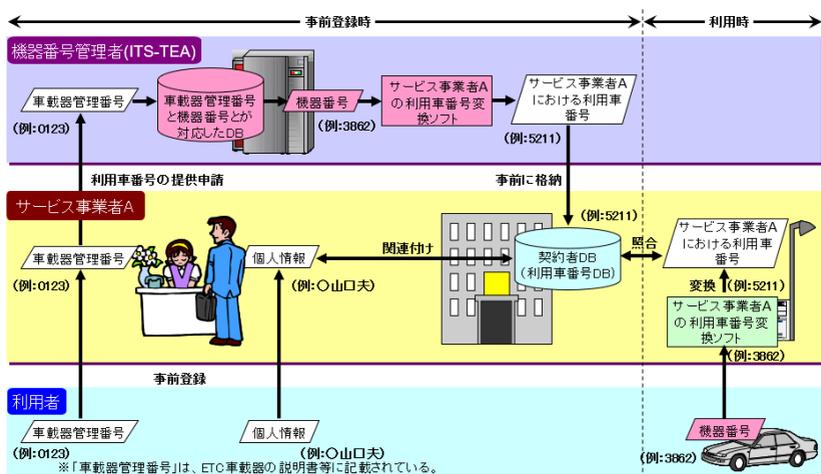
6章 | ETC の 応用サービス

6-1 ETCの多目的利用サービス

(1) 利用車番号サービス

ETC車載器を活用した駐車場利用料金、給油料金等の決済導入への民間からの要望の広がりを見え、ETC車載器の有料道路通行料金の決済以外への活用について「ETC関連技術の活用に関する研究会」において検討がなされ、平成18年3月に「ETC車載器機器番号の活用について」として取りまとめられた。その結果、平成18年4月、民間事業者等においてETC車載器の機能の一部を利用した本サービスが開始された。

本サービスは、サービス事業者があらかじめ登録した車載器の機器番号を基に生成された利用車番号と、サービス利用時に生成された利用車番号を照合し、入退出管理サービス、決済サービス、顧客管理サービス等を行う車載器のID応用サービスで、ETCのセキュリティに直接影響を与えないよう配慮されていた。



利用車番号サービスの仕組み

出所：国土交通省ホームページ

<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/06/060317/04.pdf>

本サービスの運用では、ITS-TEAはサービス事業者及び路側機製造者に対して、利用車番号の照会・提供、路側機が利用車番号を生成するための情報の提供、路側機開発のための利用車番号変更ソフトに関する仕様の無償貸与を行ってきたが、サービス自体は民間サービスとして提供されるもので、その利用方法等はそれぞれの民間サービス事業者が定めていた。また、駐車場の料金支払い等の決済処理は、利用者が別途各民間サービス事業者に事前登録するクレジットカード等で行われていた。

本サービスはETCカードの道路料金決済以外の利用を可能とするスキーム成立とそのサービス事業会社が設立されて、当初の役割が終了したことや、ETCカードと車載器を利用した車両特定での利用においては現在のサービス事業者が事業停止や他の方式へ移行することもあり、ITS-TEAによる利用車番号（照会）サービスは、令和6年3月末をもって終了した。

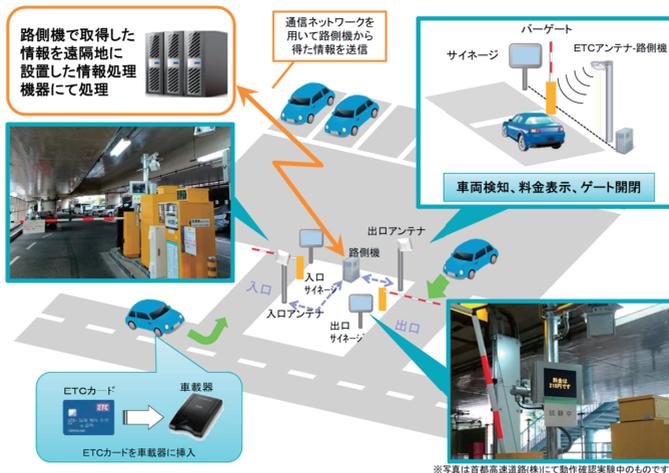
(2) ETC多目的利用サービス

平成25年6月14日に閣議決定された『世界最先端IT国家創造宣言について』の中において、「世界で最も安全で環境にやさしく経済的な道路交通社会の実現」の具体的な実施項目として、「駐車場等、高速道路以外の施設でもETC等のITS技術が利用可能となる環境を整備し、利便性の向上を図る」という方針が示された。この方針に基づき、有料道路以外の利用料金へのETCの活用を図るためネットワーク型ETC技術について検討が進められた。

ネットワーク型ETC技術とは、遠隔地のセキュリティが確保された施設に設置したセキュリティ機能を有した情報処理機器と駐車場等に設置された複数の路側機を通信ネットワークで接続し、路側機で取得した情報を集約させて一括処理することで、ETCカードを用いた決済の安全性を確保する技術である。

平成29年度から民間駐車場等においてネットワーク型ETC技術を活用した決済システムの試行運用が行われ、実用化に向けた検証が行われてきた。

ネットワーク型ETCの駐車場への活用イメージ



出所：首都高速プレスリリース

国土交通省は、令和元年11月11日にETC多目的利用システムの利用に関する要綱を定めた。これを受け、令和3年2月に有料道路事業者とITS-TEAの間でETC多目的利用システムの実施に関する協定が締結された。

令和7年7月31日現在の運用状況は、以下のとおりである。

ETC多目的利用サービスの運用状況

運用管理事業者：中日本高速道路株式会社	
サービス提供事業者：ETCソリューションズ（株）	
有料道路	11カ所
駐車場	2カ所
その他（ごみ処理施設）	1カ所

URL：<https://etcx.jp/>

運用管理事業者：首都高速道路株式会社	
サービス提供事業者：アマノ株式会社	
有料道路	4カ所
駐車場	2カ所

URL：<https://www.amano.co.jp/etcgo/>

6-2 特殊車両通行確認制度

一定の重量・寸法を超える大型車両（限度超過車両）は、道路の構造や交通に支障を及ぼすおそれがあるため、原則として通行することはできない。一方で、道路は社会・経済活動を支える最も基礎的な施設であり、社会経済上の要請から限度超過車両の通行が必要となる場合がある。そこで道路管理者が車両の構造または車両に積載する貨物が特殊であると認める場合に限り、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するために必要な条件を付してこのような車両（以下「特殊車両」という）の通行を可能とする特殊車両通行制度が設けられている。

道路法等の一部を改正する法律（令和2年法律第31号）により、限度超過車両を通行させようとする者が、あらかじめ国の登録を受けた車両について、通行が可能な経路をオンラインで即時に確認し、通行できる新たな制度（特殊車両通行確認制度）の運用が令和4年4月1日に始まり、指定登録確認機関により特殊車両通行確認制度の運営に関する登録等事務が実施されている。

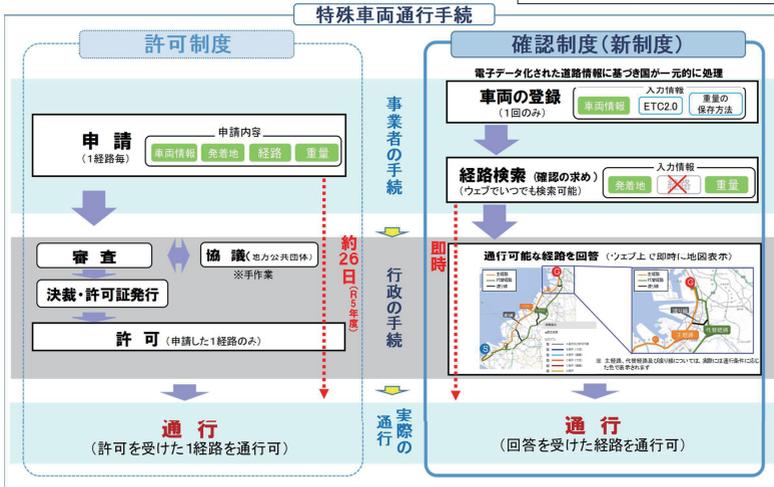
特殊車両通行確認制度の主な特徴は以下のとおり。

- ・自動的に経路の検索が行われ、オンラインで即時に複数の通行可能経路が確認できる等、現行の特殊車両通行許可制度と比較して使い勝手が良い（早い、簡単、便利）
- ・事前に登録した車両について、通行可能経路の確認・手数料の支払いまで、インターネットを利用して24時間・オンラインで行うことが可能
- ・通行可能経路の検索・確認だけでなく、特殊車両の登録・届出・廃止の手続きも、24時間・オンラインで行うことが可能
- ・ETC2.0を搭載した車両が対象

特殊車両通行手続の利便性向上（確認制度の利用促進）

デジタル化の推進による新たな特殊車両通行確認制度の導入

令和4年4月1日から運用開始



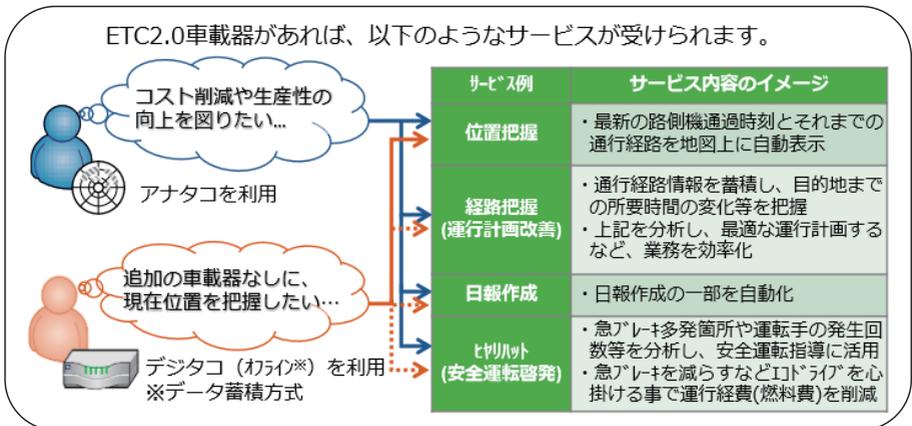
6

出所：国土交通省ホームページ

6-3 ETC2.0 特定プローブデータ配信サービス

(1) サービスの概要

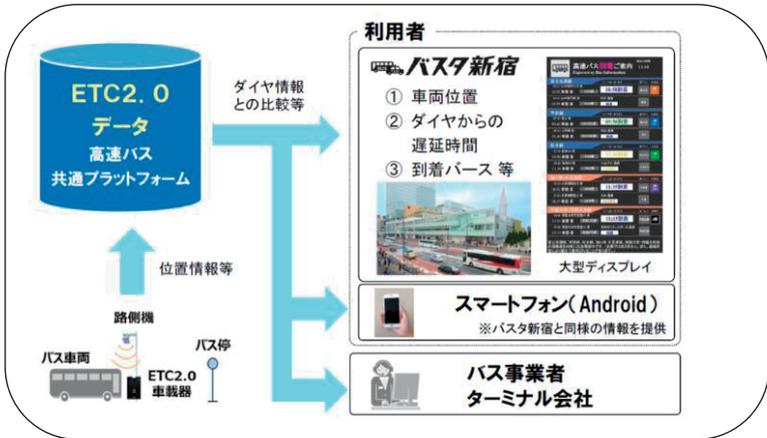
国土交通省では、ETC2.0を搭載した車両の走行位置や急ブレーキ等のデータを活用し、正確な到着時刻の予測による荷待ち時間の短縮や、危険箇所の特定制によるドライバーの安全確保等、トラック等の運行管理の効率化を図る「ETC2.0車両運行管理支援サービス」を本格導入し、平成30年8月30日からデータ配信を開始した。



ETC2.0特定プローブデータの活用イメージ

出所：HIDO

日報作成等車両運行管理を行う上では、高速道路を降りて物流拠点等に到着するまでの区間等、いわゆるラストワンマイルデータの速やかな取得が望まれる。これに対応するため、民間事業者が民間向けETC2.0簡易型路側機を物流拠点、駐車場等に設置し、この路側機で取得したETC2.0特定プローブデータを配信するサービスが実施されている。



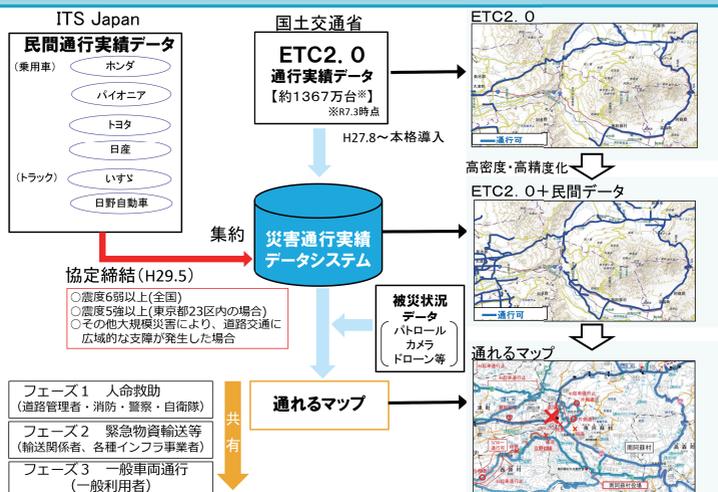
ETC2.0高速バスロケーションシステムイメージ

出所：国土交通省ホームページ

6-4 ETC2.0プローブデータを用いた災害通行実績データシステム

大規模災害発生時等において、被災地の円滑な救助救援活動を後押しするため、ETC2.0の通行実績データとパトロールによる被災確認情報等を用いて、「通れるマップ」を作成・関係機関で共有し、道路啓開や緊急物資輸送等の災害対応に活用した。熊本地震（平成28年4月）以降、ETC2.0だけではなく、民間（乗用車、タクシー、トラック）が保有するデータも活用することによって、より高密度で高精度な通行実績データを実現するために、平成29年5月に国土交通省と特別非営利活動法人ITS Japanとの間で、「災害時通行実績情報の提供に関する協定」を締結しETC2.0と民間データの双方を集約した「災害通行実績データシステム」の運用を開始した。

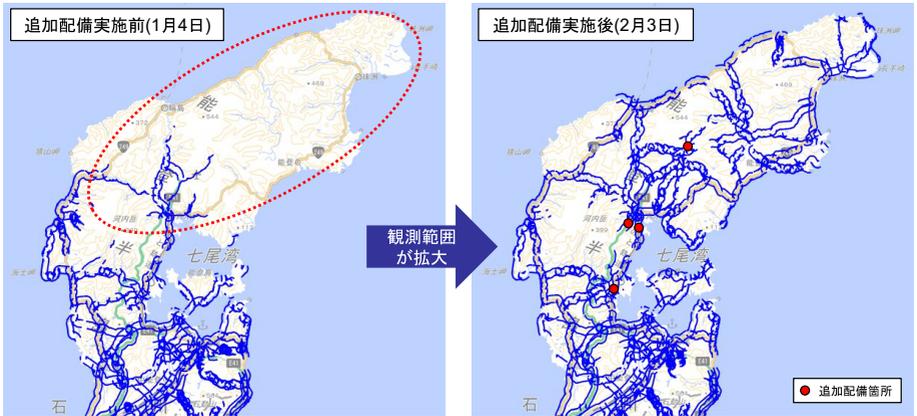
官民ビッグデータによる災害通行実績データシステム



ETC2.0プローブデータを用いた災害通行実績データシステム

出所：国土交通省ホームページ

令和6年1月1日に発生した能登半島地震においては、「緊急復旧済み区間」「啓開作業状況」に加え、「都市間所要時間」「ETC2.0速度データ」を組合せた道路復旧見える化マップをホームページ上に公開した。また、発災後の収集データ拡充のため、可搬型経路情報収集装置を追加配備することで、取得可能な範囲が大きく拡大した。



追加配備実施前後のETC2.0プローブデータの取得状況

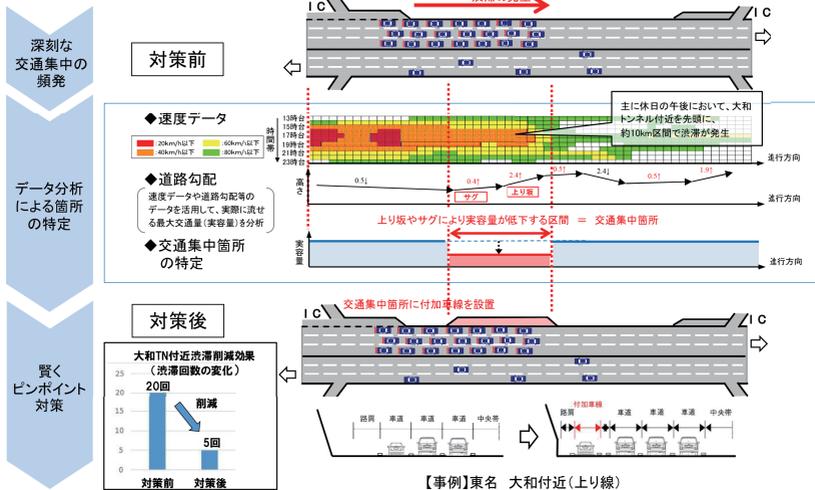
出所：国土交通省ホームページ

6-5 ETC2.0プローブデータを用いたピンポイント渋滞対策

従来の測定技術（トラフィックカウンター等）では正確な渋滞ポイントの把握は困難であったが、空間的に連続なETC2.0プローブデータ（速度データ等）により、真のボトルネック位置の特定が可能となった。また渋滞末尾の延伸状況等、渋滞ポイントの詳細な交通状況の把握が可能であることから効果的な渋滞対策の取組みに活用されている。

高速道路における交通集中箇所の賢いピンポイント対策(イメージ)

- 上り坂やトンネルなど構造上の要因で、速度が低下し、交通が集中する箇所をデータにより特定し、国、都道府県、警察、高速道路会社等で構成する渋滞対策協議会において早期対策が必要とされた箇所について、ピンポイント対策を進めている。



ETC2.0プローブデータを用いたピンポイント渋滞対策

出所：国土交通省ホームページ

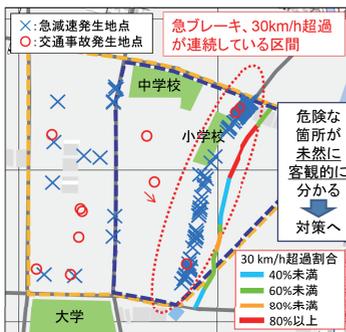
6-6 ETC2.0プローブデータを用いた交通安全対策

ETC2.0プローブデータにより、速度超過や急ブレーキ発生、通り抜け等、生活道路における潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通の進入抑制の対策実施等に活用している。

ビッグデータを活用した生活道路の交通安全対策

○ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制の対策を実施

■ETC2.0のビッグデータの活用により
速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等
潜在的な危険箇所を特定



■効果的、効率的な対策の立案・実施

【対策メニュー例】

走行速度を抑制する



ゾーン30
(都道府県公安委員会)

● 進入抑制対策
● 速度抑制対策
● 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

生活道路への進入を抑制



歩行者の空間を確保する



ETC2.0プローブデータを用いた交通安全対策

出所：国土交通省ホームページ

6-7 ETC2.0を用いた駐車場予約サービス (社会実験)

NEXCO中日本は、ドライバーの確実な休憩機会を確保する「駐車場予約システム社会実験(無料)」を東名高速道路豊橋パーキングエリア(下り)において、平成31年4月12日13時から開始した(対象は物流事業者でETC2.0車載器の搭載車両)。

この無料実験で、特に深夜時間帯で予約上限に達し、その前後の時間帯は比較的空いている傾向が把握できた。そのため、分散駐車を促し、混雑時間帯でも確実に駐車できるよう、深夜の混雑時間帯での利用を一部有料化する社会実験を、令和3年5月1日から開始した。

令和4年12月14日に新予約サイトへの移行が実施された。これに伴い、ETCコーポレートカードによる支払いの追加、予約単位時間の15分への変更、IIDあたりの登録上限数の変更(29台→49台)がなされた。



豊橋PA(下り)



写真1 入口ゲート



写真2 予約エリア



写真3 出口ゲート

豊橋パーキングエリア(下り) 駐車場の概要

出所：NEXCO中日本ホームページ

また、NEXCO中日本及びNEXCO東日本では、ETC2.0を用いた駐車場予約サービスとして、ダブル連結トラックを対象とした駐車場予約システムの実証実験を行っている。NEXCO中日本は、令和3年4月1日から新東名高速道路引佐連絡路浜松いなさインターチェンジ付近に新たに整備した「浜松いなさIC路外駐車場」及び東名高速道路足柄サービスエリア（上り）において、同年7月30日からは新東名高速道路静岡サービスエリア（上り、下り）において、同年10月29日からは新名神高速道路土山サービスエリア（上り、下り）において、それぞれ社会実験を開始した。NEXCO東日本は、令和6年3月19日から東北自動車道那須高原サービスエリア（上り）において、社会実験を開始している。

なお、豊橋PA（下り）を除き当面無料実験とし、今後の運用状況を見ながら有料実験も検討するとしている。

駐車場予約システム社会実験の実施状況

場所	諸元	台数
豊橋PA（下り）	特大型/ダブル連結トラック	9
	中型/大型トラック	10
浜松いなさIC路外駐車	ダブル連結トラック	30
足柄SA（上り）	ダブル連結トラック	1
静岡SA	（上り）ダブル連結トラック	1
	（下り）ダブル連結トラック	1
土山SA	（上り）ダブル連結トラック	1
	（下り）ダブル連結トラック	1
那須高原SA	（上り）ダブル連結トラック	3

出所：NEXCO中日本ホームページ
<https://www.c-nexco.co.jp/activity/parking-reserve/>

出所：NEXCO東日本ホームページ
https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head_office/2024/0213/00013480.html

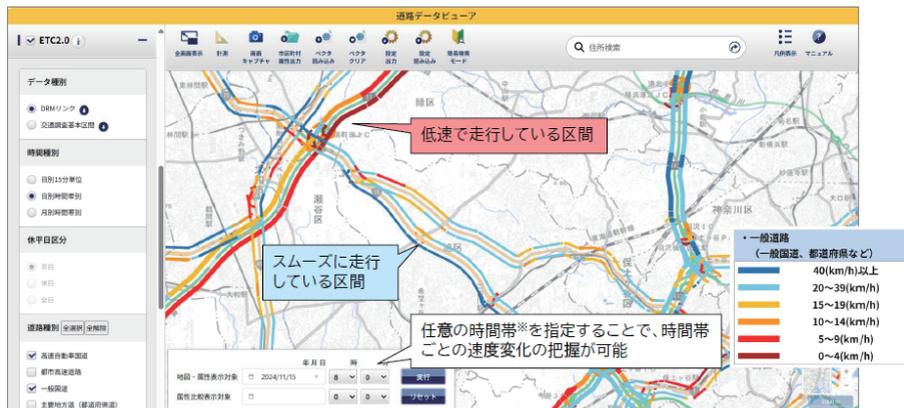
（上記のサイトを参照して作成）

6-8 「道路データプラットフォーム」にて ETC2.0 の平均旅行速度データの公開

国土交通省は令和7年5月12日に、xROAD（クロスロード）^{*}の一環として、「道路データプラットフォーム」を公開した。道路データプラットフォームでは、ETC2.0 の平均旅行速度データを道路データビューアに表示させることが可能（全国の道路約20万キロ分）。

これにより、平日や休日に、渋滞が発生しやすい時間帯・箇所等を知ることができる。

※データ活用等により道路調査・維持管理等の高度化・効率化を図る道路システムのDXの取組み



データビューアでのETC 2.0データの表示例

出所：国土交通省ホームページ

7章 | 諸外国の ETC

7-1 はじめに

日本国内で「ETC」といえば、「有料道路の自動料金収受のための仕組み」と一意に理解されるが、日本以外の国々においては、様々な道路課金制度があり、それに応じた様々な「ETC」が導入されている。本章においては、日本とは異なる道路課金の姿について、ETCの目的や方式を分類するとともに、最近の関連技術動向について取りまとめ、諸外国で導入されているETCの概要について紹介する。

諸外国のETCと比較した、日本のETCの特長は下記のとおりである。日本では有料道路の通行料金徴収にETCが用いられ、一つのETC車載器でほぼ全国の有料道路ネットワークをその有料道路事業者を問わずに利用できる。また、アクティブ方式のDSRC通信により、通信精度が高いETCシステムとなっている。これは、有料道路ネットワークの複雑性、複数の事業者による有料道路の運営、対距離のきめ細かい料金体系、料金収受の公平性、確実性等を所与の条件として制度設計され、導入された結果である。

一方、諸外国では、欧州の一部の地域のように、特定の車載器により国境を越えて利用することができるETCシステムもあるが、同じ国であっても路線ごとに異なるETCシステムを採用している場合もある等、その運用も様々である。さらに、有料道路の他一般道も対象とする重量車課金や混雑課金へのETC導入事例も多くある。

また、多くの国で、ETCが料金収受の専用システムであるのに対し、日本では、道路情報の提供、走行履歴の収集等、いわゆるC-ITSサービスを統合したETC2.0を運用している点も大きな特長である。

本章の構成は下記のとおりである。

まず、7-2にて世界の道路課金制度、各制度に応じて導入される事例が多いETC技術方式を対比させつつ概観する。次に、各論として、7-3にて目的別の道路課金制度、7-4にてETCの技術方式について概説する。さらに、7-5にて世界各国・地域における道路課金制度、適用技術に関する最新の具体事例を紹介し、7-6にて主な国ごとの現時点におけるETC導入状況をデータベースとしてまとめる。最後に7-7にてETC技術に関する国際標準化の意義と現状について触れる。

本章の内容は2025年4月時点の情報に基づく。なお、掲載しているETC導入国・

地域は世界中のすべての導入国・地域を網羅するものではない。また、引用元URLは予告なく変更・廃止等の可能性があるため、あらかじめ留意願いたい。

以下に、本便覧で紹介している主要なETC導入国・地域を示す。

主要なETC導入国・地域

令和7年4月末時点

欧州		アジア・オセアニア	北中南米	中東・アフリカ
アイスランド	ハンガリー	インド	アルゼンチン	アラブ首長国連邦
アイルランド	フランス	インドネシア	カナダ	イスラエル
イタリア	ブルガリア	韓国	コスタリカ	イラン
英国	ベラルーシ	カンボジア	コロンビア	エジプト
オーストリア	ベルギー	シンガポール	チリ	ケニア
オランダ	ボスニア・ヘルツェゴビナ	タイ	ドミニカ共和国	コートジボワール
ギリシャ		台湾	ブラジル	サウジアラビア
クロアチア	ポルトガル	中国	米国	チュニジア
スイス	ポーランド	香港	ペルー	ナイジェリア
スウェーデン	マルタ	日本	メキシコ	南アフリカ
スペイン	ロシア	パキスタン		モザンビーク
スロバキア		バングラデッシュ		モロッコ
スロベニア		フィリピン		
セルビア		ベトナム		
チェコ		マレーシア		
デンマーク		ミャンマー		
ドイツ		モンゴル		
トルコ		オーストラリア		
ノルウェー		ニュージーランド		
小計=29カ国		小計=19カ国・地域	小計=10カ国	小計=12カ国
合計=70カ国・地域				

7-2 諸外国のETCの概要

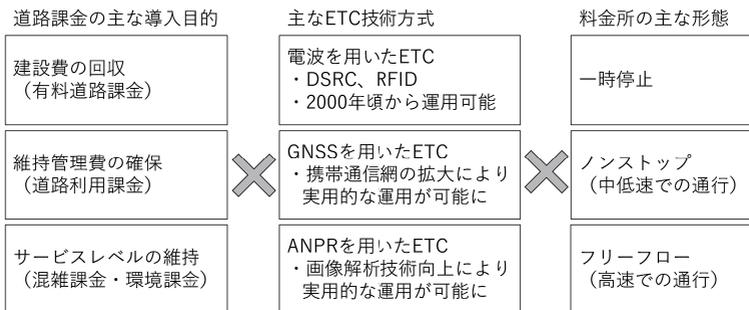
本章で扱うETC導入国・地域は約70カ国に及び、世界中で道路課金の自動化が進んでいる。世界のETCは、道路課金の目的や技術方式、料金所形態によって異なり、社会動向や技術開発に合わせて多様化が進んでいる。

(1) ETC導入時期と採用技術

ETCは導入国ごとに、その導入時期はまちまちであり、一般論として、その採用技術は、導入時点で適用可能な技術レベルに制約されざるを得ない。

ETCの導入が始まった2000年頃は、当時技術的に運用が可能なDSRCやRFIDといった電波方式のETCの採用が中心であった。また料金所では、一時停止や中低速でのノンストップ通行での運用が主流であった。

一方現在では、携帯通信網の拡大によりGNSSで取得した位置情報データの送受信が容易となるとともに、画像解析技術の発展によりANPRの精度が向上したことから、GNSS方式やANPR方式のETCの採用も広がっている。また、各技術の検知精度が向上したことで、本線上に設置したガントリーにて課金を行うマルチレーンフリーフロー（MLFF）を採用する事例が増えている。どのような方式を採用するかは、その国の道路課金施策や予算規模、道路状況等によって使い分けられる。道路課金の目的は7-3に、技術方式や料金所形態については7-4に詳細に記載する。



ETCの類型

(2) 国、地域ごとの傾向

諸外国のETC導入状況は様々であり、地域によって課金制度や技術方式の傾向が異なる。

①欧州

欧州では、有料道路課金に対してパッシブ方式DSRCのETCが用いられてきた。またビニエットと呼ばれる通行証を採用していた国では、ANPRを用いた電子ビニエット方式が導入されている。その他、規定重量を超える車両を対象とする重量車課金や、都市中心部への流入車を対象とする混雑課金や環境課金も導入されている。重量車課金に関しては欧州域内での統一された電子式道路課金サービス（EETS：European Electronic Toll Services）の展開が進んでおり、一つの車載器を複数カ国で共通利用することができる。

②米国

米国では、有料道路課金の他、従来無料であったフリーウェイの時間信頼性向上のために、料金を支払った車両や多人数乗車車両のみが通行できるHOT（High Occupancy Toll）レーンが導入され、RFID方式のETCが用いられている。また、電気自動車の普及や従来車の燃費向上により懸念されている燃料税収の減少及び道路維持管理費の不足に対し、道路利用課金が一部の州で導入されている。混雑課金も一部の都市で運用が開始された。

③アジア諸国

アジアでは、多くの国で有料道路課金が導入され、シンガポール等では混雑課金も導入されている。国ごとにETCの導入状況や技術方式が大きく異なり、各国独自でETCシステムの導入や技術方式の見直しが進められている。日本等ではDSRCが用いられているのに対し、インドやフィリピン等では、より安価なシステム・車載器によるETCの早期普及等の観点からRFIDが用いられている。シンガポールでは従来用いられてきたDSRCから、GNSS方式のETCへ移行している。しかし、高層ビルによる衛星信号の反射や地形による障害等により位置情報の精度が低下する場合があるため、DSRCによる位置補正を行っている。なお車載器にC-ITS^{*}機能が付帯している。また、インドやインドネシア等でもGNSS方式への移行が検討されている。

※C-ITS: 協調ITS（Cooperative-ITS）。車・インフラ・歩行者等でデータ交換を行い、道路交通の安全性や円滑性を向上させるシステム

世界的に共通した傾向として、料金所を撤廃してMLFFへ移行する事例や、初めからMLFFで導入する事例が増えている。

7-3 道路課金導入の目的

道路課金を導入する目的は、新たな道路整備の財源確保のみならず、既存インフラの有効活用を目的とした場合もあれば、複合的な目的となっている場合もあり、国により様々である。以下に主な導入目的を示す。

(1) 有料道路課金

道路の建設費用や維持管理費用を徴収する目的で、対象道路を利用する全車両に対して行う課金であり、最も多くの国で採用されている道路課金施策である。有料道路の建設には、多大な資金が必要であり、通常、有料道路事業者は金融機関より建設資金を借入れて道路を建設し、有料道路の利用者から徴収した通行料金により、借入金を返済する。橋やトンネルのみを利用した場合の課金も有料道路課金である。

(2) 重量車課金

道路の維持管理費用や更新費用の財源確保を目的として、道路損傷の原因となる重量車両に対して行う課金である。

欧州ではEU指令により、国境を越えた長距離移動が多い重量車両を対象に、受益者負担の公平性の観点からインフラ利用課金に関するルールが定められており、これに基づき各国で課金制度が導入されている。

(3) 混雑課金

道路や都市内の混雑緩和を目的として、特定のエリアや路線に限定して行う課金であり、交通需要の管理を可能とする課金である。課金負荷をかけることによるピーク時間帯からオフピーク時間帯への交通のシフトや混雑する道路からの経路変更、公共交通機関への転換といった道路利用者の交通行動の変更を促す。

混雑課金には、エリア内での車両のすべての移動に課されるエリア課金、特定の区域への流入時に車両に課されるコードン課金等がある。これらは時間帯等により課金額が変動する。

7章 諸外国のETC

1) エリア課金

特定の地域内での走行に対して、道路利用者により一日単位で課金するもので、ロンドンやミラノ、ニューヨーク等で導入されている。課金対象時間が定められることもあり、課金された当日は対象地域への出入りが自由となる。

2) コードン課金

特定の地域に進入する道路利用者に対して課金するもので、時間帯ごとに定められた課金額が進入するたびに課金される。シンガポールやストックホルムで導入されている。

3) 可変料金制課金

道路の交通需要に応じて課金額を変動させるものと、同じ道路で一般車線と区分した特定の車線に料金を課するものがある。

前者は、時間帯により料金額を変動させるフランスのA1や日本の高速道路の平日朝夕割引、深夜割引等がある。後者は、米国の高速道路内に優先レーンを設けて特定のレーンにおいて課金するHOTレーンがある。

(4) 環境課金

自動車交通に起因する環境問題（大気汚染、騒音、振動等）の対策として、自動車の交通量を抑制することで沿道環境の改善を図るために行う課金である。

欧州では、自動車の排気ガスによる健康被害への対策を目的に低排出地区（LEZ: Low Emission Zone）を設定し、主に大型車を対象とした課金による都市内へのアクセス規制を実施している。重量車課金とも重複するが、ドイツやスイスでの重量車課金の目的も環境負荷低減であり、ドイツでは従来の排出量クラスに加え、CO₂排出量に基づく料金が追加されている。イタリアのミラノでは、都市中心部のArea Bへ進入する全車両への課金が導入され、歴史遺産の保護も目的となっている。日本の首都高速や阪神高速で行われている環境ロードプライシング割引も環境課金の一つである。

(5) 道路利用課金

燃料税を代替する財源確保を目的に、走行距離や利用期間に応じて料金が決まる課金である。電気自動車やハイブリッド車等のような燃料税を（一部）徴収できない車両に対しても、道路維持管理費用を負担させるものである。詳細は、7-5 (2) に記載する。

道路課金の目的と対象

道路課金	主な課金目的	対象車両	対象エリア
有料道路課金	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設費の回収 ・道路維持や交通インフラ整備財源の確保 ・費用の回収を受益者負担とすることで、有料道路の早期整備を実現し、公平性を担保する 	<ul style="list-style-type: none"> ・有料道路を利用する車両 	<ul style="list-style-type: none"> ・有料道路
重量車課金	<ul style="list-style-type: none"> ・道路維持や交通インフラ整備財源の確保 ・道路周辺環境の改善 ・主に国境を越える通行が自由なEUにおいて、受益者負担とすることで、公平性を担保する 	<ul style="list-style-type: none"> ・規定重量を越える車両 (例: 3.5t超の車両) 	<ul style="list-style-type: none"> ・すべての道路、または一部の高規格道路
混雑課金	<ul style="list-style-type: none"> ・道路混雑の緩和 ・課金負荷により、道路利用者の行動変容を促進し、収益は公共交通の整備等へ充当される 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象エリアへ進入する車両 (エリア内住民等を除く) 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部や一部路線
環境課金	<ul style="list-style-type: none"> ・道路周辺環境の改善 ・混雑課金と同様 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象エリアへ進入する車両 (エリア内住民等を除く) 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部や一部路線
道路利用課金	<ul style="list-style-type: none"> ・道路維持や交通インフラ整備財源の確保 ・燃料税を（一部）徴収できないEVやハイブリッド車等に対し、道路維持管理費用を負担させる 	<ul style="list-style-type: none"> ・すべての車両 	<ul style="list-style-type: none"> ・すべての道路

7-4 ETCの方式

ETCの方式は国や地域により様々であるが、現在、電波によるDSRCとRFIDを用いた方式が主流である。一方で、近年GNSS方式の採用が増加している。

以下に各国で採用されているETCの方式について紹介する。

(1) DSRC (Dedicated Short Range Communication)

DSRCは、東アジア（日本、中国、韓国）で普及しているアクティブ方式と欧州で一般的なパッシブ方式に大別される。

アクティブ方式は、車載器に電源で駆動される発振器を内蔵し、路側機と車載器が双方向に情報をやり取りできる。また、比較的広い通信範囲を設計可能で、それを活かした大量の情報の授受が可能であり、高い信頼性も確保される。

パッシブ方式は、一般的に車載器に電源を内蔵せずに通信することを可能とした通信方式であり、通信回路を駆動するための電力は、路側機からの電波から得ている。車載器の構成を簡素化することができるが、一方で路側機からの送信電力を高くする必要がある。

(2) RFID (Radio Frequency Identification)

パッシブ方式DSRCと同じ通信原理を用いるが、車載器（タグ；応答器）を大幅に簡素化しコストダウンさせた方式である。タグはID情報を書込んだICチップとアンテナのみで構成され、電池は内蔵されていない。非常にコンパクトであり、フロントガラスやヘッドライトに貼付けて使用されている国もある。

RFIDは構造が簡素なため、製造コストを下げやすく、ETCのみならず物流や物品管理等幅広く使われている。一方、メモリーが少ないため、DSRCで可能な渋滞情報等の交通情報の受信ができない。

北米、中南米、インド、台湾等で普及している。台湾では2006年に導入した赤外線方式から、2014年にRFID方式に移行しており、タグを車両オーナーに無償で提供することで、短期間で普及率を90%以上まで向上させた。マレーシアでも同様に、赤外線方式からRFID方式へ移行している。

(3) 赤外線 (IR:Infrared)

DSRCやRFIDの電波と異なり、赤外線により車載器と路側機が通信を行う方式である。赤外線方式は、直進性が高く通信領域が狭くなるが、消費電力が少ない。韓国、ベトナム等で採用されている（韓国はDSRCと併用）。

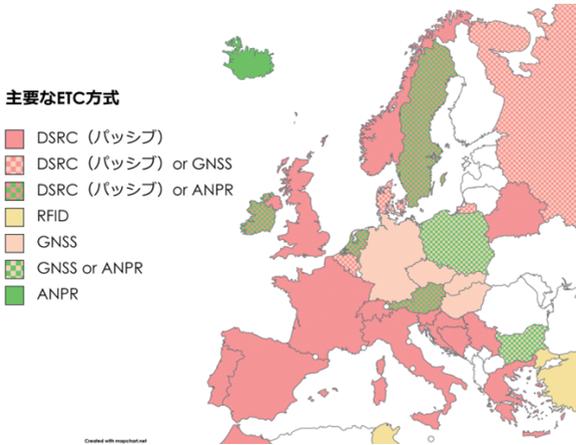
(4) GNSS (Global Navigation Satellite System)

GNSS受信機と携帯通信機能を備えた車載器により、車両の位置や走行経路を把握する方式である。収集したGNSS情報により、課金対象の道路、エリアへの進入を検知し、課金の要否判断を行う。トンネル内や高層ビル街等でのGNSS信号の受信不良に備え、ジャイロや加速度センサー、AIマップマッチング等による位置補正技術の併用が必要となる。車両の位置、経路情報に応じた柔軟な課金設定が可能となる。

なお、位置情報を意図的に偽装する行為（Spoofing）対策として、道路上に設置された違反検知用アンテナとの通信やカメラによる自動ナンバープレート認識（ANPR）を利用した位置情報の確認が行われる。欧州では近年、GNSSへの方式転換が見られる。

経路情報の生成手法（マップマッチング処理手法）には、大きくわけてThick ClientとThin Clientの2つがある。Thick Clientは、車載器側に地図データが内蔵されており、車載器内でマップマッチング処理を行う手法である。そのため、車載器の負荷がやや高く、また利用者による定期的な地図更新が必要となる。一方、Thin Clientは、車載器側に地図データは内蔵されておらず、センターサーバー側でマップマッチング処理を行い、経路情報を生成する手法である。

ドイツ、スロバキア及び東欧諸国は、Thin Clientを採用している。シンガポールは、2023年11月にDSRC方式からGNSS方式へ移行を開始し、Thick Clientを採用している。



欧州のETC方式（混雑課金、環境課金を除く）

(5) ANPR (Automatic Number Plate Recognition)

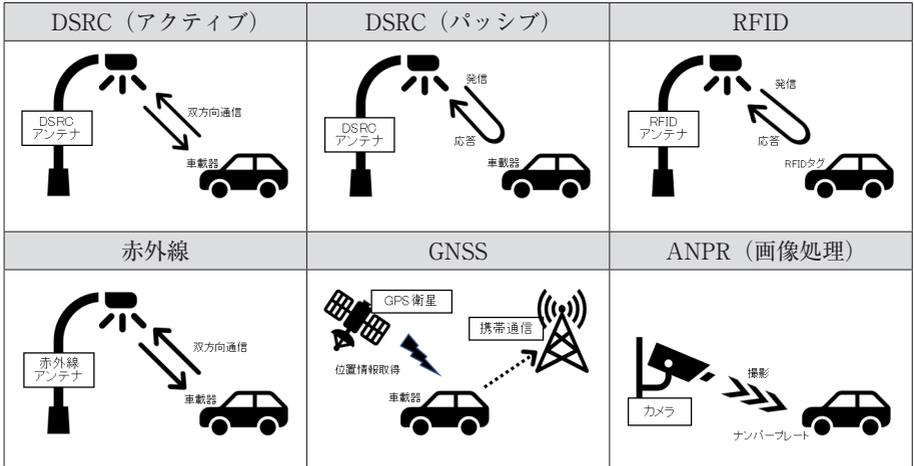
ANPRとは自動ナンバープレート認識システムのことであり、走行車両を撮影した画像からナンバープレートを検出し、OCR技術（Optical Character Recognition: 光学文字認識）により車両ナンバーを読み取り、登録車データベースと照合することで車両を特定する。特定した車両への課金は、事前登録型、事後追跡型等様々である。

ANPRは、交通違反の取締り等、様々な目的で使われてきた技術であり、ETC技術としては、都市内の混雑課金やビニエツト制有料道路課金に使用されるほか、RFID、GNSS等をメインとした上で認識不良時の補完や、不正防止対策のために併用されていることが多い。出入口ゲーティングを行わないMLFF導入の際には、車載器非搭載車の捕捉のためにANPR技術を併用することが重要となる。

なお、ナンバープレートが標準化されていない場合や悪天候の場合は、ANPRの認識精度は大きく影響を受ける。OCR技術で自動認識できない場合は、目視判断等補助的な手段が必要となる。

(6) 各ETC方式の比較

各ETC方式における路車間通信イメージ



通信精度はアクティブ方式のDSRCが最も高いが、多くの国ではパッシブ方式のDSRC、RFID、GNSSが利用されている。通信方式の選択は、地形や課金精度、コストなどの条件によって異なる。GNSS方式は常に位置情報を取得でき、路側機の設置が不要なためインフラ整備が不要だが、トンネルや高層ビル街などでは補完技術や路側設備が必要となる。不正防止のためには監視用の路側機も求められる。

ETC方式の比較

項目	DSRC		RFID	赤外線	GNSS	ANPR ^{※1}
	アクティブ	パッシブ				
検知精度 ^{※2}	◎	○	○	△	○	△
路側機の少なさ ^{※3}	△	△	△	△	◎	-
車載器の価格 ^{※4}	△	○	◎	○	△	-
走行経路の把握 ^{※5}	○	○	○	○	◎	○

※1 ANPRは、車載器が必要なく、車両との通信は発生しない

※2 検知精度は高い方から ◎→○→△

※3 路側機の少なさ高い方から ◎→○→△。GNSS以外は路側機を設置する必要があるため、GNSSのみ◎とし、他は△

※4 車載器の価格は、安価な方から ◎→○→△

※5 走行経路の把握は精度の高い方から ◎→○

(7) ETCの交通処理能力

ETCにおける交通処理能力はETC方式だけではなく、どのようなゲート方式を採用するかによって決定される。日本で主に利用されているバリアありノンストップのETCと比較し、バリアのないMLFF（マルチレーンフリーフロー）では約2倍の交通処理能力となる。

一方で、各ETC方式における課金制度は、課金時の車両速度がより高速であるMLFFより、ノンストップ（バリアあり）の方が高くなる。そのため、どのようなゲート方式を採用するかは、各国の課金制度に関する考え方や、ETCの技術方式、事業者の課金成功率に関するKPI等によって決定される。

ETCの交通処理能力（1時間1車線あたり交通量と通過時速度）

停止あり (手動料金徴収)	停止あり (自動料金徴収)	ノンストップ (バリアあり)	ノンストップ (MLFF)
			
約120～160台 (0 km/h)	約400～600台 (0 km/h)	約800～900台 (30 km/h) ※1	約1,800～2,300台 (自由流)

※1 日本では料金所の通過速度を20km/h以下になるように呼びかけている

出所：Modes of operation of toll gate lanes on toll roads, IOPscience, Institute of Physics
 < <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/1001/1/012103/pdf> >

出所：Toll collection methods, etc., NEXCO中日本
 < <https://www.c-nexco.co.jp/inbound-en/methods/> >

出所：Taiwan RFID-based ETC Total Solution, FETC
 < https://www.roc-taiwan.org/public/USIax_en_events/5860173671.pdf >

(8) 各国の導入状況

ここまで示したように、諸外国では様々なETC方式が採用されている。ETCの方式別利用状況を比べると、有料道路課金では、パッシブDSRCとRFIDの2方式が世界中で普及が拡大しており、欧州を中心にANPRによる電子ビニエットの普及も進んでいることが確認できる。同様に、重量車課金ではGNSS、混雑課金ではANPRの普及が確認できる。

主要な国・地域、都市での道路課金導入の目的と方式一覧

課金目的	DSRC		RFID	赤外線	GNSS	ANPR
	アクティブ	パッシブ				
有料道路課金	日本 韓国 中国 カンボジア	欧州各国 タイ ミャンマー オーストラリア チリ 南アフリカ モザンビーク モロッコ	トルコ アジア各国 北中南米各国 中東各国 アフリカ各国	韓国 インドネシア ベトナム		アイスランド オーストリア スウェーデン スロバキア チェコ ハンガリー ブルガリア タイ ニュージーランド
重量車課金		オーストリア			スイス スロバキア チェコ デンマーク ドイツ ハンガリー ブルガリア ベルギー ポーランド ロシア	
混雑課金	エリア課金		ニューヨーク			ロンドン ミラノ アムステルダム アントワープ オスロ
	コードン課金		アブダビ		シンガポール	ストックホルム ヨーテボリ
	可変料金制課金	日本	米国			
環境課金	日本	オーストリア			スイス ドイツ	ロンドン
道路利用課金					ニュージーランド 米国	

※1 シンガポールでは2023年11月から DSRC 方式から GNSS 方式に移行している

※2 混雑課金の主な導入対象が都市であるため、都市名を主に記載している

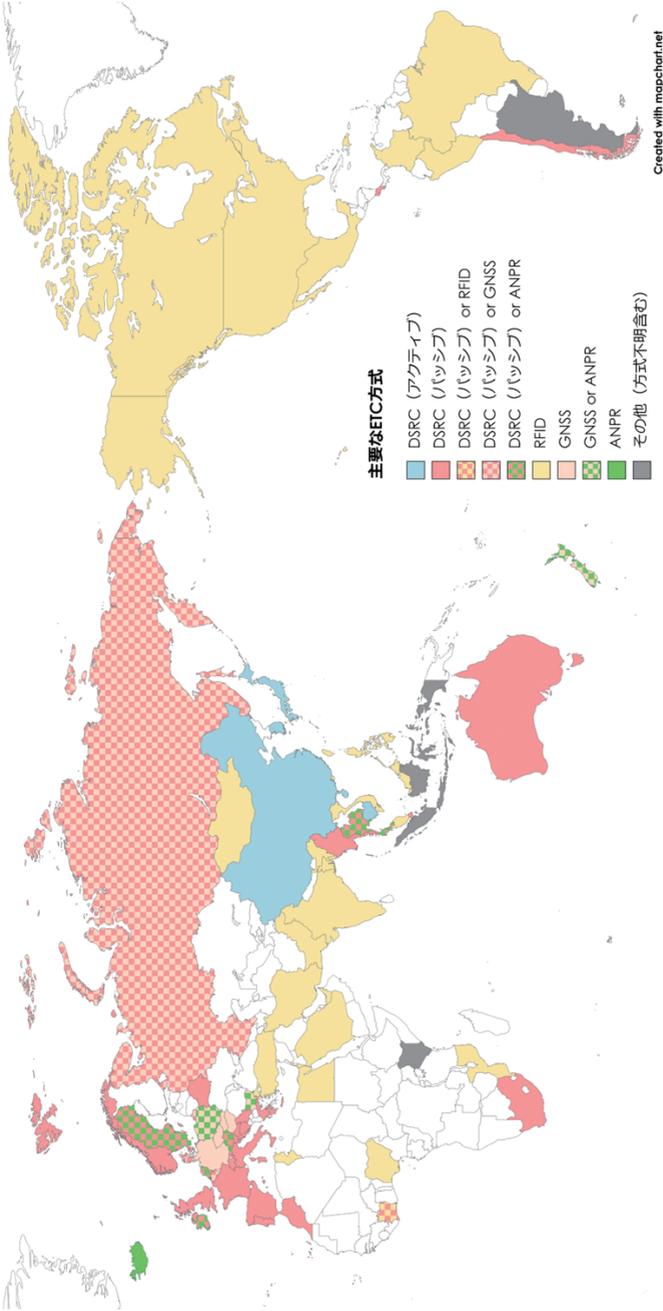
次ページ以降の方式別 ETC 導入国（2025年時点/2011年時点）では、各年時点で利用されている ETC の主要方式を示す（一つの都市を対象に導入される混雑課金、環境課金は除く）。

本図では一つのシステムや路線の中で補完用として利用されている方式は示さない

7章 諸外国のETC

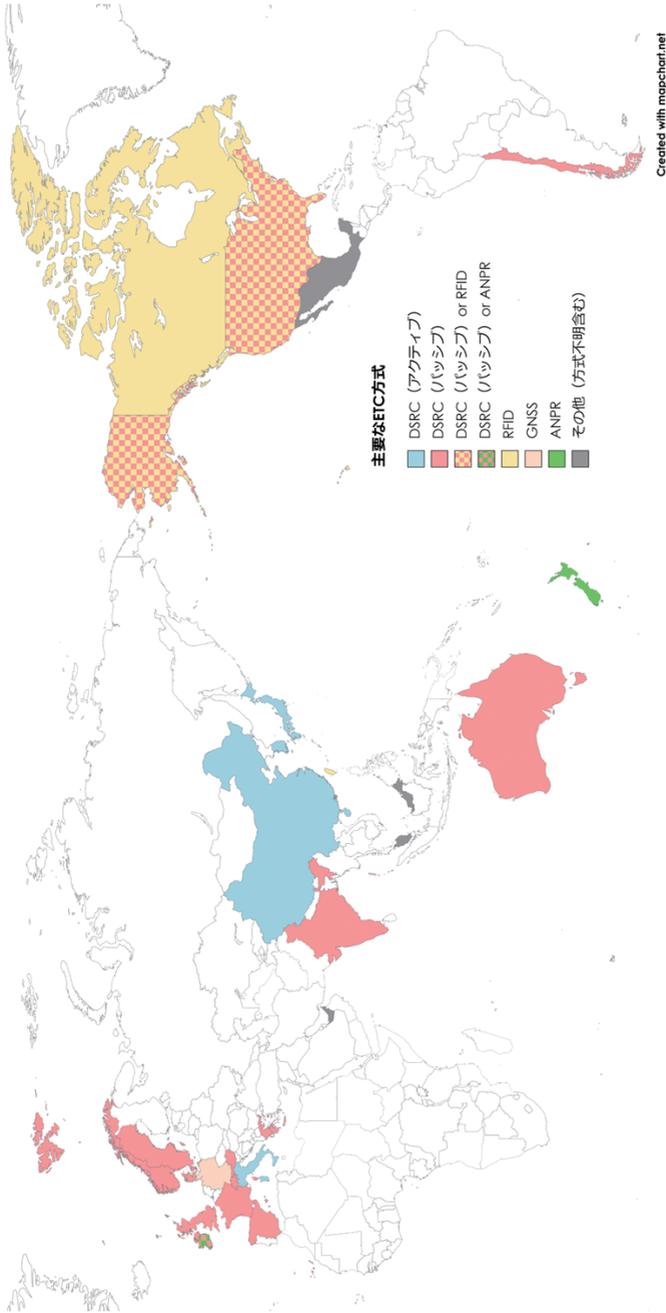
ものとする。例えば、RFIDの補完システムとして利用されるANPRは示していない。また、システムや路線によって異なる方式のETCが導入されている場合は、それら両方を利用方式として示す。

なお、本図は各国内での導入地域を示すものではない。



方式別有料道路課金・重量車課金導入国 (2025年時点)

- ※1 混雑課金、環境課金は除く
- ※2 各国内での導入地域を示すものではない



方式別有料道路課金・重量車課金導入国 (2011年時点)

※1 混雑課金、環境課金は除く

※2 各国内での導入地域を示すものではない

7-5 最近の世界の動向

(1) 欧州の統一課金サービス

1) 経緯

欧州では各国で独自の自動料金収受システムが導入されてきた。その結果、互換性のない複数のシステムが存在し、欧州域内を移動する際には、国ごとに対応した車載器を搭載し、支払い契約を行う必要がある。管理者にとっては負荷が増大し、利用者にとっては車載器の維持管理や精算処理の煩雑さが問題となっていた。



欧州におけるフロントガラスへの車載器搭載の状況 例

出所：ITS-TEA

このような背景のもと、欧州で統一した電子式道路課金サービス（EETS：European Electronic Toll Services）を実現するため、欧州委員会（EC）は2004年4月に「EUにおける電子通行料金システムの相互運用性を保つ技術的要件」が定義された欧州委員会指令（DIRECTIVE 2004/52/EC）を公布した。これを受け各国関連機関や民間組織はこれを実現するため、法整備や標準化作業、実証実験等に取り組んできた。これらの成果が欧州委員会に報告され、2009年10月にEETSにおける関係主体の要件や権利・義務、技術的要件等を定義する欧州委員会決定（DECISION 2009/750/EC）が採択された。

しかし、2012年にEETSを開始することはできなかった。欧州委員会により施策の事後評価及びステークホルダーを招集した原因分析が行われ、その結果、さらに欧州委員会指令（DIRECTIVE 2004/52/EC）を大幅に見直した新しい欧州委員会指令（DIRECTIVE (EU) 2019/520）が2019年3月に公布された。加盟国は2021年10月19日を期限にその指令を自国法に適用させる必要があり、各国は同日までにEETSの法令を施行している。

7章 諸外国のETC

2) 欧州委員会指令 (DIRECTIVE 2004/52/EC) の概要

実行計画

2006年にEETSの欧州委員会決定を公布
その3年後に3.5tを超える重量車への課金
同じく5年後には一般車両への課金

基本方針

車両1台に対して1台の車載器、一つの契約（請求書）でEC加盟国内での課金サービスを実現

適用領域

EC加盟国内におけるあらゆる形態の道路関連課金（Toll、Fee、Tax）に適用。
すべての国において同一のサービス品質の提供

要求事項

衛星測位とセルラー通信によるETC方式（GNSS/CNあるいはAutonomous system：自律システムと呼ばれる）を将来的目標として勧告。ただし従来の5.8GHz帯のDSRCも使用可能

3) 欧州委員会決定 (DECISION 2009/750/EC) の概要

EETSにおける関係主体の要件や権利・義務、技術的要件等を定義する文書である。上記のDIRECTIVEでは2006年7月までの発行が要求されていた文書だが、2009年10月になって発行された。これにより、3.5tを超える重量車課金への適用は2012年、一般車両課金への適用は2014年が期限となっていた。

しかし、EETSの導入に向けた各国の足並みが揃わないことから、段階的なEETS（REETS：Regional European Electronic Toll Service）の導入が検討された。REETSはEU全体での相互運用ではなく、一部のEU加盟国に限定して、相互運用を図るプロジェクトである。

4) 欧州委員会指令 (DIRECTIVE (EU) 2019/520) の概要

実行計画

2019年3月19日にEETSの欧州委員会決定を公布。
2021年10月19日以降に市場に投入される車載器は衛星による測位サービスと互換性があること。
2027年12月31日までEETSプロバイダーは一般車両を対象に5.8GHz帯DSRCの車載器のみを提供。

基本方針

車両1台に対して1台の車載器、一つの契約（請求書）でEC加盟国内での課

金サービスを実現。

適用領域

EC加盟国内におけるあらゆる形態の道路関連課金（Toll、Fee、Tax）に適用。すべての国において同一のサービス品質の提供。

要求事項

使用技術として5.8GHz帯のDSRCや衛星測位とセルラー通信によるETC方式（GNSS/CNあるいはAutonomous system：自律システムと呼ばれる）を基本としつつ、ANPR方式への配慮が示されたほか、料金の支払い不履行時に国境を越えて回収できるよう、車両所有者に関する情報を加盟国間で交換できる仕組みを構築すること等が示された。また、相互接続に関する情報開示義務等EETSの実現に不可欠なEETSプロバイダーに対する保護や規制緩和が明確化された。

5) 欧州の統一課金サービスの展開状況

2025年5月時点でEETSに参加を公式に表明しているEETSサービスプロバイダーと各国のEETS対応状況は以下のとおりである。ただし、EETSサービスプロバイダーの提供する車載器がどの有料道路で使えるかは差異がある。サービス提供には有料道路事業者の認定試験に合格する必要があるが、EETSサービスプロバイダーは需要の大きい幹線道路を優先して対応する等の営業戦略もあり、利用できる有料道路は増えている。

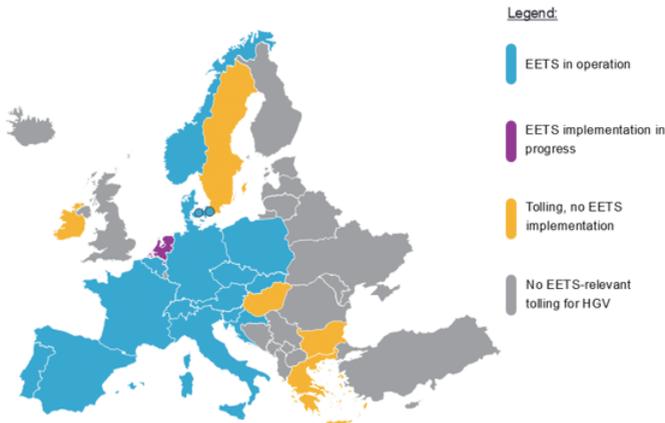
7章 諸外国の ETC



EETS サービスプロバイダー

出所 The EETS Facilitation Platform

< <https://www.eetsinfoplatform.eu/eets-status/maps/> >



EETSの対応状況

出所 The EETS Facilitation Platform

< <https://www.eetsinfoplatform.eu/eets-status/maps/> >

(2) 道路利用課金 (RUC: Road Usage Charge)

米国では道路特定財源である燃料税収が減少している。また、ガソリン燃料を必要としないEV利用者は、同じ道路を走行していても税負担がない。そこで、化石燃料や電気、水素等燃料の違いにかかわらず、道路の走行距離に応じた課税の導入が検討されている。

欧州では、EUによる経済の一体化が進んでおり、特に重量貨物車の越境交通が増加してきた。道路利用が無料の国では、燃料を購入しない限り道路の整備費用が負担されないことから、不公平な状況となっている。利用者負担と汚染者負担の原則に基づき、ピニエットと呼ばれる時間制料金から対距離料金への移行及び排気ガス、騒音、混雑といった外部費用も考慮しつつゼロエミッション車を含めた料金体系の見直しが進められている。

1) 米国の道路利用課金

①経緯

米国における現在の交通インフラ整備の歳入源は、燃料税に基づくハイウェイトラストファンドである。しかし、低燃費車両の増加にともなう燃料消費量の減少や、インフレを加味していない税率であることから慢性的な財源不足に陥っており、2000年頃より代替財源の確保についての検討が行われてきた。

2002年には、ハイウェイトラストファンドの枯渇を懸念する15州が連携し、車両の走行距離に応じて課金を行う道路利用課金についての検討が始められた。2004年頃からは連邦政府が州の研究開発を支援するようになった。

2009年には、当時年内に予定されていた新交通総合法の制定に向け、オレゴン州DOT (Department of Transportation) のレポート等において、道路利用課金実施に向けた最終的な検討のため連邦レベルで5年間にわたる全国調査の資金供与を行うことが提言された。また、燃料税に加えて道路利用課金を創設し、併用しながら20年間をかけて置換えていくシナリオが提案された。しかし、法案成立は大幅に遅れ、2012年になってからMAP-21 (Moving Ahead for Progress in the 21st Century) と呼ばれる2年間の法律として成立したが、その中では財源問題への対策は先送りされて盛込まれなかった。

その後、2015年12月4日に米国陸上交通総合法: FAST Actが成立し、その中に燃料税に代わる代替歳入メカニズム研究開発プログラムが位置付けられ、2015年は15millionドル/年、2017-2020年は20millionドル/年の予算が割当てられた。FAST Actの期限を迎えた2020年には、1年間の延長(2021年9月30日まで)が成立した。

2021年11月にバイデン大統領は「インフラストラクチャと雇用への投資法」(INVEST法)を承認。これにより州のRUCプログラムの予算に加え、連邦レベル

7章 諸外国のETC

のRUCのパイロットプログラムに向けた準備作業が進められた。

2022年11月、これまで西部を中心にいくつかの州が集まりRUC Westというコンソーシアムを形成していたが、20州が参加する現状を踏まえRUC Americaに改名した。

2023年10月3日、FHWA（連邦道路管理局）は全米のRUCパイロットに関する長官宛ての勧告を作成するための諮問委員会のメンバー募集を開始している。トランプ政権発足後の2025年2月には諮問委員会のメンバー15名が任命された。

②各州における動向

オレゴン州

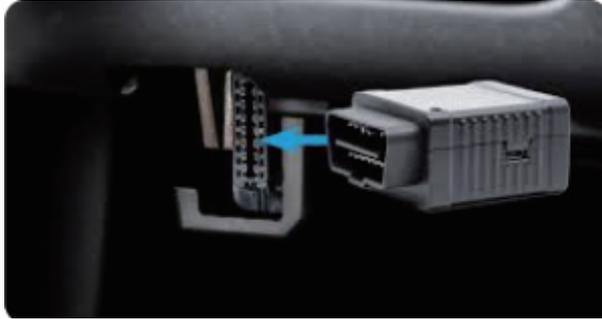
オレゴン州ではMAP-21にて道路利用課金に関する全米での調査（実証テスト）が盛込まれなかったことを受け、州として導入に向けた具体的な取組みを進めた。2013年には、道路利用課金に関する法案が全米初の州法として可決され、2015年7月から5,000台の車両を対象としたOReGOプログラムという社会実験が実施された。2019年には登録車両5,000台の制限を撤廃し、さらに、2020年1月1日からは、OReGOに登録されている電気自動車や高燃費車（40マイル/ガロン以上）の所有者は、車両登録料が減免される。2021年には対象車両を30マイル/ガロンに引下げる法案が提出されているが、2025年5月時点では成立していない。

社会実験終了後の2016年にはRUCプログラムの見直し案が作成され、2025年からは以下の条件に該当する場合は、プログラムへの参加が義務付けられている。

- ・2026年以降のモデルの自動車
- ・1万ポンド以下の重量の自動車
- ・20マイル/ガロンより燃費が良い自動車

2025年5月時点では走行距離の計測は以下の選択肢が提供され、走行距離に応じてセンターで料金（2.0セント/マイル）が計算される。GPS対応の場合、車両の現在位置が州内か州外か、私道か公道かを判別することができ、州外若しくは私道の場合は課金を行わない仕組みを実現している。

- ・モバイルアプリ：スマホで走行距離計の写真を撮り報告（GPS非対応）
- ・OEMコネクテッドビークル：車載テレマティクスで走行距離を報告（GPS非対応）
- ・OBD- II プラグインデバイス：プラグに差込み走行距離を報告（GPS対応）



OBD- II プラグインデバイス

出所：GeoToll

< <https://www.geotollorego.com/> >

ユタ州

ユタ州運輸局（UDOT）は、連邦陸上交通システム資金調達（STSFA）プログラムによる助成を受け、2018年度にRUC Advisory Committeeを設立し、同年から電気自動車、ハイブリッド車の所有者向けにRUCプログラム（任意参加）を開始している。2019年には米国運輸省やTransportation Commissionに制度設計を提言する団体も設立した。州の燃料税の代替となるRUCの実現可能性を調査するため、2020年1月1日よりRUCプログラムへの参加者の登録を開始した。2020年には州のRUC料金に地方自治体のRUC料金を加算する仕組みの実現可能性について試験している。2021年3月からはRUCのカスタマー エクスペリエンスの最適化に取組み、RUCプログラムの効率改善に取り組んでいる。UDOTは、州の交通システムによる持続可能な資金を提供することを目指しており、2031年までに州内の全車両に対しRUCを適用させる計画である。RUCプログラム参加者は増加傾向にあり、更に参加者を増やすために、1マイルあたりの課金額を引下げる新たな法案を可決した。

2025年5月時点のRUC制度の概要は以下のとおりである。

- ・2023～2025年のRUC料金は1.06 セント/マイル
- ・年間登録料金（定額の代替燃料車両料金）を支払う方法、若しくはRUCプログラムのサービスを利用して支払う方法から選択
- ・2025年5月時点では走行距離の計測は次の選択肢が提供されている
 - モバイルアプリ：スマホで走行距離計の写真を撮り報告（GPS非対応）
 - OEMコネクテッドビークル：車載テレマティクスで走行距離を報告（GPS非対応）

7章 諸外国のETC

カリフォルニア州

カリフォルニア州においてもオレゴン州と同様の法案が可決され、2016年7月～2017年3月の9カ月間に延べ5,000台以上の車両を対象とし、走行距離では3,700万マイルを超える社会実験が実施された。プラグインデバイスと呼ばれる専用端末やスマートフォン、走行距離計等様々な機器を利用して走行距離の把握が行われた。これを基に燃料税の5年間の平均を基に1ガロンあたりの平均マイルを算出し、1.8セント/マイルが道路利用に対する課金額として設定された。

2020年にはオレゴン州との相互運用可能な地域システムの上げを計画した。米国運輸省は、その地域間のRUCパイロットの開始のために、2.59millionドルのFAST Act助成金を授与している。

ワシントン州

ワシントン州においても、2018年2月から2019年1月までの1年間で、2,000名が参加する社会実験が実施された。この社会実験の結果を基に、2020年1月にはワシントン州交通委員会によって州議会に対して16の勧告がなされている。これにより、今後5年間にわたる道路利用課金の継続的な検討と開発が後押しされている。大規模なRUCシステムを導入する前に、パイロット試験中に発見した問題を解決するために4つのタスクに分けて検証が行われた。

2025年2月にはRUC法案が提案された。段階的なRUCの義務化や、燃料税の変動に応じた料金(2.6セント/マイル)の調整、複数の距離報告方法(走行距離計の報告若しくはGPSデバイスによる報告)の提供が提案された。2027年からEVとハイブリッド車は任意参加となり、2029年に義務化され、その他の燃費の良い自動車も2031年には義務化される計画である。

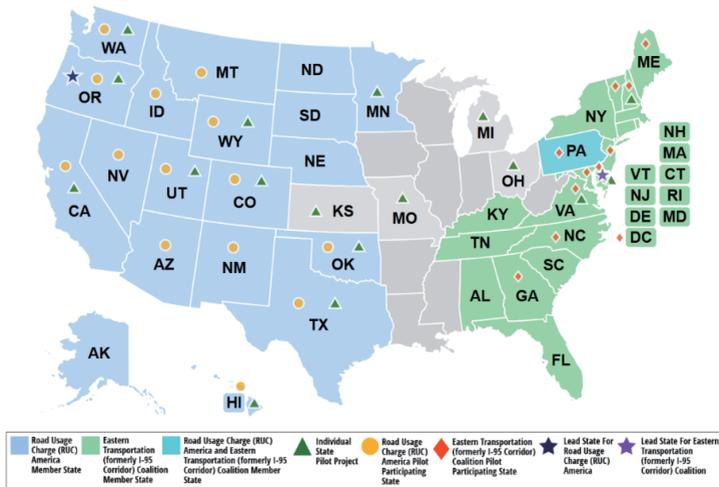
ハワイ州

燃料税の代替税としてのRUCの導入に向け、州全体で2,129人の参加者による実証実験(HiRUC)を2018年に開始した。これは市民にRUCとはどのようなものか体験させ、どのような懸念があるのか等をフィードバックするものであった。車両所有者は、運転報告書と、燃料税と比較した各車両所有者が支払うべきRUC金額(8ドル/1,000マイル)を記載した請求書を受取る。このプログラムは3年間行われ、2022年8月に最終報告書が発行された。

2023年7月5日には州知事がRUC法案(法律第222号)に署名した。2025年7月1日から電気自動車(EV)の運転者は、1,000マイルあたり8ドルのRUC料金を支払うか、年間50ドルの定額料金を支払うかを選択できる。

その他の州

また、進捗に差異はあるものの、全米の多くの州において道路利用課金の導入に向けた検討が始まっている。バージニア州も2022年7月よりRUCの運用を開始した。



全米におけるRUC検討状況 (2024年)

出所：Federal Highway Administration
< <https://ops.fhwa.dot.gov/ubarm/> >

2) 欧州の道路利用課金

①経緯

欧州では、EUの発足により域内の交通が自由になり、自国の道路を他国の車両が頻繁に通行するようになった。特に重量貨物車の通過交通が増加してきている。道路のインフラ費用を燃料税でまかなっている国では、他国の税負担をしていない車両が自国の道路整備の恩恵を受けていることが問題となった。このようなことから、EUでは受益者に負担させる道路課金のルールとして利用者負担と汚染者負担（‘user pays’ and ‘polluter pays’）の原則に基づくEU指令（Directive 1999/62/EC）が制定され、各国はこのルールに基づいた道路利用課金制度を導入している。また、電気自動車の販売台数が拡大を続け、燃料税に代わる財源の確保は多くの国で課題となっている。

EU指令では、期間による課金方式と走行距離に応じた課金方式の2つの方式がある。期間による課金方式（ビニエット方式）は単純で運営コストが安い

7章 諸外国のETC

ため、多くの加盟国で導入された。しかしながら、一定の期間内であれば経路や時間の制約なしで走行できるため、実際の走行距離や混雑課金、環境課金等の課金には不向きである。また、2015年のCOP21パリ協定の「世界全体の平均気温上昇を工業化以前よりも2℃未満に、できれば1.5℃に抑える努力をする」目標を達成するため、欧州ではGreen Deal政策を発表、具体的な施策については「Fit for 55」のパッケージとしてまとめられている。交通分野のCO₂削減に関する施策の一つとしてEurovignette指令の改定が2017年に提案された。改定されたEurovignette指令は2022年3月4日に発効している。この改定の概要は次のとおり。

- ・道路課金の対象は普通車を含むすべての自動車に拡大する（当初の指令は大型車を対象とした規制であった）
- ・時間ベースの料金から走行距離ベースの料金への移行を進める。欧州横断コアネットワークは8年以内に走行距離ベースの料金へ段階的に移行する
- ・時間ベースの料金は特別な理由がある場合にのみ適用できる
- ・料金は、道路設備のコストに加え外部費用（自動車による騒音・混雑・排気ガスの影響）から構成する
- ・CO₂排出量のクラスに応じた料金を追加する
- ・環境にやさしい自動車の料金は大幅に削減する

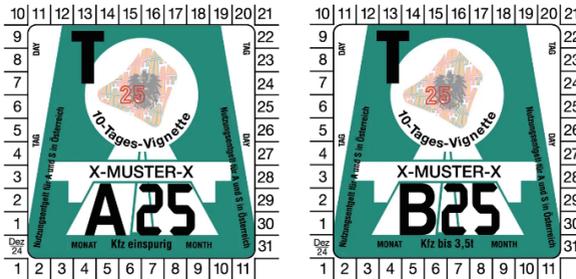
②道路利用課金の方式

期間による課金方式（ビニエット方式）

利用時間に基づく課金であり、年、月、週、日単位がある。1993年頃からEU加盟国を中心に広がり、1995年頃にはEU加盟国外でも導入された。もともとビニエットとは納税済証紙であり、事前に道路の利用料を支払った証として、有効期間ごとに色が異なるシールをフロントガラスに貼って掲示するものである。技術的に単純で運営コストが安いため、多くの国に導入された。

近年、ナンバープレートに紐付けられている電子式のビニエットが登場し、デンマーク、ルクセンブルク、オランダ、スウェーデン、ルーマニア、リトアニア、ラトビア、英国、エストニアの9カ国で採用されている。オーストリア、チェコ、スイス、ブルガリアでは、3.5t以下の普通車のみビニエット方式で課金している。

電子式のビニエット方式では、ANPR技術が採用されており、ANPRカメラがナンバープレートを読み込み、納税した車両か否かをデータベースと照合する。電子ビニエットの場合、ステッカーは不要なケースがほとんどである。



10日間用ステッカータイプのビニエット（オーストリア用）

出所：ASFINAG

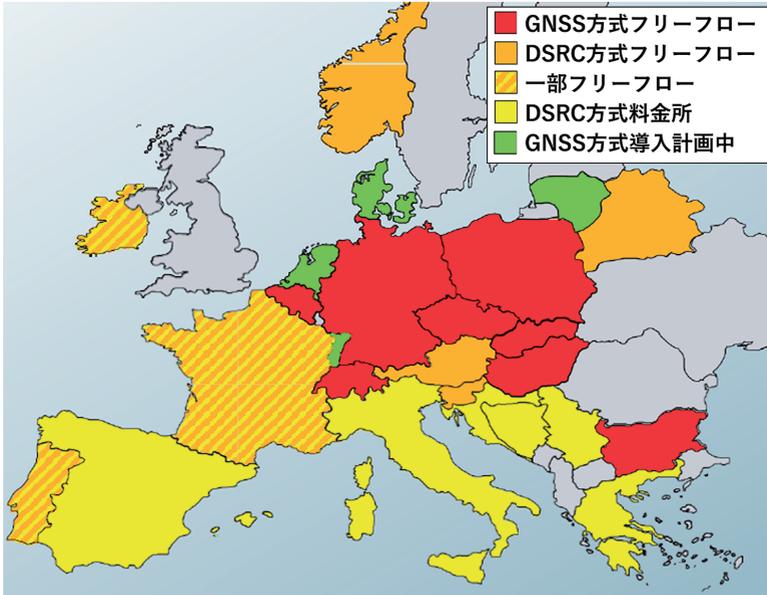
< <https://www.asfinag.at/maut-vignette/vignette/klebevignette//> >

走行距離に応じた課金方式

走行した距離に応じて、課金額が決定される方式であり、利用者が理解しやすいシステムである。1999年ユーロビニエット指令が制定されたのを機に、それまでの固定課金のビニエット方式だけではなく走行距離に応じた課金方式も可能となった。2001年頃から本方式を導入する国が広がりを見せた。また、大気汚染や渋滞による外部費用を踏まえた料金設定が可能であり、環境負荷の低減や交通管理効果も期待できる。走行距離を把握する方式がいくつか存在する。

道路利用課金の方式

方式	方式の内容	導入国
タコグラフ	国外からの車両は、国境前の税関で走行距離を申告する。全道路が課金対象。	スイス
パッシブDSRC	車載器とゲートのアンテナ間で通信を行う。高速道路走行に対しての課金で、3.5tを超える重量貨物車が対象。	オーストリア、スロベニア
GNSS + 携帯通信	走行した位置情報と地図データをマッチングし、3.5tを超える車両の対象道路での走行距離分を課金する。	ドイツ、ベルギー、ポーランド、チェコ、スロバキア、ハンガリー、ブルガリア、デンマーク



欧州での大型車の国別課金方式（2023年時点）

※デンマーク：GNSS方式フリーフローを導入、スペイン：一部フリーフローを導入

出所：「Towards the generalization of km- and satellite based RUC for cars in Europe」
IBTTA Global Tolling Summit 2023, Source, GNSS Consulting

③各国における動向

ドイツ

2023年12月、CO₂排出量に応じた料金体系に見直され、従来の道路利用課金に加え、CO₂排出に対しても料金徴収が始まった。課金収入は鉄道へのモーダルシフトに活用される。

また、2024年7月には、これまで7.5t以上の重量車両のみが対象であった重量車課金が、3.5tを超える重量車両に課金対象を拡大した。

デンマーク

2025年1月1日より、12t以上の重量車両はCO₂排出量に応じた道路利用課金をGNSS方式で開始した。

さらに、2027年1月1日からは、課金対象が3.5t以上のトラックに拡大される計画である。対象となる道路は、州道路網の主要道路及び市町村道路網の一部（総延長約10,900km）である。

2028年1月1日からは更に対象道路が拡大し、デンマークの全公道ネットワーク（約75,000km）に適用される計画である。

アイスランド

2024年1月、走行距離計を用いた乗用車への道路利用課金を開始した。電気自動車や水素自動車、ハイブリッド車に対して道路利用課金が適用される。電気自動車と水素自動車は1kmあたり約6.5円、ハイブリッド車は1kmあたり約2.2円が課金される。燃料税も引続き徴収される。

また、2025年にはガソリン車まで対象を拡大する計画である。

その他の国

リトアニアやオランダ、スイス等でも同様にGNSSを用いた重量車課金の導入や移行が計画されている。

3) ニュージーランドの道路利用課金

①経緯

1978年、大型車によって引き起こされる道路インフラの損傷に対して維持管理費用を徴収することを目的として導入され、車両管理者がライセンスを窓口等で走行前に購入し、フロントガラスに貼付ける運用が行われていた。ライセンスは1,000km単位で走行を許可するものであり、走行距離計に基づき、ライセンスの開始・終了距離が示されている。しかし、ライセンスの運用・管理にコストがかかりすぎることや、ライセンスに定められた走行距離を超えて走行する車両が多発していたこと、未払い車両の取締りが確実に行えていないこと等の課題が発生していた。

そこで2010年、GNSSを活用した新たなシステム「eRUC」を導入し、走行距離の計測と走行距離に応じた課金が自動で行われるようになった。

②制度の概要

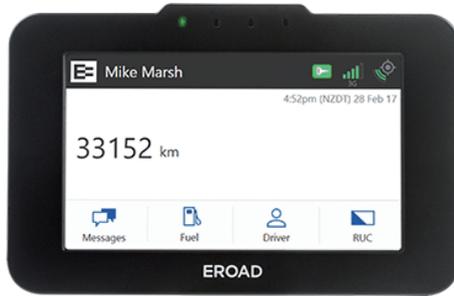
道路利用課金の対象車種は、すべての大型車（車両総重量3.5トン以上、ディーゼル車）と、ガソリン車以外の軽車両（ディーゼル車及び電気自動車）である。通常の道路走行に適さない車両（トラクターや工事用車両等）はRUC適用対象外である。車種区分は80以上に及び、車両総重量や車軸数に基づいて定められている。

課金額は1000km単位で定められ、2025年5月時点で、乗用車は約6,700円（PHEVは50%割引）、大型車は約7,000～38,000円に設定されている。

7章 諸外国のETC

③ eRUCの概要

GNSSによる車両トラッキングを行い、車両位置・速度・ルート追跡を行うことができる。算定されたRUC料金はセルラー通信によりセンターに送られ、燃料税控除等の計算も自動で行われる。RUC対象の大型車の25%が利用しているが、その収益は全体の60%を占めている。



eRUC 端末

出所: ERoad, Ehubo2 < <https://www.eroad.co.nz/solutions/hardware/> >

(3) エリアロードプライシング

大都市の中心部への流入を抑えることで、渋滞や公害を抑制するための課金制度の一つである。近年渋滞緩和に加え環境への配慮から導入を開始・検討している国が増えている。

1) 米国、ニューヨーク

2025年1月5日、E-ZPassを利用した、米国初となる混雑課金がマンハッタンの中心地区に導入された。新たに導入される課金は「中心業務地区通行料 (Central Business District Tolling : CBDTP)」と呼ばれ、緊急車両や障がい者輸送車両を除き、原則としてイースト川やハドソン川に沿って走るFDRドライブとウエストサイド・ハイウェイに囲まれたマンハッタン60丁目以南の地区を通行するすべての車両が対象となる。課金にはE-ZPassのほかANPRが用いられ、対象地区への進入箇所にアンテナやカメラを備えたガントリーが設置されている。

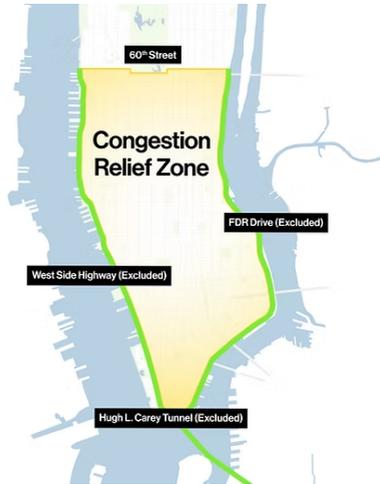
料金は、該当地区周辺に設置されるE-ZPassによる料金収受システムにより徴収される。得られた収入は、地下鉄システムの改善等公共交通機関の維持・修繕に充てられ、財政難に直面するニューヨーク都市圏交通公社 (MTA : Metropolitan Transportation Authority) の安定財源となることが期待されている。

る。

料金は車種と時間帯によって異なり、導入後は段階的に料金が上がる計画となっており、3フェーズに分けられており、2027年までは通常料金の60%、2028～2030年は80%、2031年以降は100%と段階的に引き上げる計画である。2025年5月時点で、乗用車及び小型商用車は、日中9.00ドル、夜間2.25ドル、トラック及び一部のバスは車両の大きさや機能に応じて日中14.40ドルまたは21.60ドル、夜間3.60ドルまたは5.40ドル、オートバイは日中4.50ドル、夜間1.05ドルの通行料が課金される。また、緊急車両や障がい者車両、認可されたスクールバスや通勤用バン等への免除や、低所得者への一カ月の利用回数10回目以降の50%割引適用等がある。料金未納者には後日、支払命令が通知される。

当初、2021年1月に開始する計画であったが、新型コロナウイルスの感染拡大もあり、導入は遅れた。2022年4月27日にCBDTP及び実施プロセスについての早期アウトリーチコメント期間が終了していたが、2023年5月5日に連邦道路庁(Federal Highway Administration)がCBDTPの最終EA(簡易アセスメント)及び影響微少とする調査結果ドラフト案の公表が承認され、2023年5月12日から30日間の縦覧が開始された。縦覧終了後は、連邦政府による最終承認を経て、課金ガントリーの設置が開始され、2024年6月30日から運用開始される予定であったが、2024年6月5日、ニューヨーク州知事により導入無期限延期が発表された。その後、ニューヨーク州知事は、2027年まで料金を基本料金の60%まで下げて2025年1月から開始する案を2024年11月14日に発表し、同年11月18日にMTA理事会により段階的導入が承認された。2028年以降は基本料金の80%、2031年以降は100%とする計画である。

MTAは2025年1～3月で1億5,900万ドルの収益を生み、2025年目標である5億ドルにも到達する見込みであると発表している。



マンハッタン地区における混雑課金の対象エリア

出所: ニューヨーク都市圏交通公社
< <https://congestionreliefzone.mta.info/> >

2) その他の動向

シンガポールでは、2023年11月に従来の DSRC 方式の ERP から、GNSS 方式の ERP2.0 に移行を開始した。

ニュージーランドのオークランドや、インドネシアのジャカルタでは、混雑課金の導入が検討されている。

(4) マルチレーン・フリーフロー (MLFF: Multi Lane Free Flow)

1) 世界で普及が進む MLFF 方式

MLFF とは、有料道路の複数車線を走行する自動車を減速させることなく車両を特定し、自動的に課金する方式である。課金の処理能力が高く料金所がないため、運用コストも安くなる。ポルトガル、オーストラリア、台湾、トルコ、ブラジル、南アフリカ、アメリカ、フランス、タイ、韓国等多くの国で導入され、マレーシア、フィリピン、インドネシアでも導入が検討されている。



台湾の MLFF

出所：「Taiwan RFID-based ETC Total Solution」FETC
 < https://www.roc-taiwan.org/public/USIax_en_events/5860173671.pdf >

MLFFの運用の流れは、①通過する車両の検知と分類、②車載器のIDによる車両の特定とナンバープレートの読取り、③センターに送信されたデータに基づく課金額の計算となる。車載器のない車両や検知できなかった車両は、同時に撮影したナンバープレートから登録車両データベースにより車両所有者を特定し、請求する。

MLFFには車載器を使用するDSRC方式と、Tagを使用するRFID方式の2つが主流であるが、ロンドンのDart Chargeやニュージーランドのような自動ナンバープレート認識（ANPR）機能によるカメラのみで運用している事例もある。またGNSS方式もドイツの大型車課金等で採用されており、2023年にはシンガポールでも導入され、インドネシアでは導入に向けた検討が進んでいる。

MLFFと料金所のETCゲートの大きな違いは、MLFFの場合、複数レーンを走行する車両を減速させることなく課金をするため、単位時間あたりの処理能力（台数）が他の方式と比較して秀でている点である。

他方、ゲート設備を持たないことにより、料金所でのETCであれば可能な、非ETC車や異常ETC車の流入/退出抑止やレーン上でのカード・現金処理等の対応は難しい。

なお、2014年発行の欧州議会の資料（Technology Options for the European Electronic Toll Service）によると、MLFFの車線あたりの時間処理能力は、3,000台と記載されている。

7章 諸外国のETC

課金方式の違いによる処理能力の違い

課金方法	車線当たり処理能力（処理台数/時間）	料金所の有無
現金	130～240（15秒/台）	必要
ANPR	600～950（4～6秒/台）	必要
料金所のETCゲート	1,200～1,800（2～3秒/台）	必要
MLFF	道路の幾何構造による設計交通量	必要なし

出所：Asian Development Bank “Multi-Lane Free Flow Electronic Toll Collection”
< <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/50299-001-sd-02.pdf> >

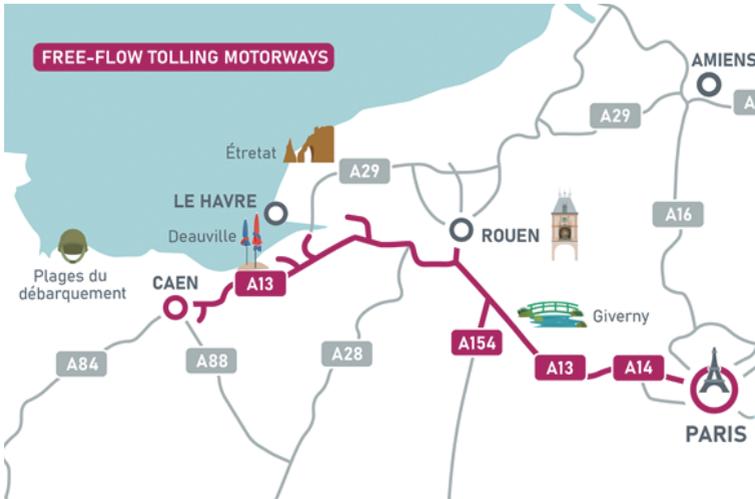
2) 各国における動向

フランス

2024年12月10日、A13、A14（パリ－ノルマンディー間の210km）でMLFFの運用が開始され、既存の有料道路を完全にフリーフローETCへ移行したフランス初の高速道路となった。なお、2022年11月4日にはA79の一部路線（Sazeret市とDigoin市の間）でフランス初となるMLFFの運用が開始されていた。

支払いには、フランスで普及しているETC（普通車はLiber-T、大型車はTIS-PL）若しくはナンバープレート情報を利用した事前・事後の支払い方法を選択できる。支払いのために登録するアカウントは、Web若しくはスマートフォンのアプリケーションからアクセスして支払い手段や残高等を管理することができる。ETCによる料金支払いには最大60%の割引がある。アカウントを開設する以外には、高速道路の休憩エリアとサービスエリアの支払い端末で現金・銀行カード・チャージカードによる支払い方法を選択することもできる。

通過後の72時間以内に支払いがない場合は90ユーロの罰金が加算され車両の所有者へ請求書が送付される。さらに60日以内に支払いがない場合には375ユーロの罰金が加算され再請求される。開通後、利用者全体のうち5%程度にあたる未払車両が発生しているが、主な原因として利用者が支払い方法を知らなかったことが判明したため、支払期限の見直しを行うほか支払方法の広報強化に取り組んでいる。



フリーフローETCで運用している有料道路A13,A14

出所：Sanef

< <https://www.autoroutes.sanef.com/en/free-flow/toll-rates-calculator> >

オランダ

2024年12月7日、ロッテルダム近郊の新しい高速道路A24において、オランダで初のフリーフロー料金徴収が開始した。ナンバーをカメラで撮影して料金を収受する方式で、アカウントを開設して自動支払いする方法若しくはオンライン支払を選択できる。

通過後、72時間までに支払いが行われない場合、督促状の送付とともに9ユーロの追加料金が発生し、督促状に従わなかった場合は、35ユーロの罰金が科される。



A24のフリーフローETCのカメラ

出所：<https://nltimes.nl/2024/12/07/new-a24-highway-opens-netherlands-first-electronic-toll-road>

7章 諸外国のETC

インドネシア

インドネシアの公共事業・国民住宅省の高速道路統制庁（BPJT）は高速道路の支払いシステムについて、GNSSを用いたノンストップの非接触式徴収システムである「マルチレーン・フリーフロー」へ全面移行する計画を発表している。

MLFFでの支払いには3つの方法が計画されている。1つ目が個人のスマートフォンにアプリをダウンロードして車載器として利用するタイプ（自家用車向け）、2つ目が物理的に車両に搭載して利用する商用車向けの車載器、3つ目が事前に走行経路や車両情報を登録してANPRで利用する電子ルートチケットである。

韓国

韓国では、MLFF + 現金收受車線の構成を展開中であり、2023～2025年にかけてMLFF+非現金料金收受車線を拡大する計画で、段階的に現金收受を廃止する計画である。現金廃止に向け、PanGoというカードによるタッチアンドゴーやANPRによる支払い、また通行券の廃止に向けANPRによる入口と出口を特定する方法による対距離料金の試行が始められている。



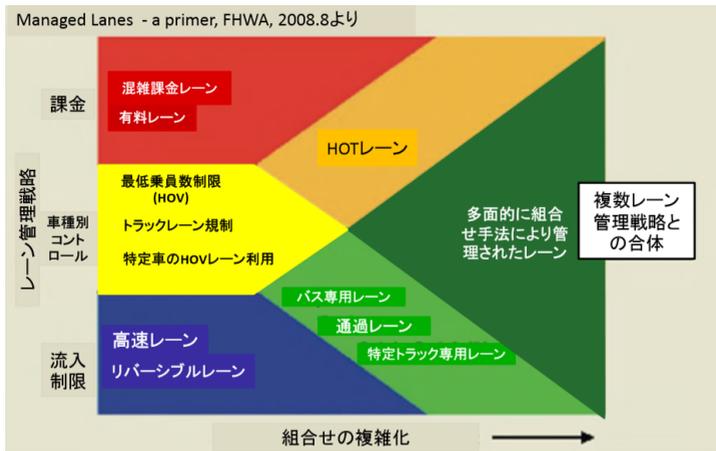
韓国のMLFF

出所：日韓ISO TC204WG5合同会議

(5) 車線管理

車線管理とは、高速道路の指定された車線を走行する台数を制限することで、既存の道路空間を有効に使い、道路交通のサービスレベルを維持する手法である。多人数が乗車する車両のみの通行を許可するHOVレーン（High Occupancy Vehicle Lanes）や、一定人数以下しか乗車していない場合には課金するHOTレーン（High Occupancy Toll Lane）等がある。指定車線は、明色舗装や、バリアの設置により通常車線から分離される。

車線管理の利点は、道路の新設や拡幅と違い、既存の道路空間を有効利用した交通運用により、渋滞を緩和できることである。車線管理には、高速道路の定時性確保を目的に①課金、②車種別の制御、③流入制限、の管理手法がとられてきた。HOVレーンは②に該当し、HOTレーンは①と②を組合せた複合対策である。



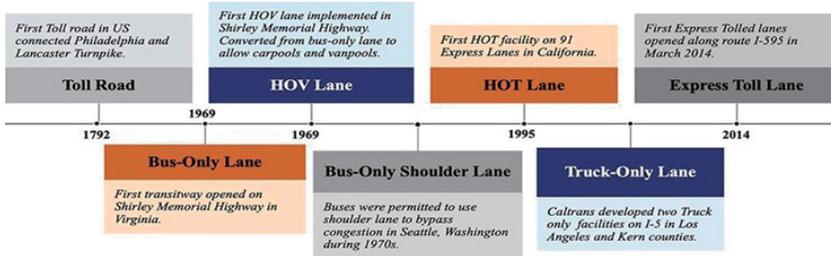
様々な車線管理手法

出所：欧米の道路課金の現状と動向、国土技術政策総合研究所：塚田幸広、株式会社公共計画研究所：今西芳一
 < https://www.issr-kyoto.or.jp/event/2012sympo/documents/shiryou_02tsukada.pdf >

1) 米国の車線管理

主な車線管理の導入の時期は次の年表で公表されている。このうち料金徴収をとまなうものはToll road、HOT lane、Express Toll Laneがあり、固定料金（Fixed pricing）、時間帯料金（Time-of-day pricing）、変動料金（Dynamic pricing）の料金設定手法を用いている。

7章 諸外国のETC



有料道路・Turnpike	HOV レーン	HOT レーン	Express toll レーン
一般道路と路線が区別された（並行しない）有料の高速道路。	相乗り・トランジット・特別な許可が与えられた電気自動車等が無料で利用できるレーン。	乗員数要件を満たさない車両が通行料を支払って利用するレーン。	すべての自動車を対象とし、通行料を支払うことで利用できるレーン。地域によって、相乗りは割引、トランジットは無料等のオプションもある。
			
ペンシルバニア州	テキサス州	テキサス州	カリフォルニア州

管理車線の歴史

出所：USDOT, National Inventory of Specialty Lanes and Highways: Technical Report
 < <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop20043/ch1.htm#fig7> >

① HOVレーンからHOTレーンへ

HOVレーンは、複人数（2名または3名以上）の搭乗者がいる車両のみ利用できる車線であり、80年代から90年代にかけて米国の多くの都市で導入された。米国以外では、オーストラリアやニュージーランド、インドネシアにも導入された。しかし、同乗者が必要なことであまり利用されず、一般レーンは混雑したままという事例が多数見られ、HOVレーンを廃止する州もあった。

2000年代に入ると、搭乗者が規定数以下でも、料金を支払うことで既存のHOVレーンを利用できるHOTレーンが導入された。HOTレーンは、運転者

に選択肢を提供できること、設置のコストが安価であること、収入源の確保や定時制の確保ができること等の利点がある。

HOTレーンは、中央分離帯に一般車線と分離して設置され、ピーク時間帯は、リバーシブルレーンとして運営する事例が多い。



HOTレーンと一般レーンの交通状況

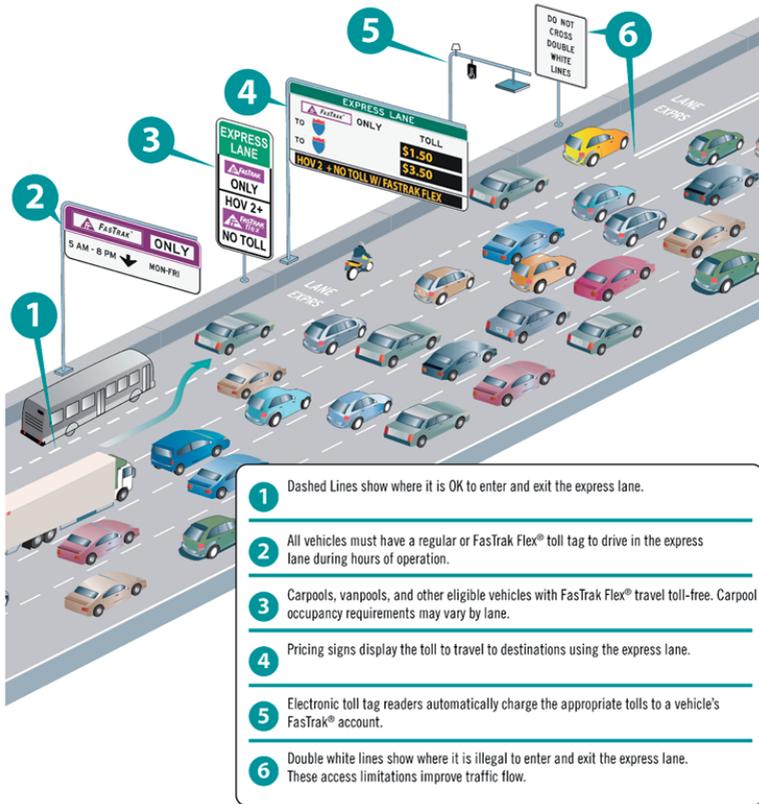
出所：USDOT Resources: Overcoming the Challenges of Congestion Pricing 2011-2017
< https://www.fhwa.dot.gov/ipd/tolling_and_pricing/resources/webinars/webinar_091715.aspx >

②ダイナミック・プライシング

車線管理を運用する際、混雑状況に応じてリアルタイムで課金額を変動させるダイナミック・プライシングを用いることで、より効果的に混雑状況を管理することが可能となる。併設の一般道路の交通状況を考慮し、課金額を変動させることもある。米国のほぼすべてのHOTレーンでダイナミック・プライシングが導入されている。

カリフォルニア州サンディエゴのI-15は、2車線であったHOVレーンを4車線に拡幅し、米国で最初のダイナミック・プライシング（HOTレーン）を導入した。このHOTレーンはExpress Lanes（エクスプレスレーン）と呼ばれ、規定された搭乗者数を満たさない車両は、インターネットや大型商業施設等でRFID方式のETCタグ（FasTrak）を入手し、フロントガラスに設置することで、路側設備との無線通信により通行に必要な料金を支払い通行できる。通行料金は交通量のレベルによって変動し、道路情報板に掲示される。また、HOTレーンの4車線の中央分離帯は移動可能であり、ピーク時間帯の交通流や事故等に応じて、方向別に車線数の変更を行っている。

7章 諸外国のETC



HOTレーンのイメージ (Express Lanes)

出所：「I-680 Corridor in Contra Costa County Fact Sheet」 Metropolitan Transportation Commission
 < https://mtc.ca.gov/sites/default/files/I-680_Exp_Lanes_CC_web_display.pdf >

7-6 各国・地域におけるETCの概要

本項目ではETCを導入している各国・地域について、(1) 欧州、(2) アジア・オセアニア、(3) 北中南米、(4) 中東・アフリカの地域ごとに、その概要や目的、運営主体、導入エリア等を一覧表にまとめて整理し、主な導入国については一覧表の後に詳細な内容を記載する。なお、地域ごとに50音順(7-1 主要なETC導入国・地域内の掲載順、日本を除く)で記載している。また、一覧表内の「課金目的」及び「料金体系」については下表に示す区分で分類する。

課金目的の区分

①有料道路課金	道路建設費や維持管理費を徴収する目的で、全車種に対して行う課金
②重量車課金	道路の維持管理費等を徴収する目的で、重量車両に対して行う課金
③混雑課金	都市内の混雑緩和を目的に、都市の流入車両に対して行う、または複数ルートで料金差を設けて行う課金 定時制の確保や通行の差別化・合理化を目的に、高速道路の特定レーンにおいて行う課金
④環境課金	都市内の環境改善を目的に、都市の流入車両に対して行う課金
⑤道路利用課金	燃料税を代替する財源確保を目的に、全車種に対して行う課金

料金体系の区分

①対距離制	走行距離に応じた料金を設定
②均一制	走行距離にかかわらず、同一料金を設定
③車種別等	車種(普通車・大型車等)や車両重量、車長、車高、車軸数、排出量に応じて料金を設定
④時間帯別等	時間帯や曜日、期間に応じた料金を設定
⑤道路種別等	道路規格や地域、路線に応じた料金を設定

7章 諸外国のETC

(1) 欧州

国／地域	アイスランド	アイルランド
名称	Veggjald	eToll
概要	アイスランド北部のVaðlaheiðargöngトンネルで建設費の回収を目的に、ANPRを用いたフリーフロー方式での課金を行う。利用者は事前にナンバーと決済アカウントをWebサイトかAppから登録する。都度利用のほか、回数利用や1か月定期利用もある。利用後24時間以内に支払いがない場合は罰金が科される。	TIIによって2007年6月から費用徴収を目的に運営され、国内の有料道路等の料金所に設置。路線M50ではMLFF式ガントリーを設置。車載器未搭載車はANPRにより情報を読み取り、課金を行う。翌日20時までに支払いが無い場合は罰金が科される。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車両重量別	均一制、車種別、車両重量別、車軸数別、時間帯別
導入時期	2018年12月	2007年6月
運用主体	Vaðlaheiðargöng hf.	Transport Infrastructure Ireland (TII)
導入エリア	Vaðlaheiðargöng (トンネル)	国内の有料道路9路線、1つの橋梁、2つのトンネル
対象車種	全車種	全車種
使用技術	ANPR	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC、ANPR
関連機関のURL	https://www.vadlaheidi.is https://www.veggjald.is/	http://www.etoll.ie/
詳細該当項	－	－

国／地域	イタリア	イタリア
名称	Telepass	Area C (政策)
概要	高速道路の通行料や、空港、駅等の駐車場、メッシーナ海峡を渡るフェリーにおいて課金を行うETCシステム。ミラノ中心部のArea Cへの入場チケット支払い等も可能。ドイツやフランス、スペイン等14カ国で利用できる大型車用の車載器Telepass SAT K1もある。	ミラノ中心部で実施されているANPRを用いたエリア混雑課金。2012年に環境課金のEcopassに代わって導入された。課金は、平日の7時30分～19時30分で行い、週末と祝日は無料である。料金は一律で1日7.5ユーロである。
課金目的	有料道路課金	混雑課金
料金体系	対距離制、車種別	均一制、車種別
導入時期	1990年	2012年1月
運用主体	autostrade Tech	Comune di Milano
導入エリア	イタリアの高速道路全域	ミラノ中心部
対象車種	全車種	一部低排出車やバイクを除く全車種
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	ANPR
関連機関のURL	https://www.telepass.com/it/privati	https://www.areacmilano.it/en
詳細該当項	1) ①	1) ②

国／地域	英国	英国
名称	M6toll tag	Dart Charge
概要	バーミンガムの北西部にある英国で唯一の私有有料道路であるM6 tollにおける有料道路課金。5.8GHz帯パッシブ方式のタグ、非接触式カード及びクレジットカードで支払うことが可能。2021年4月8日に商用車を対象にANPRによる料金徴収が開始され、2024年5月13日から車両情報を登録した全車両に対象車が拡大された。未払車には料金通知書が発行される。	テムズ川を横断する有料橋・トンネル(Dartford Crossing)における渋滞緩和を目的としたETCシステム。6時～22時に利用した車両に対して、日曜日も含めて課金を行う。通行翌日までに支払いが無い場合は罰金が科される。
課金目的	有料道路課金	混雑課金
料金体系	均一制、車種別、車両重量別、車高別、車軸数別	均一制、車種別、車軸数別、時間帯別
導入時期	2003年12月	-
運用主体	Midland Expressway Limited (MEL)	GOV.UK
導入エリア	M6toll	有料橋：クイーン・エリザベスⅡ橋 ダートフォードトンネル
対象車種	全車種	バイクや緊急車両等を除く全車種
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC、ANPR	ANPR
関連機関のURL	https://www.m6toll.co.uk/	https://www.gov.uk/government/news/dart-charge-dartford-crossing-remote-payment
詳細該当項	2) ①	2) ②

国／地域	英国	英国
名称	ULEZ (Ultra Low Emission Zone) (政策)	Congestion Charge (政策)
概要	超低排出区域 (ULEZ) は、2019年4月8日からT-Chargeに代わって適用された。当初は混雑課金区域 (CCZ) と同じ区域内であったが、2021年10月からはエリアが拡大された。さらに2023年8月29日からグレーター・ロンドン全域に拡大された。課金は、クリスマスを除き24時間毎日行う。利用日から2日後までに支払いがない場合に罰金が科される。	道路脇のカメラによるANPRで情報を読み取り、データベース上の車両登録番号と照合する。課金は、クリスマスから元旦を除き、月曜から金曜の7時～18時及び土日、銀行休業日の12時～18時で、15ポンドの課金を行う。利用日から2日後までに支払いがない場合に罰金が科される。
課金目的	環境課金	混雑課金
料金体系	均一制、車種別、排出量別	均一制、車種別
導入時期	2019年4月8日	2003年2月
運用主体	Transport for London (TfL)	Transport for London (TfL)
導入エリア	ロンドン中心部	ロンドン中心部
対象車種	欧州排出基準を満たしていない車両	全車種
使用技術	ANPR	ANPR
関連機関のURL	https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/cars	https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge
詳細該当項	2) ③	2) ④

7章 諸外国のETC

国／地域	オーストリア	オーストリア
名称	Go-Box	TOLL2GO
概要	3.5tを超える重量車両のフロントガラスに取付けたGo-BOX（車載器）を用いて、本線上のアンテナと通信し、課金を行う。3.5t以下の車両に対しては電子ビニエット方式を利用。2019年12月からは、山岳や建設中の4つのセクションにおいてビニエットを有していても別途課金を行う。車載器未装着の場合は罰金が科される。	オーストリアのETCシステムオペレーターであるASFINAGとドイツのETCシステムオペレーターであるToll Collectによる共同サービス。総重量7.5tを超える車両で利用可能。2024年7月1日から対象車種が3.5tを超える車両に拡大された。
課金目的	重量車課金	重量車課金
料金体系	対距離制、車種別、排出量別、時間帯別	対距離制、車両重量別、車軸数別、排出量別
導入時期	2004年1月	2011年9月
運用主体	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft (ASFINAG)	Toll collect service on the road
導入エリア	オーストリアの高速道路（アウトバーン）とそれに準ずる道路（シュネルシュトラッセ）全域（2,178km）	オーストリアの高速道路（アウトバーン）とそれに準ずる道路（シュネルシュトラッセ）全域、ドイツ高速道路、ドイツ連邦幹線道路
対象車種	3.5tを超える車両	3.5t以上の車両
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	5.8 GHz帯パッシブ方式、GNSS、セルラー通信
関連機関のURL	http://www.go-maut.at/ http://www.asfinag.at/	https://www.toll-collect.de/en/ https://web.uta.com/en/toll-collect-ebu
詳細該当項	3) ①	3) ②

国／地域	オランダ	オランダ
名称	t-tag（四輪車向け）m-tag（二輪車向け）	e-TOL
概要	t-tagは、四輪車のフロントガラスに取付けるタグであり、自動料金収受を行うことが可能。m-tagは、二輪車向けのバーコード付カードであり、料金所で一旦停止し、カードをスキャンすることで課金を行う。	A24に導入されており、ANPRのみを用いたフリーフロー方式での課金を行う。対象区間長は約12kmであり、A15とA20の接続道路である。通行後72時間後までに支払いを行う。未払い分の督促状に対しては追加料金が科され（2025年12月以降）、督促状に従わなければ罰金が科される。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別、車長別、車高別	均一制、車種別、車両重量別
導入時期	2003年3月	2024年12月
運用主体	N.V. westerscheldetunnel, Wegschap Tunnel Dordtse Kil	Via Verde
導入エリア	オランダのトンネル(Westerschelde Tunnel, Kil Tunnel)	オランダの有料道路A24
対象車種	全車種	全車種
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	ANPR
関連機関のURL	http://www.westerscheldetunnel.nl/ https://kiltunnel.nl/home	https://www.e-tol.nl/en
詳細該当項	4) ①	4) ②

7章 諸外国のETC

国／地域	ギリシャ	クロアチア
名称	eWay pass、e-PASS、O-Pass、FastPass	ENC
概要	7つの異なる会社によって高速道路を運営。各会社で個別のETCシステムが導入されていたが、2020年11月からはすべての料金所で相互利用が可能。	フロントガラスに取付けた車載器と料金所に設置されたアンテナ間で通信し、課金を行うシステム。課金対象は3.5tを超える車両。フリーフロー方式のETC導入も計画されている。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別、車高別、車軸数別	対距離制、車種別、車両重量別、車高別、車軸数別
導入時期	1995年6月	－
運用主体	Aegean Motorway Concession他	Croatian Motorways Ltd.
導入エリア	ギリシャ全域の高速道路(916km)と一部の海底トンネル、一部の橋梁	国内の10路線(A1～A8、A10、A11)
対象車種	全車種	全車種
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.aodos.gr/en/diodia-e-pass/i-want-to-become-a-subscriber/the-device/ https://www.myeway.gr/en/travel-eway/faq/	https://www.chorvatsko.cz/dalnicni-znamky
詳細該当項	5)	－

国／地域	スイス	スウェーデン
名称	HVC (Heavy vehicle charges) (政策)	AutoBizz
概要	世界で初めて重量車両に対する道路利用課金を実施。重量×距離(t・km)と、車両の排出ガスレベルに応じた区分で課金を行う。車両のタコグラフに接続することで走行距離を記録する。国境に設置されたゲート(5.8GHz帯パッシブ方式DSRC)により、走行記録を読取る。	フロントガラスに取付けた車載器に送信される情報を基に、車載器と紐付けたクレジットカードから料金徴収を行う。当初はスウェーデンとデンマークを結ぶフェリーの料金徴収が目的であった。現在ではノルウェーやデンマークのETCと相互運用されている。
課金目的	重量車課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車両重量別、排出量別	均一制、対距離制、車長別、決済方法別
導入時期	2001年1月	－
運用主体	The Federal Customs Administration of Switzerland	ForSea
導入エリア	スイス国内すべての道路	フェリー、有料道路、橋梁
対象車種	3.5tを超える車両	－
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.ezv.admin.ch/ezv/en/home/information-companies/transport-travel-documents-road-taxes/heavy-vehicle-charges-performance-related-and-lump-sum.html	https://www.oresundslinjen.se/avtal
詳細該当項	6)	7) ①

7章 諸外国のETC

国／地域	スウェーデン	スウェーデン
名称	Infrastructure charges（政策）	Congestion Charge(Trängselskatt)（政策）
概要	橋梁の通行料課金を行うETC システム。ANPRを用いたフリーフロー式ガントリーによる通行料課金が行われており、車両ナンバーを基に後日車両保有者に請求書が送付される。	ETCシステムによる混雑課金。祝日、祝前日、7月以外の6時～18時30分の間、車両ナンバーを基に課金を行う。
課金目的	有料道路課金	混雑課金
料金体系	均一制、車種別	車種別、時間帯別
導入時期	2015年2月	2007年
運用主体	TRANSPORT STYRELSEN	Swedish Transport Agency
導入エリア	Motala地区とSundsvall地区の橋梁、ストックホルム東部地区を結ぶスクル橋	ストックホルム中心部、ヨーテボリ中心部、及びエッシンゲレーデン（路線E4）
対象車種	バイクや緊急車両、3.5t以上のバスを除く車両	バイクや緊急車両、14t以上のバスを除く車両
使用技術	ANPR	ANPR
関連機関のURL	https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/infrastrukturavgifter/	https://www.transportstyrelsen.se/en/road/road-tolls/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/
詳細該当項	7) ②	7) ③

国／地域	スペイン	スロバキア
名称	VIA-T Telepeaje	e-Myto
概要	フロントガラスに取付けた車載器と料金所に設置されたアンテナ間で通信し、銀行口座からの引落としやクレジットカードから料金徴収を行う。ポルトガルのすべてとフランスの一部の有料道路で相互利用が可能である。国内の一部路線でMLFF方式での運用を実施している。	3.5tを超える重量車両の走行距離に応じて行う重量車課金。位置情報を取得し、車載器側で走行距離を把握。GSM/GPRSにより取得情報を料金收受センターに送信し、登録されている口座から料金徴収を行う。
課金目的	有料道路課金	重量車課金
料金体系	対距離制、車種別	対距離制、車種別、車両重量別、車軸数別、排出量別、道路種別
導入時期	2003年3月	2010年1月
運用主体	SEOPAN	SkyToll、Národná diaľničná spoločnosť (NDS)
導入エリア	スペイン国内の有料道路、ポルトガルやフランスの有料道路、スペイン国内の一部駐車場	高速道路、第1種道路、第2種道路
対象車種	全車種	3.5tを超える車両
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	GNSS、GSM/GPRS、5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.viat.es/	https://ndsas.sk/spoplatnenie/elektronicke-myto
詳細該当項	－	8)

国／地域	スロベニア	セルビア
名称	DarsGo	E-go
概要	高速道路網の通行料が128区間に分かれており区間ごとに本線ガントリーを設置している。車両に取付けたDarsGo車載器とガントリー間で通信、ETCシステムで課金を行う。	フロントガラスに取付けたタグと、ETCレーンに設置されたアンテナ間で通信し、課金を行う。総延長905.245kmの高速道路に72カ所の料金所を設置。
課金目的	重量車課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車軸数別、排出量別	対距離制、車両重量別、車高別、車軸数別
導入時期	2018年4月	2007年1月
運用主体	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS d.d.)	Roads of Serbia (PE)
導入エリア	有料道路、高速道路、カラバンケ道路トンネル	国内の高速道路
対象車種	3.5tを超える車両	全車種
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.darsgo.si/portal/	http://www.putevi-srbije.rs/
詳細該当項	9)	-

国／地域	チェコ	デンマーク
名称	MYTO CZ	EasyGo/Easygo+
概要	3.5tを超える重量車両の走行距離に応じて行う重量車課金。2019年12月から、それまでのパッシブ方式DSRCから、GNSSの利用が開始。	スウェーデン、デンマーク、スロベニアで共通して使用可能なETCシステム。単一のタグで相互運用が可能。EasyGo+は上記に加えて、オーストリアの重量車課金(3.5t以上)に対応している。
課金目的	重量車課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別、車両重量別、車軸数別、排出量別、時間帯別	均一制、車種別
導入時期	2007年～：12 t 超えの車両 2010年～：3.5 t 超えの車両	2007年
運用主体	Road and Motorway Directorate of the Czech Republic (RSD CR)	Sund og Baelt Holding A/S
導入エリア	高速道路、準高速道路、一級国道	有料道路、フェリー、橋梁、トンネル
対象車種	3.5tを超える車両	全車種
使用技術	GNSS、GSM/GPRS、5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.mytocz.cz/ https://www.skytoll.com/electronic-vignette-slovak-republic/	https://easygo.com/
詳細該当項	10)	-

7章 諸外国のETC

国／地域	デンマーク	デンマーク
名称	Bro Bizz	KmToll
概要	フロントガラスに取付けたBro Bizz車載器とゲート間で通信を行うことで、Bro Bizzに紐付けたデビット/クレジットカードから課金を行う。デンマーク、スウェーデンの2カ国で、橋、フェリーでのBro Bizzを使用した支払いが可能。	2025年1月1日から運用を開始した12t以上の重量車両を対象とした走行距離に応じた自動料金収受システム。2027年から対象は3.5t以上の重量車両に拡大し、2028年には国内のすべての公道区間(約75,000km)で通行料金が徴収される計画である。
課金目的	有料道路課金	重量車課金
料金体系	均一制、車種別、車長別、決済方法別	対距離制、車両重量別、排出量別、エリア別
導入時期	-	2025年1月
運用主体	BroBizz A/S	Sund&Baelte Holding A/S
導入エリア	フェリー、橋梁	国有道路網及び市営道路網の一部
対象車種	全車種	12t以上の車両
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	GNSS、ANPR
関連機関のURL	https://brobizz.com/en	https://vejafgifter.dk/en/
詳細該当	-	-

国／地域	ドイツ	トルコ
名称	Toll Collect	HGS (Hızlı Geçiş Sistemi)
概要	3.5tを超える重量車両の走行距離に応じて行うETCシステム。車載器にGNSS受信機が搭載されており、課金対象道路を判別し課金を行う。車載器未搭載等の違反の場合は500km走行分の罰金が科される。	RFIDを用いてフロントガラスに貼付けたステッカーを読み取り、ステッカーと紐付けたクレジットカードまたは口座から課金を行う。通行後16日を経過すると罰金が科され、未払いのままの場合は車両売却ができない等の制限がかかる。国外車の場合、支払いがない場合は出国ができない。
課金目的	重量車課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車両重量別、車軸数別、排出量別	対距離制、車種別、車軸数別
導入時期	2005年1月	2013年1月
運用主体	Toll Collect GmbH	KGM (道路総局) PPT (郵便電信総局)
導入エリア	国内の高速道路、連邦幹線道路	高速道路、有料橋
対象車種	3.5t以上の車両	全車種
使用技術	GNSS、セルラー通信、ANPR、3Dスキャナー	RFID
関連機関のURL	http://www.toll-collect.de/	http://www.kgm.gov.tr/ http://hgsmusteri.ptt.gov.tr/
詳細該当	1 1)	1 2)

7章 諸外国のETC

国／地域	ノルウェー	ハンガリー
名称	AutoPASS	HU-GO
概要	ノルウェー国内の有料道路における5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたフリーフロー式のETCシステム。オスロ市の混雑課金徴収にも利用されているほか、Ryfast 海底トンネルではANPRを併用したMLFFシステムが導入されている。	車載器にはGNSSが搭載されており、携帯電話網GSM回線を介して、データを送信し、走行距離に応じた料金をアカウントから徴収する。アカウントの残高が有料道路利用料金より低くなると、車載器が一時無効化され、入金等を行うことで解除される。なお、3.5t以下の車両やバスには電子ビニエット方式を採用している。
課金目的	有料道路課金	重量車課金
料金体系	対距離制、車種別	対距離制、道路別、車種別、車軸数別、排気量別
導入時期	2000年	2013年7月
運用主体	Statens vegvesen（公営道路局）	National Toll Payment Services PLC
導入エリア	有料道路、フェリー、橋梁、トンネル	ハンガリー公道
対象車種	全車種	3.5tを超える車両
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	GNSS、セルラー通信、ANPR
関連機関のURL	http://www.autopass.no/	https://www.hu-go.hu/articles/category/aktulis https://toll-charge.hu/en
詳細該当項	13)	-

国／地域	フランス	ブルガリア
名称	①Liber-t（小型車）②TIS-PL（大型車）	TollPass
概要	小型車両対象のLiber-t、大型車両対象のTIS-PLを運用し、スペイン、ポルトガル、イタリアで相互運用されている。2022年11月4日よりA79の一部路線でMLFF方式の運用を開始。同月14日よりA79全線で運用を開始。走行後72時間以内に支払いがない場合、罰金が科される。2024年には、A13及びA14（パリ～ノルマンディー間）においてもMLLL方式での運用を開始した。	2020年3月から3.5tを超える車両にGNSS搭載車載器を使用し課金を行っている。不正対策として道路上のカメラや監視車両の車載カメラによりナンバープレートを読取る。2023年3月からはEU加盟国での利用が可能となった。通行料の支払いがない場合、罰金が科される。なお、3.5t以下の車両には2019年1月から電子ビニエット方式を採用している。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別、車両重量別、車高別、車軸数別、排出量別	対距離制、車種別、車両重量別、車軸数別、排気量別、道路別
導入時期	①2000年6月 ②2007年4月	2020年3月
運用主体	ASFA	National Highway Management
導入エリア	国内の高速道路	有料道路、一部の公道、橋梁
対象車種	全車種	3.5tを超える車両
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC、ANPR	GNSS
関連機関のURL	https://www.autoroutes.sanef.com/en/assistance/my-libert-t-toll-tag https://voyage.aprr.fr/	https://tollpass.bg/en/ https://e-vignettes.com/
詳細該当項	14)	-

7章 諸外国のETC

国／地域	ベラルーシ	ベルギー
名称	BelToll	Teleto 1
概要	有料道路ネットワーク上にMLFF式のガントリーが設置されており、アンテナと車載器間で通信し、運転手のアカウントから自動的に料金取受を行う。なお、2023年から3.5 t以下の車両は電子ビニエット方式を採用している。	有料道路ネットワーク上にMLFF式のガントリーが設置されており、車高3.0m未満の車両を対象に5.8 GHz帯パッシブ方式による料金取受を行っている。車高3.0m以上の車両の場合は他社が提供する車載器を利用することが可能。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車両重量別、車軸数別	均一制、車高別、時間帯別
導入時期	2013年7月	2009年1月
運用主体	Belavtostrada	NV Tunnel Liefkenshoek
導入エリア	国内の有料道の一部	Liefkenshoek トンネル
対象車種	3.5tを超える車両	全車種
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://beltoll.by/en/beltoll-system	https://www.liefkenshoektunnel.be/nl
詳細該当項	－	15) ①

国／地域	ベルギー	ボスニア・ヘルツェゴビナ
名称	Viapass (政策)	ACC (Autoceste Card)
概要	3.5tを超える重量車と一部のけん引車(重量にかかわらず)を対象としたGNSSを用いたフリーフローの道路利用課金。EETSのモデルケースとして開発された。	フロントガラスに設置したACCタグと料金所のアンテナ間で通信を行うことで課金する。ACCタグのリチャージ時に通行料の20%がボーナスとして付与される。
課金目的	重量車課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別、排出量別、道路種別	対距離制、車種別、車両重量別、車高別、車軸数別
導入時期	2016年4月	－
運用主体	Viapass	JP Autoceste FBiH doo Mostar
導入エリア	全国の有料道路、ブリュッセルの道路、Liefkenshoek トンネル (一部のサービスプロバイダーのみ)	高速道路・有料道路
対象車種	3.5tを超える車両、一部けん引車	全車種
使用技術	GNSS、セルラー通信	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.viapass.be/en/toll-in-europe/	http://www.jpautoceste.ba/prodaja-i-nadopuna/
詳細該当項	15) ②	－

国／地域	ポルトガル	ポーランド
名称	Via Verde	e-Toll
概要	ガントリーまたは料金所のMLFF専用レーンに設置された路側機と、車両のフロントガラスに取付けられた車載器が5.8GHz帯パッシブDSRC方式による通信を行い、車載器と紐付けた銀行アカウントから料金を徴収。有料道路だけでなく、駐車場やガソリンスタンドの決済に利用可能。	3.5tを超える車両を対象としたETCシステム。2021年10月1日より、パッシブ方式から、GNSS方式に3カ月で全面的に移行。位置データ送信方法は、車載器、タコグラフ、スマホアプリより選択可能。2022年10月17日にEETSに加入した。3.5t以下の車両は電子ビニエット方式を採用。
課金目的	有料道路課金	重量車課金
料金体系	対距離制、車種別、車高別、車軸数別	対距離制、車種別、車両重量別、排出量別、道路種別
導入時期	1995年	2021年10月
運用主体	Via Verde de Portugal	KAS Szeif
導入エリア	国内有料道路全域	国道・自動車道総局が管理する高速道路、一部の国道
対象車種	全車種	3.5tを超える車両
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	GNSS、セルラー通信、ANPR
関連機関のURL	https://www.viaverde.pt/particulares	https://etoll.gov.pl/en/
詳細該当項	－	1 6)

国／地域	マルタ	ロシア
名称	CVA (Controlled Vehicle Access)	T-Pass、15-58、З С Д、Главная дорога
概要	パレットの混雑緩和のため、2007年から行われているANPRを用いた課金。平日8時～14時の進入車両が対象で、18時までの間、滞在時間に応じて課金される。支払いはインターネット、スマートフォン等から行うことが可能。	フロントガラスに取付けられた車載器と料金所のアンテナ間で通信を行うことで、高速道路利用料金を自動的に個人口座から引落す。中央環状道路とM-12ではMLFF方式となっている。
課金目的	混雑課金	有料道路課金
料金体系	均一制、曜日別、時間帯別	対距離制、車種別、時間帯別
導入時期	2007年5月	2012年10月
運用主体	Transport Malta	Avtodor (Russian Highways State Company) 他
導入エリア	パレット	M-1、M-3、M-4、M-11、M12の一部、A-113 (Central Ring Road)、A-105、WHSD (西高速直徑道路)
対象車種	全車種	全車種
使用技術	ANPR	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://cva.gov.mt/	http://www.russianhighways.ru/ https://ml1-neva.ru/transponder/ https://nch-spb.com/tariffs/transponder/ https://m-road.ru/
詳細該当項	－	1 7) ①

7章 諸外国のETC

国／地域	ロシア
名称	Platon
概要	車載器にはGPSとGLONASS（ロシアの衛星測位システム）が搭載されている。携帯通信網にて、移動した経路と距離をデータ処理センターに送信する。
課金目的	重量車課金
料金体系	対距離制、車種別
導入時期	2015年11月
運用主体	RT-Invest Transport Systems LLC
導入エリア	ロシア国内の国道
対象車種	12tを超える車両
使用技術	GNSS、セルラー通信
関連機関のURL	https://platon.ru/en/front-page/18-08-2015/2521/ https://platon.ru/ru/
詳細該当項	17) ②

1) イタリア

① Telepass

- ・ 課金目的：有料道路課金
- ・ 使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

交通管理の高度化や顧客満足度の向上、燃費改善による環境への配慮、ETCシステムによる財政管理の信頼性向上等を目的とし、1990年に5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたTelepassシステムを導入した。

Telepass車載器には、国内利用者向けのTelepass（2ピースタイプ）と、大型車向けに国外でも利用可能なTelepass SAT K1やTelepass EU（1ピースタイプ）があり、Telepass SAT K1は14カ国の有料道路・橋・トンネルで利用できる。大型車向けのタイプでは、車載器本体に車両情報等を直接登録する。

対距離制で課金され、二輪車も有料となっている。二輪車の場合、専用のホルダーで車載器を車両に取付けられるようになっている。料金所はTelepass専用レーンのほか、カード支払いとの混在レーンや現金支払いのみのレーンに分かれている。

Autostrada in Europaというプランに加入し、対応車載器を搭載することで、登録料10ユーロと月額2.4ユーロで、車載器がスペインやポルトガル、フランス、クロアチア的高速道路で利用できるようになる。



国内利用者向け（左）及び大型車向け（右）車載器

出所：「mststolls」

< <https://www.mststolls.com/domains/italy/> >

また、Telepass口座からの引落しによって、駐車料金の支払い（2010年～）やミラノのArea Cで行われている渋滞課金の支払い（2010年～）、フェリー料金の支払い（2015年～）が可能となっている。また、Telepass Payアプリを使用することで、ガソリンの給油やタクシー、洗車、レンタルスクーター等様々なサービスをキャッシュレスで受けることができる。

② Area C

- ・課金目的：混雑課金（渋滞緩和、公共交通利用促進）
- ・使用技術：ANPR

ミラノ中心部の混雑緩和と公共交通の利用促進を目的に、対象エリア境界43カ所のゲートにCCTVカメラを設置し、ANPRを用いたエリア課金方式による混雑課金制度Area Cを導入した。

ミラノの地方自治政府によって運用されており、2011年まで運用されていたEcopassに代わって2012年1月16日に導入された。対象時間は平日の7時30分～19時30分で、週末と祝日は無料となっている。料金は一部の車両を除き一律5ユーロ/日で、2023年10月30日からは、7.5ユーロ/日へ料金が引上げられた。住民や事前に登録された商用車、提携駐車場の利用車両は割引がなされる。一方車長が7.5mを超える大型車や排ガス基準を満たさない車両は、進入申請をした場合を除き、進入禁止となる。

なお、電気自動車や一部のハイブリッド車、バイクは通行料が免除されて

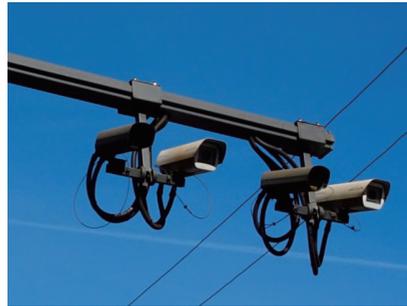
7章 諸外国のETC

いる。また、基準排出量以下のカテゴリM1の車両は2022年9月30日まで支払いが免除されていたが、2022年10月1日以降は支払いが必要になった。支払いは、オンラインや街中の売店、指定のATM等でチケットを購入し、ナンバープレートとチケットコードを紐付ける。通行基準を満たしている車両であればTelepass口座からの引落とし等でも支払いが可能となっている。

渋滞課金のArea Cの外側には、LEZ（Low Emission Zone：低排出ゾーン）であるArea Bが位置する。



Area Cのゲートの様子



Area Cで利用されているカメラ

イタリアは、ミラノ以外にも歴史地区がある多くの都市（ローマ、ピサ、ナポリ、フィレンツェ、ボローニャ等）にZTL（Zona Traffico Limitato）と呼ばれる交通制限区域があり、中心部では指定の時間帯に自動車の移動が制限されている。ZTLはカメラで監視しており、ナンバープレートから車両の所有者に罰金を課す。レンタカーの場合は、レンタカーを借りるときに利用したクレジットカードの請求先住所に請求書が送られる。

2) 英国

①M6toll tag

- ・課金目的：有料道路課金（建設・維持管理費回収）
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC、ANPR

バーミンガムの北西部にある英国で唯一の私有有料道路であるM6tollの建設費回収と維持管理を目的に2003年12月から開始した。Midland Expressway Limited（MEL）によって運用されており、料金は車種別時間帯別の均一制であり、DSRC方式のタグや非接触式カード及びクレジット等での支払いが可能である。2021年4月8日に商用車を対象にANPRによる料金徴収を開始し、2024年5月13日からは全車両に対象車が拡大された。専用アカウント（breeze）

への車両情報等の登録者は、全車線で停止することなく通過でき、ゾーン別車種別に異なる9%～43%のディスカウント率が適用される。タグは1カ月1ポンドでのリースが必要だが、タグを利用すると通行料から5%の割引が適用され、停止することなく専用レーンを利用できる。また、平日、週末及び時間帯により料金を変えている。



車載器

出所：M6toll

< <https://www.facebook.com/watch/?v=354720618456338> >



タグ専用レーン（右端）

出所：M6toll

< <https://www.rightfuelcard.co.uk/news/how-pay-m6-toll/> >

② Dart Charge

- ・課金目的：混雑課金（渋滞緩和）
- ・使用技術：ANPR

ロンドン環状道路M25の1区間で、郊外南東部のダートフォードでテムズ川を横断する有料橋・トンネル（Dartford Crossing）における渋滞緩和を目的とした混雑課金である。ANPRカメラを用いて車両を把握しており、6時～22時の間にDartford Crossingを使用する場合は、週末や祝日を含め毎日料金を支払う必要がある。

なお、ANPR方式のDart Charge以前は5.8GHz帯パッシブ方式DSRCのDart Tagで運用されていた。通行料金は、通常は利用回数ごとであるが、近隣住民は年間パスや50回利用の割引を利用できる。

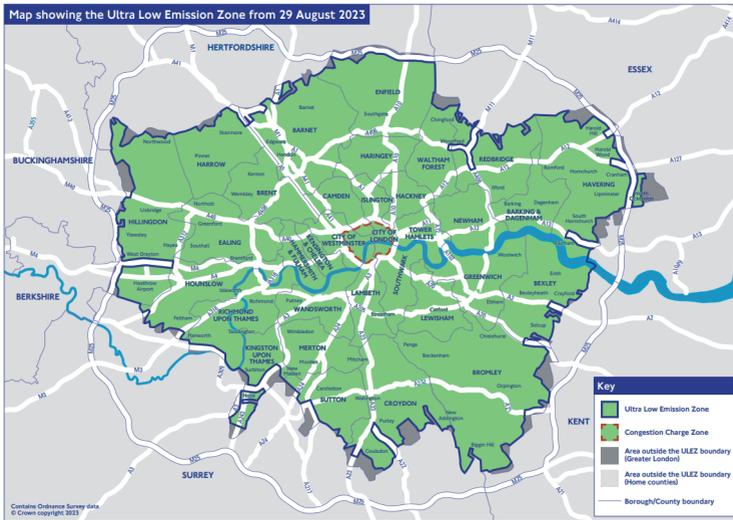
③ ULEZ（Ultra Low Emission Zone）（政策）

- ・課金目的：環境課金（大気環境の改善）
- ・使用技術：ANPR

2019年4月8日からロンドン中心部の大気環境の改善を目的に、2017年から同様の目的で適用されていたT-Chargeより厳しいULEZ（超低排出ゾーン）の

7章 諸外国のETC

適用が開始された。当初はCongestion Chargeと同じゾーンであったが、2021年10月25日からは、北環状道路（A406）と、南環状道路（A205）に囲まれた区域へ拡張された。なお、両環状道路はULEZの範囲外となる。2023年8月29日からはグレーター・ロンドン全域に拡大された。



ロンドンのULEZ対象地域

出所：ロンドン交通局
< <https://ruc.content.tfl.gov.uk/ulezdetailedmap.pdf> >

都市中心部の対象エリア境界にCCTVカメラが設置され、通行車両のナンバープレートを手動またはANPRにより監視している。課金対象は、欧州の排出ガス規制基準（普通ガソリン車はEURO4^{*}以下、普通ディーゼル車はEURO6^{*}以下等）の条件を満たさない車両であり、1日の通行料金は、乗用車、バン、バイクの場合は12.50ポンドで、毎日24時間（12月25日を除く）適用される。重量車（HGV、バス等）はULEZの対象とされていないが、LEZ（低排出ゾーン）の排出基準により課金される。課金された当日はエリアへの出入りが自由となる。0時をまたいだ場合は2日分が課金される。対象エリアを通行した日を含め3日目の24時までには支払いが行われなかった場合は罰金が課され、乗用車の場合14日以内の支払いで90.00ポンド、それ以降の支払いでは180.00ポンドが加算される。

対象エリア付近の指定地域の居住者は、ULEZの基準を満たしていない場合は料金を全額支払う必要がある。ただし、車両がゾーン内に駐車していて、運

転していない場合は対象外である。

※EURO1～6は欧州の排出ガス規制等に関する環境基準である。



環境課金に関するエリアの開始地点を示す標識



環境課金に関するエリアの終了地点を示す標識

出所：ロンドン交通局

< <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/congestion-charge-zone/road-signs> >

④ Congestion Charge（政策）

- ・課金目的：混雑課金（渋滞緩和）
- ・使用技術：ANPR

ロンドン中心部の渋滞緩和を目的に、エリア方式による混雑課金制度を2003年2月に開始した。ULEZ同様、ロンドン交通局（Transport for London）によってシステムが管理されている。

課金システムはULEZと同じであり、対象エリアは、③ULEZのエリア図に示すとおりである。Covid-19の感染拡大を受けたロックダウンによりロンドン交通局の収入が90%減少したため、2020年6月から一時的に課金対象時間帯を7時～22時としていた。現在では、月曜日から金曜日の7時～18時、土日と銀行休業日は12時～18時となっている。また、クリスマスから元旦の銀行休業日は無料になっている。課金額は、以前は対象エリアに進入する車に対して全車種一律で1日11.50ポンドであったが、Covid-19以降は当日支払いで15.0ポンド、翌日以降は17.5ポンドとなっている。課金された当日は課金エリアへの出入りは自由となる。料金が利用日を含め3日目の24時までには支払われなかった場合、車両所有者に対して罰金通知が発行される。支払いが更に遅延した場合、14日以内は90.00ポンド、それ以降は180.00ポンドの罰金が加算される。

二輪車やタクシー、バス、緊急車両、定員が9人以上の車両、欧州の排出ガス規制基準（EURO6）等を満たした車両、道路復旧車両等はAuto Payというサービスに事前登録することで料金支払いを免除される。2025年1月27日以降

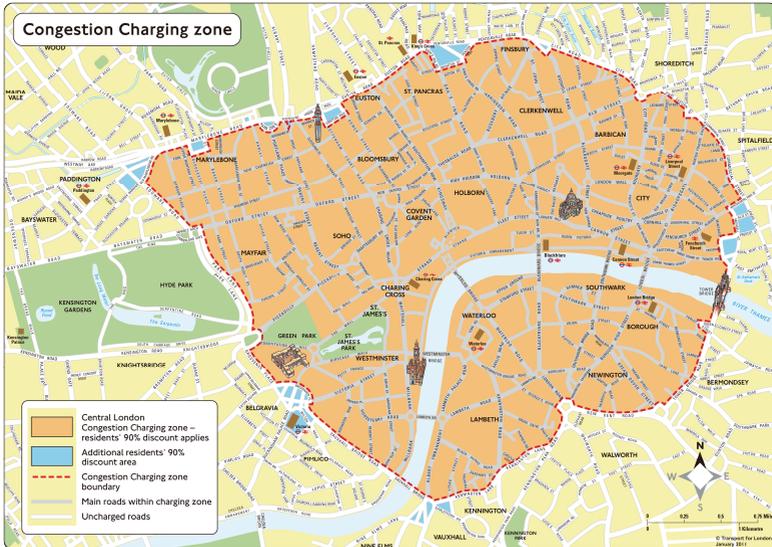
7章 諸外国のETC

は年間登録料が10.00ポンドから無料へと変更された。なお課金エリア付近の居住者は90%割引となっている。



混雑課金エリアに進入する車両

出所：< <https://www.fleetnews.co.uk/news/fleet-industry-news/2021/07/28/congestion-charge-consultation-proposes-cutting-hours-of-operation> >



混雑課金の対象エリア

出所：ロンドン交通局
< <https://lruc.content.tfl.gov.uk/congestion-charge-zone-map.pdf> >

3) オーストリア

① Go-Box

- ・ 課金目的：重量車課金
- ・ 使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

オーストリアの料金徴収システムオペレーターであるASFINAGが管理するすべての道路は、全車両が課金対象となっている。

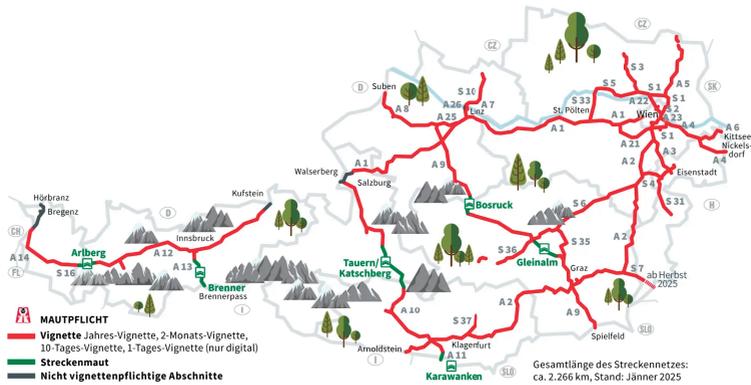
3.5tを超える重量車両はフロントガラスに設置したGo-BOX（車載器）を用いて、約4km毎に本線上に設置されているガントリーに取付けられたアンテナとの間でDSRCによる通信を行うことで課金している。Toll Collect（ドイツ）、Emotach（スイス）等の相互運用されている車載器からの支払いも可能である。料金は、走行距離、軸数、時刻及び排出量により異なる。2024年1月1日からは、既存の重量車課金に加えてCO₂排出基準に応じて追加料金が課されている。

Go-BOXはASFINAGからのレンタルで、初期費用は5ユーロとなっており、ASFINAGがGo-BOXに情報（ナンバープレート、車軸数、車種、支払い方法、排出ガスレベル等）を直接入力してセットアップを行い、車両への設置は利用者自身が行う。

なお、3.5t未満の車両については、ビニエット（vignette）と呼ばれるステッカーの利用が義務付けられている。一部の区間ではANPRにより料金徴収を行っている。ビニエットはフロントガラスに貼付けて適切に表示するか、2018年に始まった、ビニエットをオンラインで購入する電子ビニエットを利用する必要がある。ビニエットはオーストリア及び海外の6,000以上の販売店で購入できるほか、WebショップやASFINAGアプリから、3種類の有効期限（1日、10日間、2カ月間、1年間）の電子ビニエットが入手可能である。

連邦道路法の改定により、2019年12月からビニエットを有している場合でも、山岳や建設中の4セクションは別途課金できることになった。

7章 諸外国のETC



ビニエットを有していても課金されるセクション

出所：ASFINAG

< <https://www.asfinag.at/maut-vignette/vignette/> >

違反の取締りはインターチェンジ間の本線上にあるガントリー上のカメラや可搬式のチェックポイント、取締り用の車両によって行われる。車載器を未装着の場合は240ユーロ、虚偽の申請をした場合は支払い済みの料金に加え120ユーロの罰金が科される。



車載器：Go-BOX



ビニエット

出所：ASFINAG

< <https://www.asfinag.at/toll/> >

< <https://www.asfinag.at/maut-vignette/vignette/klebevignette/> >

料金は対距離制で、車軸数と排出ガスレベルにより異なる。2020年1月から電気自動車と水素自動車の料金は半額程度に改定され、2025年1月1日からは、バスの料金は25%割引された。

重量車に対しては以下の規制がある。

- ・3.5t超の車両は、土曜日の15時から日曜日の22時まで及び祝日の0時～22時まででは走行してはならない。
- ・7.5t超の車両は、22時～翌5時まで走行してはならない。

② TOLL2GO

- ・課金目的：重量車課金
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC、GNSS、セルラー通信

TOLL2GOは、オーストリアの料金徴収システムオペレーターASFINAGとドイツの料金徴収システムオペレーターToll Collectとによる共同サービスであり、2011年9月1日から行われている。

衛星システムとDSRCモジュールを搭載しており、単一の車載器（Toll Collect On-Board Unit）を使用して両国の通行料金を支払うことが可能となっており、総重量7.5tを超える車両を対象とした課金システムである。2024年7月1日以降は、総重量3.5tを超える車両を対象とする課金へ変更された。

料金体系は、車軸数や車両重量のカテゴリ別の対距離課金制であり、利用前に整備工場で車載器に変更不可能な情報を入力しておく必要がある。

4) オランダ

① t-tag（四輪車向け）、m-tag（二輪車向け）

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

Westerscheldetunnelを対象に、2003年3月からETCを用いた均一料金の課金を行っている。t-tagは無料で取得でき、有効化すると銀行口座からデポジットとして一定額が引落される。残金が一定額を下回った場合には、再度自動的に口座から引落される。t-tagは1台の車両にリンクされていないため、複数の異なる車両で利用できる。四輪車のフロントガラスに設置するコンパクトなデバイスで5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いて料金所のt-tag専用レーンをノンストップ（速度制限30km/h）で通過可能である。m-tagは、二輪車向けのバーコード付カードであり、スキャンする必要があるため、料金所の現金向けレーンを一旦停止して利用する必要がある。

料金体系は車種によって異なり、2024年12月30日から、車高3m未満の車種（普通車やオートバイ等）は無料となった。t-tag、m-tagを装着した車両は、料金が割引される。また、年間151回以上利用すると、自動的に更なる割引が受けられる（例 車高3m以上・車幅12m未満の車両の場合、現金利用時：18.2ユーロ、

7章 諸外国のETC

t-tag利用時：11ユーロ、t-tag利用時（151回以上）：9.1ユーロ等

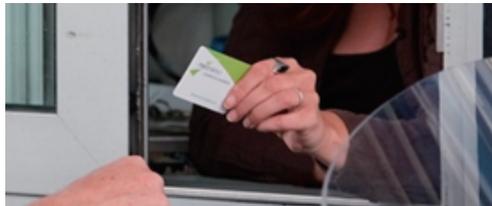
また、年に6日、通行料金が免除される日が、土曜日に設定されている。



t-tag



t-tag取付イメージ



m-tag

出所：N.V. westerscheldetunnel

< <https://www.westerscheldetunnel.nl/nl/tol/t-tagm-tag.htm> >

②e-TOL

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：ANPR

A15とA20を接続する道路であるA24を対象に、2024年12月7日の開通に合わせてETCサービスを開始した。ANPRによるMLFFであり、すべての車両は道路利用7日前から利用後72時間の間にオンラインで支払いを行う必要がある。事前にサービスへの登録が行われていれば自動的に引落され、未登録の場合はクレジットカードまたはデビットカードで支払い手続きを行う。国外からの車両に対する徴収も同じく行われる。利用者への自動通知は行われない。

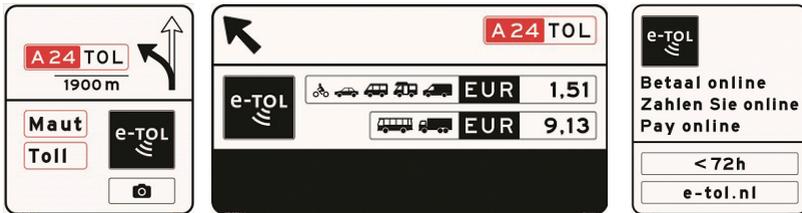
2025年の通行料金は、3,500kgまでの乗用車・バン・オートバイや4,250kgまでの電気自動車は1.51ユーロ/回、3,500kgを超えるトラックや4,250kgを超える電気自動車は9.13ユーロ/回である。2026年1月以降の通行料金はインフレ率を反映して毎年調整される計画である。

通行料金が一部を含め未払いの場合、督促状が郵送され、9ユーロの追加支払

いが必要となる（2025年12月7日以降）。さらに、督促状に従わなかった場合、未納分の通行料金（追加料金を含む）に加えて、35.00ユーロの罰金が科される。



e-TOL 対象セクション (A24)



e-TOL に関する案内標識 (A24)

出所：インフラ・水管理省
< <https://www.e-tol.nl/en/map-and-route> >

7章 諸外国のETC

5) ギリシャ：eWay pass、e-PASS、O-Pass、FastPass

- ・課金目的：有料道路課金（建設・維持管理費回収）
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

ギリシャは7つの異なる会社によって高速道路が運営されていたため、道路通行料の支払いが他のヨーロッパ諸国よりも複雑な状況にあった。2020年11月までは、ギリシャ各地でeWay pass、e-PASS、O-Pass、FastPass等異なるシステムで料金徴収を行っており、GRITS（Greek Interoperable Tolling Systems：ギリシャ相互運用可能道路課金システム）によって、eWay pass、e-PASS、O-Passの3種類は相互互換性を確保していた。しかし2020年11月からはすべての高速道路での支払いを一つの車載器で支払い可能となっており、支払いにおける複雑な状況は解消されている。

高速道路料金は車種別の対距離制で道路の新設や維持管理のための費用徴収を目的としている。一部の海底トンネルや橋梁の通行料金は車種別の均一制である。クレジットカードや現金での支払いも可能なため、ETCの利用は任意となっている。

各ETCの運用主体と導入エリア

	運用主体	導入エリア
eWay pass	Aegean Motorway Concession	AEGEAN Motorway (Maliakos-Kleidi)
e-PASS	Attiki Odos, Moreas, Antirio	Attica Tollway、 MOREAS Motorway (Korinthos-Kalamata)、 The Rion-Antirion 橋
O-Pass (Olympia-Pass)	Olympia Odos	the Korinthos - Patras motorway
FastPass	Nea Odos	Ionia Odos Motorway、P.A.T.H.E. Motorway



ギリシャの高速道路料金所

出所：「KODINO」

< <https://www.kodino.com/uk/tolls/highway-toll-greece-prices-how-to-pay-paid-sections> >

6) スイス：HVC（Heavy vehicle charges）（政策）

- ・課金目的：重量車課金
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

スイスはEUの中央に位置しており、EU内の自由走行の進展により東西・南北方向の通過交通が多い。環境への影響軽減と鉄道へのモーダルシフトを目的として、2001年に世界で初めて3.5tを超える重量貨物車両に対する対距離課金（HVC：Heavy vehicle charges）が導入された。高速道路のみでなく国内のすべての道路が課金の対象となっている。

国内の車両には車載器の搭載が義務付けられており、CHF1,000（CHF：スイス・フラン）相当の車載器が無料で配布され、故障時は交換も可能である。車載器には車両ナンバーと車両総重量を登録し、車両のタコグラフに接続することで走行距離を記録する。国境に設置されたゲート（5.8GHz帯パッシブ方式DSRC）により、走行記録を読み取り、HVC口座から料金を引落す。

国外での走行距離分は課金の対象ではない。ただし、走行記録の正確性を確保するため、車両の位置はGNSSとモーションセンサーで確認し、国内外いずれにおいても走行距離をモニタリングしている。

車載器を設置していない国外からの車両は、最初の入国時にHVCターミナルで車両データ（ナンバー、登録国籍、所有者、最大積載重量、排出ガスレベル、請求先）を記録したIDカードを発行する。入国時にIDカードを自動登録機に挿入し、現在の走行メーターとトレーラーの有無、支払い方法を登録する。2枚組のレシートが発行されるので、1枚を出国時の精算時に走行メーターを記録して提出し、1枚を保管用とする。出国時には、約100カ所あるカスタマーオフィスでタコグラフに記録された走行距離を申請し、料金を支払う。国外からの車両も希望すればHVC口座を開設し、デポジットを支払うことで、車載器を搭載することが可能である。



IDカード



自動登録機

出所：「HVC-Overview」スイス連邦関税局

https://www.ezv.admin.ch/dam/ezv/en/dokumente/archiv/2014/06/lsva_-_uebersicht.pdf.download.pdf/hvc_overview.pdf

7章 諸外国のETC

料金は車両の排出ガスレベル、車両重量、走行距離を考慮し、算定される。車載器の場合はHVC口座からの支払いとなり、国外からの車両の場合は入国時にPetrol Card（燃料カード）かHVC口座、現金による支払い方法を登録する。現金の場合はCHF10の追加手数料が必要となる。

車載器を搭載していない車両や登録していない国外からの車両は、固定式や可搬式のチェックポイント、取締り用の車両によって、車両ナンバーと車両の長さ等が特定され、罰金が科される。

なお、車両総重量が3.5t以下の車両（バイク含む）には、高速道路で1年間有効の期間限定ビニエツトによる課金が行われる。ビニエツトは利用者がCHF40で購入し、フロントガラスの内側に貼付ける。

2023年8月1日からは、2020年の高速道路税法改正により、e-ビニエツト（電子ビニエツト）が導入された。e-ビニエツトは、車両でなくナンバープレートにリンクされるため、車両を変更する際にも、ナンバープレートが変わらなければ追加でビニエツトを購入する必要がなくなる。



固定式チェックポイント



ビニエツト

出所：「HVC - OVERVIEW 2022 Edition」スイス連邦関税局

< https://www.ezv.admin.ch/dam/ezv/en/dokumente/archiv/2014/06/lsva_-_uebersicht.pdf.download.pdf/hvc_overview.pdf >

出所：「Swiss Vignette shop」

< <https://www.vignetteshop.co.uk/vignettes/swiss-vignette-2025> >

7) スウェーデン

① AutoBizz

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いて、ゲートにおいてフロントガラスに設置した車載器から送信される情報を基に、車載器とリンクしたクレジットカードから料金が自動的に差引かれる。

元々はスウェーデンとデンマークを結ぶフェリーの利用に係る料金の支払いを目的にサービスが開始された。現在ではノルウェーのEasyGoやデンマークのBro Bizzとの相互運用により次の表に示す地域における有料道路等においても利用が可能となった。

スカンディナヴィア半島等におけるEFC^{*}の相互運用（1）

サービス名	運営者	利用可能エリア				
		デンマーク	スウェーデン	ノルウェー	オーストリア	ドイツ
		Great Belt 橋、 Øresund 橋、 Storebælt 橋、 フェリー	Øresund 橋、 Storebælt 橋、 フェリー	有料道路、橋、 トンネル	有料道路	フェリー
Bro Bizz	BroBizz A / S (デンマーク)	○	○	○	×	○
EasyGo (3.5t 以下)	Sund og Bælt Holding A/S (デンマーク)	○	○	×	×	○
EasyGo+ (3.5t 超)		○	○	×	○	○
ØRESUNDBIZZ	Øresundsbro Konsortiet (デンマーク・ スウェーデン)	○	○	○	×	○
AutoBizz	ForSea (スウェーデン)	○	○	○	○	○
AutoPASS	Statens vegvesen (ノルウェー)	×	×	○	×	○

※EFC (Electronic Fee Collection)

7章 諸外国のETC

スカンディナヴィア半島等におけるETCの相互運用（2）

サービス名	サービス概要
Bro Bizz	5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたETCシステムであり、フロントガラスに取付けたBroBizz車載器とゲート間で通信を行うことで、BroBizzに関連付けられたデビット/クレジットカードから利用料金が差引かれる。
EasyGo (3.5t以下)	5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたデンマーク、スウェーデン、ノルウェー等における有料道路、フェリー、橋梁、トンネルでのETCシステムであり、3.5t以下の車両が対象となっている。
EasyGo+ (3.5t超)	5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いた3.5tを超える車両向けのサービスであり、基本サービスはEasyGoと同様であるが、オーストリアにおける重量車課金で利用が可能となっている。
ØRESUNDBIZZ	5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたETCシステムであり、デンマークとスウェーデンをつなぐØresund橋等の支払いで利用できる。
AutoBizz	5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いて、ゲートにおいてフロントガラスに設置した車載器に送信される情報を基に、車載器と関連付けられたクレジットカードから料金が自動的に差引かれる。
AutoPASS	5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたETCシステムであり、ノルウェー国内の有料道路やフェリーの支払いで利用できる。

② Infrastructure charges（政策）

- ・ 課金目的：有料道路課金（建設費調達）
- ・ 使用技術：ANPR

道路新設に係る資金調達のために、2015年2月1日からMotala地区と Sundsvall地区の橋において、2023年10月1日からはストックホルム東部地区を結ぶスクール橋において、ANPRを用いたフリーフロー式ガントリーによる通行料課金が行われている。

コントロールポイントを通過した乗用車や大型車には支払い義務が発生し、請求書形式で車種別の料金が車両所有者に送られる。バイクや緊急車両、3.5t以上のバス等は支払いが免除される。

国外からの車両にも所有者への課金が容易にできるように、2015年にスウェーデン運輸局等によりEpass24が立上げられた。これは、Epass24に登録した車両がANPRで通行を確認された場合、Epass24アカウントから他国での有料道路の利用に応じて自動で通行料金が差引かれるものである。提携している対象道路はスウェーデンの有料道路と混雑課金対象エリアの道路、ノルウェーの有料道路、デンマークのStorebælt橋等である。すべての通行料金はオンラインで確認できるとともに、支払いの遅延による罰金が課されることもない利点がある。

③ Congestion Charge (政策)

- ・課金目的：混雑課金（渋滞緩和、公共交通の利用促進、公害緩和）
- ・使用技術：ANPR

都市中心部の渋滞緩和及び公共交通機関の利用促進と公害緩和を目的にANPRを用いたフリーフロー式ガントリーによる課金を行っている。

祝日、祝前日、7月以外における6時～18時30分の間、ストックホルム市中心部、ヨーテボリ市中心部、及びエッシンゲレーデン（路線E4）のコントロールポイント（ストックホルム：18カ所、ヨーテボリ：36カ所）を通過するたびに、対象車両に支払い義務が発生する。ただし、ヨーテボリ市は1時間以内であれば1回の支払いで何度でも通行可能となる。料金は時間帯や時期により異なる。国内の車両は口座引落としや電子請求書による支払いが可能であり、国外からの車両はEpass24による自動引落としまたは請求書による支払いのみとなる。Infrastructure Charge同様、バイクや緊急車両、14t以上のバス等は支払いが免除される。

ストックホルム市は2007年から、ヨーテボリ市は2013年に、Swedish Transport Administration及びEpass24によって運用されている。Epass24は、ノルウェーのすべての有料道路もカバーしているため、両国の道路で利用可能である。

Congestion Chargeの料金（SEK：スウェーデン・クローナ）

期間	ピークシーズン ^{*1}	オフピークシーズン ^{**2}
ストックホルム市	SEK11～45（上限SEK135）	SEK11～35（上限SEK105）
エッシンゲレーデン	SEK11～40（上限SEK135）	SEK15～30（上限SEK105）
ヨーテボリ市	SEK9～22（上限SEK60）	

※1ピークシーズン：3/1～夏至祭前及び8/15～11/30

※2オフピークシーズン：ピークシーズン以外

出所：The Swedish Transport Agency

< <https://www.transportstyrelsen.se/en/road/road-tolls/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/congestion-tax-in-stockholm/hours-and-amounts-in-stockholm/> >

7章 諸外国のETC

8) スロバキア：e-Myto

- ・課金目的：重量車課金
- ・使用技術：GNSS、セルラー通信、5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

車載器はGNSSとDSRCの技術を統合したハイブリッド車載器であり、シガーソケットから電源を取る。GNSSを用いて車両の位置情報を取得し、車載器側に内蔵されている地理的データとの照合の後、GSM/GPRS（セルラー通信）により取得情報を料金収受センターに送信する。料金収受センターでは送信された情報を基に料金を算出する。その後、DSRCを用いて算出された料金を徴収する。このように、3つの技術（DSRC + GNSS + GSM/GPRS）を統合している。

2010年1月よりサービスを開始しており、課金対象は積載量3.5tを超える車両で、料金は車種、排出ガスレベル、車軸数ごとに異なり、高速道路、第1種道路、第2種道路の計2,105区間（2025年1月1日時点）が課金対象となっている。また、対象道路の走行距離に応じて、3%～11%の割引がある。

なお、3.5t以下の車両に対しては、期間限定のe-ビニエット（電子ビニエット）を登録することにより、期間内は自由に有料道路が利用できる。e-ビニエットは、1日、10日間、30日間、365日間の4種類から選択でき、インターネットで購入できる。



車載器

出所：「The road toll system in the Slovakia: eMyto」Eurotoll LUMESIA
< <https://www.eurotoll.eu/our-offer/slovakia/> >

9) スロベニア：DarsGo

- ・課金目的：重量車課金
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

2018年4月1日から3.5tを超える車両を対象に通行料支払いのために車載器の搭載が義務付けられている（登録料10ユーロ）。総延長623.3kmの有料道路・高速道路網が128の通行料区間に分かれており、各区間の本線上にガントリーが設置されている。車両に取付けられたDarsGoユニットから、ガントリー通過時に通行料金を課金するための情報が送信される。料金は車種、車軸数ごとに異なる。一部トンネルでは、排出クラスによって支払いが免除される。

なお、オートバイと3.5t以下の車両は1週間、1か月、1年間のいずれかの電子ビニエットを購入し、通行料金を支払うことが義務付けられている（ANPR方式）。



DarsGo車載器

出所：mststolls

< <https://www.mststolls.com/products/darsgo> >

10) チェコ：MYTO CZ

- ・課金目的：重量車課金
- ・使用技術：GNSS、セルラー通信、5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

2007年より12tを超える重量車両に対してETCによる課金が始まり、2010年には3.5tを超える車両へと課金対象が拡大された。対象範囲は高速道路、準高速道路、一級国道であり、料金は対距離制で、車種車軸数、排出ガスレベル、曜日及び時間帯等によって異なる。

車載器に、通行料の支払い対象路線や地理情報が登録されており、GNSSにより走行中の車両位置データを取得する。データはセルラー通信で中央情報システムに送信され、通行料が計算される。通行料の徴収はDSRCで行う。

7章 諸外国のETC

通行料の不整合はコントロールガントリーやパトロール車両で監視され、中央情報システムでデータを照合し、不正等を取締る。

車載器の電源はシガーソケットから取る。車載器画面に、料金残高や電源の状態、搭載車両の車軸の数が常時表示される。車載器には4つのボタンがあり、車軸数の切替え、一部の音のオン・オフ、手動での通信の開始等に利用できる。電源からの切断、バッテリー電圧の低下等は音声で通知される。車両への取付けは運転者が行う。

なお、3.5t以下の車両は電子ビニエット方式（ANPR）による課金が行われている。



車載器

出所：「UTA」

< <https://web.uta.com/en/solutions/products/toll-solutions-50/myto-cz-obu> >

1 1) ドイツ：Toll Collect

- ・課金目的：重量車課金
- ・使用技術：GNSS、セルラー通信、ANPR、3D スキャナー

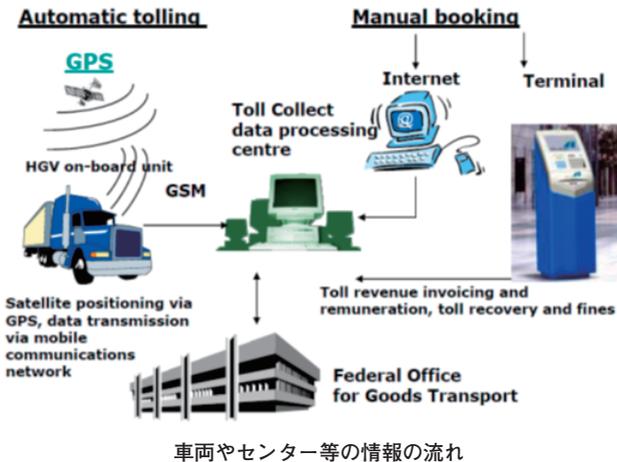
道路の維持管理や施設改良のための費用確保を目的に、重量車両を対象に、2005年1月から Toll Collect が導入された。

当初は車体総重量12tを超える車両が対象であったが、2015年10月1日以降は、車体総重量7.5tを超える車両が対象となった。2019年1月1日からは、ドイツ連邦幹線道路通行料法（BFStrMG）に基づいた新料金制度の運用が始まり、18 t を超える車両については車載器に車軸数の登録が必要となった。2024年7月1日以降は、3.5t を超える車両が対象となった。

Toll Collect が導入された当時は、連邦高速道路の約1.3万 km が対象であり、

GNSSを備えた車載器を用いて課金対象の道路を判別し、携帯電話網GSM回線を介して、車軸数や排出ガスレベル、走行距離をセンターに送信し、料金計算を行って課金が行われていた。

その後、2015年7月1日に連邦幹線道路の約0.2万kmが追加され、2018年7月1日以降に連邦幹線道路の全線に拡大されたことで、合計5.2万km以上の道路が課金対象となった。このため膨大な地図データの追加により、GNSS装置を組入れた車載器が走行距離を算定し、携帯電話ネットワーク（GSM）を通じて課金データを送信するシステムでは、車載器のメモリーが不足した。そこで、車載器は走行位置のみを定期的にセンターへ送信し、センターでマップマッチングと料金計算を行う方式へ切替えた。



出所：「The German Tolling Prospects」 Embassy of the Federal Republic of Germany Washington
< <https://www.slideserve.com/cecile/the-german-tolling-prospects> >P6 system structure

Toll Collectを利用するためには事前に申込みを行い、認定サービス取扱店で車載器と別途郵送されるマイクロチップ付のカードの取付を行う必要がある。車載器は2ピースタイプを採用しており、外付タイプとビルトインタイプがある。

なお、車載器を用いない場合は、オンラインまたは料金所ターミナルでの支払いを行う。

なお、車載器はETC運営会社のToll Collect社に帰属し、同社によって初期化される。従って、設置費用はユーザー負担となるが、車載器は無料である。車載器には、車両の走行している道路を把握するGNSS受信機、車両の走行距離を把握するタコグラフ

7章 諸外国のETC

及びGNSSを受信できないトンネル等の条件下での車両の挙動を把握するジャイロが組込まれている。



車載器（ビルトインタイプ）

出所：「Weight classes」 Toll Collect

< https://www.toll-collect.de/en/toll_collect/rund_um_die_maut/gewichtsklassen_2019/gewichts_und_achsklassen.html >

不正対策として、連邦高速道路本線上には約300カ所のコントロールガントリーが設置されており、3Dスキャナーで課金対象車両か否かを判定し、DSRC通信で車載器の搭載有無、赤外線カメラでナンバープレートの事前登録有無をチェックする。車載器の搭載がなく事前登録もない場合には、センターにデータが送られ、500km走行分相当の罰金が科される。また連邦幹線道路には柱型の路側機が約600カ所に設置されており、既存のガントリーと同様のシステムにより料金収受の準備が整っているかをチェックしている。



柱型路側機

出所：「Enforcement pillar press info」 Toll Collect

< https://www.toll-collect.de/en/toll_collect/rund_um_die_maut/mautkontrolle/kontrollsaerule.html >

1 2) トルコ：HGS (Hızlı Geçiş Sistemi)

- ・課金目的：有料道路課金（渋滞・運営コストの削減）
- ・使用技術：RFID

渋滞と運営コストの削減を目的に、タッチアンドゴー方式の「KGS」(ICカード)やパッシブ方式DSRCの「OGS」を使用してきたが、パッシブ方式RFIDを使用したETCシステム「HGS」に移行した。

高速道路の出入口に車両検出用の磁気ループとRFIDタグリーダー、ナンバープレート認識カメラが設置されており、RFIDタグリーダーを用いてフロントガラスに貼付けられたステッカーを讀取る。ステッカーにはフロントガラスの内側用と外側用（金属ガラス対応）がある。ステッカーとリンクしたクレジットカードまたは口座引落としにより料金収受が行われる。また、通行時に課金ができなかった場合、通行後16日を経過すると罰金が科され、未払いの状態では車両売却ができない等の制限がかかる。国外からの車両の場合、支払いがない場合は出国ができない。

料金体系は、車軸間距離、車軸数別の対距離制となっている。2014年から、料金所による課金システムからMLFFへ段階的に移行している。



高速道路のガントリー

出所：「FREE-FLOW TOLL COLLECTION SYSTEM」ASELSAN
 < <https://www.aselsan.com/en/technology/product/3064/freeflow-toll-collection-system> >

1 3) ノルウェー：AutoPASS

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたETCシステムであり、ノルウェー国内の主要都市の有料環状道路を主とした62の有料道路の全料金所432カ所やフェ

7章 諸外国のETC

リーの支払いで利用できる。

ノルウェー公共道路管理局が運営しており、料金体系は車種別となっている。車載器は無料のレンタルとなっているが、利用には200ノルウェー・クローネのデポジットが必要である。3.5tを超える車両は装着が義務付けられている。

オスロでは2017年10月1日より、温室効果ガス排出量の削減と大気質の改善を目的にAutoPASSを用いた混雑課金に環境区分料金が導入された。料金は車重と時間帯によって分けられ、混雑時と非混雑時で異なる料金が課される。AutoPASS車載器の搭載車はAutoPASSに紐付いた口座から料金が引落される。国外からの車両や非搭載車はカメラによりナンバーが撮影され、後日請求書が所有者に郵送される。AutoPASS契約の有無にかかわらず請求額が期限内に支払われない場合は、追加額と注意喚起書が送られてくる。それでも支払いがされない場合は、債権回収会社より請求される。

ノルウェーでは、AutoPASS以外に、BroBizz、ØRESUNDBIZZが利用できる。

14) フランス：Liber-t（小型車）、TIS-PL（大型車）

- ・課金目的：有料道路課金（建設・維持管理費調達）
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

高速道路の建設、維持及び運営の資金調達を目的に、5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いて、車両に設置された車載器とガントリーのアンテナ間で通信を行うことで料金収受が行われる。

国内に複数の有料道路事業者がいることからフランス高速道路協会（ASFA：Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage）が統括しており、利用者はいずれかの有料道路事業者1社と契約するとフランス国内における全高速道路での利用が可能となり、契約した有料道路事業者からまとめて料金が請求される。また、イタリア、スペイン、ポルトガル的高速道路でも利用可能である。

課金対象の道路ネットワークは9,158km（2017年）で、料金は車高と重量により5つのクラス（重量と車高、バイクで分類）に分けられ、対距離制で道路によって単価が異なる。小型車両を対象としたETCシステム（Liber-t）と、大型車を対象としたETCシステム（TIS-PL）を用いる（両車載器ともに1ピースタイプ）。ガントリーに接近する際には、30km/h以下の速度で走行する必要がある。

Liber-tは、ユーザーの利用頻度によって、2種類のサブスクリプションサービスを展開している。1年間にほとんど有料道路を利用しない利用者向けに、1.9ユーロを利用するたびに支払うプランと、少なくとも月1回以上有料道路を利用する

利用者向けに、1.45ユーロ/月を支払うプランがある。ただし、どちらも10ユーロを登録時に支払わなければならない。

TIS-PL車載器 (DKV Box) は、EU内の大型貨物車 (3.5t超え) の通行料をすべて車載器内に記録でき、EU内のすべての道路の支払いが可能である。車載器の料金データは、ハイブリッド無線 (GNSS/DSRC/Bluetooth) によって、料金所やガントリーと通信ができる。車載器のディスプレイには、車軸数や登録番号、排出クラス、重量、電源、受信の確認等が表示でき、言語や車軸数、重量等の登録データの変更も可能である。



ガントリー

出所：「Travel without stopping on European Motorways」 emovis tag
< <https://www.emovis-tag.co.uk/RAC> >



DKV Box

出所：「DKV」
< <https://www.dkveuroservice.com/fr/prestations/peage/dkv-box/dkv-box-europe/> >

路線 A4では ANPR を用いたフリーフロー式料金所がパイロットとして一部料金所で導入されていた。そして2022年11月14日より A79の全線でフランス初となる MLFF 方式の運用を開始した。同時に、A79はフランスで初めて環境基準 (欧州の排出基準) に従って料金設定が行われる高速道路となった。2024年12月には、A13及び A14 (パリ～ノルマンディー間) の210km 区間においても MLFF 方式での運用を開始した。

7章 諸外国のETC

15) ベルギー

① Teletol

- ・課金目的：有料道路課金（建設費回収）
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

Liefkenshoekトンネルにおいて、建設費の回収を目的に、無線通信による料金収受を行っている。通行料金は車高のみが考慮され、カテゴリ1（車高3m未満）とカテゴリ2（車高3m以上）に分類される。カテゴリ1の車両は、搭載したTeletolバッジにより課金される。カテゴリ2の車両の場合はTeletolバッジに加えてDKV、Axxès、Lumesia、AS24、Telepass、Satellic、TOLLTICKETS、TOLL 4 EUROPE各社の車載器により課金される。

料金はカテゴリ1、2ともに利用距離に関わらない均一料金となっており、カテゴリ2は利用時間帯により設定料金変動する。また、Teletolバッジを使った場合は、月額100ユーロ以上の場合に当月分が請求される。月額100ユーロ未満の場合、請求は翌月に繰越され6月30日と12月31日に残額をすべて精算される。Teletolバッジ、車載器のほか、クレジットカードや現金でも決済可能である。

② Viapass（政策）

- ・課金目的：重量車課金
- ・使用技術：GNSS、セルラー通信

2016年4月1日より、ベルギーの幹線道路とブリュッセル市内の道路3,000kmにおいて、3.5tを超える重量車に対する道路利用課金の運用を開始した。GNSSを用いた道路利用課金となっており、車載器の装着は義務化されている。車載器は、Axxès、Telepass、Total Energies Marketing Services、Satellic、W.A.G. Payment Solutions、Toll4Europeが提供しており、Satellic（デポジット制135ユーロ）を除き、車載器の使用は基本無料となっている。料金は走行距離、道路種別、車両総重量、環境区分の4つのパラメーターで決定する。

本線上に固定式の取締り用ガントリーがあるほか、可搬式の取締り装置や移動式の取締り車両がある。

ベルギー国内には3つの地域政府（フランドル地域、ブリュッセル首都圏、ワロン地域）があり、各地域政府により料金収受の名目が税金や通行料金として異なることからEETSのモデルケースとして開発が行われた。2024年1月よりフランドル地域で、2024年7月1日よりブリュッセル首都圏でZEV（Zero Emission Vehicle）は無料で走行できるようになった。また2025年1月1日にワロン地域で料金改定が実施され、2025年7月1日にはフランドル地域、ブリュッセル首都圏でも料金改定が行われる。

16) ポーランド：e-TOLL

- ・課金目的：重量車課金
- ・使用技術：GNSS、セルラー通信、ANPR

2021年10月1日から、それまでのパッシブ方式DSRC（ViaTOLL システム）に代わる新たなETCシステムであるe-Tollを開始した。e-TollはGNSSをベースとし、料金は自動徴収となる。柔軟性の高いEETSが2021年10月19日に欧州加盟国内で開始されるのに伴って、同国ではEETS開始直前の10月1日にDSRC方式ETCからGNSS方式ETCへ移行した。そして2022年10月17日にEETSに加入した。e-TOLLからの収益は、同国の道路網の拡充と既存の道路インフラのアップグレードに割当てられる。料金は道路クラス、車両総重量、EURO排出クラスを基にカテゴリ分けされており、対距離制となっている。

専用のアプリケーションがあり、契約内容や提供サービスをスマートフォンから確認することができる。

3.5t超の車両利用者は、システムに位置データを送信する方法を、①専用の車載器、②工場で設置する認定されたデバイスELS（スマートタコグラフ等）、③スマートフォン専用の無料アプリの3つから選択できる。

アプリは、5カ国語に対応しており、過去3カ月分の履歴が確認できる。料金収受を委託されているサービスプロバイダーは、スマートフォンより車両の位置を読み取り（記録はされない）、有料道路に入る前に運転者に通知し、自動的にチケットを購入する。このため、運転者がチケット購入のために料金所に立寄ることはない。



e-TOLL専用レーン

出所：< <https://motopedia.otomoto.pl/e-toll/> >

3.5t以下の車両は電子ビニエット方式が採用されている。A2（コニン～スト

7章 諸外国のETC

リクフ間)とA4(ヴロツワフ～ソシニツァ間)において、2023年6月まで3.5t以下の車両を対象とした対距離課金が終了した。

17) ロシア

① T-Pass、15-58、ЗСД、Главная дорога

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC

ロシアでは高速道路によって所管事業者が異なることから、有料道路利用に係る料金支払いにおいて複数のETCシステムが導入されている(次表参照)。なお、各車載器は相互運用を行っている。

車両のフロントガラスに取付けられた車載器と料金所のアンテナ間でDSRCによる通信を行うことで、高速道路の利用料金を自動的に個人口座から引落す。

現在M-12の一部と中央環状線(CRR)ではフリーフローシステムが導入されている。

料金は道路種別と車高、車軸数によりカテゴライズされた区間別料金となっており、車載器利用の場合は一定の割引を受けることができる。車載器はT-Passの場合、約4,000ロシア・ルーブルで購入でき、M11の場合は、約200ロシア・ルーブルで月のサブスクリプション購入ができる。

なお、一部の高速道路では非接触型スマートカード「T-CARD」を用いた料金収受も行っている。

導入されているETCシステム

車載器名	運用主体	導入エリア
T-Pass	Avtodor (Russian Highways State Company)	M-1, M-3, M-4, M-11(KP208-KP543), M-12, A-113 Central Ring Road, A-105
15-58	United Toll Collection Systems	M-11(KP15～KP58)
ЗСД (WHSD)	Western High-Speed Diameter (WHSD)	Western High-Speed Diameter (WHSD)
Главная дорога (Main Road)	New Quality Roads	M-1 (オディンツォヴォ北バイパス及びバグラチオン大通り)

② Platon

- ・課金目的：重量車課金(建設・維持管理費調達、インフラ改善)
- ・使用技術：GNSS、セルラー通信

高速道路の整備・建設及び修繕作業の資金調達、道路及び交通インフラの

改善を目的に、2015年11月15日からロシア国内の国道（50,774km）において、12tを超える車両から走行距離に基づく重量車課金を開始した。

車載器にはGPSとGLONASS（ロシアの人工衛星）が搭載されている。

携帯通信網にて、移動した経路と距離をデータ処理センターに送信する。料金は当初、1km当たり3.73ルーブルの料金が設定されていたが、国内の反発を受けて、2025年2月1日より3.34ルーブルとなっている。

510カ所の固定ガントリー及び「移動式制御システム」を搭載した特殊な車両で取締りをしており、違反した場合は5,000～10,000ルーブルの罰金が科される。



車載器

出所：「МОДЕЛИ БОРТОВЫХ УСТРОЙСТВ」 Платон
< <http://platon.ru/ru/onboard-devices/models/> >

7章 諸外国のETC

(2) アジア・オセアニア

国／地域	インド	インドネシア
名称	FASTag	e-toll card/e-toll pass
概要	料金所のセンサーがフロントガラスに貼付けたFASTagを読み取り、利用者があらかじめ入金しているFASTagアカウントから料金を引落とし、ゲートが開く。一部高速道路ではANPRも併用したフリーフロー方式の実証が進められている。検討されていたGNSS型料金システムの導入は延期された。	e-toll card（非接触型プリペイドICカード）による電子決済が導入され、一部では赤外線式車載器「e-toll pass」も運用中である。現在はスマートフォンの位置情報を活用したMLFF型ETCの導入が検討されており、2029年までの完全移行を目指して、実証が進行中である。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、均一制、車種別	対距離制、均一制、車種別
導入時期	2013年4月	2012年4月
運用主体	Indian Highway Management Company Limited (IHMC)	Jasa Marga
導入エリア	高速道路（料金所約1,000カ所）（2024年5月時点）	Jasa Margaの管理有料道路1,260km（2024年5月時点）
対象車種	全車種（二輪を除く）	全車種
使用技術	RFID、ANPR	非接触型ICカード、赤外線
関連機関のURL	https://ihmcl.co.in/ https://www.npci.org.in/what-we-do/netc-fastag/product-overview https://fastag.info/index.php	https://www.jasamarga.com （接続不安定） https://jmtco.co.id/
詳細該当	1)	2)

国／地域	韓国	カンボジア
名称	hi-pass	ETC
概要	車載器は2ピースタイプ。マイクロチップ付のhi-passカード（後払い）か、hi-pass PLUSカード（前払い）を車載器に差込み利用する。MLFFを一部導入し、今後拡大する計画である。現金収受からANPRへの移行が2024年5月から始まり、段階的に現金決済廃止の予定。なお、通行料未納者には督促状の送付や車両の差押え等が実施される。	車載器とカードの2ピースタイプ。利用前に車載器を購入し車両に取付ける。料金所を停止せずに通行できる。2022年11月からはANPRも併用し、こちらは数秒間の停止が必要である。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別、車軸数別、時間帯別	対距離制、車種別
導入時期	2002年	2022年10月
運用主体	韓国道路公社	Phnom Penh-Sihanoukville Expressway Company
導入エリア	高速道路全路線（約4,000km）	プノンベン・シアヌークビル高速道路（約190km）
対象車種	全車種	全車種
使用技術	5.8 GHz帯アクティブ方式DSRC、赤外線、ANPR	アクティブ方式DSRC、ANPR
関連機関のURL	https://www.ex.co.kr/eng/ https://www.hipass.co.kr/main.do#%EC%82%AC%EC%9D%B4%ED%8A%B8%EB%A7%B5	https://ew.mpwt.gov.kh （接続不安定）
詳細該当	3)	4)

国／地域	シンガポール	シンガポール
名称	ERP (Electronic Road Pricing)	ERP 2.0
概要	プリペイドカードを車載器に挿入し、流入制限区域のガントリー通過で自動徴収する。2019年4月からは銀行口座と連携した「SimplyGoカード」を導入。2023年11月からは新システム「ERP2.0」に順次移行している。全車両に車載器搭載を義務化している。	2023年11月にERPからの移行が開始された。GNSSを採用し、国内全域についてガントリーを用いることなく、走行距離に応じた課金を可能とするシステム。車載器は無償で配布され、2025年までに完全に移行される計画である。
課金目的	混雑課金	混雑課金
料金体系	車種別、時間帯別	対距離制、車種別、時間帯別
導入時期	1998年9月	2023年11月
運用主体	Land Transport Authority	Land Transport Authority
導入エリア	商業中心地区 (CBD: Central Business District)、高速道路	商業中心地区 (CBD: Central Business District)、高速道路
対象車種	全車種	全車種 (一部特殊車両を除く)
使用技術	2.45GHz帯パッシブ方式DSRC	GNSS、セルラー通信
関連機関のURL	https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en.html https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/ERP/ERP.html	https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en.html
詳細該当項	5) ①	5) ②

国／地域	タイ	タイ
名称	Easy Pass/M-PASS	M-FLOW
概要	専用レーンを通過することにより、路側のアンテナと車載器で通信を行い、カードに紐付いた口座から自動で料金を引落す。事前に車載器の保証金として300バーツが必要である。新たなMLFFシステムであるM-FLOWの配備完了後に廃止予定だが当面は併用予定。	ANPR技術を用いたETCシステムである。事前登録制で、未納者には罰金が科される。2025年5月時点では一部の料金所に試験的に導入されている。対距離制路線での運用拡大を検討していたが、運輸省の指導者交代により停止している。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、均一制、車軸数別	均一制、車軸数別
導入時期	2010年	2022年2月
運用主体	Expressway Authority of Thailand (EXAT) / Department of Highways	Department of Highways
導入エリア	EXAT管理8路線約225km/ 高速道路7.9号線、他	高速道路7.9号線
対象車種	全車種	全車種
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	ANPR
関連機関のURL	https://www.thaieasypass.com/th/index https://www.thaim-pass.com/	https://mflowthai.com/mflow
詳細該当項	—	6)

7章 諸外国のETC

国／地域	台湾	中国
名称	e-Tag	ETC
概要	2006年に導入された赤外線方式に代わり2012年に導入された。RFIDとANPRを用いたMLFFシステムであり、タグは無料で配布される。タグ未装着車や違反者はANPRでナンバープレート特定する。ETC普及率は約93%。なお、料金未納者には督促状が送付される。	5.8GHz帯アクティブ方式を利用した車載器を採用している。各省において整備が進められ、2015年9月には全国的な相互運用が実現している。近年有人レーンではスマートフォンと2次元バーコードを用いた料金決済も可能。ETCベースのV2Xを推進する動向が見られる。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	対距離制
導入時期	2012年	1999年
運用主体	Far Eastern Electronic Toll Collection Co., Ltd. (FETC)	各省による（北京速通科技有限公司、上海公共交通卡股份有限公司等）
導入エリア	高速道路1,3,3A,5号線	各省が管理する高速道路
対象車種	二輪、大型車を除く全車種	全車種
使用技術	RFID、ANPR	5.8 GHz帯アクティブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.freeway.gov.tw/english/Publish.aspx?cnid=3061 https://www.fetc.net.tw/en/	https://www.bjetc.cn/Index.aspx https://www.sptcc.com/
詳細該当項	7)	8)

国／地域	香港	香港
名称	Autotoll	HKeToll
概要	渋滞緩和を目的にフリーフロー方式のETC専用レーンが設置されており、車載センサーとの間で通信を行うことで、プライベート口座から料金収受する。広州と共通して利用可能。駐車場でも利用が可能。新システム「HKeToll」への移行後は現金決済とともに廃止される予定である。	従来のAutotollに代わり2023年5月から順次導入されているMLFFシステムで、2025年までに完全移行予定。RFIDタグは無償で配布される。利用前にアカウントを開設する必要がある。2024年1月時点のアカウント開設は香港登録車両の約93%を占める。なお、2週間以内に支払いがない場合、割増料金が発生する。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	均一制
導入時期	1998年	2023年5月
運用主体	Autotoll Ltd.	Autotoll Ltd.
導入エリア	香港内の有料道路、有料トンネル、橋梁	香港内の有料トンネルと青沙管理区
対象車種	全車種	全車種
使用技術	RFID、ANPR	RFID、ANPR
関連機関のURL	https://www.autotoll.com.hk/	https://www.hketoll.gov.hk/Landing
詳細該当項	－	－

7章 諸外国のETC

国／地域	パキスタン	バングラデシュ
名称	M-Tag	Windshield Based First Track Electronic Toll Collection (ETC)
概要	料金所に設置された路側アンテナと車載RFIDチップで通信し車両情報を取得、料金はクレジットカード等で決済される。2024年2月に全車両登録義務化、2025年2月からM-Tag使用必須となっている。残高不足や現金払いは追加料金が発生する。	有料道路橋手前にETC専用レーンを設置し、フロントガラスに貼付けられたRFIDと通信を行い、紐付けされている所定銀行の口座から自動的に料金を徴収する。将来的には現金決済を廃止し、ETCのみとする予定である。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別	均一制、車種別
導入時期	-	2019年4月
運用主体	The National Highway Authority (NHA)	Computer Network Systems (CNS)
導入エリア	一部の高速道路、国道、トンネル	9つの橋梁、2つの高速道路
対象車種	全車種	-
使用技術	RFID	RFID
関連機関のURL	https://onenetwork.pk/m-tag/ https://www.nadra.gov.pk/e-toll-collection-system/	https://site.cnsbd.com/
詳細該当項	-	-

国／地域	フィリピン	ベトナム
名称	① Easytrip RFID ② Autosweep RFID	Automatic tolling system
概要	RFIDステッカーにチップとアンテナが内蔵されており、フロントガラスまたはヘッドライトに設置される。2021年時点での電子決済率は約90%。マニラ首都圏ではETC相互運用が計画されている。	2003年からバーコードを利用したワンストップでのETCシステムを採用し、現在では赤外線方式のノンストップETCシステムも導入。車載器にはCII Smart Cardを挿込んで利用する。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	車種別
導入時期	① 2014年7月 ② 2018年3月	2003年
運用主体	① Metro Pacific Tollways Corporation (MPTC) ② San Miguel Corporation (SMC)	Ho Chi Minh City Infrastructure Investment Joint Stock Company
導入エリア	高速道路 (NLEX, SCTEX, CAVITEX, C5 LINK, CALAX, SLEX, SKYWAY, NAIAX, STAR, TPLEX)	-
対象車種	-	-
使用技術	RFID	赤外線
関連機関のURL	https://trb.gov.ph/ https://www.easytrip.ph/	http://cii.com.vn/
詳細該当項	9)	-

7章 諸外国のETC

国／地域	ベトナム	マレーシア
名称	VETC eTag/ePass	TNG RFID
概要	プリペイドと銀行引落しに対応しアプリとも連動している。2022年から高速道路で装着が義務化され両システムは相互運用可能である。2024年3月時点で496万台超が装着済みで、その6月末時点で全国163料金所に925レーンを整備し、ノンストップ運用を実現。560万台以上が利用、車両の96%以上がタグ装着済み。取引の95%がノンストップで処理されている。	2018年8月、それまで利用されていたSmartTAG(赤外線)に加えて新たに導入。タグはフロントガラスかヘッドライトに装着。当初計画されていたMLFFでの統一導入は遅れており、国内最大の高速道路の最大コンセッションニアのPLUS社が2025年4月より施行導入を開始。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	－	対距離制、車種別
導入時期	2015年	2018年8月
運用主体	Vietnam Expressway Development Investment Corporation (VEC), Vietnam Digital Traffic Joint Stock Company (VDTC)	Touch'n Go Sdn Bhd (TNGSB)
導入エリア	高速道路、橋、一部の国道	国内26以上の高速道路と有料トンネル
対象車種	－	－
使用技術	RFID	RFID、ANPR
関連機関のURL	https://www.vetc.com.vn/ https://epass-vdtk.com.vn/	https://www.touchngo.com.my/consumer/toll/rfid/
詳細該当項	－	1 0)

国／地域	ミャンマー	モンゴル
名称	M.ezGo	－
概要	同国唯一の高速道路であるヤンゴン・マンダレー高速道路において利用可能。料金所に設置されたアンテナと車載器の間で通信を行い、車載器に紐付けられた口座から料金収受を行う。ウェブ・アプリの登録の際にデポジット、加入料、年会費が必要であり、5年間使用可能。	RFIDタグと料金所に設置されたリーダーを用いて、Ukhaa Khudag炭鉱から中国への運搬ルートである有料道路を使用するトラックから料金を徴収。過積載車両から道路を守るために車両重量計測システムも併用。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	車両重量別
導入時期	－	2011年
運用主体	Ministry of Construction	International Road Dynamics (IRD)
導入エリア	ヤンゴン・マンダレー高速道路	Tavan Tolgoi-Gashuun Sukhait 有料道路
対象車種	－	トラック
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC	RFID
関連機関のURL	http://m-ezgo.com/	https://www.itsinternational.com/its1/its4/its5/news/ird-wim-and-tolling-technology-be-deployed-mongolia
詳細該当項	－	－

国／地域	オーストラリア	ニュージーランド
名称	e-TAG	Electronic toll collection
概要	5.8GHz帯パッシブ方式を用いたフリーフロー方式のETC。ガントリーを設置し、DSRC車載器、ANPR、LiDARによる検知で高精度な料金取受を行う。車載器非保有者や利用頻度の低いユーザー向けに、位置情報を活用した課金アプリ「LinktGO」も展開。未払い者には督促状が送付され、遅延金が発生する。	ガントリー通過時に車両ナンバーを読み取り課金する。アカウントがない場合、5日以内に支払いが確認できなければ請求が送付される。アカウント登録者は登録カードから自動引落される。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	均一制、車種別
導入時期	2000年12月	2009年1月
運用主体	Transurban他	NZ Transport Agency
導入エリア	オーストラリア国内の有料道路(トンネル、橋を含む)(ニューサウスウェールズ州、ヴィクトリア州、クイーンズランド州)	有料高速道路 (Tauranga Eastern Link SH2、Tauranga Takitimu Drive SH29、Auckland Northern Gateway)
対象車種	全車種	全車種
使用技術	5.8GHz帯パッシブ方式DSRC、ANPR、LiDAR、GNSS	ANPR
関連機関のURL	https://www.linkt.com.au/ http://www.transurban.com/home.htm https://www.myetoll.transport.nsw.gov.au/ https://www.linktgo.com.au/	https://www.nzta.govt.nz/ http://www.nzta.govt.nz/roads-and-rail/toll-roads/
詳細該当項	1 1)	1 2) ①

国／地域	ニュージーランド
名称	eRUC (Electronic Road Usage Charge)
概要	ニュージーランドの道路利用課金(RUC)は1978年開始の距離課金制度。2010年からGNSS方式の車載器を用いたeRUCを導入。3.5t以上の重量車や非ガソリン車が対象。車両管理者は1,000km単位で前払いし、ライセンス掲示の義務がある。eRUCの導入により、運営コスト削減と未払い防止に貢献している。
課金目的	道路利用課金
料金体系	対距離制、車種別、車両重量別、車軸数別
導入時期	2010年
運用主体	NZ Transport Agency
導入エリア	全国
対象車種	すべての大型車、ガソリン車以外の軽自動車
使用技術	GNSS
関連機関のURL	https://www.nzta.govt.nz/vehicles/road-user-charges/
詳細該当項	1 2) ②

7章 諸外国のETC

1) インド：FASTag

- ・課金目的：有料道路課金（渋滞解消、運用コスト削減）
- ・使用技術：RFID、ANPR

2014年9月から料金所における慢性的な渋滞の解消及び運用コストの削減を目的に、RFID技術（EPC Gen-2、ISO 18000-6C）を用いたETCサービスFASTagを開始した。当初は任意での利用であったが、2017年12月1日以降、すべての新車に対して、自動車メーカーまたはディーラーのいずれかでFASTagを取付けることが義務化され、2021年2月15日以降は、すべての4輪車へのFASTag取付が義務化された。2024年10月にはFASTag発行枚数が1億枚を超えた。一部高速道路ではANPRも併用されている。

料金所で車両がFASTag専用レーンに近付くと、センサーがフロントガラスに貼付されたFASTagを読み取り、利用者があらかじめ入金しているFASTagアカウントから料金を差引き、ゲートを開く方式となっている。アカウントの残高不足等はSMSで利用者へ通知される。アカウントへの入金方法は、デビットカードやクレジットカード、ネットバンキングを利用したオンライン決済のほか、一部銀行や料金所での現金決済がある。

初回登録時に100インド・ルピー（サービス税を含む）がかかり、車種ごとに異なる一定額のデポジットを入金する必要がある。FASTagはオンラインから購入できるほか、National Highwayの料金所や一部の銀行等で購入・再発行ができる。2019年1月に既存のRFIDベースのFASTagスキームを拡張したタグを発表した。自分の銀行口座または支払いアプリケーションのいずれかと紐付けることにより、FASTagでガソリン購入や駐車場利用等の車両サービスへの支払いが可能である。

普及策として、2016年から2020年まで、NHAIの管理する国道の利用者に対し、通行料金の2.5～10%のキャッシュバックが実施されていた。また、未装着車には通行料の2倍の料金が請求される。

一方、当初はFASTagに代わる次世代システムとして、GNSSを活用した衛星ベースの料金徴収システムが計画されていたが、その全国展開は延期された。この延期の背景には、インド独自の測位システム「NavIC（ナビック）」の運用上の制限がある。現在、NavICの11基の衛星のうち、完全に機能しているのは5基のみであり、これがシステムの精度や信頼性に影響を与えている。

NavICが安定的に運用されるまでの間、道路交通高速道路省及びインド国家高速道路庁（NHAI）は、ドワルカ高速道路等で、「ANPR-FASTagベースのバリアフリー料金システム」として、バリアフリー料金収受技術のパイロットプロジェクトを継続する予定である。このシステムは、自動ナンバープレート認識（ANPR）

技術と既存のFASTag (RFID) 技術を組合せることで、車両を停止させることなく通行料金を自動で徴収できる仕組みである。違反が確認された場合は電子通知 (E-Notice) が発行され、FASTagの利用停止やその他の罰則が科される可能性がある。全国展開については、試験導入の結果やユーザーからのフィードバックを踏まえて今後判断される。



FASTagのイメージ

出所：CELECT < <https://celect.in/Products/3M-UHF-FASTag-Tolling-Tag.html> >

2) インドネシア：e-toll card/e-toll pass

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：非接触型ICカード、赤外線

2012年に電子決済システム「e-toll card」(非接触型プリペイドICカード)が導入され、2017年10月末で現金決済が廃止されたことで、完全電子決済に移行した。

空港高速道路等、一部路線では「e-toll pass」と呼ばれる赤外線形式の車載器を用いた運用も実施されている。赤外線方式車載器の本体価格は720,000ルピアである。

一方で、スマートフォンアプリ「Cantas」を用いて、GNSSをベースとするMLFFへの移行を計画している。2023年12月にバリで試験的に導入を開始した。段階的な全国での導入を予定しており、2024年10月にはSLFF(シングルレーンフリーフロー)のパイロットを実施した。システムの移行期間中は一時的にRFIDを利用する。有料道路利用者は、Cantasアプリを通じて使用する自動車を登録する必要があり、ETC未使用者は行政処分を受けることになる。インドネシアは2029年までにMLFFに完全移行することを目標としている。

またジャカルタ近郊ではRFIDを用いたSLFFのパイロットも実施されている。

7章 諸外国のETC

3) 韓国：hi-pass

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：5.8GHz帯アクティブ方式DSRC、赤外線、ANPR

2002年にETCシステムhi-passが導入され、2007年に全国でのサービスを開始した。料金所のETCレーンにはRFアンテナと赤外線（IR）リーダーが併設されており、5.8GHz帯アクティブ方式DSRCとIR（850nm）を併用している。hi-passの利用率は2024年で91%となっている。

以前より非接触型ICカードを用いた料金支払いのTouch-pass cardシステムがあり、両システムが利用可能なhi-pass PLUSも導入されている。

車載器は2ピースタイプで、利用者自身でダッシュボード上に取付ける。マイクチップ付のhi-passカード（後払い）か、hi-pass PLUSカード（前払い）を車載器に差込んで利用する。

車種別の対距離制で課金されるが、一定距離以上には上限額が設定されている。hi-passを利用すると通勤時間帯は20～50%の割引が、電気自動車、水素自動車の利用者は2024年末まで50%の割引が適用された。

車載器の非搭載や前払いカードの残高不足等のある車両については後方よりナンバープレートが撮影され、後日請求書がドライバーへ送付される。

さらに、現在MLFFが96カ所で導入され運用中である。2028年までに42カ所の増設が計画されている。MLFFの通過速度は50～80km/hである。

現金収受の段階的な廃止に向け、ノンストップかつ高速での料金徴収を可能とするシステム「スマートトーリングシステム」の全面導入が決定されている。本システムは、ANPRとAIを活用したものであり、既存のHi-Pass方式との併用により導入が進められている。

2024年5月28日より、全国9カ所の料金所（例：大王－板橋IC区間等）においてパイロットプロジェクトが開始されており、hi-passを搭載していない車両であっても、停車せずに通行可能な仕組みが導入されている。料金の支払いは、事前登録または後日請求による後払い方式が採用されている。

4) カンボジア：ETC

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：アクティブ方式DSRC、ANPR

中国がPPPで整備したプノンペン・シアヌークビル高速道路の料金収受を目的に、当道路管理会社が独自に整備したシステムである。2022年10月に導入され、当初は無料通行で試行された。その後、2022年11月にANPRが導入されている。2023年4月時点での利用率は、DSRCが30%、ANPRが4%となっている。

車載器は2ピースタイプで、E-Passと呼ばれるカードを挿入して利用する。車載器費用は20.00ドル、デポジットは200.00ドルとなっている。ANPRの場合、あらかじめ専用アプリをスマートフォンにダウンロードし、モバイルバンキング口座とナンバープレートの情報を登録して利用する。



DSRC車載器とE-Passカード

出所：カンボジア公共事業運輸省

各料金所には、DSRC、ANPRのそれぞれの専用レーンが、一般レーンと別に存在する。DSRCレーンには車載器との通信機器、ANPRレーンにはナンバープレート捕捉用のカメラが、各々設置されている。



ANPRイメージ



レーン案内看板

出所：カンボジア公共事業運輸省

カンボジアでは2022年10月に一般供用されたプノンベン・シアヌークビル高速道路が唯一の高速道路である。その通行料金は対距離制であり、料金区分はタイプA（排気量600cc超の二輪車、乗員7人以下の普通車、車両総重量2t未満のトラック）からタイプE（けん引部を含む車両総重量20t超のトラック）まで5種類に分けられている。いずれのクラスも、DSRCやANPRでの通行料金支払いが可能である。

DSRCは銀行口座引落としやクレジットカードからの課金である一方、ANPRは

7章 諸外国のETC

モバイルバンキングからの課金である。銀行口座引落しやモバイルバンキングを利用する場合、通行料金以上の残高が必要である。

車載器非搭載や残高不足等の車両がレーンを通過した場合、レーンでサイレンが鳴り、ドライバーに停止を促しながら係員を呼出す仕組みになっている。併せて、レーンに設置のナンバープレート捕捉用カメラでナンバープレートを撮影する。もしこの車両が料金所を通過した場合には、捕捉されたナンバープレート情報は高速道路の管理センター（当道路管理会社と警察が共同運営）に転送・照会され、後日請求書が送付される。

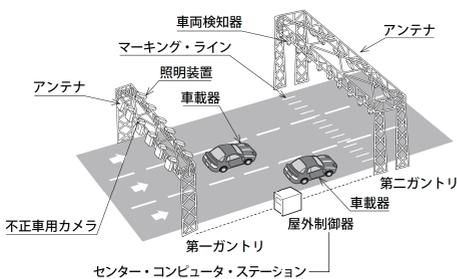
5) シンガポール

①ERP (Electronic Road Pricing)

- ・課金目的：混雑課金（混雑緩和、環境保全）
- ・使用技術：2.45GHz帯パッシブ方式DSRC

都心部の混雑緩和や環境保全を目的として、1975年から商業中心地区（CBD：Central Business District）に進入する車両を対象に、ステッカーによる課金を開始した。その後、1998年9月から監視コスト等の削減及び渋滞の範囲や程度に応じた課金を行うことを目的に、ERPが導入され、1999年にはCBDの外側にある道路も課金対象となった。

2.45GHz帯パッシブ方式DSRCを利用しており、CBDに流入する本線上にフリーフロー方式の2連のガントリー（15m間隔）が93カ所（2021年3月時点）設置されている。



ガントリーの構成



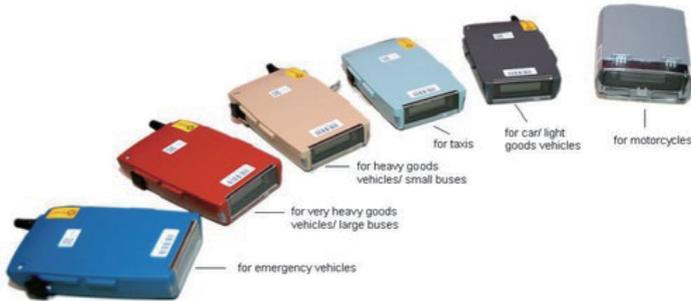
ガントリー

出所：「三菱重工技報 Vol.40 No.3 (2003_5)」三菱重工機械システム
< <http://www.mhi.co.jp/technology/review/pdf/403/403166.pdf> >

出所：「ERPシステム (Electronic Road Pricing System)」三菱重工機械システム
< https://www.mhi.com/jp/group/mhims/research/sip/column_0003.html >

車載器はIU (In vehicle Unit) と呼ばれる2ピースタイプで、車種別（二輪車用、

乗用車/小型トラック用、タクシー用、中型トラック/小型バス用、大型トラック/大型バス用、特殊車両用)に6タイプある。Road Traffic Act (道路交通法)により、車載器の搭載義務が法制化されており、法制化当时には無料で車載器を配布した。



車載器

出所：「In-Vehicle Unit (IU)」 Land Transport Authority of Singapore
 < https://www.researchgate.net/figure/Singapore-ERP-In-vehicle-Units-IUs_fig2_331152719 >

カードはガソリンスタンドやコンビニエンスストア等で入手可能である。カードの残高が少なくなった場合は、銀行のATMやガソリンスタンド等に設置されている専用機でチャージする。また、このカードはERPだけでなく、コンビニエンスストアや駐車場での代金支払いに利用することも可能となっている。

通行料は路線及び課金エリアへの進入時間帯、車種によって異なる。課金対象の時間帯は交通量の多い場所や時間帯ほど高くなるように30分ごとに設定されており、また変動料金の境界となる前後5分間は前後の料金の平均が課される。規制区域内の平均交通速度を幹線道路で20~30km/h、高速道路で45~65km/hに保てるように設定され、交通量調査に基づき約3カ月ごとに改定されている。2023年4月時点ではCBD（商業中心地区）ではガントリーは設置されているものの課金は実施しておらず、一部の高速道路でのみ実施されている。課金額は0.50~5.00シンガポールドルで設定され、7時~9時、17時30分~19時30分等のピーク時のみ課金を実施している。

カードの残高不足等で料金が収受できなかった場合には、ガントリーに設置してある監視カメラで撮影したナンバープレートが管理センターに送信され、後日罰金が請求される。

2009年6月に新式デュアルモードIUが導入され、これまでのカードのほかに

7章 諸外国のETC

非接触電子決済CEPASに対応したカードでの支払いが可能となった。車載器の切替えは任意であり、残高が不足した時に自動的にチャージするよう設定することが可能である。2019年4月からは銀行口座と連携した「SimplyGoカード」が導入された。

②ERP2.0

- ・課金目的：混雑課金
- ・使用技術：GNSS、セルラー通信

ガントリーを設置していない細街路への流入やガントリーの乱立を避けるため、シンガポール政府はGNSSを利用したERP2.0の開発導入を進めてきた。2016年2月、LTAは、次世代ERPの開発事業について、三菱重工エンジンシステムアジア株式会社を通じて三菱重工機械システム株式会社とNCS Pte. Ltd.の共同事業体を選定した。

ERP2.0への移行は2023年11月に開始され、業務用車両から段階的に無償交換されている。2024年5月には二輪車への無償交換と新車への搭載が開始された。移行は2025年までに完了する計画である。2023年11月以降、約15万台の車両に車載器が搭載されている。新たな車載器は、バイク用の1ピースタイプの車載器と一般車両用の3ピースタイプ車載器があり、スマホアプリと連携して使用される。3ピースタイプの車載器は、大きめのタッチディスプレイ、処理ユニット及びアンテナにて構成され、ディスプレイではERP課金情報を表示するほか、スクールゾーン、バス専用レーンの情報や渋滞情報等も今後順次提供が開始される予定である。

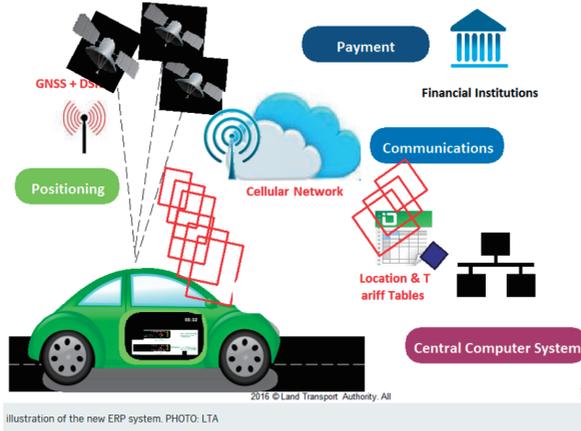
ERP2.0はGNSSを採用しており、ガントリーを用いることなく、走行距離に応じた課金を可能とするシステムである。しかし、衛星信号の反射しやすい高層ビル街や高速道路の並行区間等の条件下では、従来方式より位置特定の精度が低下する場合がある。そのため、ERP2.0ではDSRCによる位置補正を併せて行っている。また、課金方式は受容性を考慮して既存のコードン課金での運用を続ける方針であるが、将来はゾーン内の移動距離に応じた課金となる可能性もある。



新たな車載器

出所：「ERP2.0 All you need to know about switching from IU to ERP 2.0」s On-Board-Unit」
 Land Transport Authority of Singapore
 < https://onemotoring.lta.gov.sg/content/dam/onemotoring/Driving/ERP/ERP_2/H257688_LTA_TR150_10ppBrochure_FA_ENG.pdf >

Next-Generation ERP System Architecture



ERP2.0のシステムアーキテクチャ

出所：「LTA to roll out next-generation ERP from 2020, NCS-MHI to build system for \$556m」 THE STRAITS TIMES
 < <http://www.straitstimes.com/singapore/transport/ncs-mhi-to-build-islandwide-satellite-based-erp-for-556m> >

7章 諸外国のETC

6) タイ：M-FLOW

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：ANPR

タイでは従来の料金所（現金及びETC）と、本線上に設置されたノンストップ型の料金收受システム「M-FLOW」が併用されており、従来のETC利用者は引続き料金所で課金されている。将来的にはすべての有料道路にM-FLOWを導入し、現金徴収やM-PASS、Easy Passといった既存システムを撤去する予定だが、当面は併用が継続される見込みである。

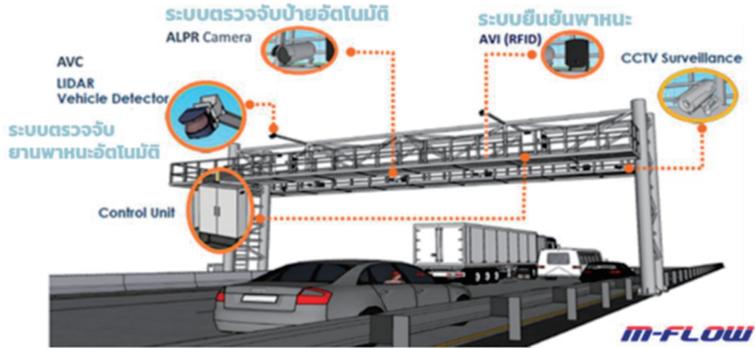
M-FLOWの運用拡大の計画は2025年5月時点で運輸省の指導者交代に伴い停止している。

M-FLOWは2022年2月の導入以降、3年間で延べ1億3,400万回以上利用され、1日平均約13万台、全高速道路交通量の約43%を占めた。

従来は現金とパッシブDSRC方式のETCの2方式で通行料金を徴収していたが、ラッシュアワー時の料金所渋滞が社会問題となっていた。これを受け、交通省は渋滞解消を目的にフリーフロー方式への移行を検討し、FETCi Thailand社（台湾の遠通電収（FETC）社）の協力を得て、2022年2月15日から高速9号線（バンパイン～バンブリー間）でANPR技術を用いた専用レーン方式のM-FLOWを導入した。

M-FLOWは時速120km、1車線あたり2,000～2,500台/時の交通量に対応しており、従来のM-PASSやEasy Pass（処理能力：500台/時）に比べて高い処理性能を有する。

このシステムは、AIを活用した自動車ナンバー認識（ANPR）、車両検知用のAVC、ID識別用のRFID、CCTVカメラで構成されている。ただし、RFIDの利用には法改正が必要であり、法整備後に導入される予定である。



M-FLOWのシステム

出所：mflowthai

< <https://mflowthai.com/mflow/aboutus> >



M-FLOW レーンと分岐手前の標識

出所：mflowthai

< <https://www.it24hrs.com/2022/m-flow-thailand-opening-15-feb-2022/> >

出所：MATICHON ONLINE

< https://www.matchon.co.th/economy/news_3200068 >

M-FLOWを利用するには、事前登録が必要である。登録するには、ウェブサイトまたはスマホアプリから、携帯電話番号、IDカード、住所、自動車登録証等を登録する必要がある。支払いは、ウェブサイトやM-FLOWモバイルアプリ、QRコード、自動引落とし等システムから選択できる。通行料金は、普通自動車の場合30パーツであるが、道路利用後2日以内に支払わないと、通行料金の2倍に加算され、12日以降は罰金として通行料金の10倍に加え、200パー

7章 諸外国のETC

ツの手数料が科される。また、未登録車がM-FLOWレーンに誤進入した場合は更に高額となる。

7) 台湾：e-Tag

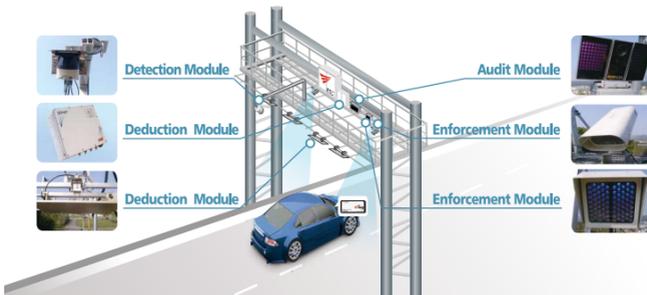
- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

2006年に赤外線方式のETCを導入したが、車載器の普及促進を図るため、2012年から2014年にかけてRFID（e-Tag）による全線MLFF式へ移行した。ETCの普及率は、赤外線方式であった2012年時点の43%から、2014年には94%にまで増加した。2014年～2024年4月までのETC平均利用率は93%である。2025年4月時点で、339のガントリーが運用されている。

システムは遠通電収（FETC）が運営しており、タグは無料で配布されている。破損等により2枚目以降の場合は約3ドルでの購入となる。

なお、二輪車と特大車の高速道路への進入は禁じられている。ピーク時間帯には課金額を倍にする、旧正月時期には比較的空いている路線を2割引にする等、課金額を柔軟に変えることにより、交通流の平準化に取り組んでいる。

違反車両は、ANPRで認識したナンバープレートから政府のデータベースにより車両所有者を特定し、請求書を送付する。支払いはコンビニでも可能である。



e-Tag システムのイメージ

出所：「Taiwan RFID-based ETC Total Solution」
< https://www.roc-taiwan.org/public/USIax_news/5860173671.pdf >

8) 中国：ETC

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：5.8GHz帯アクティブ方式DSRC

料金所にDSRCアンテナが設置されており、通過時にフロントガラスに設置した車載

器との間で5.8GHz帯アクティブ方式DSRCによる通信を行い、ICカードに紐付けされた銀行口座から通行料金を徴収する。

1997年に首都空港高速道路においてテスト運用が行われ、1999年に正式運用が開始された。その後、各省において整備が進められ、2015年9月に中国全体での相互運用を開始した。2020年10月時点の中国全体の高速道路におけるETC利用率は65.98%であり、乗用車は70%を、トラックは53%を超えている。2025年までに有料道路におけるETC利用率を100%とすることを目指している。また、2020年末にはほぼすべての料金所でETCレーンが整備されている。

車載器本体とICカードの2ピースタイプを採用している。電池を内蔵しており、2年間の保証期間中に電池が切れた場合は無料で交換が可能である。また近年、太陽電池を搭載し、5年程度は電池交換が不要な車載器も登場した。ICカードはクレジットカード、プリペイドカード、デビットカード等様々な形態に対応している。

車載器とカードは各省のETC運営事業者（例：北京速通科技有限公司）が販売・発行しており、セットアップは各事業者のサービス拠点で申込みを行い作業員に取付をしてもらうか、インターネットで申込みを行いセットアップ済みの車載器を自分で取付ける。

有料道路出入口にはゲート式の料金所が設けられており、ETCレーン、有人レーンが併用されている。その一方で、2019年以降、料金収受区間ごとに設置されていた本線料金所は廃止され、ETCガントリーを用いたフリーフロー式の料金収受への移行が進められている。

なお、非ETC利用者でもフリーフロー走行が可能となるように、これまでの紙の通行券に替わるものとしてCPCカードが導入されている。CPCカードは、ETCと同じ通信方式で路側機との通信が可能なICカード通行券であり、内蔵チップに入口・出口情報並びに経路情報を記録することができる。ドライバーは入口でCPCカードを受取り、車内(ダッシュボード等)に置いて高速道路を走行した後、出口でCPCカードを返却してCPCカード内の記録に基づき料金を支払う。

ETCは高速道路だけでなく、駐車場やガソリンスタンドへの導入も進んでおり、2020年12月には北京市等27都市でのスマートパーキングパイロットプロジェクトが発表された。都市レベルでスマートパーキングプラットフォームが立上げられ、上海市では2022年8月時点で、2,800カ所の公共駐車場とすべての有料道路駐車場が対応している。ETC決済はスマホアプリ等のその他の決済手段の中の一つという位置付けである。

車載器を用いたETCシステムに加えて、有人レーンにおいてスマートフォン等を用いた料金決済の実現やANPRを用いた決済の導入が進んでいる。

スマートフォン等を用いた料金決済では、利用者は入口料金所で通行券やCPCカード

7章 諸外国のETC

を受取り、出口料金所では有人レーンを利用する。そして通行券等を料金収受員に渡し、自分の携帯電話を用いて Alipay や WeChat に表示される二次元バーコードを提示し、収受員がそのコードをスキャンすることで通行料の支払いが完了する。

ANPRを用いた決済では、料金所で通行券を料金収受員に渡した際にナンバープレートが自動的に読取られ、ナンバープレートに紐付いた Alipay や WeChat の口座から料金を徴収するものや、通行券のやり取りを無くしたノンストップでの料金徴収等が試行されている。

一方、既存の ETC システムをアップグレードした ETC2.0^{※1}への移行が進められている。これは中国固有のサービスであり、2025年3月に施行された高速道路向けの推奨業界標準「高速道路電子無停止料金収受・路車連携技術仕様書(JTG/T 6520-2024)」に準拠している。主な導入目的は、高速道路における安全確保と路車協調サービスの提供である。具体的に、中国の ETC2.0 では、従来の ETC の料金収受とする機能に限定にされず、路側機 (RSU) / 車載器 (OBE) の高度化により画像・動画通信や事故警報、通行制限区間の注意喚起、危険物輸送車両の監視等、幅広い道路サービスの提供が可能となる。技術面では、低コストで既存の ETC インフラを活用するほか、V2X 通信技術の採用、RSU と OBU の 2.0 版^{※2}へのアップグレード、クラウド管理や沿道スマート施設 (RSF) の導入等が盛り込まれている。

※1 中国国内での公式呼称。日本の ETC2.0 と同じ呼称であるが、全く異なるもの。

※2 音声のみの従来の OBU から音声、画像、動画の共有が可能になる。



スマートフォン等決済

出典：NPR

< <https://www.npr.org/sections/alltechconsidered/2017/06/29/534846403/in-china-a-cashless-trend-is-taking-hold-with-mobile-payments> >

9) フィリピン：Autosweep RFID、Easytrip RFID

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID

フィリピンでは2000年に5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたETCシステム（E-pass、EC-tag（EasyTrip tag））が導入され、2014年7月にMPTCが運営するCavite Expressway（CAVITEX）において、フィリピン国内としては初めてRFIDを用いたETCシステム（EasyDrive RFID）が導入された。2016年8月からは、計10カ所の料金所で、マニラ都市圏の公共交通等で使用できるICカード「beep」による支払いが可能となった。

その後、フィリピン国内の高速道路において独自のETCサービスが導入され、DSRC方式とRFID方式が混在している状況であったが、電池切れの懸念解消やETCシステムの普及促進を目的にRFID方式への移行が進められ、2018年3月に通行料金相互運用プロジェクトの一環として、SMCが運営するAutosweep RFIDによる複数路線での相互運用が始まった。

Autosweep RFIDの2021年2月時点の登録車数は約270万台である。また、2020年12月に計画されていた高速道路の完全キャッシュレス化は無期限延期となったが、2020年12月時点で高速道路の電子決済利用率は約90%となっている。

RFIDステッカーにはチップとアンテナが内蔵されており、車両のフロントガラスまたはヘッドランプに取付けられる。これによりキャッシュレスでの通行料金支払いが可能となり、利用者は料金所での待機を避けつつ、オンラインで口座管理や残高確認、チャージを行うことができる。2025年3月15日より、「有効なETCデバイス未搭載車両の通行禁止」措置が導入されており、これらの車両にはその場でRFIDステッカーの取付が求められる。



Autosweep（フロントガラス用）



Easytrip（ヘッドランプ用）

RFID タグ

出所：「You Asked, They Listened: Autosweep to Open More RFID Installation Sites」Car Guide.ph
< <https://www.carguide.ph/2020/11/you-asked-they-listened-autosweep-to.html> >

出所：「Easytrip Introduces New and Improved RFID Stickers」Easytrip
< <https://www.easytrip.ph/about-us/unbox-pheditorialeasytrip-introduces-new-and-improved-rfid-stickers/> >

7章 諸外国のETC

Autosweep RFIDはSMCが運営する路線で利用でき、Easytrip RFIDはMPTCが運営する路線で利用できる。Easytrip RFIDのアカウントがあれば、Autosweepのタグに両アカウントを紐付けることができ、MPTCの路線でもAutosweep RFIDが利用できるようになる。

また、マニラ首都圏の高速道路では、両RFID方式の相互運用が計画されている。

路線別の車載器対応表

対象路線 \ 車載器	Autosweep RFID	Easytrip RFID
NLEX	○	○
SCTEX	○	○
CAVITEX	○	○
CALAX	○	○
SLEX	○	-
SKYWAY	○	-
NAIAX	○	-
STAR	○	-
MCX	○	-
TPLEX	○	-

10) マレーシア：TNG RFID

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

国内最大手の有料道路事業者であるPLUS社は、1994年に国内初のETCをNSE（North-South Expressway：全長772km）に導入し、1997年にTouch & Go Cardと呼ばれる非接触式のICカードを導入した。その後、それらを組合せたSmartTAG（IR）が1998年に導入された。他の有料道路事業者はそれぞれ別のETC（DSRCやIR）を導入していたため、2004年に政府判断によりSmartTAGに統一された。しかしRFIDへの転換を機に2018年8月をもってSmartTAGの販売は中止となった。現在はSmartTAGに代わり、新たにTNG RFIDが販売されている。なお、SmartTAGは現在もすべての高速道路で使用可能である。また、TNG RFIDに加え、PLUS社はANPRも試験導入している。

2021年5月時点で、TNG RFID利用者数は約127万人である。また、TNG RFIDタグの価格はRM35.00（RM：マレーシア・リンギット）である。TNG RFIDタグはフロントガラスかヘッドライトに、個人で装着するか、Fitment

centerで装着してもらい使用する。

TNG RFIDでの決済方法には、「Touch & Go eWallet」と連携したアカウントからの引落とし、クレジットカードやデビットカードと連携した口座からの引落としの2種類がある。TNG RFIDを利用した駐車場やガソリンスタンドでの支払いも導入が検討されている。

MLFFの全国的導入は当初2024年第3四半期に計画されていたが、政府はオペレーター側との交渉を打ち切り、同システムの更なる精査と改善が必要であるとの見解を示しており、導入スケジュールは遅延している。MLFF料金徴収システムについて、当初はマレーシア国内の全33高速道路コンセッションに対し統一システムとしての導入が検討されていたが、調整の困難さから実現には至らなかった。その結果最も多くの路線を管理するPLUS Malaysia Bhdが独自に導入する方針となった。政府によれば、各コンセッション間での合意形成が難航しており、特にシステムのガバナンス構造の確定が大きな障壁となっている。これを受けて、PLUS社は2025年4月より自社によるMLFFシステムの導入のパイロットのトライアルを開始している。



マレーシア料金所（左から：Touch & Go Card、TNG RFID、SmartTAGの専用レーン）

出所：ITS-TEA

7章 諸外国のETC



車載器 (左から：SmartTAG車載器、Touch & Goカード)

出所：ITS-TEA



TNG RFIDの装着位置 (フロントガラスとヘッドランプに装着可能)

出所：< <https://soyacincan.com/2022/01/09/use-rfid-handheld-toll-payment-plus-highway/> >



TNG RFID

1 1) オーストラリア：e-TAG

・課金目的：有料道路課金

・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC、ANPR、LiDAR (VDACシステム)

2000年12月、複雑な交通流の管理を目的として、メルボルンの有料高速道路CityLinkにてe-TAGの運用が開始された。e-TAGは州ごとにLinktやE-Toll等の名称で展開され、ニューサウスウェールズ州、ヴィクトリア州、クイーンズランド州を含むすべての有料道路で使用可能である。

2012年以降、オーストラリア国内の全有料道路において、5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを用いたMLFF式ガントリーが設置された。現在はDSRCによる車載器検知に加え、LiDARを用いた車両検出分類システム (VDAC：Vehicle Detection and Classification System)、及びANPRによるナンバープレート読取りを組み合わせることで、車種分類の精度向上と高い料金収受率を実現している。なお、

カメラ使用時には個人情報保護対策として、フロントガラスをピクセル化し、ドライバーの顔が判別できない措置が講じられている。

料金は四半期ごとに改定され、車載器未搭載車両や期限内に支払確認ができない車両に対しては、ANPRで読取ったナンバープレート情報に基づき、Transurban社（オーストラリアの高速道路コンセッション事業者）から法的に取得可能な住所宛てに請求書が郵送される。また、e-TAGは登録時に無料で提供されるが、紛失時には40オーストラリア・ドルの再発行費用が発生する。

2017年には、車両非保有者や利用頻度の低いユーザー向けに、GNSSを活用した走行料金課金アプリ「LinktGO」が導入された。同サービスは、車載器やe-TAGの登録を必要とせず、スマートフォンのみで料金支払いが可能である。一方で、アカウント登録のみでe-TAGを使用しないため、ナンバープレート照合のためのVideo Matching Feeが発生し、さらにLinktGOでは利用ごとに手数料が加算されるので、日常的に利用するものにとってはe-TAGの方が経済的な選択肢である。



Linkt Tag (e-Tagの一種)



Linkt Tag車内設置イメージ

出所：ITS-TEA

12) ニュージーランド

① Electronic toll collection

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：ANPR

有料道路（Tauranga Eastern Link Toll Road、Takitimu Drive Toll Road、Northern Gateway Toll Road）において、フリーフロー式のガントリーに設置されたカメラを用いて、通過車両の前後のナンバーを読み取り、車種別に課金する。利用料金はアカウントに紐付いた銀行口座、クレジットカード、デビットカードのいずれかから引落されるか、若しくは請求書が発行される。料金は路線別に異

7章 諸外国のETC

なり、車種別の均一制となっている。

アカウントがなく、5日以内に支払いがない場合は車両保有者に請求が行われる。なお、オンラインでアカウントを作り、ナンバープレートとクレジットカードやデビットカードの登録を行い、自動引落としにすることや、サービスエリアのレジにて現金での支払いも可能である。

② eRUC

- ・課金目的：道路利用課金
- ・使用技術：GNSS

1978年よりRUC (Road Usage Charge) と呼ばれる距離ベースの課金制度が紙のライセンスにより運用されており、2010年にはそれが電子化され、GNSS方式の電子課金システムeRUCが導入された。総重量3.5t以上の車両及びガソリン以外で駆動する軽車両（ディーゼル車、電気自動車等）が課金対象である。車種ごとに定められた料金表に基づき、1,000km単位で前払いが必要であり、支払い後に発行されるRUCライセンスをフロントガラス及びディスプレイに掲示することが義務付けられている。なお、農業用トラクターや工事用車両、軍用車、短期滞在の外国車両等は課金対象外とされている。eRUCはGNSSを利用することで、車両の正確な走行距離を測定して自動的に課金を行うものである。eRUCにより、RUCライセンスの自動購入が可能となり、事業者や運送業者にとっては運営コストの削減や未払いの回避といったメリットが期待されている。

(3) 北中南米

国／地域	アルゼンチン	カナダ
名称	TelePASE	407 ETR
概要	フロントガラスに取付けられたTelePASE 車載器を用い、車種別・時間帯別の料金を收受。通行料の支払いはクレジットカードまたは電子マネーアプリ (Mercado Pago)。AUSA管理の高速道路ではMLFFを導入済み (2025年3月以降、ANPR方式に移行)。なお、料金未納者には罰金が科される。	道路上に設置された課金用のガントリーと違反車両特定用のガントリーがある。5t以上の車両には搭載が義務付けられている。非搭載車は車両ナンバーから後日請求され、追加費用が科される。5t未満の車両の装着は任意。路線によってはタグ利用で割引が適用。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	車種別、時間帯別	対距離制、車種別、時間帯別
導入時期	2016年12月	1997年10月
運用主体	AUBASA (Autopistas Bluenos Aires S.A)、AUSA (Autopistas Urbanas S.A.)	CINTRA
導入エリア	すべての有料道路、トンネル	Highway407
対象車種	全車種	5t以上の車両
使用技術	RFID、ANPR	RFID、ANPR
関連機関のURL	https://aubasa.com.ar/telepase/ https://www.ausa.com.ar/index.html	https://www.407etr.com/en/index.html
詳細該当項	—	—

国／地域	コスタリカ	コロンビア
名称	QuickPass	Flypass
概要	車載器と料金所に設置されたアンテナ間で通信し、クイックパスレーンを通過すると、支払額が自動的に銀行口座と連動するプリペイド口座、またはクレジットカードに請求される。	交通省が推進する統一ETC規格に対応する車載器を使用。車両のフロントガラスの内側に取付けられたタグがFlypass 料金所を通過すると口座から料金を引落す。提携先の駐車場やガソリンスタンドでも支払いが可能。QuickPassが配置されている車線で相互運用が可能。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別	均一制、車種別
導入時期	2009年	—
運用主体	Banco Popular、Davivienda等金融機関(タグ発行・管理)	F2X S.A.S.-
導入エリア	San José - Caldera 高速道路及び Florencio Castillo 高速道路	メデジン Highway、ラスパルマストール
対象車種	全車種 (二輪を除く)	—
使用技術	5.8 GHz 帯 バックシブ方式 DSRC	RFID
関連機関のURL	https://www.bancobcr.com/wps/portal/bcr/bancobcr/personas/servicios_personas/dispositivo_quickpass/ https://www.bancopopular.fi.cr/wp-content/uploads/2021/06/Guia-de-Usuario-Quick-Pass.pdf	https://flypass.com.co/
詳細該当項	—	—

7章 諸外国のETC

国／地域	コロンビア	コロンビア
名称	Facil Pass	GOPASS
概要	交通省が推進する統一ETC規格に対応する車載器を使用。フロントガラスの内側に取付けたタグ（FacilPass）と料金所に設置されているアンテナ間で通信し、自動的に通行料金をアカウントから収受する。前払い式と後払い式がある。	交通省が推進する統一ETC規格に対応する車載器を使用。車両のフロントガラスの内側にタグを貼付けて使用する。通行料金の支払いのほか、駐車場やガソリンスタンドでの支払いにも利用可能。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別、車軸数別	車種別、車軸数別
導入時期	2016年	-
運用主体	CCFC SAS	Gopass holdings LTD
導入エリア	Valle del Cauca、Cundinamarca、Meta、Casanare、Risaralda、Caldas、Antioquia、Valle del Cauca、Tolima	全国143の料金所
対象車種	道路により異なる	-
使用技術	RFID	RFID
関連機関のURL	http://www.facilpass.com/pagfacilpass/	https://landing.gopass.com.co/
詳細該当項	-	-

国／地域	コロンビア	チリ
名称	Copiloto	AUTO PASE
概要	交通省が推進する統一ETC規格に対応する車載器を使用。車両ナンバープレートに関連付けられた車載器と料金所に設置されたアンテナ間の通信により、レーン通過の際に、課金が自動的に行われる。駐車場や商業施設での支払いも可能。	大気汚染対策や渋滞対策として、5.8GHz帯パッシブ方式のMLFF式ガントリーでETCによる課金を行っている。一部の駐車場でも利用可能。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	車種別、車軸数別	対距離制、車種別、曜日別、時間帯別、路線別
導入時期	-	2004年
運用主体	Copiloto Colombia S.A.S	Autopista Central
導入エリア	全国143の料金所	サンティアゴ周辺の有料道路（Central Expressway、Route 57、Route 68、Route 78）
対象車種	-	全車種
使用技術	RFID	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.copilotocolombia.com/	https://www.autopistacentral.cl/autopase/
詳細該当項	-	-

国／地域	ドミニカ共和国	ブラジル
名称	Paso Rapido	Point-to-Point System
概要	車両のフロントガラスに取付けたタグを使用し、通行料金を自動的に支払う。タグの費用は250ドミニカ・ペソ。	MLFF 式ガントリーでETC による課金を行っている。導入以前に使用されていた5.8GHz帯 DSRC も利用可能。ANPRによりナンバープレートを特定。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別、車軸数別	対距離制、車種別
導入時期	2023年2月	2013年
運用主体	RD Vial（ドミニカ共和国道路管理公社）	ARTESP（サンパウロ州交通局）
導入エリア	国内の主要高速道路	サンパウロ州高速道路
対象車種	全車種	全車種（二輪を除く）
使用技術	RFID	RFID
関連機関のURL	https://www.pasorapido.gob.do/	https://www.sick.com/br/es/point-to-point-toll-system-in-brazil-collects-only-by-stretch-actually-traveled/w/blog-point-to-point-toll-system-in-brazil-collects-only-by-stretch-actually-traveled/
詳細該当項	－	－

国／地域	ブラジル	ブラジル
名称	ZUL+	ConectCar
概要	ブラジルの統一 ETC 規格 Point-to-Point System に対応するステッカータイプの車載器を使用。駐車場料金、自動車保有税 (IPVA)、燃料等の支払いにも利用可能。	ブラジルの統一 ETC 規格 Point-to-Point System に対応するステッカータイプの車載器を使用。駐車場料金、自動車保有税 (IPVA)、燃料等の支払いにも利用可能。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	対距離制、車種別
導入時期	2020年	－
運用主体	Zul digital	ConectCar Soluções de Mobilidade Eletrônica S.A.、 Banco Itau
導入エリア	ブラジル全土の有料道路	ブラジル全土の有料道路
対象車種	全車種（二輪を除く）	全車種（二輪を除く）
使用技術	RFID	RFID
関連機関のURL	https://www.zuldigital.com.br/blog/tag-pedagio-zul/ https://www.zuldigital.com.br/blog/melhor-tag-pedagio/ https://tag.zul.digital/manual https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/governo-quer-implementar-pedagios-free-flow-no-brasil-inteiro#google_vignette	https://www.conectcar.com/ https://lp.conectcar.com/free-flow
詳細該当項	－	－

7章 諸外国のETC

国／地域	ブラジル	ブラジル
名称	Veloe	Move Mais
概要	ブラジルの統一ETC規格Point-to-Point Systemに対応するステッカータイプの車載器を使用。駐車場料、ショッピングモールでの支払いにも利用可能。提携する複数の金融機関ブランドのタグを発行している。	ブラジルの統一ETC規格Point-to-Point Systemに対応するステッカータイプの車載器を使用。法人向けのピニエツト制度にも対応している。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	対距離制、車種別
導入時期	2018年	2012年
運用主体	Veloe	Move Mais
導入エリア	ブラジル全土の有料道路	ブラジル全土の有料道路
対象車種	全車種（二輪を除く）	全車種（二輪を除く）
使用技術	RFID	-
関連機関のURL	https://veloe.com.br/	https://movemais.com/#/inicio
詳細該当項	-	-

国／地域	米国（北東部）	米国（イリノイ州）
名称	E-ZPass	I-PASS
概要	料金所には専用のレーンが設置されており、車載器と路側機が通信を行うことで課金する。I-PASS（イリノイ州）と相互利用可能。NY州ThruwayではMLFFでの運用を行っており、マンハッタンCBDの混雑課金で活用されている。なお、料金未納者には支払命令が通知される。	車両に取付けた車載器がアンテナと通信し、I-PASSアカウントに利用料金が請求される。車載器がない場合や読取りに失敗した場合は、カメラによるANPRにより後日処理される。E-ZPassと相互利用が可能。
課金目的	有料道路課金、混雑課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、均一制、車種別（州による）	対距離制、車種別
導入時期	1990年	1993年11月
運用主体	道路管理会社（20州38社）	Illinois State Toll Highway Authority
導入エリア	インディアナ州、ペンシルバニア州、ニューヨーク州、メイン州等の有料道路、橋及びトンネル	Veterans Memorial Tollway (I-355)、Tri-State Tollway (I-94/I-294/I-80)、Jane Addams Memorial Tollway (I-90)、Illinois Route 390 Tollway、Reagan Memorial Tollway (I-88)
対象車種	全車種	-
使用技術	RFID、ANPR	RFID、ANPR
関連機関のURL	https://www.e-zpassia.com/index.php	https://www.illinoistollway.com/
詳細該当項	2)	3)

7章 諸外国の ETC

国／地域	米国（オクラホマ州）	米国（オレゴン州）
名称	PIKEPASS	BreezeBy
概要	RFID方式のETCシステム。通勤車・商業車・物流事業車・政府関係車の4種のアカウントがあり、種類ごとに登録可能な車載器数とプリペイドの料金が異なる。K-TAGやTxTag、ExpressToll、SunPassと相互利用が可能。	米国内で初めて5.9 GHzのDSRC WAVEテクノロジーを用いたETCシステムであったが、RFIDを用いたシステムに移行した。BreezeByを利用した場合は現金支払いに比べて割引がある。なお、料金未納者には支払命令が通知され、追加費用や延滞金が科される。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	均一制、車種別
導入時期	2004年	2010年9月
運用主体	Oklahoma Turnpike Authority	Port of Hood River Port of Cascade Locks
導入エリア	オクラホマ州、カンザス州、テキサス州の有料道路、コロラド州E-470、及びフロリダ州（オーランドエリア以外）の特定の有料道路	フッド・リバー／ホワイトサーモンインターステートブリッジ コロンビア・リバー／カスケードロックス・ゴツプブリッジ
対象車種	全車種	全車種
使用技術	RFID、ANPR	RFID、ANPR
関連機関のURL	https://oklahoma.gov/ota.html	https://www.portofhoodriver.com/about-breezeby-electronic-bridge-tolling
詳細該当項		4)

国／地域	米国（カリフォルニア州）	米国（カンザス州）
名称	FasTrak	K-TAG
概要	橋にはETCレーン、高速道路やHOTレーンにMLFF式ガントリーを設置。フロントガラスに貼付けるRFIDを用いた車載器と通信し、課金を行う。若しくはナンバープレート情報や支払い方法を登録し、ANPRにより課金を行う。ETC支払いの場合、通行料が現金より安く設定されている。なお、料金未納者には支払命令が通知される。	タグを車両に取付け、フリーフロー式ガントリーにて自動料金取受を実施。TxTag、EZ TAG、TollTag（いずれもテキサス州）、SunPass（フロリダ州）、PikePass（オクラホマ州）、ExpressToll（コロラド州）と相互運用を行っている。なお、車載器未搭載でのHOVレーン走行時には違反金が科される。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車軸数別、時間帯別	対距離制、車種別
導入時期	1995年12月	－
運用主体	道路管理会社（6社）	Kansas Turnpike Authority
導入エリア	サンフランシスコ周辺ベイエリア、オレンジ郡、サンディエゴ	Kansas Turnpike及びオクラホマ州とテキサス州の有料道路
対象車種	全車種	全車種
使用技術	RFID、ANPR	RFID、ANPR
関連機関のURL	https://www.bayareafasttrak.org/en/home/index.shtml https://www.thetollroads.com/	https://www.facebook.com/KansasTurnpike
詳細該当項	5)	6)

7章 諸外国のETC

国／地域	米国（コロラド州）	米国（サウスカロライナ州）
名称	ExpressToll	Palmetto Pass
概要	フロントガラスに取付けた車載器から情報を読み取り、料金をプリペイド式のExpressTollアカウントから差引く。HOVレーンでの課金に利用されている。なお、料金未納者には支払命令が通知され、遅延金等が科される。	車両に取付けたステッカー若しくは車載器がアンテナと通信し、Palmetto Passアカウントに利用料金が請求される。ステッカーまたは車載器がない場合は、ANPRにより後日処理される。なお、料金未納者には支払命令が通知され、管理手数料が科される。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車軸数別	対距離制、車種別
導入時期	1991年	2001年
運用主体	E-470 Public Highway Authority	Connector 2000 Association
導入エリア	E-470、Northwest Parkway	Greenville Southern Connector
対象車種	全車種	－
使用技術	RFID、ANPR	RFID、ANPR
関連機関のURL	https://www.e-470.com/driving-e470/express toll/ https://www.codot.gov/programs/expresslanes/get-a-pass	https://www.southernconnector.com/
詳細該当項	7)	8)

国／地域	米国（ジョージア州）	米国（テキサス州）
名称	Peach Pass	TxTag
概要	車両が有料道路に入ると、車両のフロントガラスまたはヘッドライトに取付けられたステッカー型車載器がアンテナによって読取られ、プリペイドのデポジットから引落される。E-ZPassやSunPass、NC Quick Passと相互利用が可能。なお、料金未納者には支払命令が通知され、管理手数料や罰金が科される。	ダラス・フォートワース複合都市圏にて有料のTEXpress Lanesにてタグを使用したMLFF式のETCシステム。TollTag、EZ TAG等と互換性あり。車載器非搭載車にはANPRにて後日請求される。なお、料金未納者には支払命令が通知され、管理手数料や延滞金が科される。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、時間帯別	均一制、車種別、車軸数別
導入時期	2011年	2006年
運用主体	State Road and Tollway Authority	Texas Department of Transportation
導入エリア	I-75 South、I-75 North NWC、I-85 North、I-85 Extension	ダラス・フォートワークス圏内の14の有料道路
対象車種	－	全車種
使用技術	RFID、ANPR	RFID
関連機関のURL	https://peachpass.com/	https://www.txtag.org/txtagstorefront/en/
詳細該当項	9)	10)

7章 諸外国の ETC

国／地域	米国（フロリダ州）	米国（フロリダ州）
名称	SunPass	LeeWay
概要	SunPass タグが料金所に設置されたアンテナと通信し、登録したプリペイドアカウントから料金収受。2008 年からステッカータイプの SunPass mini を導入。Peach Pass（ジョージア州）等と相互利用が可能。料金未納者には支払命令が通知され、管理手数料が科される。	フロリダ州リー郡で導入しているプリペイド型 ETC システム。フロリダ州の SunPass や E-PASS、ジョージア州の Peach Pass、ノースカロライナ州の NC Quick Pass、カンザス州の K-TAG、イリノイ州の I-Pass、オクラホマ州の PIKEPASS 等と相互運用を行っている。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車軸数別	均一制、車種別
導入時期	1999 年	2021 年 10 月
運用主体	FDOT	Lee County
導入エリア	フロリダ州、ノースカロライナ州やジョージア州を含む他の州の有料道路や高速道路	リー郡管理の有料道路・橋梁（Cape Coral Bridge、Midpoint Memorial Bridge、Sanibel Causeway）
対象車種	全車種	全車種
使用技術	RFID、ANPR	RFID
関連機関の URL	https://floridasturnpike.com/tolls/sunpass/	https://www.lee.gov.com/tolls/transponder https://www.lee.gov.com/tolls/cost
詳細該当項	1 1)	－

国／地域	米国（ワシントン州）	ペルー
名称	Good To Go!	Easy Way/e-pass/Pex
概要	FasTrak や E-ZPass と類似した料金収受システム。車載器搭載車のみ SR 167 の HOT レーンを利用可能。非搭載車は ANPR により後日請求。なお、料金未納者には支払命令が通知され、管理手数料や追加料金が科される。	フロントガラスに設置したタグの情報を料金所のアンテナが読取り、通行料金がユーザーのアカウントの残高から差引かれる。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車軸数別、曜日別、時間帯別	均一制、車種別、車軸数別
導入時期	2007 年 7 月（Tacoma Narrows Bridge）	2005 年（Easy Way）
運用主体	Washington State Department of Transportation (WSDOT)	Vial del Peru - COVI Peru (Easy Way) Rutas de Lima (e-pass) Línea Amarilla (Pex)
導入エリア	Tacoma Narrows Bridge、SR 167、SR 520 bridge、I-405、SR 99 Tunnel	国内の高速道路（Panamericana Sur、Panamericana Norte、sector 3 de la ruta Dv. Arequipa - Uchumayo - Yura、Terrapuerto de Trujill）
対象車種	全車種	全車種（二輪を除く）
使用技術	RFID、ANPR	RFID
関連機関の URL	https://wsdot.wa.gov/travel/roads-bridges/toll-roads-bridges-tunnels	https://www.easyway.com.pe/
詳細該当項	1 2)	－

7章 諸外国のETC

国／地域	メキシコ	メキシコ
名称	IAVE	PASE
概要	フロントガラスに貼付けるカード型、ステッカー型のタグがある。料金所に設置されたアンテナとタグ間で通信し、車両が停止することなく、料金支払いを行うシステム。支払い方法はデビットカード、クレジットカード、キャッシュカードでの前払い/後払い等。	フロントガラスに貼付けるカード型、ステッカー型のタグがあり、料金所に設置されたアンテナとタグ間で通信し、ノンストップで料金の支払いを可能とするシステム。駐車場料金の支払いも可能。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別	均一制、車種別
導入時期	－	－
運用主体	CAPUFE	Impulsora del Desarrollo y el Empleo en América Latina, S.A.B. de C.V. (IDEAL)
導入エリア	国内の有料道路	65のコンセッション事業者が運営する国内13主要高速道路9,215km、都市高速道路
対象車種	全車種	全車種
使用技術	RFID	RFID
関連機関のURL	https://www.gob.mx/capufe/documentos/telepeaje https://iave.capufe.gob.mx/#/quienes-somos	https://www.pase.com.mx/formas-de-pago/ https://www.pase.com.mx/productos/ https://www.ideal.com.mx/en/electronic-toll/
詳細該当項	1 3)	－

国／地域	メキシコ
名称	TeleVia
概要	フロントガラスに貼付けるカード型、ステッカー型のタグがあり、料金所に設置されたアンテナとタグ間で通信し、ノンストップで料金の支払いを可能とするシステム。駐車場料金の支払いも可能。
課金目的	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別
導入時期	－
運用主体	TeleVia
導入エリア	メキシコ外周道路、西部都市高速道路、北部都市高速道路及びBicentenario高架橋、Puebla高架バイパス、Saltillo-Monterrey 道路、Grupo Autopistas Nacionalesの運営道路 (Libramiento Perote-Amozoc)
対象車種	全車種
使用技術	RFID
関連機関のURL	https://www.televia.com.mx/ https://www.televia.com.mx/Media/Default/docs/TC_EcoTag_2024_VL.pdf
詳細該当項	－

1) 米国：概況

米国では下表に示すとおり、各州・地域によって様々なETCサービスが導入されている。周波数915MHz帯のRFIDを採用している地域が多いが、アクティブ方式とパッシブ方式が混在している。

ドライバーの利便性向上を目的に「North American Toll Interoperability Program (NIOP)」として全国的なETC相互運用性に関する取組みも進められており、2017年12月にはカリフォルニア州において、ワシントン州、コロラド州、ユタ州、ケンタッキー州、インディアナ州、ジョージア州、ノースカロライナ州、ルイジアナ州で利用されているISO 18000-63 (6C) へのプロトコル変更が承認され、カリフォルニア州の公式ETCプロトコルとして6Cが制定されることとなった。

2023年4月には、Electronic Transaction Consultants社等の自動料金収受システム提供企業の取組みにより、米国中部の有料道路事業者による協働プラットフォームであるCentral United States Interoperability (CUSIOP) hubと米国南東部のプラットフォームであるSoutheastern Interoperability (SEIOP) hubに参加する有料道路事業者間でのETC相互運用が可能になった。

また、TransCore社は米国内24以上の州で利用可能な「National Pass」を提供しており、さらに5州での提供を準備中である（2025年5月現在）。

なお、地域によってナンバープレートを読取り、車両保有者に請求を行うVideo tolling (Pay By Plate、Toll-by-plate、Pay By Mail等の名称)を導入している地域もある。

7章 諸外国のETC

米国の各地域におけるETCサービス

地名	有料道路の有無	利用可能な主なETCサービス
アイオワ州	-	-
アイダホ州	-	-
アーカンソー州	-	-
アラスカ州	○	(現金のみ)
アラバマ州	○	Alabama Freedom Pass
アリゾナ州	-	-
イリノイ州	○	I-PASS、E-ZPass
インディアナ州	○	E-ZPass
ウィスコンシン州	-	-
ウェストバージニア州	○	E-Zpass、WV E-Zpass
オクラホマ州	○	Ppass、PikePass、K-Tag、TollTag、TxTag、EZ Tag
オハイオ州	○	E-Zpass
オレゴン州	○	BreezeBy
カリフォルニア州	○	FasTrak
カンザス州	○	K-TAG、PikePass、NationalPass、TxTag、TollTag、EZ Tag、BestPass、PrePass、SunPass
ケンタッキー州	○	E-Zpass、I-PASS、RiverLink
コネチカット州	-	-
コロラド州	○	ExpressToll
サウスカロライナ州	○	Palmetto Pass (PalPass)
サウスダコタ州	-	-
ジョージア州	○	Peach Pass、Pay n GO!、GA Cruise Card、E-ZPass(導入予定)
テキサス州	○	TxTag、TollTag、EZ Tag、K-TAG
テネシー州	-	-
デラウェア州	○	E-ZPass
ニュージャージー州	○	E-Zpass、Downtown Beach Express Pass
ニューハンプシャー州	○	E-ZPass
ニューメキシコ州	-	-
ニューヨーク州	○	E-Zpass、ExpressPass、NexusCard
ネバダ州	○	(現金のみ)
ネブラスカ州	○	(現金のみ)
ノースカロライナ州	○	NC Quick Pass、NC Quick Pass E-Zpass、SunPass、Peach Pass
ノースダコタ州	-	-
バージニア州	○	E-Zpass
バーモント州	○	(現金のみ)
ハワイ州	-	-

地名	有料道路の有無	利用可能な主なETCサービス
フロリダ州	○	SunPass、E-Pass、Leeway、Giba Toll pass、E-ZPass、K-Tag
ペンシルバニア州	○	E-ZPass
マサチューセッツ州	○	E-Zpass、EZDriveMA
ミシガン州	○	Mac Pass、Bridge Pass、NexPress、A-PASS
ミシシッピ州	-	-
ミズーリ州	○	(現金のみ)
ミネソタ州	○	Nexus、MnPass、E-ZPass
メイン州	○	E-ZPass
メリーランド州	○	E-ZPass
モンタナ州	-	-
ユタ州	○	(現金のみ)
ルイジアナ州	○	GeauxPass
ロードアイランド州	○	E-ZPass
ワイオミング州	-	-
ワシントン州	○	Good To Go! Pass

2) 米国（北東部）：E-ZPass

- ・課金目的：有料道路課金（渋滞緩和）
- ・使用技術：RFID

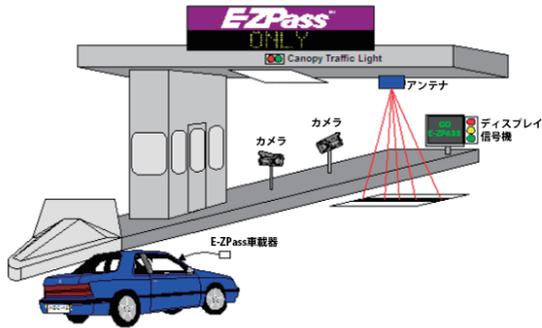
ニューヨークやニュージャージーを中心とする北東部20州の道路、橋梁等の管理者38団体により、料金所の処理能力向上による渋滞緩和や周辺道路団体の料金所と互換性をもたせることを目的として、E-ZPassを導入している。E-ZPassはイリノイ州のI-PASS、マサチューセッツ州のFastLANEとも相互利用可能であったが、FastLANEは2012年末に呼称をE-ZPassに変更した。

915MHz帯のRFIDを利用しており、料金所にはE-ZPass専用のレーンが設置されている。

車載器は1ピースタイプで、電池式（電池の寿命は7～10年）となっており、二輪車への搭載も可能である。

道路によって、対距離制が採用されている場合と均一料金が採用されている場合があるが、いずれの場合もE-ZPass利用で割引が適用される。

7章 諸外国のETC



料金所の構成

出所：「About E-ZPass」 E-ZPass Interagency Group
< <https://www.e-zpassag.com/about-e-zpass/how-does-it-work> >
(上記をもとに一部加筆修正)



車載器

出所：「About E-ZPass」 E-ZPass Interagency Group
< <https://www.e-zpassag.com/about-e-zpass> >

また、空港等の駐車場料金の支払いに対応したE-ZPass Plusや、相乗り車 (HOV) 割引に対応したE-ZPass Flexがある。さらに、コネチカット州、ニューハンプシャー州、ニューヨーク州、バーモント州、マサチューセッツ州、メイン州、ロードアイランド州では、ガソリンスタンドやドライブスルーでの代金をスマートフォンで確認した後、E-ZPassで支払いできるPayByCarのサービスも提供しており、他15州での提供を準備中である (2025年5月現在)。



E-ZPass Flex車載器

出所：「About E-ZPass」 E-ZPass Interagency Group
< <https://www.e-zpassiag.com/about-e-zpass/e-zpass-flex> >

またNY州の Thruwayは、2020年11月から完全キャッシュレス化（AET化）され、現金決済用に設置されていた料金所は撤廃され現在はMLFF方式となっている。



Thruwayのキャッシュレス課金ガントリー
(North Grand Island 橋 南方向)

出所：「Cashless Tolling Project」 Thruway Authority
< <https://www.syracuse.com/state/2019/11/construction-on-cashless-toll-system-for-nys-thruway-has-started.html> >

また、ニューヨーク市ではE-ZPassを利用した混雑課金も導入されており、マンハッタン60丁目以南の中心業務地区への進入に対して課金を行っている。詳細は、7-5 (3) 1)に記載する。

7章 諸外国のETC

3) 米国（イリノイ州）：I-PASS

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

イリノイ州有料道路局（ISTHA: Illinois State Toll Highway Authority）が運営するI-Passは、1993年11月のVeterans Memorial Tollway（Interstate 355）の開通に伴い導入されたETCシステムであり、ISTHAが運営するTri-State Tollway（Interstate 294）、Jane Addams Memorial Tollway（Interstate 90）、Illinois Route 390 Tollway、Reagan Memorial Tollway（Interstate 88）で運用されるほか、E-ZPassと相互利用を行っている。

RFIDタグの車載器はI-PASSウェブサイトや電話・メールでの申込みのほか、販売店にて無料で入手することが可能である（ただし販売店での購入時には手数料が必要）。アカウント開設時に、車載器ごとに10.00ドルのデポジットが必要であるが、I-PASSアカウントのプリペイドチャージとして使用可能である。

車両に取付けた車載器がアンテナと通信し、I-PASSアカウントに利用料金が請求される。車載器がない場合や読取りに失敗した場合は、ANPRを用いたV-Toll支払いとなる（月5回まではI-Pass料金と同額、それ以降はI-Pass割引なし）。また、車載器を搭載していない通行車両については、通行後14日以内にナンバープレートと支払い情報を入力し、オンラインで支払うPay By Plateを利用することで、罰金や手数料を回避することが可能である。I-PASSを利用せず、Pay By Plateによる支払いもされない場合は、請求書が郵送され、罰金や手数料が加算される。



I-Pass ステッカータグ

出所：「About I-PASS」 Illinois Tollway
< <https://www.illinoistollway.com/about-ipass> >

4) 米国（オレゴン州）：BreezeBy

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

オレゴン州フッド・リバーとワシントン州ホワイト・サーモンを結んでいるフッド・リバー橋において、2010年9月に米国内で初めて5.9 GHz帯 DSRC WAVE

テクノロジーを用いた料金収受システム「BreezeBy」が導入されたが、その後RFIDを用いた現在のシステムに変更された。支払いは、アカウントから引き落とされる。アカウントへは登録されたクレジットカード、デビットカードから自動的にチャージできる。

ステッカータイプの車載器はアカウントごとに無料で提供され、2つ目以降の車載器は5.00ドルで購入できる。残額が10.00ドル以下になると、料金所通過時に警告が発せられる。

通行料金は車軸数によって決まっており、BreezeByを利用した場合は現金支払い額より割引される。また、2020年1月よりワシントン州とオレゴン州の間を流れるコロンビア川にかかるゴッズ橋にてBreezeByによる課金が始まった。管理運営はオレゴン州カスケードロックス港が行っている。

なお、料金未納者には支払命令が通知され、追加費用や延滞金が科される。



BreezeBy ステッカー

出所：「Bridge of the Gods to implement 'BreezeBy' system starting Jan. 6」Columbia Gorge News
 <https://www.columbiagorgenews.com/gorge-life/bridge-of-the-gods-to-implement-breezeby-system-starting-jan-6/article_b40feaa0-1b72-11ea-827a-af26cee9f2e7.html>

5) 米国（カリフォルニア州）：FasTrak

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

RFIDを利用しており、FasTrakとFasTrak Flex、Exterior Toll Tagの3つの車載器がある。FasTrakは、1995年12月に導入され、オンラインや郵送の他に、スーパーマーケット等の取扱店で車載器を無料でレンタルすることができる。1ピースタイプとなっており、利用者自身でフロントガラスに取付けることができる。

FasTrak Flexは、2015年6月に導入され、料金体系が異なる乗車形態（①1人

7章 諸外国のETC

乗車、②2人乗車、③3人以上若しくはバイク）に応じてスイッチで切替える機能を有しており、すべてのベイエリアのEXPRESS・レーンで利用できる。

Exterior Toll Tagは、フロントガラスの性質・形状からFasTrakを設置できない車両のための外装用車載器である。ただし、Exterior Toll Tagには、乗車人数を示すスイッチがないため、EXPRESS・レーンでの割引が適用されない。車載器は、ナンバープレートがあるフロントバンパーに専用工具で取付ける。

アカウント開設時に、デポジットとして車載器ごとに25.00ドルのプリペイド残高が必要であり、1アカウントごとに保証金5.00ドルが必要である。ただし、アカウントに自動チャージ設定されている場合は保証金が免除される（1アカウントにつき車載器3つまで）。1つのアカウントに4つ以上の車載器を登録する場合には、車載器ごとに更に5.00ドルのデポジットが求められる。



FasTrak

出所：「FasTrak Transponders」 The Toll Roads

< <https://thetollroads.com/driving-the-toll-roads/tolling-accounts/fastrak-transponders/types-of-transponders/> >



FasTrak Flex

出所：「Toll Tags」 FasTrak

< <https://www.bayareafastrak.org/en/about/toll-tag.shtml> >

また、Clean Air Vehicle (CAV) に適合する車両を対象とした、FasTrak CAV Toll Tagがある。これを搭載した車両は、一人乗車の場合でも、州が管理する橋梁の相乗り車両用レーン及びベイエリアの高速レーンを走行可能であり、料金割引を受けることができる。



FasTrak CAV Toll Tag

出所：「Toll Tags」 FasTrak

< <https://www.bayareafastrak.org/en/about/toll-tag.shtml> >

サンフランシスコのバイエリアでは、料金所にFasTrak専用のレーンが設けられている。

I-15やその他の道路ではフリーフロー方式が採用されており、車載器の認証のための通信機器、車両検出機及び違反車両の監視・撮影用機器類を配置したガントリーと、車両分類や課金処理のためのアンテナを配置したガントリーの2つから構成されている。



料金所のFasTrak専用レーン

出所：「News & Alerts」 FasTrak

< <https://www.bayareafastrak.org/en/cms/news-detail-article6.shtml> >

7章 諸外国のETC



サウスベイハイウェイのガントリー

出所：「SANDAG to Enforce SR-125 Toll Violations for First Time Since Last April」NBC SAN DIEGO
< <https://www.nbcsandiego.com/news/local/sandag-to-enforce-sr-125-toll-violations-for-first-time-since-last-april/2487063/> >

カリフォルニア州では以下の路線でFasTrakが導入されており、多くの路線で利用料金は現金支払いより安くなるよう設定されている。また、サンフランシスコ国際空港の駐車場においてFasTrakを利用した料金決済が可能となっている。

FasTrakの導入路線

エリア	運用主体	区分	路線/橋梁
サンフランシスコ 周辺ベイエリア	Golden Gate Bridge, Highway and Transportation District	橋梁	Golden Gate Bridge
	Bay Area Toll Authority (BATA)	橋梁	Antioch Bridge Benicia-Martinez Bridge Carquinez Bridge Dumbarton Bridge Richmond-San Rafael Bridge San Francisco - Oakland Bay Bridge San Mateo-Hayward Bridge
		州道	I-880 Express Lane SR 237 Express Lanes I-580 Express Lanes I-680 Contra Costa Express Lanes I-680 Sunol Express Lanes Southern California Express Lanes
	San Mateo County Express Lanes Joint Powers Authority		101 San Mateo Express Lanes
	Valley Transportation Authority		101/SR-85 Sant Clara Express Lanes
オレンジ郡	The Orange County Transportation Authority (OCTA)	州道	91 Express Lanes
	Transportation Corridor Agencies (TCA)	高速道路	Toll Road 73 Toll Road 133 Toll Road 241 Toll Road 261
サンディエゴ	The San Diego Association of Governments (SANDAG)	州道	I-15 Express Lanes
		高速道路	SR125 South Bay Expressway

またExpress Lanes（エクスプレスレーン）は、渋滞緩和のために導入されたもので、FasTrakの車載器を搭載した単独運転者の場合、有料で専用レーンを走行できる。なお、複数人乗車の場合やバス、バイク等は無料で走行できる。通行料金は交通量のレベルによって変動し、道路情報板に掲示され、本線上のアンテナとFasTrakとの間で電子的に徴収される。車載器がない単独運転者の場合は、車両所有者に課金額と罰金の請求書が送付されるため、21日以内にオンライン、電話、郵送または現金支払所で支払う必要がある。その他に、事前登録したアカウントにチャージし、通行料金が自動で引落される長期ライセンス・プレート・

7章 諸外国のETC

アカウントによる支払いが可能である。また、有料橋の通行料金限定であるが、通行後48時間以内の料金支払いや最大30日先までの通行料支払いに利用できる一時的なアカウントとして短期ライセンス・プレート・アカウントを利用する方法もある。これらのライセンス・プレート・アカウントは、クレジットカードに加えて現金支払所で支払い・チャージができる。

6) 米国（カンザス州）：K-TAG

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

タグを車両に取付け、フリーフロー式ガントリーにおいて自動的に料金を収受する。テキサス州の「TxTag」、EZ TAG、「TollTag」やフロリダ州の「SunPass」、オクラホマ州の「PikePass」、コロラド州の「ExpressToll」と相互運用を行っている。ステッカーはK-TAGウェブサイトから2枚まで無料で注文できる。また、オートバイのヘッドライトに設置するタイプのステッカーも無料で入手可能であり、バンパー等車外に設置可能なポータブルハードケース型のタグは25.00ドルである。利用月ごとの明細が翌月第一営業日にEメールで送信され、利用者による確認後、同月15日にアカウントに登録されたクレジットカード、デビットカードまたは銀行口座から料金が引落される。2024年7月1日以降、キャッシュレス料金システムへの移行に伴い、カンザス州唯一の有料道路であるカンザス・ターンパイクにおける料金所での支払いは停止され、料金所の撤去が開始された。

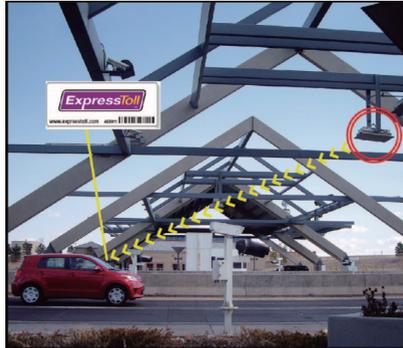
なお、車載器未搭載でのHOVレーン走行時には違反金が料される。

7) 米国（コロラド州）：ExpressToll

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

ExpressTollは、E-470、Northwest Parkway、及びCDOTのExpress Lanes（US 36、I-25、I-70 Mountain Corridor、C-470）で利用可能なETCシステムである。課金ポイントに設置されたアンテナが、車両のフロントガラスに設置したステッカーから情報を読み取り、通行料金をプリペイド式のExpressTollアカウントから引落す。

なお、ExpressToll利用の場合は現金支払いと比べて割引となる。ステッカーはオンライン申請により無料で入手できるが、その際、プリペイドとして35.00ドルが必要である。スイッチの切替えによりHOVレーン走行が可能となる切替え可能なタグの場合、タグ及び送料代金の18.00ドルがプリペイドから差引かれ、残金17.00ドルが通行料金として利用できる。



ExpressTollの仕組み

出所：「ExpressToll」 E-470 Public Highway Authority
 < <https://www.expresstoll.com/HowDoesItWork/ExpressToll> >

ExpressToll利用者でない場合は、当該車線走行時にナンバープレートが自動撮影され、車両登録者の住所にLicense Plate Toll Account申込書が郵送される。なお、料金未納者には支払い命令が通知され、延滞金等が科される。



乗用車用ステッカー



バイク用ステッカー



切替え可能タグ

出所：「Express Toll Vehicle Tag Installation」 E-470 Public Highway Authority
 < <https://www.e-470.com/app/uploads/2020/10/ExpressTollVehicleTagInstallation.pdf> >

8) 米国（サウスカロライナ州）：Palmetto Pass

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

Palmetto Passはサウスカロライナ州のSouthern Connector(Interstate 185)で使用されるETCシステムである。以前は、Cross Island Parkway (U.S.Highway

7章 諸外国のETC

278)でも使用されていたが、2021年6月30日までで終了した。Palmetto Passは、他の州や機関が使用する電子料金システムとの連携はなく、Southern Connectorのウェブサイトまたは事務所でのみ発行可能である。また、登録時に最低40.00ドルのデポジットが必要である。

車両が有料道路に入ると、車両のフロントガラスに取付けたステッカー若しくは車載器がアンテナによって読取られ、電子ディスプレイに利用料金が表示されるとともにPalmetto Passアカウントに利用料金が請求される。ステッカーまたは車載器がない場合は、カメラで自動車の写真とナンバープレートが撮影され、違反車両として処理される。

なお、料金未納者には支払い命令が通知され、利用料金に加えて管理手数料が科される。

9) 米国 (ジョージア州) : Peach Pass

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

州道路有料道路局 (SRTA:State Road and Tollway Authority) が運営するPeach Passは、州内すべてのExpress Laneで使用されるETCシステムであり、Express Laneを利用するにはPeach Passの設置が必須とされている。E-ZPassやSunPass、E-Pass、LeeWay、NC Quick Passと相互利用を行っている。

ステッカータイプの車載器の入手は公式ウェブサイトやアプリ、カスタマーセンターへの電話から申込みを行う。車載器自体は無料であるが、アカウント開設時に20.00ドルのデポジットが必要である。一つのアカウントに最大10枚のPeach Passを登録でき、決済方法はクレジットカード、デビットカードによる引落しのほか、現金やプリペイドカード等によるチャージが可能となっている。

RFIDを利用しており、本線上にMLFFガントリーが設置されている。車両が有料道路に入ると、車両のフロントガラスまたはヘッドライトに取付けられたステッカー型車載器がアンテナによって読取られ、プリペイドのデポジットから引落される。車載器なしでExpress Laneを走行した場合、ANPRにより車両の登録者に通行料金に管理費が加算された違反通知書が送付される。

なお、料金未納者には支払い命令が通知され、管理手数料や罰金が科される。



Peach Pass

出所：「About Peach Pass」 Peach Pass
 < <https://peachpass.com/about-peach-pass/> >

10) 米国（テキサス州）：TxTag

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID

テキサス州交通局（TxDOT：Texas Department of Transportation）が運営するTxTagは、テキサス州のAustin、Tyler、El Paso、Greater Houston、Brownsville、Dallas/Fort Worth地区の有料道路で導入されている。

Harris County Toll Road Authority と Fort Bend County Toll Road Authority が管理する「EZ TAG」や、North Texas Tollway Authorityが運営する「TollTag」、E-407 Public Highway Authorityが管理する「ExpressToll」、Kansas Turnpike Authorityが運営する「K-TAG」、Oklahoma Turnpike Authorityが運営する「PIKEPASS」システムと互換性がある。

RFIDを利用しており、本線上にMLFFガントリーが設置されている。多くの道路でTxTagを利用した場合の料金は現金支払いの場合より安くなっている。

ステッカーが車載器の役割を果たしており、車両に貼付けるステッカーは、オンラインや取扱店で無料で入手することができる（クレジットカードまたはデビットカードによる自動支払いを登録する場合）。1つのアカウントで5つまでのステッカーが登録可能である。デPOSITとしてステッカー1枚につき最低20.00ドル必要であり、最低残高10.00ドルを下回ると登録済みのクレジットカードまたはデビットカードから自動的に20.00ドルがチャージされる。

さらに、一部の高速道路ではTEXpress LaneまたはToll Managed Lanesとして、専用レーンを設けており、混雑状況に応じたダイナミックな料金を設定し、TxTagを用いた料金収受を行うことで、最低50mph（約80km/h）の走行速度を維持する取組みが行われている。

なお、料金未納者には支払い命令が通知され、管理手数料や延滞金が科される。

7 章 諸外国の ETC



車線管理（両側：通常レーン、中央：Toll Managed Lane）

出所：「Managed Lane」Texas Department of Transportation

< <https://www.txdot.gov/discover/toll-roads-managed-lanes/managed-lanes.html> >

テキサス州における ETC を導入している道路

システム名	道路管理者	エリア	道路
TxTag	Texas Department of Transportation	Austin	Loop 1
			State Highway 45 North
			State Highway 45 South East
			State Highway 130
		Tyler	Loop 49
		Greater Houston	State Highway 99
			State Highway 249
			State Highway 288 (北側)
		Brownsville	State Highway 550
		Dallas/Fort Worth	I-30 TEXpress Lane
			I-35E TEXpress Lane
			I-635 East HOV/TEXpress Lane
			DFW Connector TEXpress Lanes
Midtown Express Managed Lanes (SH 114, Loop 12, SH 183)			

システム名	道路管理者	エリア	道路
	Central Texas Regional Mobility Authority	Austin	183A Toll Roads
			290 Toll Roads
			71 Toll Road
			183 Toll Road
			45 SW Toll Road
			MoPac Express Lanes
Toll Tag	North Texas Tollway Authority	Dallas	Sam Rayburn Tollway (State Highway 121)
			Dallas North Tollway
			President George Bush Turnpike
			Chisholm Trail Parkway
			360 Tollway
			Addison Airport Toll Tunnel
			Mountain Creek Lake Bridge
			Lewisville Lake Toll Bridge
EZ Tag	Harris County Toll Road Authority	Greater Houston	Katy Managed Lanes
			Sam Houston Tollway
			Westpark Tollway
			Hardy Toll Road
			Fort Bend Toll Road
			Tomball Tollway
			Grand Parkway (SH 99) 一部区間 (主にヒューストン北部)
	Brazoria County Toll Road Authority		SH288 Expressway (Croix Road ~ 郡境)
	Fort Bend County Toll Road Authority		Fort Bend Parkway (Beltway 8 ~ Sienna Parkway 区間)
			Grand Parkway (SH 99)
			Westpark Tollway (FM-1464 ~ Spring Green Rd. 西側区間)

7章 諸外国のETC

1 1) 米国 (フロリダ州) : SunPass

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

SunPassはフロリダ州において1999年から導入されているプリペイド型のETCシステムであり、Lee Countyの「LeeWay」及びOrland-Orange Countyの「E-Pass」と相互運用されている。Osceola CountyではかつてはO-Passが用いられていたが、現在はE-Passに統合されている。また、ジョージア州の「Peach Pass」や、ノースカロライナ州の「NC Quick Pass」、カンザス州の「K-TAG」とも相互運用を行っている。

RFIDを利用しており、料金所や本線上にMLFFガントリーにおいて料金収受処理を行っている。

SunPass Proの車載器は1ピースタイプで、14.95ドル(2025年5月時点)で購入できる。2008年7月からは、ステッカータイプのSunPass Miniの運用が開始された。SunPass Miniは4.99ドル(2025年5月時点)で購入でき、厚みがなく電池も不要であるが、利用車種やエリアに限定がある。アカウントの開設時には最低残高として、10.00ドルが必要である。

なお、料金未納者には支払い命令が通知され、管理手数料が科される。

SunPass Mini及びSunPass Proの機能比較

	SunPass Mini	SunPass Pro
装着方法	フロントガラスに接着	別車両でも利用可能
利用車種	バイクは利用不可	バイクでの利用可
駐車場での利用	可能	
利用可能エリア	フロリダ州、ジョージア州、ノースカロライナ州、オクラホマ州、カンザス州、テキサス州 (一部)	
他ETCサービスとの連携	上記6州以外での利用不可	E-ZPassの利用可能エリア19州で可能



車載器 (左 : SunPass Mini、右 : SunPass Pro)

出所 : 「SUNPASS」 FLORIDA' S TURNPIKE
< <https://floridasturnpike.com/tolls/sunpass/> >

フロリダ州におけるETCを導入している道路

システム名	運用主体	道路	現金支払いの有無
SunPass	FL Turnpike Enterprise	SR 821 (HEFT)	×
		Florida's Turnpike	×
		Beachline West Expressway	○
		Beachline East Expressway	○
		Sawgrass Expressway	×
		Seminole Expressway	×
		Veterans Expressway	×
		Southern Connector Extension	×
		Polk Parkway	×
		Suncoast Parkway	×
		Daniel Webster Western Beltway, Part C	×
		I-4 Connector	×
		First Coast Expressway	×
		SR 91	×
Gateway Expressway	×		
SunPass	Greater Miami Expressway Agency	Gratigny Parkway (SR924)	×
		Don Shula Expressway (SR874)	×
		Snapper Creek (SR878)	×
		Airport Expressway (SR112)	×
		Dolphin Expressway(SR836 Eastbound)	×
		Venetian Causeway	×
	Rickenbacker Causeway	×	
	Santa Rosa Bay Bridge Authority	Garcon Point Bridge	○
	Mid-Bay Bridge Authority	Mid-Bay Bridge	○
		Spence Parkway	×
	Florida Department of Transportation	Sunshine Skyway Bridge	○
		Pinellas Bayway	×
		Alligator Alley (Everglades Parkway)	○
		Broad Causeway (SR922)	×
	Card Sound Toll Authority	Card Sound Bridge	×
	Tampa Hillsborough Expressway Authority	Selmon Expressway	×
	Escambia County	Bob Sikes Bridge	×
SunPass	Leon County	Orchard Pond Parkway	×
LeeWay	Lee County	Cape Coral Bridge	×
		Midpoint Memorial Bridge	×
		Sanibel-Captiva Bridge	×

7章 諸外国のETC

システム名	運用主体	道路	現金支払いの有無
E-Pass	Central Florida Expressway Authority	SR 408 (East West Expressway)	○
		SR 414 (Apopka Expressway)	○
		SR 417 (Central Florida GreeneWay)	○
		SR 429 (Western Beltway)	×
		SR 429 (Wekiva Parkway)	×
		SR 451*	○
		SR 453	×
		SR 528 (Beachline Expressway)	○
		SR 538 (Poinciana Parkway)	×
		SR 551 (Goldenrod Road Extension)	○
	Osceola County	Osceola Parkway	×

*SR 414または SR 429で支払い

1 2) 米国 (ワシントン州) : Good To Go!

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID、ANPR

ワシントン州運輸省が運営する「Good To Go!」は、SR 520 Bridge、Tacoma Narrows Bridge、SR 167 HOT Lanes、I-405 Express Toll Lane、SR 99 Tunnel の5路線において導入されている。

ステッカーをフロントガラスに装着し、料金所または本線上のアンテナとの通信により、アカウントのプリペイドチャージから料金が自動收受されるチャージタイプの支払いのほか、アカウントに紐付いたクレジットカードや銀行口座から月2回引き落としにて支払う方式がある。一部の路線では、車両ナンバーを登録しておけば、ANPRにより、アカウントから自動的に料金が差引かれるナンバープレート課金「Pay By Plate」も行われている。

ステッカータイプのタグは、5.00ドルのタグと15.00ドルの2種類が販売されている。15.00ドルのタグはSR 167 HOT LanesやI-405 Express Toll Lane を利用する際、乗車人数が2人以上の場合は無料で通行できるため、課金されないように車載器を一時的にオフにすることが可能となっている。

また、バイク向けのステッカーは8.00ドル、フロントガラスにステッカーを取付けられない車両向けに、ナンバープレートに取付けるタイプの車載器が12.00ドルで販売されている。

カスタマーサービス等取扱い店舗で直接申込み他、オンラインで申込みことができる。



ステッカー



切り替え可能タグ

出所：Washington State Department of Transportation

< <https://wsdot.wa.gov/sites/default/files/2022-05/Toll-Instructions-StickerPassInstallation.pdf> >

< https://wsdot.wa.gov/sites/default/files/2021-10/TollDivisionAnnualReport_2014_web.pdf >



SR 167 HOT Lanes

出所：「Texas Transportation Researcher」The Texas A&M Transportation Institute

< <https://depts.washington.edu/trac/research-news/freeway-and-arterial-management/evaluation-of-the-effects-of-changing-to-continuous-access-hot-lanes-on-sr-167/> >

Tacoma Narrows Bridge の料金は、車軸数によって決まっており、普通乗用車で Good To Go! を利用した料金は4.50ドルであり、料金所で現金払いする場合は5.50ドルとなる。車載器を搭載せずガントリーを通過した場合、ANPRによって6.50ドルが課金され請求書が後日送付される。

SR 520 Bridge と SR 99 Tunnel の料金は、平日休日別・時間帯別になっており、Good To Go! を利用した料金は ANPR による後日請求書払いより2.00ドル安く設定されている。

SR 167 HOT Lanes と I-405 express toll lane の料金は、専用レーンの混雑状況

7章 諸外国のETC

を基に、走行速度が45mph以上になるように変動し、料金は本線上の道路情報板に表示される。乗車人数が1人のみの場合、いずれの路線も1.00~15.00ドルとなっている。SR 167は乗車人数が2人以上、I-405は時間帯に応じて2人あるいは3人以上の場合には、無料で利用できる。

また、いずれの路線においても、車載器なしにGood To Go!アカウントを登録する場合は、Pay By Mail扱いとなり、車載器利用の場合よりも1回あたり25セント多く支払う必要がある。

なお、料金未納者には支払い命令が通知され、遅延料金や罰金が科される。

13) メキシコ：IAVE

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：RFID

メキシコ道路・橋梁公団（CAPUFE：Caminos y Puentes Federales）では、メキシコのほとんどの料金所で利用可能なIAVE（Identificación Automática de Vehículos：自動車両識別）と呼ばれるETCシステムを導入している。フロントガラスに取付けたタグと、料金所に設置されたアンテナ間でRFID技術を用いて、車両が停止することなく、料金の支払いを行うシステムである。

IAVE TAGはIAVE ウェブサイト、IAVE事務所等から80メキシコ・ペソで入手可能であり、その際有効な公的ID証明書、デビットまたはクレジットカード及び配送料が必要となる。加えて、初期費用が必要な場合もある。

通行料金の支払いは、プリペイド/毎月自動支払い/後払いが可能であり、いずれもクレジットカードまたはデビットカードが必要である。また、プリペイドへのチャージは、オンラインやIAVE事務所での直接入金が可能である。



IAVE

出所：「Before You Go」BAJA BOUND
< <https://www.bajabound.com/before/driving/iave> >

(4) 中東・アフリカ

国／地域	アラブ首長国連邦	アラブ首長国連邦
名称	Salik	Darb
概要	車両に設置したタグ（Salikカード）とガントリーに設置したアンテナ間でRFIDを利用した通信を行うことにより、タグに紐付けられた前払いのアカウントから料金を收受。2025年5月現在、ドバイの10カ所でETCシステムを導入。料金未納者には罰金が科される。	アブダビ市への流入を制限するため、アブダビ市につながる4つの橋に料金所を設置し、ANPRにより課金を行う。時間帯は土曜から木曜までのピーク時（7時～9時及び17時～19時）、全通過車両に通行料が課される（日曜・祝日は除く）。料金未納者には罰金が科される。
課金目的	有料道路課金	混雑課金
料金体系	均一制、曜日別、時間帯別	均一制、時間帯別
導入時期	2007年7月	2021年1月
運用主体	Dubai Roads and Transport Authority (RTA)	Integrated Transport Centre
導入エリア	ドバイ首長国内10カ所	アブダビ（島内）
対象車種	全車種	全車種
使用技術	RFID	ANPR
関連機関のURL	https://www.salik.ae/en	https://admobility.gov.ae/en/darb-fees
詳細該当項	1)	-

国／地域	イスラエル	イラン
名称	ETTM (Electronic Toll & Traffic Management System)	ETC (Electronic Toll Collection)
概要	車両のフロントガラスに貼付けたRFIDタグにより検知し、ANPRにより課金を行うETCシステム。フリーフローであり、本線上に2連のガントリーが設置されている。	2018年7月より渋滞や大気汚染の減少を図ることを目的に、ETCシステムを導入。RFIDを使用しタグに紐付けたアカウントから料金を收受。料金の支払いがない場合、罰金が科される。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別	対距離制、車種別
導入時期	2004年1月	2018年7月
運用主体	Derech Eretz Group	Bank of Maskan
導入エリア	Highway 6（全長193km）	-
対象車種	全車種	-
使用技術	RFID、ANPR	RFID、ANPR
関連機関のURL	-	-
詳細該当項	-	-

7章 諸外国のETC

国／地域	エジプト	ケニア
名称	－	ETC
概要	車両に設置したタグとガントリーに設置したアンテナ間でRFIDを利用した通信を行うことにより、タグに紐付けられたアカウントから料金を収受。	車載器を装着することで料金所通過時に自動的に料金収受を行う。通行料はあらかじめプリペイドされた残高から差引かれる。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別	対距離制、車種別
導入時期	2018年（試行実験開始）	2022年
運用主体	National Road Company	Moja Expressway Company
導入エリア	放射道路5路線（Alexiandria 道路、Banha 道路、Ismailia 道路、Suez 道路、Ain Sokhna 道路） 環状道路2路線（カイロ都市圏外環状道路、カイロ内環状道路）	ナイロビ高速道路
対象車種	－	－
使用技術	RFID	DSRC
関連機関のURL	－	https://nairobiexpressway.ke/
詳細該当項	－	－

国／地域	コートジボワール	サウジアラビア (バーレーン)
名称	－	JESR、Causeway
概要	当初RFIDを無料配布したが、製品が低品質であったため現在DSRC方式へ移行中。ETC通行割引を計画するも実施に至っていない。	RFIDまたはナンバープレートを読み取りRFIDタグや車両ナンバーに紐付けられたアカウントから自動料金収受を行う。運転者は「Jesr」または「Causeway」アプリにより設定する。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別	均一制、車種別
導入時期	2018年（HKB橋）	2023年5月
運用主体	AGERROUTE（道路管理公社）、SOCOPRIM（HKB橋事業者）	King Fahd Causeway Authority (KFCA)
導入エリア	グラン・バッサム高速道路、HKB有料道路橋	サウジアラビア-バーレーン間を結ぶ海上橋King Fahd Causeway（全長25km、海上10km）
対象車種	全車種	全車種
使用技術	パッシブ方式DSRC、RFID	RFID、ANPR
関連機関のURL	－	https://kfca.sa/en
詳細該当項	－	－

国／地域	チュニジア	ナイジェリア
名称	Tunisie Autoroutes	e-Tag
概要	車両に設置したタグとガントリーに設置したアンテナ間でRFIDを利用した通信を行うことにより、タグに紐付けられたアカウントから料金を収受。	車両に設置したタグとガントリーに設置したアンテナ間でRFIDを利用した通信を行うことにより、タグに紐付けられたアカウントから料金を収受。料金所では現金やキャッシュレス決済も併用されている。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	均一制、車種別	－
導入時期	2015年	－
運用主体	Societe Tunisie Autoroutes	Lekki Concession Company Limited
導入エリア	高速道路A1、A3、A4号線	Lekki-Epe Expressway Lekki-Ikoyi Bridge
対象車種	－	－
使用技術	RFID	RFID
関連機関のURL	https://www.tunisieautoroutes.tn/accueil/	https://www.lcc.com.ng/
詳細該当項	－	－

国／地域	南アフリカ	モザンビーク
名称	E-toll	－
概要	ハウテン州の道路整備を促進するため、有料高速道路とともに導入。5.8GHz帯パッシブ方式DSRCのETCシステムとANPRのETCシステムの路線がある。料金の支払いがない場合、違反処理センターに処理が引継がれる。	N4モザンビーク区間の料金所において、TRACモザンビークEタグ装着車に対して、料金所ゲート通過時に料金収受を行う。
課金目的	有料道路課金	有料道路課金
料金体系	対距離制、車種別、車軸数別	対距離制、車種別
導入時期	2013年2月	－
運用主体	South African National Roads Agency Ltd (SANRAL)	Trans African Concessions Pty Ltd (TRAC)
導入エリア	N1、N3、N12、R21の高速道路	N4（プレトリアー-マプト間）
対象車種	全車種	－
使用技術	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC、ANPR	5.8 GHz帯パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.nra.co.za/	https://tracn4.co.za/#/home
詳細該当項	2)	－

7章 諸外国のETC

国／地域	モロッコ
名称	Jawaz
概要	Jawazタグをフロントガラスに装着しプライベートカードをセットすることで、料金所のJawaz専用レーンを時速20kmで通過できる。
課金目的	有料道路課金
料金体系	対距離制、車軸数別、車高別
導入時期	2020年5月
運用主体	Autoroutes du Maroc (ADM)
導入エリア	オートルート・デュ・モロッコ (全長1800km)
対象車種	全車種
使用技術	パッシブ方式DSRC
関連機関のURL	https://www.adm.co.ma/fr
詳細該当項	－

1) アラブ首長国連邦：Salik

- ・課金目的：有料道路課金（渋滞緩和、公共交通の利用促進）
- ・使用技術：RFID

2007年7月に渋滞緩和と公共交通への誘導を目的として導入された。2024年5月現在、ドバイ首長国内に10カ所のMLFFガントリーが設置されている。車両に取り付けたSalikカードとガントリーのアンテナがRFID通信を行い、登録アカウントから通行料金を自動で徴収する仕組みである。料金未納者には罰金が科される。



Salikのガントリー

出所：「Everything you need to know about Salik in Dubai」bayut
 < <https://www.bayut.com/mybayut/salik-dubai/>>

2) 南アフリカ：E-toll

- ・課金目的：有料道路課金
- ・使用技術：5.8GHz帯パッシブ方式DSRC、ANPR

ハウテン州の道路整備を促進するため、有料高速道路とともに2013年2月からE-tollが導入された。5.8GHz帯パッシブ方式DSRCを利用しており、料金所においてE-tollを用いて料金を支払うタイプの路線と、本線上に設置されたガントリーを用いて、E-tollまたは事前登録した車両ナンバーを基に支払いを行うオープンロードトーリングタイプ（MLFF）の路線がある。

なお、料金の支払いがない場合、違反処理センターに処理が引継がれる。



MLFF ガントリー

出所：PIARC ホームページ

< <https://rno-its.piarc.org/en/user-services-electronic-payment-payment-applications/toll-collection> >

7章 諸外国のETC

【参考】本文中に登場する主な通貨の為替レート

地域	国名	通貨	1 unit
欧州	英国	ポンド	189.70円
	スイス	スイス・フラン (CHF)	171.20円
	スウェーデン	スウェーデン・クローナ (SEK)	13.94円
	ノルウェー	ノルウェー・クローネ	13.80円
	ロシア	ロシア・ルーブル	1.39円
	ユーロ圏	ユーロ	162.45円
アジア	インド	インド・ルピー	1.67円
	インドネシア	ルピア	0.00841円
	シンガポール	シンガポールドル	112.57円
	タイ	タイ・バーツ	4.22円
	マレーシア	マレーシア・リングgit (RM)	33.84円
オセアニア	オーストラリア	オーストラリア・ドル	97.97円
	ニュージーランド	ニュージーランド・ドル	89.71円
北中南米	ドミニカ共和国	ドミニカ・ペソ	2.41円
	米国	ドル	150.58円
	メキシコ	メキシコ・ペソ	7.32円

※1 2024年の年間平均TTB (Telegraphic Transfer Buying: 電信買相場)

※2 マレーシア・リングgit、ドミニカ・ペソは2025年5月31日時点買い為替レート

7-7 自動料金收受の国際標準化

(1) 国際標準化活動の概要

貿易ルールの拡充及び運営を担う国際機関である世界貿易機構（WTO）では、不必要な貿易障壁を減らすために「貿易の技術的障害に関する協定」^{*1}及び「政府調達協定」^{*2}を定めている。これらは大規模な政府調達において、当該調達における技術仕様が国際規格に基づくことを求めるものである。

政府調達元が、国内企業の技術を採用する際には、当該技術が国際規格に合致していることが必要であり、外国政府の調達に応じる供給元にとっては、当該企業の技術が国際規格に合致していることが必要となる。企業の国際競争力の向上のためには、国際標準化活動に積極的に参加し、自国技術の国際規格化を図ることが重要である。

※1「貿易の技術的障害に関する協定」（TBT協定：Agreement on Technical Barriers to Trade）

各国の定める規格や適合性評価手続が不必要な貿易障壁とならないよう、それらが国際規格等を基礎とすることを原則として規定

※2「政府調達協定」（GPA：Agreement on Government Procurement）

政府調達（各国の政府機関が公共財や公共サービスのために実施する物品・サービスの調達）分野における、外国企業に対する無差別原則を規定

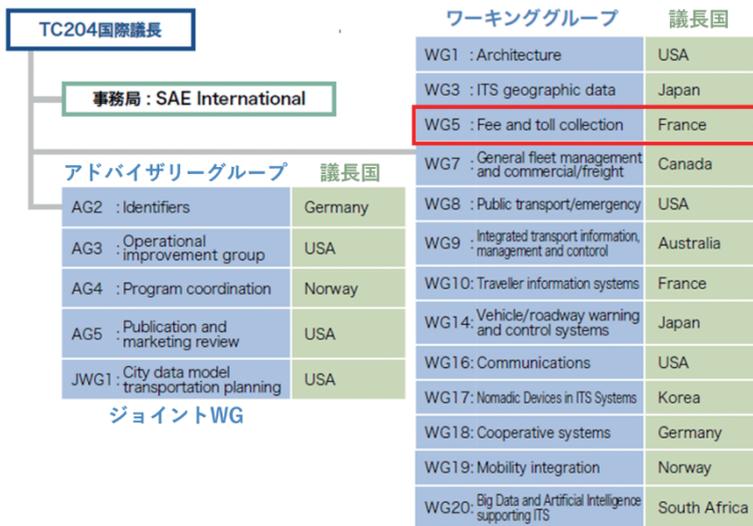
(2) ITSや自動料金收受の国際標準化

ITSの国際標準化は、主にISO（International Organization for Standardization）で行われている。ISOの中の専門委員会（TC: Technical Committee）の一つであるTC204にてITS全般の国際標準制定を行っている。

TC204は、陸上交通と海上交通に関する情報、通信、制御システムの標準化を目的に1992年に設置され、1993年に活動開始しており、現在13の作業グループ（WG: Working Group）を擁する。各WGには各国から各テーマの専門家が参加し、技術規格の原案開発を行っている。その他、アドバイザーグループ（AG: Advisory Group）によってTCの運営改善やビジネスプラン策定検討等も行われる。設立以来、米国が議長国を務めている。

7章 諸外国のETC

TC204の作業グループのうちの一つであるWG5にて、道路での自動料金収受の標準制定が行われている。



TC204の組織図

出所：「ITSの標準化 2024」公益社団法人自動車技術会
 < <https://www.jsae.or.jp/assoc/std/tc204/> >

(3) その他の国際標準化機関

ITS関連技術を扱う標準化機関として、その他にもITU（International Telecommunication Union）、IEC（International Electrotechnical Commission）及びJTC1（ISOとIECの合同専門委員会）等がある。ITUでは無線・有線通信等、IECでは電気・電子技術等、JTC1では個人識別やセキュリティ等の情報技術全般の標準化を担っている。

なお、自動料金収受を含むITSの国際標準化については公益社団法人自動車技術会発行の「ITSの標準化」（毎年度改定）において詳細な解説が行われている。

データ編

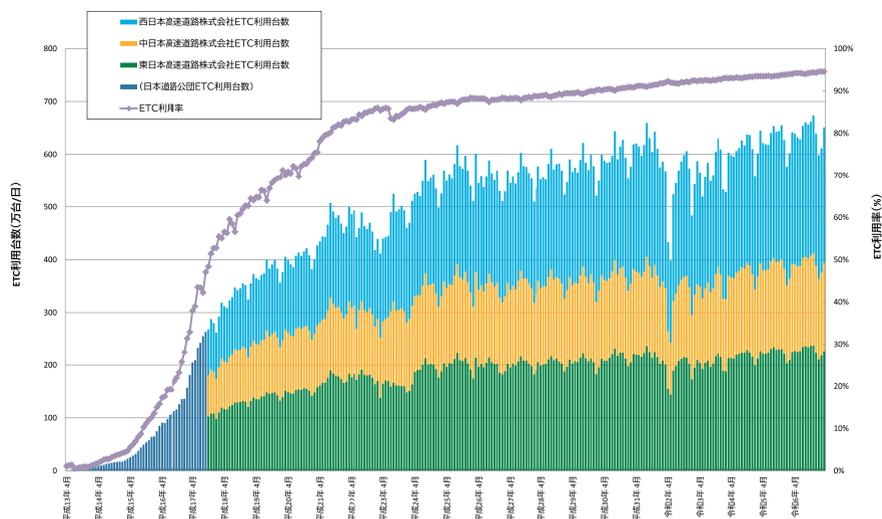
データ編－1 ETCの利用状況

高速道路6社のETC利用台数及びETC利用率については、2章2-8に掲載している。

(1) ETC利用台数及びETC利用率

1) 東／中／西日本高速道路株式会社

NEXCO3社における令和7年3月のETC利用台数は6,509,661台/日、ETC利用率は94.6%となっている。



※1 平成13年4月～平成17年9月分は、日本道路公団のデータ

※2 平成17年10月以降はNEXCO3社の合算値

※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 NEXCO3社からの提供データを基に作成

NEXCO3社の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移

NEXCO3社のETC利用台数及びETC利用率の一覧

年月	ETC 整備 箇所数	日平均(台/日)			月合計(台/月)			ETC利用率	
		ETC・ETC2.0		通行全車両	ETC・ETC2.0		通行全車両 (C)	(A)/(C)	ETC2.0 利用率 (B)/(C)
		内、 ETC2.0	(A)		内ETC2.0 (B)				
平成14年3月	543	75,589		4,804,055	2,343,263		148,925,720	1.6%	
平成15年3月	589	225,601		4,756,701	6,993,637		147,457,733	4.7%	
平成16年3月	892	847,570		5,372,129	26,274,677		166,536,008	15.8%	
平成17年3月	931	1,810,241		5,504,592	56,117,458		170,642,347	32.9%	
平成18年3月	933	3,187,356		5,784,918	98,808,031		179,332,472	55.1%	
平成19年3月	943	3,728,061		5,817,777	115,569,917		180,351,078	64.1%	
平成20年3月	958	4,053,968		5,792,882	125,673,019		179,579,346	70.0%	
平成21年3月	974	4,268,437		5,656,454	132,321,531		175,350,090	75.5%	
平成22年3月	1,008	5,004,267		6,050,709	155,132,279		187,571,962	82.7%	
平成23年3月	1,026	4,115,806		4,821,065	127,589,993		149,453,027	85.4%	
平成24年3月	1,032	5,112,757		5,968,838	158,495,493		185,033,998	85.7%	
平成25年3月	1,056	5,689,487		6,537,111	176,374,091		202,650,417	87.0%	
平成26年3月	1,084	6,013,091		6,815,000	186,405,836		211,264,983	88.2%	
平成27年3月	1,105	5,695,971		6,463,949	176,575,119		200,382,421	88.1%	
平成28年3月	1,117	5,772,797		6,509,201	178,956,712		201,785,229	88.7%	
平成29年3月	1,124	5,905,581	789,097	6,608,846	183,073,013	24,461,992	204,874,254	89.4%	11.9%
平成30年3月	1,135	5,991,402	1,019,431	6,649,684	185,733,469	31,602,338	206,140,168	90.1%	15.3%
平成31年3月	1,154	6,189,857	1,229,712	6,816,064	191,885,579	38,121,067	211,297,992	90.8%	18.0%
令和2年3月	1,172	5,679,467	1,343,264	6,172,424	176,063,463	41,641,204	191,345,146	92.0%	21.8%
令和3年3月	1,175	5,871,059	1,538,017	6,362,328	182,002,832	47,678,530	197,232,159	92.3%	24.2%
令和4年3月	1,187	6,032,643	1,739,049	6,488,065	187,011,926	53,910,504	201,130,017	93.0%	26.8%
令和5年3月	1,189	6,446,626	1,977,402	6,896,354	199,845,400	61,299,442	213,786,968	93.5%	28.7%
令和6年3月	1,190	6,417,222	2,183,094	6,828,975	198,933,896	67,675,923	211,698,237	94.0%	32.0%
令和6年4月	1,197	6,390,909	2,213,093	6,787,851	191,727,277	66,392,769	203,635,545	94.2%	32.6%
令和6年5月	1,197	6,323,871	2,193,063	6,715,729	196,039,962	67,984,916	208,187,609	94.2%	32.7%
令和6年6月	1,197	6,284,269	2,199,749	6,670,820	188,528,068	65,992,468	200,124,607	94.2%	33.0%
令和6年7月	1,197	6,536,796	2,303,862	6,947,350	202,640,656	71,419,722	215,367,832	94.1%	33.2%
令和6年8月	1,197	6,604,533	2,316,963	7,028,983	204,740,511	71,825,859	217,898,452	94.0%	33.0%
令和6年9月	1,197	6,567,478	2,338,257	6,975,052	197,024,328	70,147,726	209,251,571	94.2%	33.5%
令和6年10月	1,197	6,622,242	2,389,133	7,025,568	205,289,540	74,063,136	217,792,578	94.3%	34.0%
令和6年11月	1,197	6,736,620	2,443,438	7,140,002	202,098,569	73,303,142	214,200,074	94.4%	34.2%
令和6年12月	1,197	6,387,307	2,359,624	6,771,044	198,006,535	73,148,332	209,902,358	94.3%	34.8%
令和7年1月	1,197	5,978,799	2,222,533	6,321,908	185,342,767	68,898,549	195,979,166	94.6%	35.2%
令和7年2月	1,197	6,113,970	2,292,500	6,462,820	171,191,171	64,189,993	180,958,934	94.6%	35.5%
令和7年3月	1,199	6,509,661	2,433,654	6,883,941	201,799,460	75,443,294	213,402,188	94.6%	35.4%

※1 ETCサービス開始以降、令和5年度までは各年度3月のデータを記載、令和6年度分は各月データを記載

※2 平成17年9月以前は、日本道路公団のデータ

※3 平成17年10月以降は、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 NEXCO3社からの提供データを基に作成

※7 ETC2.0利用率は、ETC利用率と一部集計方法が異なる

NEXCO東日本のETC利用台数及びETC利用率の一覧

年月	ETC 整備 箇所数	日平均(台/日)			月合計(台/月)			ETC利用率	
		ETC・ETC2.0		通行全車両	ETC・ETC2.0		通行全車両 (C)	(A)/(C)	ETC2.0 利用率 (B)/(C)
		内 ETC2.0	(A)		内 ETC2.0(B)				
平成18年3月	372	1,194,818		2,194,045	37,039,343		68,015,409	54.5%	
平成19年3月	376	1,387,765		2,198,487	43,020,717		68,153,111	63.1%	
平成20年3月	382	1,510,648		2,183,062	46,830,091		67,674,930	69.2%	
平成21年3月	388	1,579,680		2,106,333	48,970,079		65,296,334	75.0%	
平成22年3月	401	1,832,511		2,233,895	56,807,839		69,250,746	82.0%	
平成23年3月	406	1,376,842		1,669,603	42,682,116		51,757,697	82.5%	
平成24年3月	409	1,635,031		1,929,787	50,685,973		59,823,411	84.7%	
平成25年3月	411	2,030,296		2,365,975	62,939,162		73,345,224	85.8%	
平成26年3月	424	2,135,766		2,451,473	66,208,758		75,995,648	87.1%	
平成27年3月	433	2,021,752		2,316,055	62,674,325		71,797,697	87.3%	
平成28年3月	437	2,054,097		2,337,317	63,677,011		72,456,842	87.9%	
平成29年3月	439	2,099,676	273,068	2,364,198	65,089,959	8,465,110	73,290,149	88.8%	11.6%
平成30年3月	441	2,114,057	368,610	2,359,462	65,535,781	11,426,910	73,143,307	89.6%	15.6%
平成31年3月	453	2,210,213	461,682	2,442,187	68,516,601	14,312,129	75,707,788	90.5%	18.9%
令和2年3月	455	2,010,809	505,060	2,196,304	62,335,069	15,656,868	68,085,426	91.6%	23.0%
令和3年3月	457	2,091,226	586,341	2,273,794	64,828,005	18,176,583	70,487,604	92.0%	25.8%
令和4年3月	457	2,131,932	665,160	2,303,920	66,089,888	20,619,945	71,421,533	92.5%	28.9%
令和5年3月	457	2,266,975	756,072	2,432,000	70,276,226	23,438,222	75,391,986	93.2%	31.1%
令和6年3月	457	2,253,991	830,473	2,401,388	69,873,736	25,744,664	74,443,024	93.9%	34.6%
令和6年4月	457	2,273,053	847,748	2,421,582	68,191,581	25,432,432	72,647,472	93.9%	35.0%
令和6年5月	457	2,255,723	840,363	2,403,996	69,927,399	26,051,239	74,523,871	93.8%	35.0%
令和6年6月	457	2,272,256	852,349	2,422,281	68,167,690	25,570,464	72,668,438	93.8%	35.2%
令和6年7月	457	2,345,771	887,279	2,503,969	72,718,900	27,505,637	77,623,047	93.7%	35.4%
令和6年8月	457	2,364,269	892,657	2,529,939	73,292,325	27,672,361	78,428,098	93.5%	35.3%
令和6年9月	457	2,344,602	901,472	2,502,190	70,338,060	27,044,168	75,065,710	93.7%	36.0%
令和6年10月	457	2,373,977	920,440	2,530,028	73,593,302	28,533,653	78,430,854	93.8%	36.4%
令和6年11月	457	2,374,903	931,451	2,527,293	71,247,084	27,943,537	75,818,800	94.0%	36.9%
令和6年12月	457	2,239,210	900,324	2,381,161	69,415,506	27,910,038	73,816,001	94.0%	37.8%
令和7年1月	457	2,102,135	849,618	2,230,161	65,166,174	26,338,171	69,135,000	94.3%	38.1%
令和7年2月	457	2,184,379	888,535	2,316,444	61,162,620	24,878,970	64,860,427	94.3%	38.4%
令和7年3月	457	2,267,669	921,761	2,406,460	70,297,732	28,574,601	74,600,271	94.2%	38.3%

※1 平成17年10月の分割民営化以降、令和5年度までは各年度3月のデータを記載、令和6年度分は各月データを記載

※2 ETC2.0については、平成28年4月より集計開始

※3 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 NEXCO東日本からの提供データを掲載

※5 ETC2.0利用率は、ETC利用率と一部集計方法が異なる

NEXCO中日本のETC利用台数及びETC利用率の一覧

年月	ETC 整備 箇所数	日平均(台/日)			月合計(台/月)			ETC利用率	
		ETC・ETC2.0		通行全車両	ETC・ETC2.0		通行全車両 (C)	(A)/(C)	ETC2.0 利用率 (B)/(C)
			内 ETC2.0		(A)	内 ETC2.0(B)			
平成18年3月	225	927,544		1,564,687	28,753,876		48,505,309	59.3%	
平成19年3月	226	1,081,684		1,580,312	33,532,218		48,989,658	68.4%	
平成20年3月	225	1,169,540		1,578,953	36,255,735		48,947,532	74.1%	
平成21年3月	227	1,181,590		1,481,960	36,629,286		45,940,751	79.7%	
平成22年3月	229	1,375,685		1,592,617	42,646,233		49,371,120	86.4%	
平成23年3月	238	1,148,906		1,286,700	35,616,071		39,887,698	89.3%	
平成24年3月	239	1,495,497		1,677,185	46,360,415		51,992,742	89.2%	
平成25年3月	256	1,556,577		1,718,680	48,253,895		53,279,072	90.6%	
平成26年3月	260	1,630,883		1,784,121	50,557,377		55,307,752	91.4%	
平成27年3月	264	1,538,608		1,691,207	47,696,853		52,427,424	91.0%	
平成28年3月	265	1,549,601		1,695,693	48,037,645		52,566,475	91.4%	
平成29年3月	267	1,569,709	219,128	1,707,588	48,660,984	6,792,956	52,935,239	91.9%	12.8%
平成30年3月	269	1,589,861	283,674	1,719,865	49,285,695	8,793,886	53,315,807	92.4%	16.6%
平成31年3月	272	1,612,243	337,213	1,737,218	49,979,541	10,453,613	53,853,768	92.8%	19.4%
令和2年3月	276	1,452,201	360,957	1,550,103	45,018,240	11,189,681	48,053,181	93.7%	23.3%
令和3年3月	277	1,446,949	406,359	1,544,188	44,855,434	12,597,119	47,869,814	93.7%	26.3%
令和4年3月	287	1,566,279	471,873	1,652,311	48,554,634	14,628,053	51,221,640	94.8%	28.6%
令和5年3月	288	1,669,118	533,863	1,751,033	51,742,666	16,549,750	54,282,023	95.3%	30.5%
令和6年3月	288	1,662,908	593,370	1,737,934	51,550,138	18,394,481	53,875,969	95.7%	34.1%
令和6年4月	288	1,641,043	591,632	1,713,292	49,231,302	17,748,953	51,398,765	95.8%	34.5%
令和6年5月	288	1,617,018	589,686	1,687,895	50,127,546	18,280,256	52,324,748	95.8%	34.9%
令和6年6月	288	1,611,283	592,866	1,681,482	48,338,477	17,785,989	50,444,473	95.8%	35.3%
令和6年7月	288	1,690,607	625,974	1,764,646	52,408,808	19,405,191	54,704,012	95.8%	35.5%
令和6年8月	288	1,687,597	624,303	1,764,040	52,315,507	19,353,390	54,685,228	95.7%	35.4%
令和6年9月	288	1,681,484	629,442	1,755,851	50,444,523	18,883,262	52,675,544	95.8%	35.8%
令和6年10月	288	1,704,532	645,357	1,777,266	52,840,504	20,006,057	55,095,244	95.9%	36.3%
令和6年11月	288	1,746,946	663,925	1,820,924	52,408,368	19,917,741	54,627,723	95.9%	36.5%
令和6年12月	288	1,645,530	633,047	1,715,345	51,011,437	19,624,448	53,175,694	95.9%	36.9%
令和7年1月	288	1,534,398	594,896	1,595,672	47,566,336	18,441,775	49,465,837	96.2%	37.3%
令和7年2月	288	1,573,939	615,027	1,636,155	44,070,282	17,220,757	45,812,328	96.2%	37.6%
令和7年3月	289	1,674,023	650,792	1,742,114	51,894,701	20,174,560	54,005,541	96.1%	37.4%

※1 平成17年10月の分割民营化以降、令和5年度までは各年度3月のデータを記載、令和6年度分は各月データを記載

※2 ETC2.0については、平成28年4月より集計開始

※3 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 NEXCO中日本からの提供データを掲載

NEXCO西日本のETC利用台数及びETC利用率の一覧

年月	ETC 整備 箇所数	日平均(台/日)			月合計(台/月)			ETC利用率	
		ETC・ETC2.0		通行全車両	ETC・ETC2.0		通行全車両 (C)	(A)/(C)	ETC2.0 利用率 (B)/(C)
		内 ETC2.0	(A)		内 ETC2.0(B)				
平成18年3月	336	1,064,994		2,026,186	33,014,812		62,811,754	52.6%	
平成19年3月	341	1,258,612		2,038,978	39,016,982		63,208,309	61.7%	
平成20年3月	351	1,373,780		2,030,867	42,587,193		62,956,884	67.6%	
平成21年3月	359	1,507,167		2,068,161	46,722,166		64,113,005	72.9%	
平成22年3月	378	1,796,071		2,224,197	55,678,207		68,950,096	80.8%	
平成23年3月	382	1,590,058		1,864,762	49,291,806		57,807,632	85.3%	
平成24年3月	384	1,982,229		2,361,866	61,449,105		73,217,845	83.9%	
平成25年3月	389	2,102,614		2,452,456	65,181,034		76,026,121	85.7%	
平成26年3月	400	2,246,442		2,579,406	69,639,701		79,961,583	87.1%	
平成27年3月	408	2,135,611		2,456,687	66,203,941		76,157,300	86.9%	
平成28年3月	415	2,169,099		2,476,191	67,242,056		76,761,912	87.6%	
平成29年3月	417	2,236,196	296,901	2,537,060	69,322,070	9,203,926	78,648,866	88.1%	11.7%
平成30年3月	425	2,287,484	367,147	2,570,357	70,911,993	11,381,542	79,681,054	89.0%	14.3%
平成31年3月	429	2,367,401	430,817	2,636,659	73,389,437	13,355,325	81,736,436	89.8%	16.3%
令和2年3月	441	2,216,457	477,247	2,426,017	68,710,154	14,794,655	75,206,539	91.4%	19.7%
令和3年3月	441	2,332,884	545,317	2,544,346	72,319,393	16,904,828	78,874,741	91.7%	21.4%
令和4年3月	443	2,334,432	602,016	2,531,834	72,367,404	18,662,506	78,486,844	92.2%	23.8%
令和5年3月	444	2,510,533	687,467	2,713,321	77,826,508	21,311,470	84,112,959	92.5%	25.3%
令和6年3月	445	2,500,323	759,251	2,689,653	77,510,022	23,536,778	83,379,244	93.0%	28.2%
令和6年4月	452	2,476,813	773,713	2,652,977	74,304,394	23,211,384	79,589,308	93.4%	29.2%
令和6年5月	452	2,451,130	763,014	2,623,838	75,985,017	23,653,421	81,338,990	93.4%	29.1%
令和6年6月	452	2,400,730	754,534	2,567,057	72,021,901	22,636,015	77,011,696	93.5%	29.4%
令和6年7月	452	2,500,418	790,609	2,678,735	77,512,948	24,508,894	83,040,773	93.3%	29.5%
令和6年8月	452	2,552,667	800,003	2,735,004	79,132,679	24,800,108	84,785,126	93.3%	29.3%
令和6年9月	452	2,541,392	807,343	2,717,011	76,241,745	24,220,296	81,510,317	93.5%	29.7%
令和6年10月	452	2,543,733	823,336	2,718,274	78,855,734	25,523,426	84,266,480	93.6%	30.3%
令和6年11月	452	2,614,771	848,062	2,791,785	78,443,117	25,441,864	83,753,551	93.7%	30.4%
令和6年12月	452	2,502,567	826,253	2,674,538	77,579,592	25,613,846	82,910,663	93.6%	30.9%
令和7年1月	452	2,342,266	778,019	2,496,075	72,610,257	24,118,603	77,378,329	93.8%	31.2%
令和7年2月	452	2,355,652	788,938	2,510,221	65,958,269	22,090,266	70,286,179	93.8%	31.4%
令和7年3月	453	2,567,969	861,101	2,735,367	79,607,027	26,694,133	84,796,376	93.9%	31.5%

※1 平成17年10月の分割民営化以降、令和5年度までは各年度3月のデータを記載、令和6年度分は各月データを記載

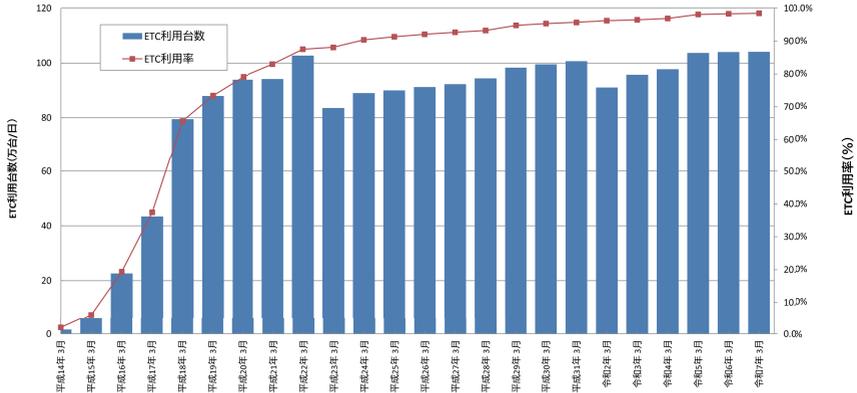
※2 ETC2.0については、平成28年4月より集計開始

※3 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 NEXCO西日本からの提供データを掲載

2) 首都高速道路株式会社

首都高速における令和7年3月のETC利用台数は1,041,225台/日、ETC利用率は98.4%となっている。



- ※1 ETCサービス開始以降、令和6年度までの各年度3月のデータをグラフ化
- ※2 平成17年9月以前は、首都高速道路公団のデータ
- ※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 平成24年1月より料金圏撤廃のため、首都高速1回の利用で1台と集計（平成23年12月までは料金圏毎の1回の利用で1台と集計）
- ※5 令和2年3月より、合併料金所を含めて集計
- ※6 首都高速からの提供データを基に作成

首都高速の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移

首都高速のETC利用台数及びETC利用率の一覧

年月	ETC整備箇所数	日平均(台/日)		月合計(台/月)			ETC利用率		
		ETC・ETC2.0	通行全車両	ETC・ETC2.0		通行全車両(C)	(A)/(C)	ETC2.0利用率(B)/(C)	
				(A)	内ETC2.0(B)				
平成14年3月	73	16,131	797,831	500,066		24,732,775	2.0%		
平成15年3月	142	57,756	937,154	1,790,447		29,051,768	6.2%		
平成16年3月	156	226,464	1,166,901	7,020,376		36,173,945	19.4%		
平成17年3月	158	433,982	1,161,384	13,453,455		36,002,906	37.4%		
平成18年3月	158	794,720	1,209,616	24,636,319		37,498,109	65.7%		
平成19年3月	161	879,528	1,198,116	27,265,364		37,141,609	73.4%		
平成20年3月	163	939,110	1,187,942	29,112,419		36,826,190	79.1%		
平成21年3月	168	941,211	1,134,628	29,177,540		35,173,465	83.0%		
平成22年3月	170	1,026,768	1,173,249	31,829,798		36,370,717	87.5%		
平成23年3月	170	835,893	948,974	25,912,697		29,418,201	88.1%		
平成24年3月	170	890,094	984,280	27,592,901		30,512,684	90.4%		
平成25年3月	168	899,774	985,282	27,892,981		30,543,742	91.3%		
平成26年3月	168	912,077	990,337	28,274,395		30,700,460	92.1%		
平成27年3月	170	923,036	995,646	28,614,112		30,865,036	92.7%		
平成28年3月	170	944,004	1,012,622	29,264,136		31,391,285	93.2%		
平成29年3月	176	982,694	1,036,147	30,463,516	4,823,573	32,120,572	94.8%	15.0%	
平成30年3月	177	995,324	1,044,183	30,855,040	6,598,920	32,369,659	95.3%	20.4%	
平成31年3月	175	1,006,825	1,051,928	31,211,576	7,956,570	32,609,760	95.7%	20.4%	
令和2年3月	183	910,503	276,341	946,629	28,225,581	8,566,566	29,345,511	96.2%	29.2%
令和3年3月	182	957,219	324,922	991,958	29,673,802	10,072,596	30,750,686	96.5%	32.8%
令和4年3月	180	976,981	360,004	1,007,738	30,286,398	11,160,118	31,239,879	96.9%	35.7%
令和5年3月	179	1,036,991	402,313	1,057,521	32,146,729	12,471,703	32,783,154	98.1%	38.0%
令和6年3月	179	1,040,068	439,742	1,058,511	32,242,109	13,632,009	32,813,831	98.3%	41.5%
令和6年4月	179	1,025,021	440,244	1,042,436	30,750,620	13,207,334	31,273,071	98.3%	42.2%
令和6年5月	179	1,002,047	432,882	1,019,078	31,063,462	13,419,351	31,591,432	98.3%	42.5%
令和6年6月	179	1,022,931	443,820	1,040,189	30,687,933	13,314,612	31,205,672	98.3%	42.7%
令和6年7月	179	1,053,652	458,107	1,071,704	32,663,205	14,201,312	33,222,828	98.3%	42.7%
令和6年8月	179	999,423	437,128	1,017,590	30,982,118	13,550,964	31,545,277	98.2%	43.0%
令和6年9月	179	1,040,035	459,666	1,057,741	31,201,053	13,789,988	31,732,238	98.3%	43.5%
令和6年10月	179	1,052,833	467,801	1,069,949	32,637,818	14,501,835	33,168,407	98.4%	43.7%
令和6年11月	179	1,059,831	473,225	1,076,971	31,794,920	14,196,740	32,309,121	98.4%	43.9%
令和6年12月	179	1,044,580	469,344	1,061,786	32,381,995	14,549,675	32,915,356	98.4%	44.2%
令和7年1月	179	977,137	443,076	992,398	30,291,234	13,735,348	30,764,348	98.5%	44.6%
令和7年2月	179	1,021,686	461,154	1,037,609	28,607,203	12,912,309	29,053,038	98.5%	44.4%
令和7年3月	179	1,041,225	474,256	1,057,878	32,277,964	14,701,935	32,794,213	98.4%	44.8%

※1 ETCサービス開始以降、令和5年度までは各年度3月のデータを記載、令和6年度分は各月データを記載

※2 平成17年9月以前は、首都高速道路公団のデータ

※3 ETC2.0については、平成28年4月より集計開始

※4 ETC利用率は、ETC利用分に加えてETC2.0利用分を含めて集計

※5 平成20年12月まで、地下駐車場併設の3料金所はETCアンテナが整備されていなかったため、ETC整備箇所数から除いている

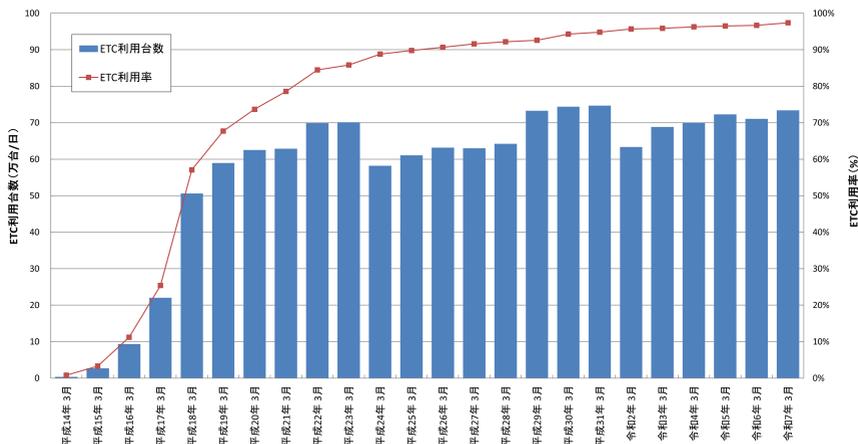
※6 平成24年1月より料金圏撤廃のため、首都高速1回の利用で1台と集計(平成23年12月までは料金圏毎の1回の利用で1台と集計)

※7 令和2年3月より、合併料金所を含めて集計

※8 首都高速からの提供データを掲載

3) 阪神高速道路株式会社

阪神高速における令和7年3月のETC利用台数は734,147台/日、ETC利用率は97.4%となっている。



- ※1 ETCサービス開始以降、令和6年度までの各年度3月のデータをグラフ化
- ※2 平成17年9月以前は、阪神高速道路公団のデータ
- ※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 平成28年4月から乗継ぎ台数を除き、合併料金所及び相互利用区間を含めて集計
- ※5 平成24年1月より料金圏撤廃のため、阪神高速1回の利用で1台と集計（平成23年12月までは料金圏毎の1回の利用で1台と集計）
- ※6 阪神高速からの提供データを基に作成

阪神高速の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移

阪神高速のETC利用台数及びETC利用率の一覧

年月	ETC 整備 箇所数	日平均 (台/日)			月合計 (台/月)			ETC利用率	
		ETC・ETC2.0		通行全車両	ETC・ETC2.0		通行全車両 (C)	(A)/(C)	ETC2.0 利用率 (B)/(C)
		内 ETC2.0	(A)		内 ETC2.0(B)				
平成14年3月	65	3,250		409,921	100,744		12,707,541	0.8%	
平成15年3月	116	26,670		798,442	826,770		24,751,705	3.3%	
平成16年3月	125	93,303		834,785	2,892,395		25,878,348	11.2%	
平成17年3月	131	220,609		869,146	6,838,887		26,943,511	25.4%	
平成18年3月	132	505,833		886,103	15,680,825		27,469,200	57.1%	
平成19年3月	132	589,413		870,941	18,271,812		26,999,162	67.7%	
平成20年3月	136	625,135		847,721	19,379,173		26,279,352	73.7%	
平成21年3月	138	628,921		800,260	19,496,557		24,808,070	78.6%	
平成22年3月	138	698,946		827,083	21,667,320		25,639,576	84.5%	
平成23年3月	139	701,439		817,260	21,744,595		25,335,057	85.8%	
平成24年3月	138	582,255		655,791	18,049,906		20,329,523	88.8%	
平成25年3月	143	610,675		679,709	18,930,916		21,070,977	89.8%	
平成26年3月	146	631,492		696,101	19,576,253		21,579,131	90.7%	
平成27年3月	146	630,155		687,993	19,534,814		21,327,786	91.6%	
平成28年3月	146	642,028		696,153	19,902,877		21,580,737	92.2%	
平成29年3月	145	732,934	95,316	791,734	22,720,956	2,954,785	24,543,758	92.6%	12.0%
平成30年3月	146	743,915	124,471	788,805	23,061,366	3,858,588	24,452,947	94.3%	15.8%
平成31年3月	146	746,737	148,009	788,025	23,148,844	4,588,288	24,428,789	94.8%	18.8%
令和2年3月	143	633,541	150,011	662,160	19,639,777	4,650,339	20,526,965	95.7%	22.7%
令和3年3月	143	688,462	180,639	717,681	21,342,324	5,599,794	22,248,098	95.9%	25.2%
令和4年3月	143	700,299	202,808	727,445	21,709,267	6,287,060	22,550,785	96.3%	27.9%
令和5年3月	143	722,648	221,706	748,638	22,402,101	6,872,901	23,207,767	96.5%	29.6%
令和6年3月	143	710,484	240,162	734,849	22,024,993	7,445,009	22,780,318	96.7%	32.7%
令和6年4月	143	687,065	237,715	709,969	20,611,949	7,131,437	21,299,056	96.8%	33.5%
令和6年5月	143	683,251	237,395	705,887	21,180,782	7,359,237	21,882,489	96.8%	33.6%
令和6年6月	143	687,386	240,258	707,796	20,621,583	7,207,748	21,233,888	97.1%	33.9%
令和6年7月	143	718,528	251,703	739,766	22,274,373	7,802,807	22,932,754	97.1%	34.0%
令和6年8月	143	693,635	243,068	714,596	21,502,674	7,535,100	22,152,470	97.1%	34.0%
令和6年9月	143	714,537	253,345	734,949	21,436,114	7,600,337	22,048,458	97.2%	34.5%
令和6年10月	143	725,104	259,486	745,217	22,478,231	8,044,065	23,101,715	97.3%	34.8%
令和6年11月	143	730,052	262,557	750,100	21,901,573	7,876,698	22,502,997	97.3%	35.0%
令和6年12月	143	724,335	263,745	744,366	22,454,386	8,176,105	23,075,353	97.3%	35.4%
令和7年1月	143	672,320	244,952	690,127	20,841,906	7,593,525	21,393,933	97.4%	35.5%
令和7年2月	143	696,512	254,880	714,599	19,502,347	7,136,653	20,008,773	97.5%	35.7%
令和7年3月	143	734,147	269,815	753,611	22,758,559	8,364,266	23,361,932	97.4%	35.8%

※1 ETCサービス開始以降、令和5年度までは各年度3月のデータを記載、令和6年度分は各月データを記載

※2 平成17年9月以前は、阪神高速道路公団のデータ

※3 ETC2.0については、平成28年4月より集計開始

※4 ETC利用率は、ETC利用分に加えてETC2.0利用分を含めて集計

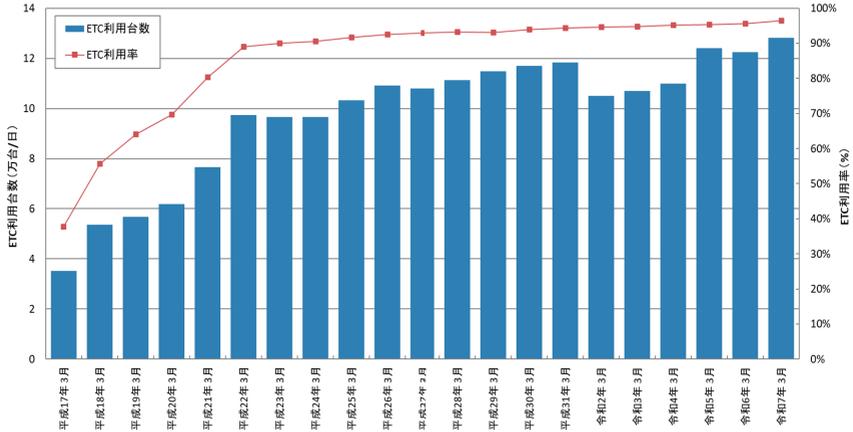
※5 平成28年4月から乗継ぎ台数を除き、合併料金所及び相互利用区間を含めて集計

※6 平成24年1月より料金圏撤廃のため、阪神高速1回の利用で1台と集計（平成23年12月までは料金圏毎の1回の利用で1台と集計）

※7 阪神高速からの提供データを掲載

4) 本州四国連絡高速道路株式会社

本四高速における令和7年3月のETC利用台数は128,213台/日、ETC利用率は96.5%となっている。



- ※1 本四高速でETCサービス開始した平成16年4月以降、令和6年度までの各年度3月のデータをグラフ化
- ※2 平成17年9月以前は、本州四国連絡橋公団のデータ
- ※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 本四高速からの提供データを基に作成

本四高速の月別日平均ETC利用台数及びETC利用率の推移

本四高速のETC利用台数及びETC利用率の一覧

年月	ETC 整備 箇所数	日平均(台/日)			月合計(台/月)			ETC利用率	
		ETC・ETC2.0	内 ETC2.0	通行全車両	ETC・ETC2.0		通行全車両 (C)	(A)/(C)	ETC2.0 利用率 (B)/(C)
					(A)	内 ETC2.0(B)			
平成17年3月	35	35,150		93,186	1,089,663		2,888,763	37.7%	
平成18年3月	35	53,630		96,260	1,662,531		2,984,046	55.7%	
平成19年3月	35	56,702		88,441	1,757,758		2,741,679	64.1%	
平成20年3月	35	61,760		88,572	1,914,574		2,745,722	69.7%	
平成21年3月	37	76,496		95,138	2,371,373		2,949,286	80.4%	
平成22年3月	37	97,310		109,389	3,016,598		3,391,051	89.0%	
平成23年3月	37	96,527		107,284	2,992,344		3,325,803	90.0%	
平成24年3月	37	96,531		106,529	2,992,458		3,302,408	90.6%	
平成25年3月	37	103,265		112,644	3,201,222		3,491,971	91.7%	
平成26年3月	37	109,101		117,969	3,382,127		3,657,026	92.5%	
平成27年3月	37	107,900		116,201	3,344,894		3,602,227	92.9%	
平成28年3月	37	111,340		119,506	3,451,534		3,704,697	93.2%	
平成29年3月	37	114,881	16,903	123,444	3,561,300	523,991	3,826,753	93.1%	13.8%
平成30年3月	38	116,915	20,247	124,557	3,624,369	627,643	3,861,281	93.9%	16.4%
平成31年3月	38	118,397	22,670	125,415	3,670,317	702,782	3,887,864	94.4%	18.1%
令和2年3月	38	104,962	23,490	110,824	3,253,832	728,191	3,435,539	94.7%	21.2%
令和3年3月	38	106,991	26,309	112,848	3,316,709	815,564	3,498,298	94.8%	23.3%
令和4年3月	38	109,888	29,157	115,370	3,406,542	903,859	3,576,472	95.2%	25.3%
令和5年3月	38	123,964	33,958	129,905	3,842,879	1,052,694	4,027,059	95.4%	26.1%
令和6年3月	38	122,512	36,450	128,167	3,797,867	1,129,947	3,973,166	95.6%	28.4%
令和6年4月	38	120,444	36,938	125,472	3,613,331	1,108,148	3,764,156	96.0%	29.4%
令和6年5月	38	126,799	38,119	132,030	3,930,782	1,181,690	4,092,915	96.0%	28.9%
令和6年6月	38	111,946	34,660	116,283	3,358,365	1,039,814	3,488,496	96.3%	29.8%
令和6年7月	38	118,900	36,959	123,553	3,685,887	1,145,719	3,830,133	96.2%	29.9%
令和6年8月	38	134,875	40,345	140,429	4,181,112	1,250,700	4,353,303	96.0%	28.7%
令和6年9月	38	126,405	39,290	131,501	3,792,140	1,178,701	3,945,021	96.1%	29.9%
令和6年10月	38	122,675	39,186	127,442	3,802,917	1,214,781	3,950,698	96.3%	30.7%
令和6年11月	38	127,387	40,513	132,107	3,821,608	1,215,400	3,963,221	96.4%	30.7%
令和6年12月	38	120,462	39,133	124,779	3,734,337	1,213,117	3,868,151	96.5%	31.4%
令和7年1月	38	114,100	36,896	118,019	3,537,110	1,143,788	3,658,597	96.7%	31.3%
令和7年2月	38	112,356	37,035	116,254	3,145,969	1,036,972	3,255,101	96.6%	31.9%
令和7年3月	38	128,213	41,549	132,881	3,974,609	1,288,009	4,119,315	96.5%	31.3%

※1 本四高速でETCサービス開始した平成16年4月以降、令和5年度までは各年度3月のデータを記載、令和6年度分は毎月データを記載

※2 平成17年9月以前は、本州四国連絡橋公団のデータ

※3 ETC2.0については、平成28年4月より集計開始

※4 ETC利用率は、ETC利用分に加えてETC2.0利用分を含めて集計

※5 本四高速からの提供データを掲載

(2) 車種別ETC利用台数及びETC利用率

1) 東日本高速道路株式会社

NEXCO東日本の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧

車種区分	令和7年3月の日平均(台/日)		令和7年3月(台/月)				ETC 利用率 (A)/(B)
	ETC車	全車両	ETC車 (A)	全車両 (B)	ETC車 構成比	全車両 構成比	
軽自動車等	286,611	337,373	8,884,955	10,458,568	12.7%	14.1%	85.0%
普通車	1,485,217	1,553,039	46,041,714	48,144,200	65.8%	65.1%	95.6%
中型車	229,762	237,150	7,122,630	7,351,642	10.2%	9.9%	96.9%
大型車	223,768	225,549	6,936,812	6,992,011	9.9%	9.5%	99.2%
特大車	31,564	32,047	978,481	993,454	1.4%	1.3%	98.5%
合計	2,256,922	2,385,158	69,964,592	73,939,875	100%	100%	94.6%

※1 管理用車両を除く

※2 軽自動車等は二輪自動車を含む

※3 NEXCO東日本からの提供データを掲載

2) 中日本高速道路株式会社

NEXCO中日本の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧

車種区分	令和7年3月の日平均(台/日)		令和7年3月(台/月)				ETC 利用率 (A)/(B)
	ETC車	全車両	ETC車 (A)	全車両 (B)	ETC車 構成比	全車両 構成比	
軽自動車等	224,906	253,071	6,972,071	7,845,203	13.5%	14.6%	88.9%
普通車	1,098,425	1,132,080	34,051,168	35,094,489	65.9%	65.3%	97.0%
中型車	155,352	159,084	4,815,916	4,931,613	9.3%	9.2%	97.7%
大型車	167,937	168,830	5,206,049	5,233,726	10.1%	9.7%	99.5%
特大車	20,106	20,258	623,292	627,999	1.2%	1.2%	99.3%
合計	1,666,726	1,733,323	51,668,496	53,733,030	100%	100%	96.2%

※1 管理用車両を除く

※2 軽自動車等は二輪自動車を含む

※3 NEXCO中日本からの提供データを掲載

3) 西日本高速道路株式会社

NEXCO西日本の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧

車種区分	令和7年3月の日平均(台/日)		令和7年3月(台/月)				ETC 利用率 (A)/(B)
	ETC車	全車両	ETC車 (A)	全車両 (B)	ETC車 構成比	全車両 構成比	
軽自動車等	486,572	569,231	15,083,740	17,646,161	19.0%	20.9%	85.5%
普通車	1,576,186	1,648,874	48,861,778	51,115,093	61.6%	60.5%	95.6%
中型車	235,644	243,270	7,304,968	7,541,374	9.2%	8.9%	96.9%
大型車	230,074	231,644	7,132,287	7,180,971	9.0%	8.5%	99.3%
特大車	30,552	30,993	947,098	960,769	1.2%	1.1%	98.6%
合計	2,559,028	2,724,012	79,329,871	84,444,368	100%	100%	93.9%

※1 管理用車両を除く

※2 軽自動車等は二輪自動車を含む

※3 NEXCO西日本からの提供データを掲載

4) 首都高速道路株式会社

首都高速の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧

車種区分	令和7年3月の日平均(台/日)		令和7年3月(台/月)				ETC 利用率 (A)/(B)
	ETC車	全車両	ETC車 (A)	全車両 (B)	ETC車 構成比	全車両 構成比	
軽・二輪	106,226	111,316	3,293,007	3,450,807	10.2%	10.5%	95.4%
普通車	707,268	717,326	21,925,293	22,237,112	67.9%	67.8%	98.6%
中型車	119,632	120,611	3,708,594	3,738,942	11.5%	11.4%	99.2%
大型車	91,805	92,146	2,845,941	2,856,521	8.8%	8.7%	99.6%
特大車	16,294	16,478	505,129	510,831	1.6%	1.6%	98.9%
合計	1,041,225	1,057,878	32,277,964	32,794,213	100%	100%	98.4%

※1 管理車両を除く

※2 首都高速からの提供データを掲載

5) 阪神高速道路株式会社

阪神高速の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧

車種区分	令和7年3月の日平均(台/日)		令和7年3月(台/月)				ETC 利用率 (A)/(B)
	ETC車	全車両	ETC車 (A)	全車両 (B)	ETC車 構成比	全車両 構成比	
軽・二輪	114,606	122,592	3,552,781	3,800,351	15.6%	16.3%	93.5%
普通車	455,505	465,715	14,120,658	14,437,166	62.0%	61.8%	97.8%
中型車	83,423	84,447	2,586,118	2,617,868	11.4%	11.2%	98.8%
大型車	66,860	67,044	2,072,671	2,078,353	9.1%	8.9%	99.7%
特大車	13,753	13,813	426,331	428,194	1.9%	1.8%	99.6%
合計	734,147	753,611	22,758,559	23,361,932	100%	100%	97.4%

※1 管理用車両を除く

※2 阪神高速からの提供データを掲載

6) 本州四国連絡高速道路株式会社

本四高速の車種別ETC利用台数及びETC利用率の一覧

車種区分	令和7年3月の日平均(台/日)		令和7年3月(台/月)				ETC 利用率 (A)/(B)
	ETC車	全車両	ETC車 (A)	全車両 (B)	ETC車 構成比	全車両 構成比	
軽自動車等	30,459	32,679	944,217	1,013,043	23.9%	24.8%	93.2%
普通車	71,758	73,704	2,224,509	2,284,821	56.4%	55.9%	97.4%
中型車	7,783	7,957	241,286	246,662	6.1%	6.0%	97.8%
大型車	15,630	15,698	484,519	486,639	12.3%	11.9%	99.6%
特大車	1,712	1,729	53,075	53,597	1.3%	1.3%	99.0%
合計	127,342	131,767	3,947,606	4,084,762	100%	100%	96.6%

※1 管理用車両を除く

※2 軽自動車等は二輪自動車を含む

※3 本四高速からの提供データを掲載

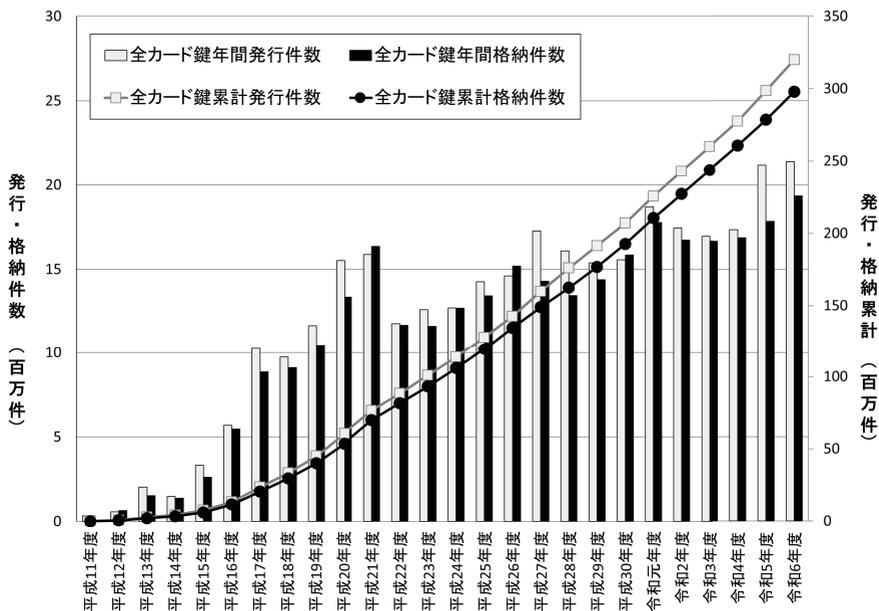
データ編－２ ETC 情報等の発行状況

(1) 各種識別処理情報の発行状況

ITS-TEAが発行する主な識別処理情報の発行状況を以下に示す。

1) ETCカード用鍵

ETC別納カード（平成17年3月廃止）、ETCパーソナルカード、ETCコーポレートカード及びETCクレジットカードに対してITS-TEAが発行した鍵の発行件数は、令和7年3月末時点で、累計で約3億1,994万件となっている。うちカードに鍵を格納した件数の累計は約2億9,783万件となっている。



※ 各年度3月末時点

ETCカード用鍵の発行及び格納件数の年度別推移

ETCカード用鍵の発行及び格納件数の年度別一覧

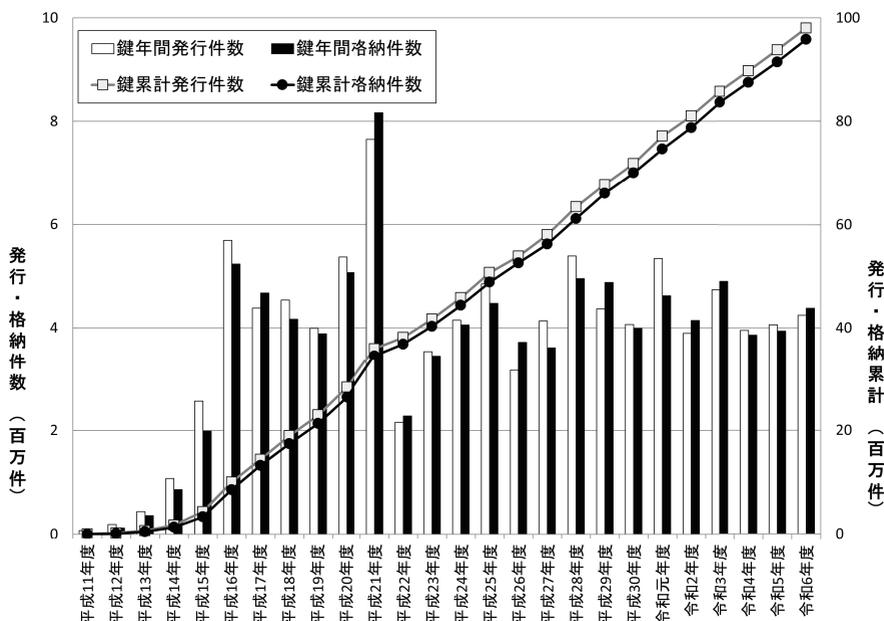
(単位：件)

年 度	クレジット カード鍵 発行件数	別納カード鍵 バーチャルカード鍵 モバイルカード鍵 年間発行件数	全カード鍵 発行件数	全カード鍵 発行累計	クレジット カード鍵 格納件数	別納カード鍵 バーチャルカード鍵 モバイルカード鍵 年間格納件数	全カード鍵 格納件数	全カード鍵 格納累計
平成11年度	37,340	290,400	327,740	327,740	138	66,585	66,723	66,723
平成12年度	133,080	442,025	575,105	902,845	30,012	619,569	649,581	716,304
平成13年度	1,121,502	917,010	2,038,512	2,941,357	623,171	897,234	1,520,405	2,236,709
平成14年度	874,988	608,520	1,483,508	4,424,865	809,739	573,093	1,382,832	3,619,541
平成15年度	2,859,400	480,540	3,339,940	7,764,805	2,141,453	478,162	2,619,615	6,239,156
平成16年度	5,076,258	615,179	5,691,437	13,456,242	5,064,242	401,851	5,466,093	11,705,249
平成17年度	9,500,020	754,560	10,254,580	23,710,822	8,142,450	705,788	8,848,238	20,553,487
平成18年度	9,129,760	606,410	9,736,170	33,446,992	8,516,393	596,306	9,112,699	29,666,186
平成19年度	11,189,588	472,060	11,661,648	45,108,640	10,002,152	488,345	10,490,497	40,156,683
平成20年度	14,861,740	671,190	15,532,930	60,641,570	12,895,605	470,835	13,366,440	53,523,123
平成21年度	15,468,210	424,510	15,892,720	76,534,290	16,046,427	323,522	16,369,949	69,893,072
平成22年度	11,504,400	282,361	11,786,761	88,321,051	11,284,645	404,409	11,689,054	81,582,126
平成23年度	12,199,900	416,600	12,616,500	100,937,551	11,342,494	282,744	11,625,238	93,207,364
平成24年度	12,234,725	483,170	12,717,895	113,655,446	12,244,149	460,792	12,704,941	105,912,305
平成25年度	13,761,850	508,010	14,269,860	127,925,306	13,024,937	419,623	13,444,560	119,356,865
平成26年度	14,028,500	594,444	14,622,944	142,548,250	14,713,904	489,644	15,203,548	134,560,413
平成27年度	16,515,260	753,654	17,268,914	159,817,164	13,910,746	389,298	14,300,044	148,860,457
平成28年度	15,316,322	777,312	16,093,634	175,910,798	12,979,532	469,912	13,449,444	162,309,901
平成29年度	14,794,120	601,764	15,395,884	191,306,682	13,946,051	439,538	14,385,589	176,695,490
平成30年度	15,143,300	435,252	15,578,552	206,885,234	15,343,776	509,843	15,853,619	192,549,109
令和元年度	18,013,910	698,632	18,712,542	225,597,776	16,967,478	819,667	17,787,145	210,336,254
令和2年度	16,589,900	857,020	17,446,920	243,044,696	15,804,552	930,496	16,735,048	227,071,302
令和3年度	16,005,770	953,156	16,958,926	260,003,622	15,583,456	1,092,001	16,675,457	243,746,759
令和4年度	16,706,400	661,538	17,367,938	277,371,560	16,130,391	751,587	16,881,978	260,628,737
令和5年度	20,875,050	306,695	21,181,745	298,553,305	17,349,081	504,033	17,853,114	278,481,851
令和6年度	20,975,724	412,695	21,388,419	319,941,724	18,549,185	808,885	19,358,070	297,839,921

※ 各年度3月末時点

2) 車SAM用鍵

ITS-TEAが車SAMメーカーへ発行したETC車載器及びETC2.0車載器(DSRC車載器含む)に対する鍵の発行件数は、令和7年3月末時点で、累計で約9,800万件となっている。うち、車SAMメーカーが車SAMに鍵を格納した件数の累計は約9,500万件となっている。



※ 各年度3月末時点

車SAM用鍵の発行及び格納件数の年度推移

車SAM用鍵の発行及び格納件数の年度別一覧

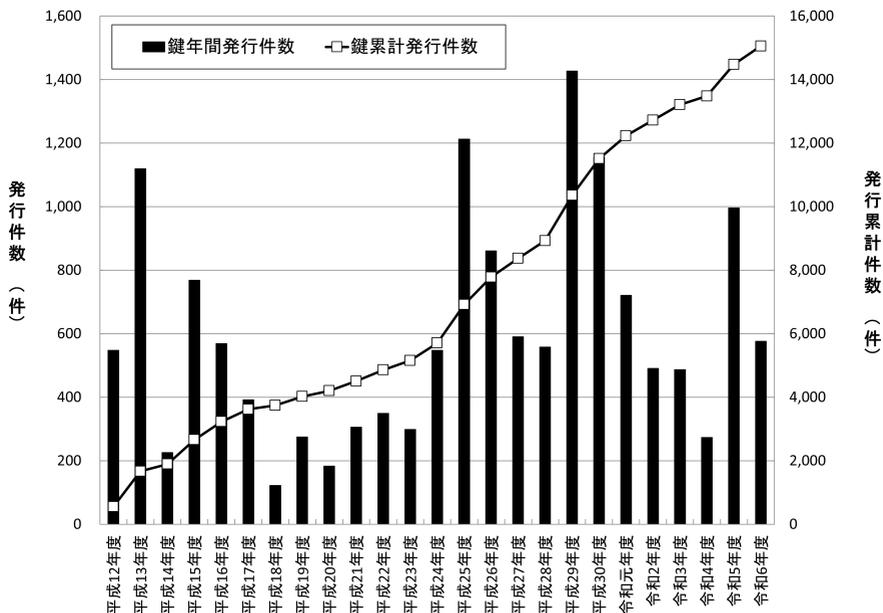
(単位：件)

年 度	鍵年間発行件数	鍵累計発行件数	鍵年間格納件数	鍵累計格納件数
平成11年度	73,450	73,450	28,329	28,329
平成12年度	189,350	262,800	120,767	149,096
平成13年度	440,040	702,840	360,913	510,009
平成14年度	1,076,131	1,778,971	859,804	1,369,813
平成15年度	2,566,664	4,345,635	1,985,502	3,355,315
平成16年度	5,692,310	10,037,945	5,236,694	8,592,009
平成17年度	4,384,000	14,421,945	4,674,431	13,266,440
平成18年度	4,541,000	18,962,945	4,170,311	17,436,751
平成19年度	3,995,000	22,957,945	3,889,087	21,325,838
平成20年度	5,371,000	28,328,945	5,071,409	26,397,247
平成21年度	7,654,000	35,982,945	8,165,594	34,562,841
平成22年度	2,158,000	38,140,945	2,279,497	36,842,338
平成23年度	3,541,000	41,681,945	3,455,428	40,297,766
平成24年度	4,150,000	45,831,945	4,058,823	44,356,589
平成25年度	4,849,000	50,680,945	4,476,668	48,833,257
平成26年度	3,162,100	53,843,045	3,720,611	52,553,868
平成27年度	4,134,000	57,977,045	3,617,112	56,170,980
平成28年度	5,390,000	63,367,045	4,950,730	61,121,710
平成29年度	4,368,000	67,735,045	4,878,178	65,999,888
平成30年度	4,067,000	71,802,045	3,995,817	69,995,705
令和元年度	5,341,000	77,143,045	4,620,586	74,616,291
令和2年度	3,897,000	81,040,045	4,146,384	78,762,675
令和3年度	4,739,000	85,779,045	4,904,275	83,666,950
令和4年度	3,954,000	89,733,045	3,861,376	87,528,326
令和5年度	4,061,000	93,794,045	3,940,860	91,469,186
令和6年度	4,245,450	98,039,495	4,384,929	95,854,115

※ 各年度3月末時点

3) ETC路側機用鍵

ITS-TEAが有料道路事業者へ発行しETCレーンに設置された路側機の運用鍵の発行件数は、令和7年3月末時点で、累計で15,053件となっている。



※ 各年度3月末時点

ETC路側機用鍵の発行件数の年度別推移

ETC路側機用鍵の発行件数の年度別一覧

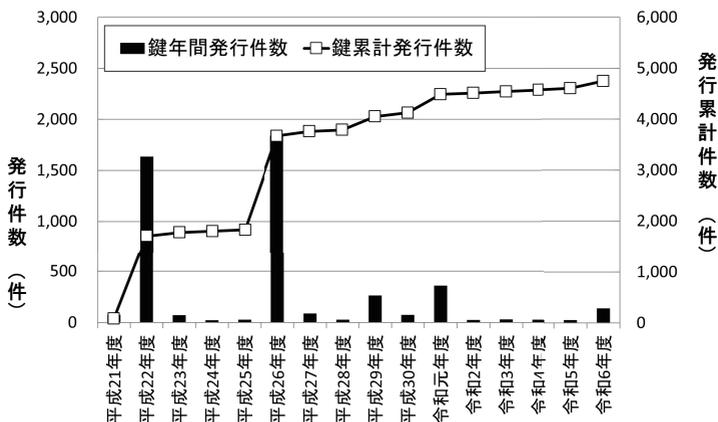
(単位：件)

年 度	鍵年間発行件数	鍵累計発行件数
平成12年度	548	548
平成13年度	1,119	1,667
平成14年度	226	1,893
平成15年度	768	2,661
平成16年度	569	3,230
平成17年度	392	3,622
平成18年度	122	3,744
平成19年度	275	4,019
平成20年度	183	4,202
平成21年度	306	4,508
平成22年度	349	4,857
平成23年度	299	5,156
平成24年度	548	5,704
平成25年度	1,213	6,917
平成26年度	861	7,778
平成27年度	590	8,368
平成28年度	558	8,926
平成29年度	1,427	10,353
平成30年度	1,156	11,509
令和元年度	721	12,230
令和2年度	491	12,721
令和3年度	487	13,208
令和4年度	273	13,481
令和5年度	996	14,477
令和6年度	576	15,053

※ 各年度3月末時点

4) ETC2.0路側機用鍵

ITS-TEAが道路管理者等へ発行したETC2.0路側機の認証鍵の発行件数は、令和7年3月末時点で、累計で4,748件となっている。



※ 各年度3月末時点

ETC2.0路側機用鍵の発行件数の年度別推移

ETC2.0路側器用鍵の発行件数の年度別一覧

(単位：件)

年 度	鍵年間発行件数	鍵累計発行件数
平成21年度	74	74
平成22年度	1,637	1,711
平成23年度	72	1,783
平成24年度	24	1,807
平成25年度	29	1,836
平成26年度	1,840	3,676
平成27年度	89	3,765
平成28年度	28	3,793
平成29年度	264	4,057
平成30年度	74	4,131
令和元年度	360	4,491
令和2年度	26	4,517
令和3年度	30	4,547
令和4年度	29	4,576
令和5年度	29	4,605
令和6年度	143	4,748

※ 各年度3月末時点

5) セットアップ情報の発行状況

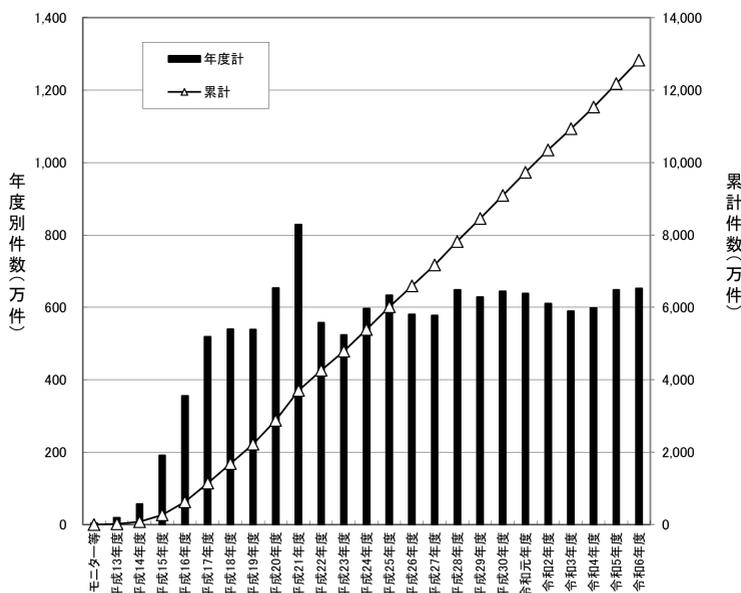
本項で記載するETC車載器セットアップ件数には、ETC2.0車載器のセットアップ件数を含むものとし、ETC2.0車載器のセットアップ件数には、ITSスポット対応車載器やDSRC車載器のセットアップ件数を含むものとする。

また、総セットアップ件数と記載する場合は、新規セットアップ件数と再セットアップ件数の合算値を表すものとする。

なお、特に説明がない場合は、総セットアップ件数、新規及び再セットアップ件数には二輪車のセットアップ件数が含まれる。

① セットアップ件数の推移

平成13年3月30日にETCサービスが本格開始されてから、総セットアップ件数の累計は令和7年3月末時点で約1億2,833万件となっている。また、ETC2.0車載器の総セットアップ件数の累計は、令和7年3月末時点で約1,752万件となっている。



※各年度3月末時点

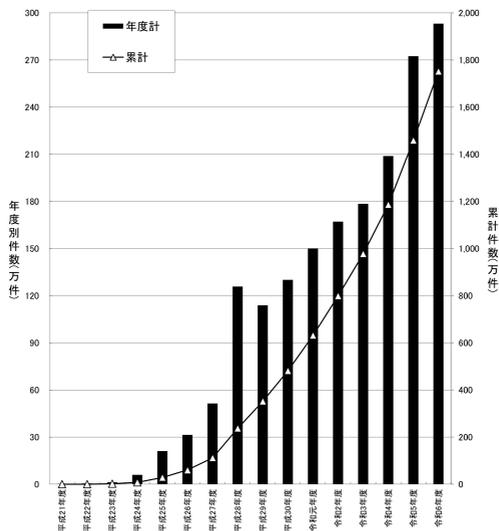
ETC車載器総セットアップ件数の推移

ETC車載器総セットアップ件数の一覧

(単位：件)

	年度計	累計
モニター等	36,880	36,880
平成13年度	186,681	223,561
平成14年度	570,184	793,745
平成15年度	1,905,627	2,699,372
平成16年度	3,553,681	6,253,053
平成17年度	5,186,801	11,439,854
平成18年度	5,398,222	16,838,076
平成19年度	5,388,568	22,226,644
平成20年度	6,535,509	28,762,153
平成21年度	8,290,659	37,052,812
平成22年度	5,580,768	42,633,580
平成23年度	5,234,279	47,867,859
平成24年度	5,969,542	53,837,401
平成25年度	6,330,290	60,167,691
平成26年度	5,801,078	65,968,769
平成27年度	5,777,335	71,746,104
平成28年度	6,486,534	78,232,638
平成29年度	6,285,087	84,517,725
平成30年度	6,443,763	90,961,488
令和元年度	6,384,424	97,345,912
令和2年度	6,103,703	103,449,615
令和3年度	5,892,387	109,342,002
令和4年度	5,983,261	115,325,263
令和5年度	6,483,980	121,809,243
令和6年度	6,525,261	128,334,504

※各年度3月末時点



※各年度3月末時点

ETC2.0車載器総セットアップ件数の推移

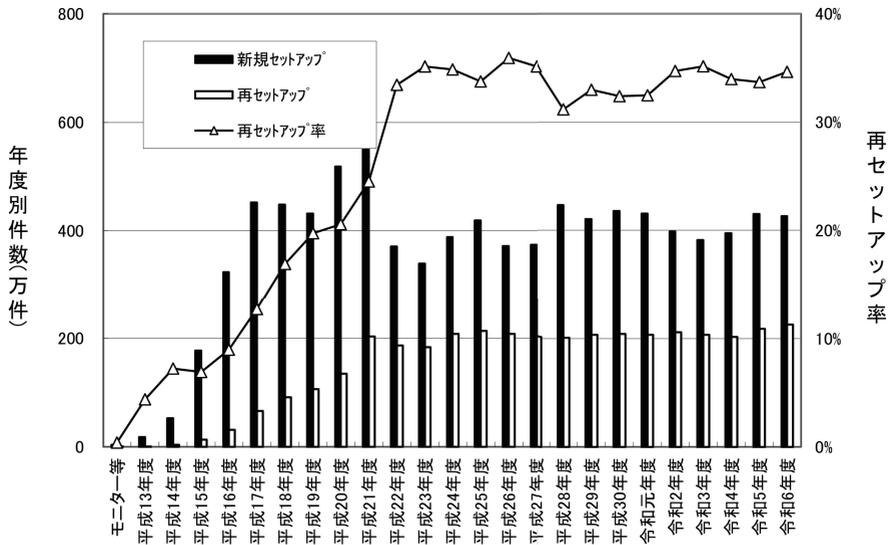
ETC2.0車載器総セットアップ件数の一覧

(単位：件)

	年度件数	累計
平成21年度	1,997	1,997
平成22年度	5,171	7,168
平成23年度	12,749	19,917
平成24年度	60,320	80,237
平成25年度	211,701	291,938
平成26年度	314,373	606,311
平成27年度	514,207	1,120,518
平成28年度	1,258,497	2,379,015
平成29年度	1,139,835	3,518,850
平成30年度	1,300,715	4,819,565
令和元年度	1,500,754	6,320,319
令和2年度	1,671,253	7,991,572
令和3年度	1,784,112	9,775,684
令和4年度	2,089,017	11,864,701
令和5年度	2,724,025	14,588,726
令和6年度	2,931,302	17,520,028

※1 各年度3月末時点

※2 累計には、平成27年6月以前のDSRCセットアップを含む



※各年度3月末時点

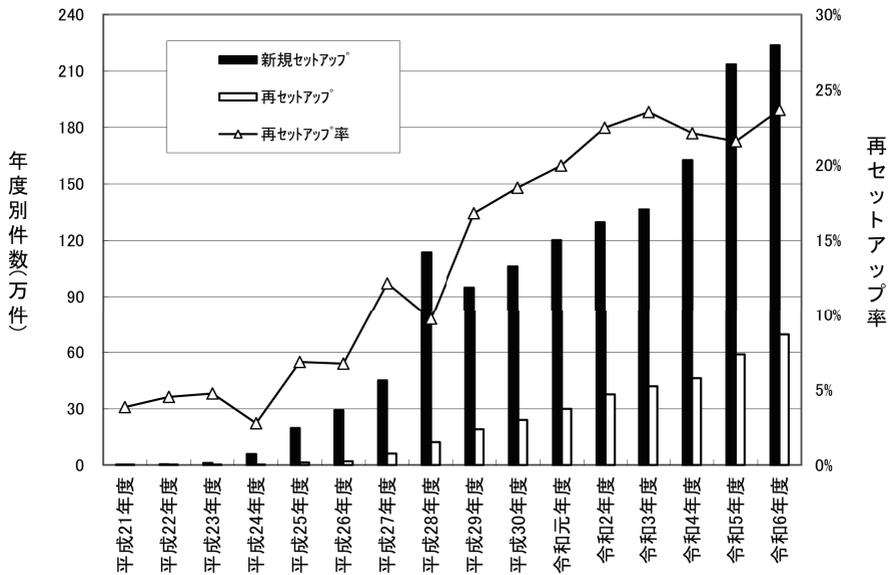
ETC車載器の新規及び再セットアップ件数の推移

ETC車載器の新規及び再セットアップ件数の一覧

(単位：件)

	新規セットアップ	再セットアップ	再セットアップ率	合計	新規セットアップ累計	総セットアップ累計
モニター等	36,731	149	0.4%	36,880	36,731	36,880
平成13年度	178,539	8,142	4.4%	186,681	215,270	223,561
平成14年度	529,096	41,088	7.2%	570,184	744,366	793,745
平成15年度	1,774,212	131,415	6.9%	1,905,627	2,518,578	2,699,372
平成16年度	3,236,252	317,429	8.9%	3,553,681	5,754,830	6,253,053
平成17年度	4,527,502	659,299	12.7%	5,186,801	10,282,332	11,439,854
平成18年度	4,482,937	915,285	17.0%	5,398,222	14,765,269	16,838,076
平成19年度	4,322,318	1,066,250	19.8%	5,388,568	19,087,587	22,226,644
平成20年度	5,188,805	1,346,704	20.6%	6,535,509	24,276,392	28,762,153
平成21年度	6,255,384	2,035,275	24.5%	8,290,659	30,531,776	37,052,812
平成22年度	3,713,082	1,867,686	33.5%	5,580,768	34,244,858	42,633,580
平成23年度	3,394,915	1,839,364	35.1%	5,234,279	37,639,773	47,867,859
平成24年度	3,887,791	2,081,751	34.9%	5,969,542	41,527,564	53,837,401
平成25年度	4,191,898	2,138,392	33.8%	6,330,290	45,719,462	60,167,691
平成26年度	3,716,536	2,084,542	35.9%	5,801,078	49,435,998	65,968,769
平成27年度	3,747,461	2,029,874	35.1%	5,777,335	53,183,459	71,746,104
平成28年度	4,465,653	2,020,881	31.2%	6,486,534	57,649,112	78,232,638
平成29年度	4,210,907	2,074,180	33.0%	6,285,087	61,860,019	84,517,725
平成30年度	4,357,465	2,086,298	32.4%	6,443,763	66,217,484	90,961,488
令和元年度	4,310,376	2,074,048	32.5%	6,384,424	70,527,860	97,345,912
令和2年度	3,984,082	2,119,621	34.7%	6,103,703	74,511,942	103,449,615
令和3年度	3,820,159	2,072,228	35.2%	5,892,387	78,332,101	109,342,002
令和4年度	3,951,456	2,031,805	34.0%	5,983,261	82,283,557	115,325,263
令和5年度	4,300,202	2,183,778	33.7%	6,483,980	86,583,759	121,809,243
令和6年度	4,263,807	2,261,454	34.7%	6,525,261	90,847,566	128,334,504

※各年度3月末時点



※各年度3月末時点

ETC2.0車載器の新規及び再セットアップ件数の推移

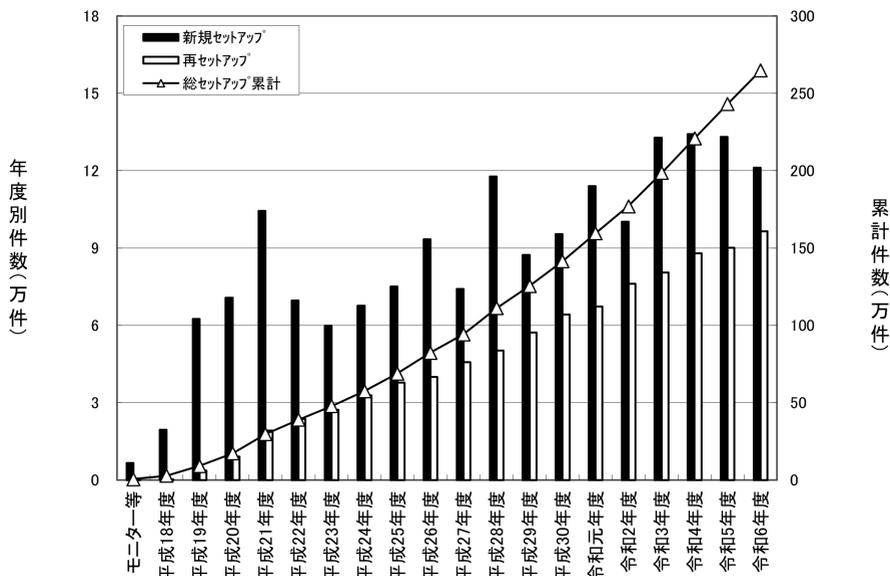
ETC2.0車載器の新規及び再セットアップ件数の一覧

(単位：件)

	新規セットアップ	再セットアップ	再セットアップ率	合計	新規セットアップ累計	総セットアップ累計
平成21年度	1,920	77	3.9%	1,997	1,920	1,997
平成22年度	4,937	234	4.5%	5,171	6,857	7,168
平成23年度	12,142	607	4.8%	12,749	18,999	19,917
平成24年度	58,643	1,677	2.8%	60,320	77,642	80,237
平成25年度	197,219	14,482	6.8%	211,701	274,861	291,938
平成26年度	293,193	21,180	6.7%	314,373	568,054	606,311
平成27年度	451,755	62,452	12.1%	514,207	1,019,809	1,120,518
平成28年度	1,136,127	122,370	9.7%	1,258,497	2,155,936	2,379,015
平成29年度	948,315	191,520	16.8%	1,139,835	3,104,251	3,518,850
平成30年度	1,060,105	240,610	18.5%	1,300,715	4,164,356	4,819,565
令和元年度	1,201,085	299,669	20.0%	1,500,754	5,365,441	6,320,319
令和2年度	1,295,479	375,774	22.5%	1,671,253	6,660,920	7,991,572
令和3年度	1,364,540	419,572	23.5%	1,784,112	8,025,460	9,775,684
令和4年度	1,627,155	461,862	22.1%	2,089,017	9,652,615	11,864,701
令和5年度	2,135,993	588,032	21.6%	2,724,025	11,788,608	14,588,726
令和6年度	2,237,438	693,864	23.7%	2,931,302	14,026,046	17,520,028

※1 各年度3月末時点

※2 累計には、平成27年6月以前のDSRCセットアップを含む



※1 各年度3月末時点

※2 平成18年度は二輪車ETCの本格運用が開始された11月1日以降の件数

二輪車ETC車載器の新規及び再セットアップ件数の推移

二輪車ETC車載器の新規及び再セットアップ件数の一覧

(単位：件)

	新規セットアップ	再セットアップ	再セットアップ率	合計	新規セットアップ累計	総セットアップ累計
モニター等	6,516	118	1.8%	6,634	6,516	6,634
平成18年度	19,480	253	1.3%	19,733	25,996	26,367
平成19年度	62,439	3,613	5.5%	66,052	88,435	92,419
平成20年度	70,703	9,101	11.4%	79,804	159,138	172,223
平成21年度	104,396	19,214	15.5%	123,610	263,534	295,833
平成22年度	69,653	23,640	25.3%	93,293	333,187	389,126
平成23年度	59,835	27,279	31.3%	87,114	393,022	476,240
平成24年度	67,661	32,867	32.7%	100,528	460,683	576,768
平成25年度	75,080	37,727	33.4%	112,807	535,763	689,575
平成26年度	93,313	39,913	30.0%	133,226	629,076	822,801
平成27年度	74,148	45,762	38.2%	119,910	703,224	942,711
平成28年度	117,672	50,150	29.9%	167,822	820,896	1,110,533
平成29年度	87,268	57,270	39.6%	144,538	908,164	1,255,071
平成30年度	95,378	64,233	40.2%	159,611	1,003,542	1,414,682
令和元年度	113,957	67,249	37.1%	181,206	1,117,499	1,595,888
令和2年度	100,223	76,123	43.2%	176,346	1,217,722	1,772,234
令和3年度	132,762	80,526	37.8%	213,288	1,350,484	1,985,522
令和4年度	134,251	87,864	39.6%	222,115	1,484,735	2,207,637
令和5年度	133,036	90,146	40.4%	223,182	1,617,771	2,430,819
令和6年度	121,103	96,477	44.3%	217,580	1,738,874	2,648,399

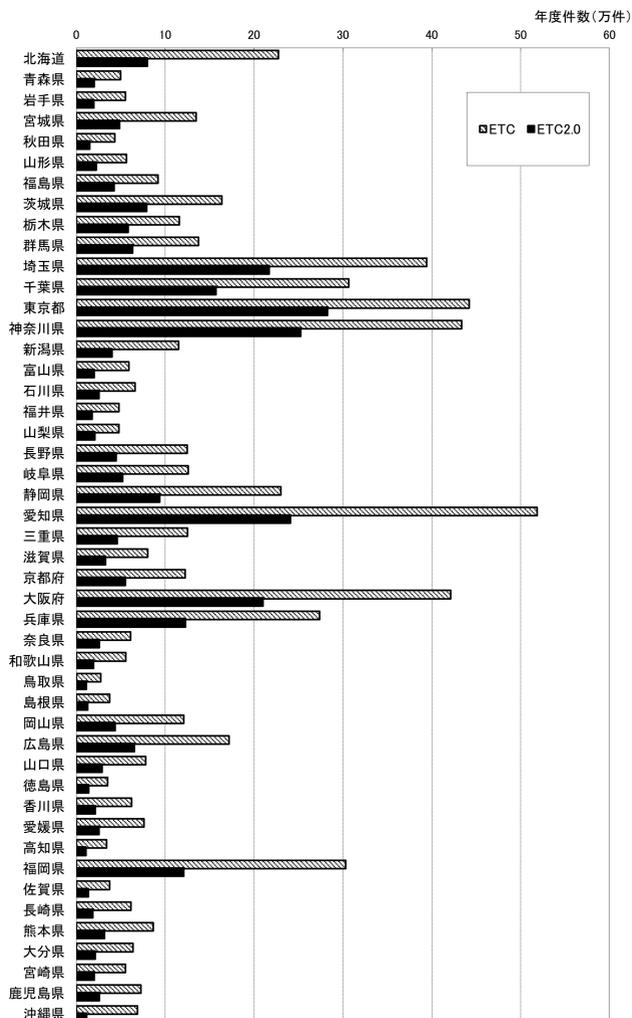
※1 各年度3月末時点

※2 平成18年度は二輪車ETCの本格運用が開始された11月1日以降の件数

②都道府県別総セットアップ件数

令和6年度の都道府県別の総セットアップ件数をみると、ETC車載器は愛知県が最も多く約52万件、次いで東京都の約44万件となっている。

また、ETC2.0車載器は東京都が最も多く約28万件、次いで神奈川県約25万件となっている。



ETC/ETC2.0車載器都道府県別の総セットアップ件数（令和6年度）

ETC車載器 都道府県別の総セットアップ件数一覧

(単位：件)

都道府県	令和6年度						累計			
	四輪			二輪			合計	四輪	二輪	合計
	新規セットアップ	再セットアップ	合計	新規セットアップ	再セットアップ	合計				
北海道	141,938	81,510	223,448	2,152	1,911	4,063	227,511	3,794,236	31,118	3,825,354
青森県	32,395	16,583	48,978	392	498	890	49,868	805,678	7,967	813,645
岩手県	31,302	22,997	54,299	532	516	1,048	55,347	1,052,639	8,221	1,060,860
宮城県	85,785	45,890	131,675	1,749	1,570	3,319	134,994	2,592,139	39,160	2,631,299
秋田県	26,770	15,976	42,746	326	325	651	43,397	838,247	5,666	843,913
山形県	34,517	20,947	55,464	531	578	1,109	56,573	978,633	9,687	988,320
福島県	55,840	34,212	90,052	1,097	1,043	2,140	92,192	1,847,297	20,515	1,867,812
茨城県	100,581	58,293	158,874	2,457	2,474	4,931	163,805	2,934,295	53,082	2,987,377
栃木県	74,353	38,089	112,442	1,958	1,696	3,654	116,096	2,016,289	41,961	2,058,250
群馬県	93,644	40,435	134,079	2,122	1,423	3,545	137,624	2,728,673	43,042	2,771,715
埼玉県	236,968	140,693	377,661	8,799	7,952	16,751	394,412	6,906,884	183,605	7,090,489
千葉県	183,615	110,825	294,440	7,125	4,945	12,070	306,510	5,710,195	140,495	5,850,690
東京都	271,114	145,618	416,732	15,868	9,496	25,364	442,096	11,837,519	351,634	12,189,153
神奈川県	292,695	119,719	412,414	11,962	9,229	21,191	433,605	8,172,210	256,570	8,428,780
新潟県	68,921	43,305	112,226	1,337	1,509	2,846	115,072	2,369,795	28,976	2,398,771
富山県	37,502	20,658	58,160	622	451	1,073	59,233	1,232,634	10,099	1,242,733
石川県	40,124	24,564	64,688	824	846	1,670	66,358	1,220,162	11,845	1,232,007
福井県	31,179	16,040	47,219	430	446	876	48,095	836,562	6,989	843,551
山梨県	31,154	15,605	46,759	709	677	1,386	48,145	899,807	14,250	914,057
長野県	78,979	42,284	121,263	1,842	1,715	3,557	124,820	2,566,332	32,452	2,598,784
岐阜県	81,590	41,421	123,011	1,428	1,419	2,847	125,858	2,392,810	24,015	2,416,825
静岡県	151,073	71,384	222,457	4,324	3,519	7,843	230,300	4,129,797	85,162	4,214,959
愛知県	335,343	166,802	502,145	8,507	8,085	16,592	518,737	10,191,622	414,447	10,606,069
三重県	86,770	35,031	121,801	1,810	1,495	3,305	125,106	2,322,476	31,452	2,353,928
滋賀県	54,280	24,011	78,291	1,136	1,093	2,229	80,520	1,442,923	21,084	1,464,007
京都府	80,140	37,264	117,404	2,800	2,480	5,280	122,684	2,293,447	52,400	2,345,847
大阪府	264,859	138,607	403,466	10,398	7,434	17,832	421,298	8,939,569	201,634	9,141,203
兵庫県	173,742	88,846	262,588	6,550	4,586	11,136	273,724	5,396,174	124,682	5,520,856
奈良県	39,291	20,429	59,720	817	651	1,468	61,188	1,184,448	15,306	1,199,754
和歌山県	34,044	20,413	54,457	803	648	1,451	55,908	1,099,487	15,543	1,115,030
鳥取県	17,356	9,726	27,082	339	207	546	27,628	448,025	4,878	452,903
島根県	24,753	12,272	37,025	191	233	424	37,449	646,235	5,833	652,068
岡山県	75,381	41,915	117,296	1,959	1,663	3,622	120,918	2,163,167	38,232	2,201,399
広島県	110,568	55,822	166,390	2,924	2,739	5,663	172,053	3,514,235	63,899	3,578,134
山口県	50,953	25,476	76,429	850	742	1,592	78,021	1,512,842	16,668	1,529,510
徳島県	23,787	10,939	34,726	423	304	727	35,453	736,520	8,677	745,197
香川県	37,571	23,021	60,592	1,108	790	1,898	62,490	1,216,913	18,897	1,235,810
愛媛県	46,951	26,489	73,440	1,461	1,233	2,694	76,134	1,462,073	25,100	1,487,173
高知県	22,642	10,701	33,343	400	233	633	33,976	654,360	7,136	661,496
福岡県	194,440	100,110	294,550	4,855	3,927	8,782	303,332	5,499,882	84,644	5,584,526
佐賀県	22,584	14,228	36,812	581	343	924	37,736	602,933	9,103	612,036
長崎県	38,740	21,116	59,856	824	748	1,572	61,428	1,059,329	14,835	1,074,164
熊本県	56,064	28,327	84,391	1,075	1,027	2,102	86,493	1,417,422	18,424	1,435,846
大分県	40,327	22,487	62,814	670	448	1,118	63,932	1,070,934	10,505	1,081,439
宮崎県	34,414	20,213	54,627	550	376	926	55,553	893,489	8,753	902,242
鹿児島県	47,016	24,431	71,447	913	518	1,431	72,878	1,231,576	16,678	1,248,254
沖縄県	48,651	19,251	67,902	573	236	809	68,711	786,311	6,444	792,755
モーター等							0	36,880	6,634	43,514
合計	4,142,706	2,164,975	6,307,681	121,103	96,477	217,580	6,525,261	125,686,105	2,648,399	128,334,504

※各「累計」はETC運用開始からの合算値

ETC2.0車載器 都道府県別の総セットアップ件数一覧

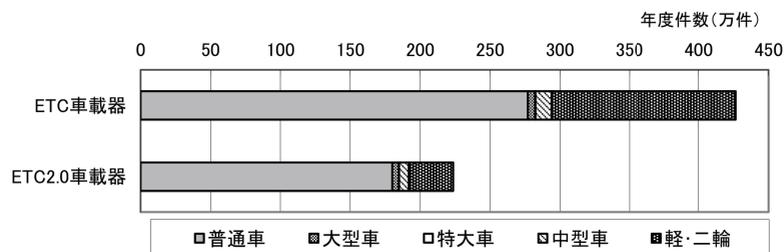
(単位：件)

都道府県	令和6年度						累計			
	四輪			二輪			合計	四輪	二輪	合計
	新規セットアップ	再セットアップ	合計	新規セットアップ	再セットアップ	合計				
北海道	60,071	17,655	77,726	1,699	784	2,483	80,209	385,552	10,967	396,519
青森県	15,928	3,785	19,713	265	158	423	20,136	95,496	2,119	97,615
岩手県	14,118	5,010	19,128	421	229	650	19,778	101,065	3,232	104,297
宮城県	34,886	12,274	47,160	1,172	619	1,791	48,951	258,556	10,289	268,845
秋田県	11,650	3,218	14,868	256	116	372	15,240	74,538	1,390	75,928
山形県	16,957	5,011	21,968	396	192	588	22,556	110,175	2,960	113,135
福島県	32,123	9,296	41,419	921	496	1,417	42,836	232,600	7,263	239,863
茨城県	57,668	18,529	76,197	2,071	1,176	3,247	79,444	445,389	17,607	462,976
栃木県	44,840	11,422	56,262	1,613	733	2,346	58,608	295,244	12,505	307,749
群馬県	48,279	13,081	61,360	1,619	618	2,237	63,597	366,361	12,049	378,410
埼玉県	152,456	53,638	206,094	6,894	4,045	10,939	217,033	1,295,873	61,173	1,357,046
千葉県	110,125	39,294	149,419	5,465	2,363	7,828	157,247	937,591	45,621	983,212
東京都	193,304	71,096	264,400	13,288	5,026	18,314	282,714	2,100,629	113,711	2,214,340
神奈川県	189,332	49,703	239,035	9,206	4,584	13,790	252,825	1,518,085	80,173	1,598,258
新潟県	28,408	10,276	38,684	966	618	1,584	40,268	216,488	7,620	224,108
富山県	15,034	4,476	19,510	505	183	688	20,198	107,336	3,702	111,038
石川県	18,516	6,032	24,548	629	385	1,014	25,562	129,831	4,267	134,098
福井県	13,498	4,080	17,578	311	187	498	18,076	91,719	2,031	93,750
山梨県	15,912	4,448	20,360	516	290	806	21,166	117,341	4,569	121,910
長野県	32,847	10,102	42,949	1,341	664	2,005	44,954	243,237	9,643	252,880
岐阜県	39,595	11,186	50,781	1,068	610	1,678	52,459	283,511	8,342	291,853
静岡県	69,606	19,347	88,953	3,364	1,548	4,912	93,865	514,892	25,286	540,178
愛知県	178,381	52,940	231,321	6,307	3,456	9,763	241,084	1,384,459	64,029	1,448,488
三重県	35,303	8,795	44,098	1,301	606	1,907	46,005	246,136	9,350	255,486
滋賀県	25,742	6,279	32,021	707	433	1,140	33,161	169,706	6,871	176,577
京都府	41,567	10,498	52,065	2,244	1,187	3,431	55,496	302,356	20,399	322,755
大阪府	150,842	47,491	198,333	8,121	3,853	11,974	210,307	1,244,424	72,225	1,316,649
兵庫県	90,596	25,334	115,930	4,749	2,102	6,851	122,781	695,589	41,576	737,165
奈良県	19,337	5,707	25,044	613	292	905	25,949	150,063	4,810	154,873
和歌山県	14,085	4,588	18,673	489	267	756	19,429	110,707	4,345	115,052
鳥取県	8,832	2,180	11,012	284	84	368	11,380	55,496	1,733	57,229
島根県	10,459	2,323	12,782	179	99	278	13,060	63,093	1,653	64,746
岡山県	31,111	10,585	41,696	1,473	773	2,246	43,942	226,911	11,279	238,190
広島県	49,715	12,196	61,911	2,249	1,269	3,518	65,429	342,589	18,676	361,265
山口県	22,687	5,355	28,042	608	329	937	28,979	154,479	4,518	158,997
徳島県	11,340	2,344	13,684	287	117	404	14,088	76,349	2,316	78,665
香川県	15,011	5,151	20,162	737	331	1,068	21,230	117,201	5,494	122,695
愛媛県	18,866	5,363	24,229	931	539	1,470	25,699	127,665	7,629	135,294
高知県	8,884	1,900	10,784	275	89	364	11,148	57,327	2,011	59,338
福岡県	88,917	26,435	115,352	3,717	1,910	5,627	120,979	609,631	28,471	638,102
佐賀県	9,855	3,237	13,092	482	165	647	13,739	66,634	3,497	70,131
長崎県	13,783	3,985	17,768	499	280	779	18,547	94,433	4,522	98,955
熊本県	23,551	6,759	30,310	916	524	1,440	31,750	151,516	7,030	158,546
大分県	15,753	4,833	20,586	504	220	724	21,310	104,592	4,386	108,978
宮崎県	15,899	3,695	19,594	439	143	582	20,176	95,023	3,040	98,063
鹿児島県	20,181	5,033	25,214	756	204	960	26,174	124,178	5,533	129,711
沖縄県	8,363	2,893	11,256	372	110	482	11,738	43,656	2,414	46,070
モニター等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	2,144,213	648,858	2,793,071	93,225	45,006	138,231	2,931,302	16,735,702	784,326	17,520,028

※各「累計」はETC2.0運用開始からの合算値

③ 車載器料金車種区分別新規セットアップ件数

ETC車載器の新規セットアップ件数は、約426万件。一方、ETC2.0車載器の新規セットアップ件数は、約224万件。料金車種区分別では、普通車が最も多く、次いで軽自動車（二輪車を含む）となっている。



車載器料金車種区分別セットアップ件数（令和6年度）

ETC車載器 料金車種区分別・都道府県別の新規セットアップ件数

都道府県	料 金 車 種										その他	合 計	
	1 (普通)		2 (大型)		3 (特大)		4 (中型)		5 (軽)			令和6年度	累計
	令和6年度	累計	令和6年度	累計	令和6年度	累計	令和6年度	累計	令和6年度	累計			
北海道	107,162	1,942,791	2,516	47,419	288	7,377	5,442	105,480	28,682	350,718	0	144,090	2,453,785
青森県	23,127	408,407	567	15,715	21	1,306	893	16,104	8,179	103,372	0	32,787	544,904
岩手県	20,215	492,679	441	14,765	43	1,219	1,026	22,618	10,109	141,272	0	31,834	672,553
宮城県	55,758	1,339,694	1,045	41,149	104	2,774	2,815	69,975	27,812	386,085	0	87,534	1,839,677
秋田県	17,836	408,803	280	9,070	14	788	896	15,694	8,070	115,076	0	27,096	549,431
山形県	23,642	498,969	451	14,316	18	813	757	16,679	10,180	125,282	0	35,048	656,059
福島県	38,410	953,344	915	31,572	37	2,935	1,667	42,618	15,908	239,061	0	56,937	1,269,530
茨城県	68,845	1,558,080	1,483	37,319	71	2,936	2,913	70,229	29,726	409,595	0	103,038	2,078,159
栃木県	54,969	1,140,666	937	23,837	52	2,029	1,855	42,323	18,498	251,696	0	76,311	1,460,551
群馬県	62,146	1,513,656	1,179	35,213	40	1,911	2,594	69,370	29,807	465,913	1	95,766	2,086,064
埼玉県	158,056	3,729,510	3,722	86,218	112	4,333	8,258	204,463	75,619	1,050,663	3	245,767	5,075,190
千葉県	124,047	3,096,913	2,797	70,919	153	5,338	6,536	152,627	57,207	826,129	4	190,740	4,151,930
東京都	206,130	7,355,100	2,592	112,604	155	11,435	9,022	340,691	69,083	1,557,492	19	286,982	9,377,341
神奈川県	221,356	4,977,814	2,505	67,236	230	5,396	8,045	193,682	72,521	1,078,335	2	304,657	6,322,465
新潟県	42,258	1,115,406	965	33,665	49	2,292	1,920	51,303	25,066	382,182	2	70,258	1,584,850
富山県	23,604	636,238	672	16,096	21	1,032	1,160	22,922	12,667	186,338	0	38,124	862,626
石川県	27,528	627,403	554	14,045	7	1,195	1,098	24,792	11,761	148,461	0	40,948	815,896
福井県	20,371	422,785	385	9,028	20	913	738	14,912	10,095	120,344	0	31,609	567,982
山梨県	18,521	459,862	291	8,215	23	1,222	888	18,030	12,140	160,932	0	31,863	648,171
長野県	46,522	1,227,590	939	25,157	67	2,693	1,901	47,416	31,392	470,850	0	80,821	1,773,706
岐阜県	52,835	1,229,171	1,021	32,289	33	1,890	1,998	46,563	27,131	360,047	2	83,018	1,669,962
静岡県	93,544	2,158,047	1,590	53,033	59	3,106	3,512	87,457	56,692	732,443	1	155,397	3,034,087
愛知県	238,839	5,907,951	3,748	112,698	122	6,261	7,904	223,199	93,237	1,436,586	4	343,850	7,686,699
三重県	51,638	1,223,399	1,064	29,414	18	1,725	1,515	37,911	34,345	451,242	0	88,580	1,743,691
滋賀県	35,039	729,703	518	14,751	23	710	1,064	25,228	18,772	272,904	0	55,416	1,043,296
京都府	52,674	1,150,642	1,295	26,149	78	2,040	2,098	51,911	26,795	394,449	0	82,940	1,625,191
大阪府	181,538	4,696,239	3,964	133,836	385	10,307	9,819	295,518	79,551	1,388,361	2	275,257	6,524,263
兵庫県	116,436	2,838,336	1,476	63,957	133	4,479	3,590	120,007	58,657	909,000	0	180,292	3,935,779
奈良県	24,668	616,547	556	11,238	20	812	832	17,723	14,032	214,512	0	40,108	860,832
和歌山県	18,186	455,170	373	12,997	43	964	785	20,030	15,460	251,791	0	34,847	740,952
鳥取県	11,721	216,848	223	4,950	2	265	309	5,751	5,440	69,558	0	17,695	297,372
島根県	14,722	300,537	230	5,799	14	555	512	8,216	9,466	121,333	0	24,944	436,440
岡山県	43,974	980,489	909	32,358	58	2,181	1,580	42,425	30,819	421,467	2	77,340	1,478,922
広島県	69,678	1,615,808	1,393	44,853	67	3,541	2,223	68,649	40,131	675,382	1	113,492	2,408,234
山口県	32,625	719,818	519	16,004	17	1,035	1,109	25,230	17,533	267,884	0	51,803	1,029,971
徳島県	14,658	362,167	289	11,134	20	850	496	14,529	8,747	142,575	0	24,210	531,255
香川県	21,233	548,465	399	18,017	43	1,551	741	23,472	16,263	247,868	1	38,679	839,374
愛媛県	26,252	631,666	619	20,266	25	1,075	1,002	25,459	20,514	330,773	1	48,412	1,009,180
高知県	12,341	294,142	166	6,253	7	575	422	9,168	10,106	149,094	0	23,042	459,232
福岡県	130,132	2,736,552	1,932	68,768	187	7,267	5,023	135,916	62,021	904,597	3	199,295	3,853,103
佐賀県	13,456	266,067	330	9,950	11	390	660	14,449	8,708	110,893	0	23,165	401,749
長崎県	20,866	436,934	339	10,819	26	889	758	15,063	17,573	244,049	1	39,564	707,755
熊本県	34,406	662,117	914	19,303	20	893	1,733	31,463	20,066	257,440	0	57,139	971,216
大分県	23,747	482,715	521	10,526	7	727	1,141	17,838	15,581	212,537	1	40,997	724,344
宮崎県	20,870	415,035	410	10,625	7	747	801	14,551	12,876	165,111	0	34,964	606,069
鹿児島県	28,317	560,440	482	15,008	30	1,505	1,095	21,537	18,005	247,971	0	47,929	846,461
沖縄県	26,998	362,285	315	3,437	74	1,258	1,231	13,150	20,606	175,592	0	49,224	555,722
モニター等		20,898		5,763		2,227		6,129		343	187	0	35,547
合計	2,771,896	66,523,898	50,831	1,517,603	3,064	119,762	114,377	2,960,470	1,323,651	19,725,598	237	4,263,809	90,847,568

※「合計」枠の「累計」には「その他」を含む

ETC2.0車載器 料金車種区分別・都道府県別の新規セットアップ件数

都道府県	料 金 車 種										その他	合 計	
	1 (普通)		2 (大型)		3 (特大)		4 (中型)		5 (軽)			令和6年度	累計
	令和6年度	累計	令和6年度	累計	令和6年度	累計	令和6年度	累計	令和6年度	累計			
北海道	52,668	251,389	1,787	16,002	278	2,594	2,712	18,211	4,325	20,913	0	61,770	309,109
青森県	13,313	60,105	497	6,525	21	422	390	3,668	1,972	8,673	0	16,193	79,393
岩手県	11,367	60,750	396	5,330	39	322	548	4,194	2,189	10,177	0	14,539	80,773
宮城県	28,991	161,054	829	10,868	94	760	1,417	10,985	4,727	24,486	0	36,058	208,153
秋田県	9,806	48,965	245	3,292	8	263	256	2,006	1,591	7,032	0	11,906	61,558
山形県	14,106	71,491	397	5,931	16	286	417	3,024	2,417	10,226	0	17,353	90,958
福島県	26,110	147,997	867	12,122	36	931	1,081	8,935	4,950	23,277	0	33,044	193,262
茨城県	47,743	287,006	1,381	15,335	65	1,073	2,030	19,508	8,520	45,095	0	59,739	368,017
栃木県	38,024	200,332	845	8,461	50	737	1,287	9,672	6,247	30,787	0	46,453	249,989
群馬県	40,309	244,973	1,116	12,018	38	507	1,663	14,827	6,772	35,500	0	49,898	307,825
埼玉県	119,855	812,876	3,581	36,363	106	1,597	6,376	60,591	29,432	168,668	0	159,350	1,080,095
千葉県	89,351	593,819	2,655	29,012	150	1,941	4,687	45,990	18,747	104,968	0	115,590	775,730
東京都	166,104	1,452,908	2,176	41,395	131	4,619	6,181	73,937	32,000	199,626	0	206,592	1,772,485
神奈川県	162,333	1,060,648	2,213	24,475	213	2,421	5,760	52,713	28,019	170,688	0	198,538	1,310,945
新潟県	23,072	129,597	837	12,260	44	693	953	9,805	4,468	22,471	0	29,374	174,826
富山県	12,421	67,562	574	5,927	15	345	545	4,001	1,984	9,775	0	15,539	87,610
石川県	15,909	82,850	486	5,382	7	469	560	5,286	2,183	9,986	0	19,145	103,973
福井県	11,717	60,307	296	3,353	11	297	356	3,127	1,429	6,951	0	13,809	74,035
山梨県	12,682	76,539	255	3,232	23	531	545	4,422	2,923	14,710	0	16,428	99,434
長野県	26,765	152,124	819	10,092	58	798	1,097	9,961	5,449	27,519	0	34,188	200,494
岐阜県	33,391	186,013	932	12,381	28	482	1,198	8,655	5,114	26,530	0	40,663	234,061
静岡県	57,160	331,585	1,476	20,795	36	764	2,157	20,068	12,141	65,300	0	72,970	438,512
愛知県	155,659	943,633	3,393	40,550	98	2,016	4,558	44,588	20,980	125,185	0	184,688	1,155,992
三重県	29,502	162,405	950	11,011	16	578	952	7,818	5,184	28,609	0	36,604	210,421
滋賀県	22,518	114,468	471	6,075	18	104	516	5,304	2,926	18,050	0	26,449	144,001
京都府	35,475	201,947	924	9,778	75	823	1,217	11,669	6,120	38,379	0	43,811	262,596
大阪府	125,166	781,184	3,757	54,289	363	3,938	7,234	77,544	22,443	131,994	0	158,963	1,048,949
兵庫県	77,839	465,243	1,282	22,817	93	1,457	2,032	22,955	14,099	81,674	0	95,345	594,146
奈良県	16,542	100,482	528	5,653	15	292	503	3,851	2,362	14,451	0	19,950	124,729
和歌山県	11,702	67,385	328	5,014	40	395	449	4,811	2,055	13,008	0	14,574	90,613
鳥取県	7,574	36,683	171	2,125	0	105	161	1,133	1,210	5,805	0	9,116	45,851
島根県	8,520	41,110	190	2,344	13	211	271	1,607	1,644	8,198	0	10,638	53,470
岡山県	25,705	135,478	812	13,335	56	836	850	9,454	5,161	26,546	0	32,584	185,649
広島県	42,181	218,765	1,299	18,176	44	1,197	1,346	15,689	7,094	38,882	0	51,964	292,709
山口県	18,907	101,178	460	6,090	15	398	622	5,608	3,291	17,134	0	23,295	130,408
徳島県	9,345	50,379	225	4,260	15	276	277	2,728	1,765	8,889	0	11,627	66,532
香川県	12,464	69,518	350	8,037	41	633	401	6,183	2,492	12,424	0	15,748	96,795
愛媛県	15,693	78,490	524	7,414	10	324	572	4,818	2,998	16,240	0	19,797	107,286
高知県	7,357	37,683	134	2,161	5	183	150	1,341	1,513	7,960	0	9,159	49,328
福岡県	76,572	378,686	1,715	27,110	155	2,192	2,881	29,627	11,311	59,672	0	92,634	497,287
佐賀県	8,029	38,127	279	4,185	7	157	328	3,294	1,694	8,936	0	10,337	54,699
長崎県	11,483	60,467	282	3,471	16	330	337	2,222	2,164	12,671	0	14,282	79,161
熊本県	20,145	96,907	587	6,463	17	252	739	5,703	2,979	15,319	0	24,467	124,644
大分県	13,094	66,241	392	4,216	5	341	516	3,997	2,250	12,161	0	16,257	86,956
宮崎県	13,289	62,143	305	3,987	7	244	354	2,873	2,383	11,866	0	16,338	81,113
鹿児島県	16,745	79,656	412	5,709	29	490	584	4,734	3,167	15,415	0	20,937	106,004
沖縄県	7,582	29,866	109	3,373	30	287	199	590	815	4,354	0	8,735	35,470
モニター等		0		0		0		0		0	0	0	0
合計	1,802,285	10,959,034	44,539	575,194	2,650	40,911	70,265	673,727	317,699	1,777,180	0	2,237,438	14,026,046

※「合計」枠の「累計」には「その他」を含む

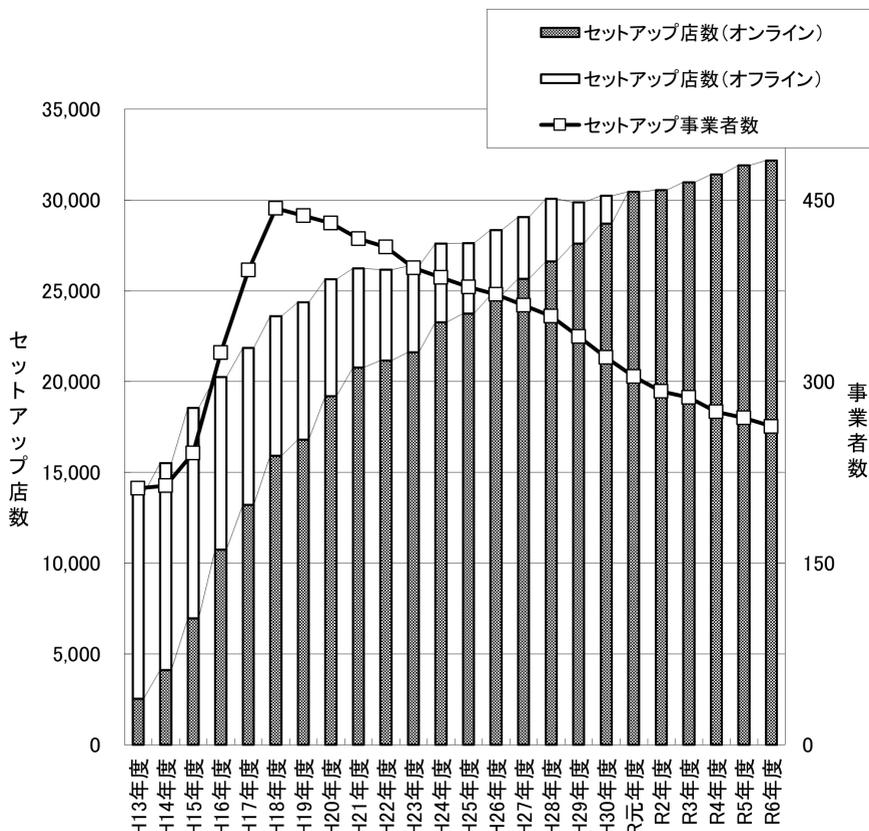
データ編－3 セットアップ事業者及びセットアップ店

(1) 登録状況

令和7年3月末時点における登録状況は、セットアップ事業者が263事業者、セットアップ店が32,180店である。

セットアップ事業者のうち四輪車用車載器のセットアップ事業者は235事業者、二輪車用車載器のセットアップ事業者は21事業者、四輪車用車載器及び二輪車用車載器の両方を取扱う事業者は7事業者となっている。

セットアップ店のうち四輪車用車載器のセットアップ店は28,981店（うちETC2.0セットアップ店：28,340店）、二輪車用車載器のセットアップ店は2,297店（うちETC2.0セットアップ店：2,292店）、四輪車用車載器及び二輪車用車載器の両方を取扱うセットアップ店は902店（うちETC2.0セットアップ店：895店）となっている。



※ 各年度3月末時点

セットアップ事業者数／セットアップ店舗数の推移

セットアップ店に関しては以下のホームページで検索することができる。

(セットアップ店検索)

https://www.go-etc.jp/shop_search/

都道府県別セットアップ店数

都道府県	令和5年度				
	四輪取扱	二輪取扱	両取扱	合計	内ETC2.0
北海道	1,246	68	16	1,330	1,313
青森県	302	17	4	323	320
岩手県	390	17	12	419	410
宮城県	574	48	14	636	620
秋田県	265	11	14	290	278
山形県	342	19	7	368	365
福島県	550	32	9	591	587
茨城県	832	46	43	921	906
栃木県	519	44	2	565	554
群馬県	593	35	11	639	619
埼玉県	1,543	143	28	1,714	1,699
千葉県	1,373	104	37	1,514	1,496
東京都	1,845	275	53	2,173	2,134
神奈川県	1,564	199	36	1,799	1,770
新潟県	664	33	12	709	684
富山県	307	15	18	340	337
石川県	290	18	11	319	313
福井県	274	9	11	294	291
山梨県	238	15	5	258	252
長野県	680	45	31	756	732
岐阜県	636	30	35	701	684
静岡県	1,122	98	40	1,260	1,241
愛知県	2,102	153	47	2,302	2,236
三重県	534	36	22	592	579
滋賀県	397	20	30	447	446
京都府	544	56	6	606	598
大阪府	1,582	163	54	1,799	1,741
兵庫県	1,182	92	63	1,337	1,312
奈良県	283	13	24	320	316
和歌山県	239	13	14	266	261
鳥取県	138	7	6	151	148
島根県	169	8	9	186	184
岡山県	562	35	16	613	583
広島県	749	61	15	825	805
山口県	391	22	11	424	417
徳島県	177	10	11	198	196
香川県	289	22	21	332	325
愛媛県	326	31	24	381	360
高知県	171	11	6	188	186
福岡県	1,077	92	29	1,198	1,173
佐賀県	201	8	6	215	211
長崎県	276	25	7	308	306
熊本県	376	26	8	410	404
大分県	298	18	4	320	312
宮崎県	247	17	6	270	268
鹿児島県	335	25	10	370	366
沖縄県	187	12	4	203	189
合計	28,981	2,297	902	32,180	31,527

※令和7年3月末時点

參考資料

参考資料－1 国土交通省令等

(1) 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

道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第7号）を実施するため、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を次のように定める。

(趣旨)

第一条 道路整備特別措置法（以下「法」という。）第二条第五項に規定する料金（以下「料金」という。）の徴収について有料道路自動料金収受システム（当該料金の徴収を自動化するための機器及びこれを作動させるシステムの集合体をいい、以下「ETCシステム」という。）を使用する場合における当該料金の徴収事務の取扱いについては、他の法令に定めるもののほか、この省令の定めるところによる。

(ETCシステムの使用についての公告等)

第二条 法第二条第六項に規定する会社等（以下「会社等」という。）又は都道府県若しくは市町村である道路管理者は、ETCシステムを使用して料金の徴収をしようとするときは、あらかじめ、会社等にあつては定款に規定する方法で公告し、都道府県又は市町村である道路管理者にあつては当該都道府県又は市町村の定める方法で公示するものとする。

2 会社等又は都道府県若しくは市町村である道路管理者は、前項の規定による公告又は公示をした場合においては、ETCシステムの利用規程その他必要な事項を周知する措置を講ずるものとする。

(料金徴収の対象)

第三条 ETCシステムを使用して料金を徴収する場合においては、当該料金を納付するためETCシステムに道路を通行したことを記録した運転者等から徴収するものとする。

(情報の安全確保の措置)

第四条 ETCシステムを使用して料金を徴収する会社等又は都道府県若しくは市

町村である道路管理者（以下「自動料金徴収者」という。）は、次に掲げる基準に従い、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、滅失又はき損の防止その他の情報の適切な管理（以下「情報の安全確保」という。）を行うものとする。

- 一 関連機器（ETCシステムの用に供する料金徴収設備、車載器（法第二十四条第一項本文の自動車又は車両に搭載して無線の発信により道路を通行したことを記録するための装置をいう。）及び識別カード（前条の規定により料金を納付しようとする運転者等を識別して車載器を作動させるためのカードをいう。）をいう。以下同じ。）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必要なもの（以下「情報安全確保規格」という。）を関連機器を製造し、又は供給する者に提供する場合においては、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。
 - 二 識別処理情報（料金を納付しようとする運転者等の識別その他料金の徴収に必要な情報で暗号化されたもの及びこれにより関連機器を正常に作動させるため必要な情報をいう。以下同じ。）が関連機器ごとに的確に付与されるように必要な措置を講ずること。
 - 三 前二号に規定する措置に求められる確実性及び効率性並びに複数の有料道路（その通行又は利用について料金が徴収される道路をいう。）を通行し、又は利用することのあるべき道路の通行者又は利用者一般の利便に照らし、これらの措置の一元的な実施を確保するものとし、このため、自動料金徴収者は、共同して、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次に掲げる業務を行わせること。
 - イ 情報安全確保規格の提供を代行すること。
 - ロ 対価を得て識別処理情報の付与を行うこと。
- 2 前項第三号の一般財団法人は、次に掲げる要件を満たすものでなければならない。
- 一 前項第三号に規定する業務の実施に関する職員、設備その他業務を実施する体制がこれらの業務の一元的で確実かつ効率的な実施のために適切なものであること。
 - 二 前号の業務の実施に必要な経理的及び技術的な基礎を有するものであること。
 - 三 業務の実施状況の開示、個人情報の保護その他業務の公正な実施を確保するための措置が適正に行われるものであること。

附 則

(施行期日)

1 この省令は、公布の日から施行する。

(試行についての不適用)

2 この省令は、ETCシステムの作動を確認するため試行的に行うETCシステムの使用については適用しない。

附 則（平成17年6月1日国土交通省令第66号）抄

この省令は、法の施行の日（平成17年10月1日）から施行する。

附 則（平成20年12月1日国土交通省令第97号）抄

この省令は、公布の日から施行する。

附 則（令和5年9月1日国土交通省令第65号）

この省令は、道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律の施行の日（令和5年9月6日）から施行する。

<https://laws.e-gov.go.jp/law/411M50004000038>

(2) ETC 多目的利用システムの利用に関する要綱

(目的)

第一条 この要綱は、道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第7号）（以下「法」という。）第二条第5項に規定する料金徴収及び当該料金徴収以外の目的利用において、ETC 多目的利用システムを使用する場合における事務の取扱いについて定める。

(定義)

第二条 この要綱における用語の定義は、次に定めるところによる。

- 一 ETC 多目的利用システム 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（平成十一年八月二日建設省令第三十八号）（以下「省令」という。）第四条第1項二号に規定する識別処理情報を用いてサービスの提供又はサービスの対価となる利用料金の徴収を自動化するための機器及びこれを作動させるシステムの集合体をいう。
- 二 会社 法第二条第4項に規定する会社をいう。
- 三 運用管理事業者 識別処理情報が付与された機器（以下、「識別処理装置」という。）を管理する者をいう。
- 四 サービス提供事業者 ETC 多目的利用システムを使用してサービスの提供又はサービスの対価となる利用料金の徴収を行う者をいう。

(情報の安全確保の措置)

第三条 会社は、省令第四条に規定する情報の安全確保に必要な措置をとらなければならない。

(運用管理事業者が講じるべき措置)

第四条 運用管理事業者は、識別処理装置に記録された情報の漏えい、滅失又はき損の防止その他の情報の適切な管理を行うものとする。

- 2 会社は、運用管理事業者に、前条に掲げる目的のために必要な措置を講じることを契約等で義務付けるものとする。但し、会社が運用管理事業者を担う場合においては、この限りではない。

(サービス提供事業者が講じるべき措置)

第五条 サービス提供事業者は、ETC 多目的利用システムの利用規程その他必要な事項を周知する措置を講じるものとし、会社は、そのために必要な事項を運用

参考資料－1 国土交通省令等

管理事業者又はサービス提供事業者に契約等で義務付けるものとする。

(有事の際の波及抑制及び復旧策)

第六条 会社は、安全確保のために必要な装置等が機能しなくなった場合を想定し、
予め波及抑制及び復旧策を準備するものとする。

出所：国土交通省ホームページ
(<https://www.mlit.go.jp/road/yuryo/etc/pdf/usage-summary.pdf>)

参考資料－２ 個人情報保護指針

(1) 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

(目的)

第1条 この指針は、有料道路自動料金収受システム（以下「ETCシステム」という。）における個人情報の取扱いに関する基本的事項を定めることにより、業務の適正かつ円滑な運営を図りつつ、有料道路利用者の権利利益の保護に資することを目的とする。

(定義)

第2条 この指針において、次の各号に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) ETCシステム 「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年建設省令第38号）」（以下「省令」という。）第1条に規定する「有料道路自動料金収受システム」をいう。
- (2) ETC実施主体 省令第4条第1項本文に規定する自動料金徴収者及び省令第4条第1項第3号に規定する一般財団法人をいう。
- (3) ETC業務 ETCシステムを利用して有料道路通行料金の徴収を行うための一連の業務をいう。
- (4) 個人情報 個人に関する情報であつて、当該情報に含まれる氏名、生年月日その他の記述又は個人別に付された番号、記号その他の符号により当該個人を識別できるもの（当該情報のみでは識別できないが、他の情報と容易に照合することができ、それにより当該個人を識別できるものを含む。）をいう。
- (5) 個人情報ファイル 一定の事務の目的を達成するために体系的に構成された個人情報の集合物をいう。
- (6) 本人 当該個人情報によって識別される個人をいう。

(個人情報の収集)

第3条 ETC実施主体は、ETC業務の目的を達成するために必要な範囲内において個人情報を収集するものとする。

(個人情報の利用及び提供)

第4条 ETC実施主体は、ETC業務の目的以外の目的に、個人情報を利用又は提供しないものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、この限りではない。

- (1) 本人の同意があるとき、又は本人に提供するとき。
- (2) ETC実施主体が従うべき法的義務のために必要なとき。
- (3) 自動料金徴収者が、道路利用の状況を把握するために、個人を識別できない情報を作成するとき。

(個人情報の適正管理等)

第5条 ETC実施主体は、ETC業務の目的に必要な範囲内で、個人情報を正確かつ最新なものに保つよう努めるものとする。

- 2 ETC実施主体は、収集した個人情報がETC業務の目的のために必要がなくなつたと認めるときには、遅滞なく消去又は破棄するものとする。
- 3 ETC実施主体は、個人情報の漏えい、滅失、き損の防止その他の個人情報の適切な管理を行うものとする。

(個人情報の処理に従事する者の責任)

第6条 ETCシステムに関する個人情報の処理を行う従事者又は従事者であった者は、その業務に関して知り得た個人情報の内容をみだりに他人に知らせ、又は不当な目的に使用してはならない。

(個人情報の処理に関する外部委託)

第7条 ETC実施主体は、個人情報の処理を外部に委託する場合は、秘密保持等情報の適切な管理に関する事項を契約で定めるものとする。

(個人情報の開示等)

第8条 ETC実施主体は、自らが保有する個人情報ファイルの存在、概要等を明らかにし、本人から個人情報の開示の申出があつた場合には、ETC業務の適正な遂行に支障を及ぼす場合を除き、開示に応じるものとする。

- 2 ETC実施主体は、前項により個人情報の開示を受けた者から、開示に係る個人情報ファイル等の訂正等の申出があつたときは、遅滞なく調査を行い、その結果を申出した者に対し、通知するものとする。

(個人情報管理者等及び苦情処理)

第9条 ETC実施主体は、個人情報の取扱いに関する責任者を置くとともに、この指針に従った内部規程の制定、監査体制の整備等必要な個人情報保護措置を講じるものとする。

2 ETC実施主体は、個人情報の利用、提供、開示又は個人情報の訂正等の申出に係る苦情その他個人情報の取扱いに関する苦情の適切かつ迅速な処理に努めるものとする。

ITS-TEA（旧ORSE）では、平成17年4月1日から個人情報の保護に関する法律が施行されたことに伴い、国土交通省の指針を踏まえ、ITS-TEAにおける個人情報保護方針を定めた。

（２）ITS-TEA「個人情報保護方針」

一般財団法人ITSサービス高度化機構（以下、「ITS-TEA」といいます。）は、ITS-TEAが業務上使用する個人情報の重要性を認識し、個人情報の保護に関する法令及びその他の規範を遵守するとともに、以下のとおり個人情報保護方針を定め、個人情報の適切な管理と保護に努めます。

1. ITS-TEAは、個人情報の適正な取扱いに関する法令その他の規範を遵守いたします。
2. ITS-TEAは、個人情報の取得にあたっては適法かつ公正な手段によることとし、利用目的の達成に必要な範囲を超えて個人情報を取扱いません。
3. ITS-TEAは、個人情報の利用目的を公表するとともに、直接書面で個人情報を取得するときは、利用目的を明示します。
4. ITS-TEAは、法令に定める場合を除き、ご本人の同意を得ないで、ご本人の個人情報を第三者に提供しません。
5. ITS-TEAは、利用目的の達成に必要な範囲で、保有している個人情報が事実と合致するように努めます。
6. ITS-TEAは、個人情報の漏えい、滅失又はき損の防止のために必要な措置を講じます。
7. ITS-TEAは、役員及び職員への研修・教育等を継続的に実施し、個人情報の重要性について周知徹底を図ります。
8. ITS-TEAは、個人情報に関し、本人又はその代理人から、利用目的の通知、開示、訂正、利用停止等の申し出があったときは、法令及び内部規程に基づき、適切に対応します。
9. ITS-TEAは、個人情報の取扱いについて、苦情のお申し出があったときは、適切に対応します。
10. ITS-TEAは、個人情報の保護のための取組みを継続的に見直し、その改善に努めます。

平成25年4月1日改定

平成26年9月1日改定

2024年3月1日改正

一般財団法人 ITSサービス高度化機構

参考資料－3 ETCシステム利用規程等

ETCシステム利用規程は、ETCシステム取扱道路管理者が省令第2条第2項（参考資料－1参照）の規定に基づき、ETCシステムの利用者に周知すべき事項を平成12年12月5日に定めたもの。その後、令和5年3月26日に改定された。

また、ETCシステム利用規程実施細則については、利用規程と併せて平成12年12月5日に定められ、その後、令和7年11月9日に改定された。

（1）ETCシステム利用規程

（目的）

第1条 この利用規程は、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び公社等（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年建設省令第38号）（以下「省令」といいます。）第2条第1項に基づく公告又は公示を行った地方道路公社又は都道府県若しくは市町村である道路管理者をいいます。以下同じです。）が省令第2条第2項の規定に基づき、周知すべき事項を定めたものです。

（遵守事項）

第2条 無線通信により通行料金の支払いに必要な手続を自動的に行う仕組み（以下「ETCシステム」といいます。）を利用しようとする者は、この利用規程を遵守しなければいけません。遵守しない場合は、ETCシステムを使用して通行料金を収受する東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び公社等（以下「ETCシステム取扱道路管理者」といいます。）は、ETCシステムの利用を拒絶することがあります。

（利用に必要な手続）

第3条 ETCシステムを利用しようとする者は、第一号に掲げる手続を経た上、第二号から第四号に掲げる手続を行わなければいけません。

- 一 ETCシステム取扱道路管理者又はETCシステム取扱道路管理者との契約に基づきETCカード（車載器（自動車（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第2条第2項に規定する自動車をいいます。以下同じです。））に取り付けて道路側のアンテナと通行料金の支払いに必要な情報を交信する無線機をいいます。

参考資料－3 ETC システム利用規程等

す。以下同じです。)に挿入して車載器を作動し、及び通行料金の支払いに必要な情報を記録するカードをいいます。以下同じです。)を発行する者の定める手続によりETCカードの貸与を受けること。

二 ETCシステムを利用する自動車に車載器メーカーが適合するものと定めた車載器を購入その他の方法により取得すること。

三 前号で取得した車載器を、車載器メーカーが示す方法により自動車に取り付けること。

四 省令第4条第1項第三号に規定する一般財団法人が定める方法により、第二号で取得した車載器を通行料金の支払いに必要な情報を記録して利用可能な状態にすること(以下「セットアップ」といいます。)。ただし、二輪車(道路運送車両法第3条の小型自動車又は軽自動車である二輪自動車(側車付二輪自動車(またがり式の座席、ハンドルバー方式のかじ取り装置及び3個の車輪を備え、かつ、運転者席の側方が開放された自動車であって、三輪幌型自動車として登録されている自動車を含みます。以下同じです。))を含みます。))をいいます。以下同じです。)でETCシステムを利用する者は、セットアップに先立ち、ETCシステム取扱道路管理者が別に定めるところに従い、所定の事項をETCシステム取扱道路管理者に登録すること。

(車載器の取扱い)

第4条 車載器の分解、改造等機能を損なうおそれのある行為を行ってはなりません。

2 車載器のアンテナ周辺に物を置くなどして電波をさえぎってはなりません。

3 車載器を取得した者は、車載器の取り付けられた自動車のナンバープレート(自動車登録番号標及び車両番号標をいいます。)が変更になった場合、車載器の取り付けられた自動車をけん引できる構造に改造した場合、車載器を他の自動車に付け換えた場合等セットアップされている情報に変更が生じた場合には、再度セットアップをしなければなりません。

(ETCカードの取扱い)

第5条 ETCカードの分解、改造等機能を損なうおそれのある行為を行ってはなりません。

2 ETCカードの貸与を受けた者は、ETCカードを紛失、盗難等により亡失した場合及び貸与されたETCカードが破損、変形した場合は、ただちにその旨をETCカードを発行した者に通知してください。

3 有効期限が経過しているETCカード及びETCシステム取扱道路管理者又は

ETCシステム取扱道路管理者との契約に基づきETCカードを発行する者が無効としたETCカードは利用することができません。

(利用方法)

第6条 ETCシステムを利用する者は、ETCカードを車載器に確実に挿入し、ETCシステムが利用可能な状態になったことを確認の上、車線表示板（料金所の車線上に設置されたETCシステムの利用の可否を示す案内板をいいます。以下同じです。）に「ETC」、「ETC専用」、「ETC／一般」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線（以下「ETC車線」といいます。）、スマートIC（地方公共団体が高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第11条の2第1項の規定に基づき連結許可を受けた同法第11条第一号の施設又は道路法（昭和27年法律第180号）第48条の5第1項の規定に基づき連結許可を受けた同法第48条の4第一号の施設で、道路整備特別措置法施行規則（昭和31年建設省令第18号）第13条第2項第三号本文に規定するETC専用施設のみが設置され、同号イに規定するETC通行車のみが通行可能なインターチェンジをいいます。以下同じです。）の車線（料金所以外の箇所において「ETC」の表示があるETC通信施設の設置された車線を除きます。以下同じです。）又は一旦停止を要するETC車線（ETCシステム利用規程実施細則第6条その他の事項に定める料金所をいいます。以下同じです。）を通行してください。

(ETCシステムの利用制限等)

第7条 ETCシステム取扱道路管理者は、道路の管理上必要な場合は、予告なくETCシステムの利用を制限し、又は中止することがあります。

(通行上の注意事項)

第8条 ETCシステムを利用する者は、ETC車線を通行する場合は、次の各号に掲げる事項を遵守しなければいけません。

- 一 ETC車線が利用可能であることを確認し、20キロメートル毎時以下に減速して進入すること。
- 二 ETC車線内は徐行して通行すること。
- 三 前車が停止することがあるので、必要な車間距離を保持すること。特に車線表示板に「ETC／一般」又は「ETC／サポート」の表示がある車線では、前車がETCシステムを利用しない場合は、停止するので注意すること。
- 四 路側表示器（車線の側方に設置される装置で、通行することの可否のほか、車種の区分、通行料金の額等を表示するものです。以下同じです。）に通行す

参考資料－3 ETC システム利用規程等

ることができる場合は「↑」、通行することができない場合は「STOP 停車」を表示するので、これらの表示を確認すること。

- 五 路側表示器の表示が「STOP 停車」の場合は、ETC車線上にある開閉式の横木（以下「開閉棒」といいます。以下同じです。）が開かない、又は閉じるので、開閉棒の手前で停止して係員の指示に従うこと。この場合、みだりに車外に出たり前進又は後退したりしないこと。
 - 六 路側表示器の表示が「↑」の場合は、ETC車線上にある開閉棒が開くのを確認し、開閉棒その他の設備に衝突しないよう注意の上、徐行して通行すること。
 - 七 他の車両と並進したり、他の車両を追い抜いたりしないこと。
- 2 ETCシステムを利用する者は、スマートICの車線及び一旦停止を要するETC車線を通行する場合は、次の各号に掲げる事項を遵守しなければいけません。
 - 一 当該車線の周辺に設置している案内板等に従って徐行して進入し、指定された停止位置（以下「停止位置」といいます。）で、必ず一旦停止すること。なお、停止位置で通信開始ボタンを押す必要がある場合には、案内板等の指示に従うこと。
 - 二 他の自動車と並進したり、他の自動車を追い抜いたりしないこと。
 - 三 開閉棒が開くのを確認し、開閉棒その他の設備に衝突しないよう注意の上、徐行して通行すること。
 - 四 開閉棒が開かない場合は、開閉棒の手前で停止して係員に申し出ること。
 - 3 二輪車でETCシステムを利用する者は、ETC車線、スマートICの車線及び一旦停止を要するETC車線を通行する場合は、前2項各号に掲げる事項のほか、次の各号に掲げる事項を遵守しなければいけません。
 - 一 案内板や路面表示等により、二輪車の通行が可能な車線であることを確認し、進入すること。
 - 二 案内板や路面表示等により、通行方法が示されている場合は、これらの表示に従って通行すること。
 - 三 蛇行、斜行したりせず、前車と十分な車間距離を保持し、1台ずつまっすぐに進入すること。
 - 4 二輪車（この項においてのみ側車付二輪自動車を除きます。）でETCシステムを利用する者は、ETC車線を通行する場合において、開閉棒が開かない、又は閉じるときは、第1項第五号の規定にかかわらず、後退したりせず、開閉棒及び後続車等に十分注意を払い、安全を確認の上、開閉棒を避けてETC車線から退避してください。この場合、駐停車が禁止されていない場所から安全を確認の上、遅滞なく、当該ETC車線を管理するETCシステム取扱道路管理者あてに連絡し、

指示に従ってください。

- 5 係員が車線を横断する場合がありますので、十分に注意して通行してください。
- 6 ETCシステムを利用する者は、料金所以外の箇所において「ETC」の表示があるETC通信施設の設置個所付近を通行する場合は、標識その他の方法による表示に従ってください。この場合において、同一車線内での並走及び追い抜き並びに路肩走行を行ってはいけません。

(ETCシステムを利用しない場合の通行方法)

第9条 ETCシステムを利用しない者は、車線表示板に「ETC」又は「ETC専用」の表示がある車線、スマートICの車線及び一旦停止を要するETC車線に進入してはいけません。誤って、これらの車線に進入した場合は、開閉棒の手前で停止して係員の指示に従ってください。この場合、みだりに車外に出たり前進又は後退したりしてはいけません。

(通行料金の計算)

第10条 ETCシステムを利用した場合は、ETCシステム取扱道路管理者の記録装置に記録された通行実績に基づき通行料金の計算を行います。

(免責)

第11条 ETCシステム取扱道路管理者は、ETCシステムを利用しようとする者又はETCシステムを利用した者がこの利用規程に従わないで被ったいかなる損害について、一切の責任を負いません。

(別の定め)

第12条 利用証明書を必要とする場合、障害者割引措置を受けようとする場合その他ETCシステムの利用に関して必要な事項は、この利用規程に規定するもののほか別に定めます。

附 則

- 1 この利用規程は、令和7年11月9日から適用します。
- 2 令和5年3月26日付けETCシステム利用規程(以下「旧利用規程」といいます。)は、本規程の適用をもって廃止します。

なお、本規程の適用前に旧利用規程の規定に基づき行われた手続で、本規程の適用の際現に効力を有するものは、本規程の規定により行われたものとしします。

(2) ETCシステム利用規程実施細則

(目的)

第1条 この実施細則は、ETCシステム利用規程（以下「規程」といいます。）第12条に基づき、ETCシステムの利用に関して必要な事項を定めるものです。

(用語の定義)

第2条 この実施細則において使用する用語は、規程において使用する用語の定義によるものとします。

(利用方法)

第3条 ETCシステム取扱道路管理者が管理する有料道路において、ETCシステムを利用しようとする場合は、運転を中断している間を除き、有料道路への進入から有料道路からの退出まで同一の車載器に同一のETCカードを挿入し、ETCシステムを利用可能な状態に保ってください。

(通行方法)

第4条 ETCシステム取扱道路管理者が管理する有料道路において、利用証明書を必要とする場合は、通行料金の請求を受ける料金所で車線表示板に「一般」若しくは「ETC／一般」の表示がある車線又は「サポート」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線（料金精算機（道路整備特別措置法施行規則第13条第2項第二号に規定する料金収受機等をいいます。以下同じです。）の設置があるもの）に限り、第6条その他の事項に利用証明書を発行しないと定める料金所を除きます。以下本項において同じです。）に進入し、次の各号に定める事項を遵守してください。なお、スマートICの車線、車線表示板に「サポート」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線で料金精算機の設置がない車線又は第6条その他の事項に利用証明書を発行しないと定める料金所では利用証明書は発行しません。

- 一 車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行するときには、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止してETCカードを係員に手渡すとともに利用証明書を請求する又は料金精算機に挿入するとともに利用証明書を発行するための操作を案内に従って行う若しくは係員に申し出てください。
- 二 料金精算機が設置され、車線表示板に「サポート」又は「ETC／サポート」の表示がある車線を通行するときには、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の

手前で停止してETCカードを料金精算機に挿入するとともに利用証明書を発行するための操作を案内に従って行う又は係員に申し出てください。

- 2 ETCシステム取扱道路管理者が管理する有料道路において、ETCシステムにより障害者割引措置を受けようとする場合は、ETCシステム取扱道路管理者が別に定める手続（以下本項において「手続」といいます。）を行ったうえで、障害者割引措置を受けるために登録した車両並びに手続を完了した車載器及びETCカード（以下本項において「登録車両等」といいます。）を利用し、ETC車線、スマートICの車線又は一旦停止を要するETC車線を通行してください。ただし、以下の各号に該当する場合は、各号に定める事項を遵守してください。
 - 一 登録車両等を利用する場合において、係員の処理により障害者割引措置を受けようとするときには、通行料金の請求を受ける料金所で車線表示板に「一般」、「ETC／一般」、「サポート」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線又はスマートICの車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員に申し出てください。
 - 二 登録車両等以外を利用する場合において、係員の処理により障害者割引措置を受けようとするときには、通行料金の請求を受ける料金所で車線表示板に「一般」、「ETC／一般」、「サポート」又は「ETC／サポート」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員に申し出てください。なお、この場合において、スマートICの車線では障害者割引措置を受けられません。
- 3 ETCシステム取扱道路管理者のうち東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社又は公社等が管理する有料道路において、入口料金所（利用する道路又は道路の区間の始点にあり通行券を発券する料金所をいいます。以下同じです。）で車載器にETCカードを挿入してETC車線を通行した場合に出口料金所（利用する道路又は道路の区間の終点までにあり通行料金の請求又は通行料金の確定に必要な確認を受ける料金所をいいます。以下同じです。）及び検札料金所（通行券の検札を行う料金所をいいます。以下同じです。）でETC車線の利用ができないときは、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止してETCカードを係員に手渡し若しくは料金精算機に挿入又は係員に申し出てください。ただし、出口料金所がスマートICの場合は、案内板、係員の指示その他の案内に従ってください。
- 4 ETCシステム取扱道路管理者のうち東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社又は公社等が管理する有料道路において、入口料金所で通行券を受け取った場合は、出口料金所及び検札料金所で車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示があ

参考資料－3 ETC システム利用規程等

る車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止してETCカードと通行券を係員に手渡す又は料金精算機に挿入するか、車線表示板に「サポート」又は「ETC／サポート」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して、その他停止すべき旨の案内があるときは、当該案内に従って停止してETCカードと通行券を料金精算機に挿入又は係員に申し出てください。ただし、出口料金所がスマートICの場合は、当該料金所は利用できません。

- 5 ETCシステム取扱道路管理者のうち首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、名古屋高速道路公社、神戸市道路公社、福岡北九州高速道路公社及び広島高速道路公社が管理する有料道路の車線表示板に「ETC／一般」の表示がある車線並びに阪神高速道路株式会社が管理する有料道路の車線表示板に「ETC／サポート」の表示がある車線では開閉棒を開放したままの場合があります。この場合には、路側表示器の表示内容に従い、ブース横又は開閉棒の手前で安全に停止できる速度と車間距離を保持して進入してください。
- 6 ETCシステム取扱道路管理者のうち高速自動車国道並びに首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、名古屋高速道路公社及び福岡北九州高速道路公社が管理する有料道路において、通行止めにより途中流出した自動車が、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、名古屋高速道路公社及び福岡北九州高速道路公社が実施する料金調整を受けようとするときは、再流入後の通行については、通行止めによる途中流出前に用いた車載器及びETCカードと同一のものを使用してください。

(徐行の方法)

第5条 規程第8条第1項第二号及び第六号並びに第2項第一号及び第三号に規定する徐行の際は、ETC車線内で前車が停止した場合、開閉棒が開かない若しくは閉じる場合その他通行するにあたり安全が確保できない事象が生じた場合であっても、前車又は開閉棒その他の設備に衝突しないよう安全に停止することができるような速度で通行してください。

(その他の事項)

第6条 次表の左欄に掲げるETCシステム取扱道路管理者が管理する有料道路において、同表中欄に掲げる場合は、同表右欄に定める取扱い方法を適用するものとします。

ETCシステム 取扱道路管理者の名称	場合	取扱い方法
東日本高速道路株式会社 首都高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社 兵庫県道路公社 宮城県道路公社 大阪府道路公社 神戸市道路公社 愛知県道路公社 栃木県道路公社 広島高速道路公社 福岡県道路公社 長崎県道路公社 鹿児島県道路公社 滋賀県道路公社 名古屋高速道路公社 青森県道路公社	車載器に路線バスとしてセットアップした自動車を路線バス以外の用途で使用する場合又は車載器に路線バス以外の自動車としてセットアップした自動車を路線バスの用途で使用する場合	車載器にETCカードを挿入することなく、一般車線又は一般混在車線を通行し、通行券を発券する料金所では通行券を受け取り、通行料金の請求を受ける料金所では、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員にETCカードを手渡す又は係員に申し出てください。また、車線表示板に「サポート」又は「ETC／サポート」の表示がある車線を通行する場合は、通行券を発券する料金所では通行券を受け取り、通行料金の請求又は通行料金の確定に必要な確認を受ける料金所では、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して、その他停止すべき旨の案内があるときは、当該案内に従って停止して係員に申し出てください。ただし、スマートICから流入しスマートIC以外の出口料金所及び検札料金所を利用する場合は、車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行し、停止して係員にETCカードを手渡す又は開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員に申し出て、スマートICの出口料金所を利用する場合は、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で一旦停止して係員に申し出てください。
東日本高速道路株式会社 首都高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社 兵庫県道路公社 宮城県道路公社 大阪府道路公社 神戸市道路公社 愛知県道路公社 栃木県道路公社 広島高速道路公社 福岡県道路公社 長崎県道路公社 鹿児島県道路公社 滋賀県道路公社 名古屋高速道路公社 青森県道路公社	車軸数が4の自動車 で車両制限令（昭和36年政令第265号）第3条第1項に定める限度以下のものが道路法（昭和27年法律第180号）第47条の2第1項に定める許可を受けて通行する場合	セットアップを行う際に申し出されていない場合は、通行料金の請求を受ける料金所で車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員に申し出てください。ただし、通行料金の請求又は通行料金の確定に必要な確認を受ける料金所でスマートICの車線又は車線表示板に「サポート」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線を利用する場合は、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して、その他停止すべき旨の案内があるときは、当該案内に従って停止して係員に申し出てください。

参考資料－3 ETC システム利用規程等

ETCシステム 取扱道路管理者の名称	場合	取扱い方法
東日本高速道路株式会社 首都高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社 兵庫県道路公社 宮城県道路公社 大阪府道路公社 愛知県道路公社 栃木県道路公社 広島高速道路公社 福岡県道路公社 長崎県道路公社 鹿児島県道路公社 滋賀県道路公社 名古屋高速道路公社 青森県道路公社	車軸数が2以上の自動車であって隣接するいずれかの車軸間距離が1.0メートル未満のものが通行する場合	セットアップを行う際に申し出されていない場合及び該当する自動車が被けん引自動車の場合は、通行料金の請求を受ける料金所で車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員にETCカードを手渡す又は係員に申し出てください。ただし、通行料金の請求又は通行料金の確定に必要な確認を受ける料金所でスマートICの車線又は車線表示板に「サポート」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線を利用する場合は、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して、その他停止すべき旨の案内があるときは、当該案内に従って停止して係員に申し出てください。
東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社 兵庫県道路公社 宮城県道路公社 愛知県道路公社 広島高速道路公社 福岡県道路公社 青森県道路公社	入口料金所でETCシステムを利用して通行した自動車が事故及び故障等により通行できなくなり、出口料金所及び検札料金所をけん引された状態で流出する場合	出口料金所及び検札料金所で車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員にETCカードを手渡す又は係員に申し出てください。ただし、出口料金所でスマートICの車線又は車線表示板に「サポート」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線を利用する場合は、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して、その他停止すべき旨の案内があるときは、当該案内に従って停止して係員に申し出てください。
阪神高速道路株式会社	乗継制度（有料道路を利用する自動車が、指定した出口から有料道路外へ一旦出たのち、再度指定した入口から進入し、引き続き当該有料道路を利用する場合にこれを1回の通行とみなす制度をいいます。）の適用を受けようとする場合	有料道路への進入から乗継出口、乗継入口、有料道路からの退出まで同一の車載器に同一のETCカードを挿入して通行してください。

ETCシステム 取扱道路管理者の名称	場合	取扱い方法
名古屋高速道路公社 福岡北九州高速道路公社	乗継制度の適用を受けようとする場合	入口料金所から乗継出口を経由して乗継料金所まで同一の車載器に同一のETCカードを挿入して通行してください。
福岡北九州高速道路公社	車軸数が2のセミ・トレーラー用トラックで被けん引自動車を連結していないものが通行する場合	通行料金の請求を受ける料金所で車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員にETCカードを手渡してください。
東日本高速道路株式会社 首都高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 名古屋高速道路公社 福岡北九州高速道路公社 広島高速道路公社 宮城県道路公社	特定の区間・経路を通行した場合に対象となる通行料金や割引制度の適用を受けようとする場合	当該特定の区間・経路の利用開始から利用終了まで同一の車載器に同一のETCカードを挿入して通行してください。
栃木県道路公社 名古屋高速道路公社 広島高速道路公社 福岡北九州高速道路公社 福岡県道路公社 鹿児島県道路公社 滋賀県道路公社 青森県道路公社	障害者割引に登録したETCカード及び自動車で被けん引自動車を連結して通行する場合	通行料金の請求を受ける料金所で車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員にETCカードを手渡してください。
東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社 兵庫県道路公社 宮城県道路公社 愛知県道路公社 広島高速道路公社 福岡県道路公社	入口料金所でETCシステムを利用して通行した自動車が、インターチェンジ等の間で、被けん引自動車との連結等により料金車種区分が変更された状態で出口料金所及び検札料金所を通行する場合	出口料金所及び検札料金所で車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員にETCカードを手渡す又は係員に申し出てください。ただし、出口料金所でスマートICの車線又は車線表示板に「サポート」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線を利用する場合は、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して、その他停止すべき旨の案内があるときは、当該案内に従って停止して係員に申し出てください。

参考資料－3 ETC システム利用規程等

ETCシステム 取扱道路管理者の名称	場合	取扱い方法
東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社	けん引自動車がスマートICを通行する場合	スマートICから流入し、スマートIC以外の出口料金所及び検札料金所を利用する場合は、車線表示板に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して係員にETCカードを手渡す又は係員に申し出てください。スマートICから流入し、スマートICの車線又は車線表示板に「サポート」若しくは「ETC／サポート」の表示がある車線の出口料金所を利用する場合は、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で停止して、その他停止すべき旨の案内があるときは、当該案内に従って停止して係員に申し出てください。
東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社	右欄対象料金所の一旦停止を要するETC車線を通行する場合	対象料金所 (東日本高速道路株式会社) 道央自動車道 森料金所 (中日本高速道路株式会社) 中部縦貫自動車道(安房峠道路) 平湯料金所 通行に際しては、ETCシステム利用規程及び同実施細則の規定に従い通行してください。
阪神高速道路株式会社	右欄対象料金所の一旦停止を要するETC車線を通行する場合	対象料金所 北神戸線 しあわせの村料金所 当該料金所の車線表示板には「一般」と表示しております。開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手前で一旦停止して係員に申し出てください。

ETCシステム 取扱道路管理者の名称	場合	取扱い方法
東日本高速道路株式会社 首都高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社 宮城県道路公社 栃木県道路公社 名古屋高速道路公社 愛知県道路公社 滋賀県道路公社 大阪府道路公社 神戸市道路公社 兵庫県道路公社 広島高速道路公社 福岡県道路公社 長崎県道路公社 鹿児島県道路公社 青森県道路公社	側車付二輪自動車 であって被けん引 自動車を連結して 通行する場合	通行料金の請求を受ける料金所で車線表示板 に「一般」又は「ETC／一般」の表示がある 車線を通行し、開閉棒の開閉にかかわらず、 開閉棒の手前で停止して係員にETCカードを 手渡す又は係員に申し出てください。ただし、 通行料金の請求又は通行料金の確定に必要な 確認を受ける料金所でスマートICの車線又は 車線表示板に「サポート」若しくは「ETC／ サポート」の表示がある車線を利用する場合 は、開閉棒の開閉にかかわらず、開閉棒の手 前で停止して、その他停止すべき旨の案内が あるときは、当該案内に従って停止して係員 に申し出てください。
阪神高速道路株式会社	右欄対象料金所の 車線表示板に「サ ポート」又は「ETC ／サポート」の表 示がある車線を料 金精算機にETC カードを挿入して 通行する場合	対象料金所 ホームページにて指定します。 利用証明書は発行しません。

附 則

- この実施細則は、令和7年11月9日から適用します。ただし、現にETCシステムを利用して料金徴収を行っていない道路又はETCシステム取扱道路管理者においては、ETCシステムを利用して料金徴収を開始する日から適用します。
- 令和5年12月19日付けETCシステム利用規程実施細則（以下「旧実施細則」といいます。）は、本実施細則の適用をもって廃止します。

なお、本実施細則の適用前に旧実施細則の規定に基づき行われた手続で、本実施細則の適用の際現に効力を有するものは、本実施細則の規定により行われたものとしします。

(3) 二輪車ETC登録規約

(目的)

第1条 この規約は、ETCシステム利用規程（以下「利用規程」といいます。）第3条第4号に基づき、ETCシステム取扱道路管理者である東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「六会社」といいます。）が管理するETCシステムに登録された二輪車でETCシステムを利用する者（以下「二輪車ETC登録者」といいます。）の個人情報等を六会社が取り扱うにあたり必要な事項を定めたものです。

(用語の定義)

第2条 この規約の中で使用する用語は、別段の定めがない限り、利用規程において使用する用語の例によるものとします。

(個人情報等の収集・保有)

第3条 二輪車ETC登録者は、六会社が次の各号に掲げる情報（以下これらを総称して「個人情報等」といいます。）を、第8条に定める措置を講じた上で収集・保有することに同意するものとします。

- 一. 申込者の氏名、住所及び電話番号の情報並びにこの規約に基づく届出又は電話等でのお問合せ等により六会社が知り得た氏名等の情報（申込者と登録しようとする二輪車の自動車検査証又は軽自動車届出済証に記載されている使用者が異なる場合は、当該使用者の氏名及び住所の情報も含みます。）
- 二. 登録しようとする二輪車の自動車検査証（登録しようとする二輪車が軽自動車である場合は、軽自動車届出済証とします。）に記載の情報のうち、下表に定める情報

自動車検査証に記載されている情報	車両番号、車名、型式、自動車の種別、用途、自家用・事業用の別、車体の形状、乗車定員、最大積載量、車両重量、車両総重量、長さ、幅、高さ、燃料の種類、前軸重、後軸重、総排気量又は定格出力、その他車両特記事項に関する情報
軽自動車届出済証に記載されている情報	車両番号、車名、型式、乗車定員、自家用・事業用の別、用途、その他車両特記事項に関する情報

- 三. 登録しようとする二輪車に取り付ける車載器の車載器管理番号、型式登録番号、製造者、型式の情報
- 四. 六会社が適法かつ適正な方法で収集した住民票等公的機関が発行する書類に記載されている情報
- 五. 官報や電話帳等の公開情報

(個人情報等の利用・提供)

第4条 二輪車ETC登録者は、六会社が次の各号に掲げる利用目的のために前条各号に定める個人情報等を利用することに同意するものとします。

- 一. 安全通行の案内を行う場合や、六会社が管理する道路の通行料金の請求を行うために利用する場合など、二輪車ETCサービス（二輪車でETCシステムを利用するサービスをいいます。以下同じです。）を提供するために利用する場合
- 二. 二輪車ETCサービスに付随するサービスを提供するために利用する場合
- 三. お客様からのお問い合わせ等に対応する業務に利用する場合
- 四. 六会社の宣伝物・印刷物の送付等の営業案内のために利用する場合
- 五. 六会社のマーケティング活動、商品開発のために利用する場合
- 六. 六会社以外の宣伝物・印刷物の送付等を外部から受託して行うために利用する場合
- 七. 道路利用の状況を把握するために、個人を識別できない情報を作成する場合

2 六会社は、二輪車ETC登録者の個人情報等を、次の各号に定める場合を除き、二輪車ETC登録者ご自身の同意なしに第三者に開示・提供することはありません。

- 一. 六会社以外の有料道路事業者（以下「他の事業者」といいます。）が、前項第1号又は第2号に定める目的のために利用する必要があると六会社に申し出た場合において、当該申し出を行った他の事業者に必要な最低限の情報を提供する場合
- 二. 二輪車ETCサービス及び付随するサービスの提供に必要な事務を委託するために、個人情報等の保護を誓約した委託先に必要な最低限の情報を提供する場合
- 三. 法令により開示を求められた場合

(個人情報等の利用・提供)

第5条 六会社は、個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）第27条第5項第3号に規定する第三者提供の制限の例外として、個人情報等を共同して利

参考資料－3 ETC システム利用規程等

用することとし、共同して利用する項目等は次のとおりとします。

- 一. 共同して利用する個人情報等の項目：第3条に規定する個人情報等
- 二. 共同して利用する者の範囲：六会社（東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社）
- 三. 利用する者の利用目的
 - ・安全通行の案内を行う場合や、六会社が管理する道路の通行料金の請求を行うために用する場合など、二輪車ETCサービスを提供するために利用する場合
 - ・二輪車ETCサービスの提供に付随する業務に利用する場合
 - ・お客様からのお問い合わせ等に対応する業務に利用する場合
 - ・六会社の宣伝物・印刷物の送付等の営業案内のために利用する場合
 - ・六会社のマーケティング活動、商品開発のために利用する場合
 - ・六会社以外の宣伝物・印刷物の送付等を外部から受託して行うために利用する場合
 - ・道路利用の状況を把握するために、個人を識別できない情報を作成する場合
- 四. 当該個人情報等の管理について責任を有する者の名称及び住所並びにその代表者の氏名：各共同利用者が責任を有します。第12条に記載のWEB サイトからご確認ください。

(個人情報等の変更等)

第6条 二輪車ETC登録者は、次の表に掲げる個人情報等に変更があった場合は、すみやかに、次表に掲げる届け出方法により第15条に定める事務局に届け出てください。

個人情報等	届け出方法	備考
氏名	所定の書面	婚姻、養子縁組等法律上氏名の変更があった場合に限りです。
住所	電話又は所定の書面	
電話番号	電話又は所定の書面	
車両情報	所定の書面	第3条第2号に定める情報
車載器情報	所定の書面	第3条第3号に定める情報

- 2 二輪車ETC登録者は、登録に係る二輪車を保有しなくなった場合、又は車載器を保有しなくなった場合は、すみやかに、所定の書面により第15条に定める事務局に届け出てください。
- 3 電話による個人情報等の変更等にあつては、本人確認を得ることとし、本人確認を以て、手続きにかかる同意があつたものとみなします。

(登録に係る通信費用等)

第7条 個人情報等の登録、又は変更、その他個人情報等に関するお問合せに係る二輪車ETC登録者からの通信費用及び郵送費用は二輪車ETC登録者の負担となります。

(個人情報等の適正管理)

第8条 六会社は、個人情報等の重要性を認識し、その保護の徹底をはかり、二輪車ETC登録者から信頼していただけるように、個人情報に関する法律等を遵守するとともに、次の各項目に定める事項を基本方針として、二輪車ETC登録者の個人情報等の保護に万全を尽くします。

1. 管理のための措置

- 一. 六会社がそれぞれ定める個人情報の保護に関する規程等にしがって、情報の適切な取扱いに関する担当者教育の徹底、内部管理体制の構築、運用及びシステムの安全対策を実施することにより、個人情報等を厳重に保護します。
- 二. 六会社は、二輪車ETCサービスに関して、二輪車ETC登録者により良いサービスを提供するために、個人情報等を正確かつ最新のものに保つよう努力します。
- 三. 六会社は、収集した個人情報等が第4条に掲げる利用目的の達成に必要ななくなった場合は、速やかに消去又は破棄します。
- 四. 六会社は、個人情報等の漏えい、滅失、き損の防止など個人情報等の適切な管理を行います。

2. 個人情報等の処理に従事する者の責任

二輪車ETCサービス及び付随するサービスの提供に関して、個人情報等の処理を行う六会社の社員、あるいは行った社員は、職務上知り得た個人情報等の内容をみだりに他人に知らせたり、不当な目的で用いたりしません。

3. 個人情報等の処理に関する外部委託

六会社は、第4条第2項の規定に基づき、委託先に個人情報等を提供する場合、個人情報等を適正に取り扱っていると認められる委託先を選定し、委託契約等において、個人情報等の管理、秘密保持、再提供の禁止等、個人情報等の漏えい

参考資料－3 ETC システム利用規程等

等の事故をおこさないように必要な事項を取り決めるとともに、適切な管理を実施させます。

4. 個人情報等の保護管理者

- 一. 六会社は、個人情報等を適正に管理するため、個人情報保護管理者を置きます。
- 二. 個人情報保護管理者は、個人情報等を適正に管理するため、各処理等に従事する社員の事務の範囲及びその責任を明確にします。

5. ご意見対応

六会社は、個人情報等の利用、提供、開示又は個人情報等の訂正等のお申し出に関するご意見、その他個人情報等の取扱いに関するご意見に対して、適切かつ迅速な対応に努めます。

6. お問い合わせについて

個人情報等に関する手続きのお問合せについては、第15条に記載する窓口でお受けします。

(個人情報等の開示・訂正・削除)

第9条 二輪車ETC登録者は、六会社に対して、個人情報の保護に関する法律に定めるところにより、二輪車ETC登録者自身の個人情報等を開示するよう請求することができます。この場合、六会社は、二輪車ETCサービス及び付随するサービスの提供に著しい支障をおよぼす場合又は他の法令に違反することとなる場合を除き、遅滞なくこれを二輪車ETC登録者に開示します。

2. 六会社は、個人情報等の開示を受けた二輪車ETC登録者から、開示に係る個人情報等の内容が事実でないという理由により内容の訂正又は削除を求められた場合には、利用目的の達成に必要な範囲内において、遅滞なく調査を行い、必要に応じ適切な措置を講じた上で、その結果に基づき、個人情報等の内容の訂正又は削除を行います。
3. 六会社は、前項の規定に基づき求められた個人情報等の内容について訂正若しくは削除を行ったとき、又は、訂正若しくは削除を行わない旨の決定をしたときは、当該二輪車ETC登録者に対し、遅滞なく、その旨を通知します。

(個人情報等の開示等の請求手続き)

第10条 六会社は個人情報等の本人又はその代理人からの、次の内容の請求に対応します。

一. 開示等の請求の内容

- ・ 利用目的の通知
- ・ 開示
- ・ 内容の訂正、追加又は削除
- ・ 利用の停止、消去又は第三者への提供の停止

二. 開示等の請求先

六会社のいずれか一社（請求先は各高速道路会社により異なります。）

詳しくは第12条に記載の各高速道路会社のWEBサイトをご確認ください。

なお、個人情報等の開示等の請求は、請求先の高速道路会社の個人情報等に限らず、六会社全ての個人情報等を対象といたします。

(個人情報等の開示等の請求手続き以外のお問合せ)

第11条 お客様の個人情報等に関する手続きのお問い合わせ（個人情報等に関する開示等の請求手続きを除きます。）については、二輪車ETC登録事務局でお受けいたします。

お客様の通話においては、通話内容の確認とサービス品質向上のため、録音させていただきます。

(個人情報取扱事業者の名称・住所・代表者の氏名及び苦情のお問合せ窓口)

第12条 個人情報取扱事業者の名称・住所・代表者の氏名及びお問合せ窓口は以下に記載の各高速道路会社のWEBサイトからご確認いただけます。

- ・ 東日本高速道路株式会社

https://www.e-nexco.co.jp/privacy_policy/details.html

- ・ 首都高速道路株式会社

<https://www.shutoko.co.jp/policy/customer/>

- ・ 中日本高速道路株式会社

https://www.c-nexco.co.jp/privacy_policy/02.html

- ・ 西日本高速道路株式会社

<https://www.w-nexco.co.jp/privacypolicy/privacypolicy.html>

- ・ 阪神高速道路株式会社

<https://www.hanshin-exp.co.jp/drivers/policy/riyomokuteki.html>

- ・ 本州四国連絡高速道路株式会社

https://www.jb-honshi.co.jp/customer_index/private/privacy.html

(規約に不同意の場合)

第13条 六会社は、二輪車ETC登録者が情報の全部又は一部の登録を拒否する場合及びこの規約の内容の全部又は一部を承認できない場合、登録をお断りすることや登録の抹消の手続きをとることがあります。この場合、六会社は、二輪車ETC登録者に対する利用規程第3条第4号に定めるセットアップをお断りすることがあります。

(規約の変更)

- 第14条** 六会社は、二輪車ETC登録者に通知することなく、この規約を変更することがあります。この場合、変更した規約の実施日以降は、変更後の規約の内容がすべて従前の規約の内容に優先するものとします。
2. 六会社は前項の変更を行った場合、変更内容を六会社のホームページ等に掲示する等の方法で周知します。
 3. 六会社は、第1項の変更によって二輪車ETC登録者が被った損害について、一切責任を負いません。

(取扱窓口)

第15条 個人情報等の開示等の請求手続き以外で、この規約に基づく各種手続き・お問合わせ・ご相談にかかる取扱窓口は、二輪車ETC登録事務局とし、連絡先及び受付時間は、この規約の適用時においては以下のとおりとします。

<二輪車ETC登録事務局>

〒222-8512 (※郵送の場合、住所記載不要)

電話番号 045-477-1160

受付時間 9時～17時

(土・日・祝休日(年末年始を含む。))を除きます。)

2. 六会社は二輪車ETC登録事務局の連絡先及び受付時間を変更した場合、六会社のホームページ等に掲示する等の方法で周知します。

附 則

- 1 この規約は、令和6年8月1日から適用します。
- 2 令和4年4月1日付け二輪車ETC登録規約(以下「旧規約」といいます。)は、

この規約の適用をもって廃止します。この場合、旧規約に基づき収集・保有された個人情報等は、この規約に基づき収集・保有されたものとみなします。また、二輪車ETC登録者による旧規約に基づく同意は、この規約に基づく同意とみなします。

(4) ETC2.0車載器 DSRC 部 使用規程

(目的)

第1条 ETC2.0車載器（ETCシステム（道路事業者が定める「ETCシステム利用規程」第2条に規定する仕組みをいいます。以下同じです。）を利用する機能、およびDSRC通信^{*1}を介して利用することができる各種サービス（以下「サービス」といいます。）を利用する機能を有する車載器をいいます。）のDSRC部（以下「車載器DSRC部」といいます。）^{*2}使用規程（以下「本規程」といいます。）は、車載器DSRC部を使用してサービスを利用する目的で、車載器DSRC部を自己の車両に取り付け、セットアップを行い、車載器DSRC部を使用可能な状態とする車載器使用者（以下「使用者」といいます。）に対し、車載器DSRC部のセキュリティと型式登録等業務に係る運用と管理を行う一般財団法人ITSサービス高度化機構^{*3}（以下「運用管理機関」といいます。）が、使用者の遵守すべき基本的事項を定めるものです。なお、本規程はETCについては規定していないため、ETCを利用する場合は、使用者は「ETCシステム利用規程」を遵守する必要があります。

***1 DSRC通信** 一般社団法人 電波産業会がARIB STD T75「狭域通信（DSRC）システム DEDICATED SHORT-RANGE COMMUNICATION SYSTEM」として制定した通信方式であり、スポット通信ともいう

***2車載器DSRC部** 一般社団法人 電子情報技術産業協会がJEITA TT-6002A「ITS車載器DSRC部標準仕様」として制定したDSRC部を適用範囲とする

***3 一般財団法人ITSサービス高度化機構** 高度道路交通システムサービスにおける有料道路自動料金収受システム及び狭域通信を応用したシステムに関するセキュリティ確保等の業務を通じて、道路利用者の利便性の向上と道路の効率的な利用に寄与することを目的として設立された一般財団法人「ITSサービス高度化機構」（ITS Technology Enhancement Association）のことをいう

(規程の遵守)

第2条 使用者は、サービスを利用する場合、本規程を遵守しなければなりません。また、個々のサービス（以下「個別サービス」といいます。）の提供者が利用上のお知らせ、注意事項、周知事項、告知、あるいは利用規程又は利用約款等の規約（以下「個別サービス利用規程・約款」といいます。）を制定している場合、当該個別サービスの利用にあたっては、使用者自身の判断でそれらを承諾し、遵守しなければいけません。

(車載器 DSRC 部の取得・取り付け・セットアップ)

第3条 使用者は、サービスを利用しようとする場合、サービスを利用する自動車（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第2条第2項に規定する自動車をいい、以下「車両」といいます。）に車載器 DSRC 部を取り付け、サービスを利用するために必要な情報を車載器 DSRC 部に格納するセットアップ（以下「セットアップ」といいます。）を行わなければいけません。

2 使用者は、車載器 DSRC 部の取り付けとセットアップを行うにあたり、次の各号に掲げる手続が必要になります。

- 一. サービスを利用する車両に対し、車載器メーカーが適合するものと定めた車載器 DSRC 部を購入その他の方法により取得すること。
- 二. 前号で取得した車載器 DSRC 部を、車載器メーカーの示す方法により車両に取り付けること。
- 三. 第一号で取得した車載器 DSRC 部に対し、運用管理機関が定める方法によりセットアップを行い、サービスを利用可能な状態にすること。

3 車載器 DSRC 部の取り付けとセットアップを行なうにあたり、使用者が本規程を遵守しない場合は、第2項第三号に掲げるセットアップを拒否されることがあります。

(車載器 DSRC 部の複数台取り付けの禁止)

第4条 車両内に、DSRC 通信を使用する車載器 DSRC 部（または ETC 専用の車載器）を複数台取り付けられた場合、第5条（DSRC 通信障害）に示す混信要因となり、双方の車載器 DSRC 部が正常に動作しない場合がありますので、複数台の車載器 DSRC 部（または ETC 専用の車載器）を取り付けてはいけません。このため、使用者は、取得した車載器 DSRC 部を取り付ける前に、すでに取り付けられた車載器 DSRC 部（または ETC 専用の車載器）がないことを確認（以下「複数台取り付けの確認」といいます。）しなければいけません。なお、ビルトイン装着の車載器 DSRC 部（または ETC 専用の車載器）が想定される場合は、第4項にしたがって措置してください。

2 複数台取り付けの確認は、セットアップ申込み時に確認しなければいけません。

3 中古で購入した車両または譲渡を受けた車両等に新たに車載器 DSRC 部を取り付ける場合、複数台取り付けの確認には、特に注意してください。

4 車載器 DSRC 部（または ETC 専用の車載器）のビルトイン装着が想定される車両は、事前に車両販売ディーラ等に確認し、必要な措置を講じてください。

5 第2項から第4項による確認等を行なっても、複数台の車載器 DSRC 部（または ETC 専用の車載器）が取り付けられていないことを保証するものではありません。

ん。サービスの利用時等において複数台取り付けが確認されたときは、使用者は、速やかに混信要因を取り除いて利用してください。

(DSRC通信障害要因)

- 第5条** 車載器DSRC部は、DSRC通信を介してサービスを利用することができます。しかし、電波は周囲環境等の影響を受けるため、100%確実に通信できることは保証されていません。このため、通信状況によってはサービスを受けられないことがあります。
- 2 車載器DSRC部の取り付け位置の近傍に電波を反射する金属製の板または機器類等がある場合は、電波の反射によるDSRC通信不良の要因となりますので、取り付け位置の近傍に、電波を反射するおそれのある金属製の板または機器類等を置かないでください。
 - 3 車載器DSRC部（またはETC専用の車載器）の複数台取り付けは、電波の混信によるDSRC通信不良の要因となります。
 - 4 第2項及び第3項以外にも、近傍車両による遮蔽及び反射、近傍車両に取り付けられた車載器DSRC部との混信等による通信障害等、周囲環境によりサービスが利用不能となる事態が発生することがあるため、使用者ご自身の責任においてサービスを利用しなければいけません。
 - 5 車載器DSRC部のアンテナ周辺に物を置くなどして電波をさえぎってはけません。
 - 6 熱反射ガラス等が装着されている車両は、正常な通信ができない場合があります。事前に車両販売ディーラ等に相談し、必要な措置を講じてください。

(車載器DSRC部の取扱い)

- 第6条** 使用者は、車載器DSRC部の分解、改造等機能を損なうおそれのある行為を行ってはけません。
- 2 車載器DSRC部を他の車両に付け替えた場合、車両のナンバープレートが変更になった場合、車両を牽引できる構造に変更した場合等には、再セットアップをしなければいけません。

(サービス利用上の注意)

- 第7条** サービスの利用方法は利用する個別サービスにより異なります。利用に際しては、個別サービス提供者が個別サービス利用規程・約款を制定している場合、それらを遵守しなければいけません。
- 2 車載器DSRC部の種類によって受けられる個別サービスと受けられない個別

サービスがあります。車載器DSRC部を取得する前に、車載器DSRC部の説明書等によりあらかじめ確認し、取得する車載器DSRC部を選択してください。

(免責等)

第8条 セットアップ事業者（セットアップ登録店）は車載器DSRC部へのセットアップ行為について、第4条（車載器DSRC部の複数台取り付けの禁止）及び第5条（DSRC通信障害要因）に起因するサービス利用上の不利益については、一切の責任は負いません。

2 運用管理機関及び車載器メーカー並びにセットアップ事業者（セットアップ登録店）は、個別サービス利用に際して使用者が本規程に従わないで被った損害については、一切の責任は負いません。個別サービス提供者が提供する個別サービス固有のトラブルと想定される場合は、当該サービス提供者と協議し解決してください。また、車載器DSRC部の不具合に起因すると思われる動作不良につきましては、車載器メーカーに問合せてください。

附 則

1 本規程は、平成 28年7月1日から適用します。

(5) 車載器のID付きプローブ情報の利用及び取り扱い方針

国土交通省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、名古屋高速道路公社、福岡北九州高速道路公社及び広島高速道路公社(以下、「道路管理者」と言います。)は、ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビから収集する車載器のID付きプローブ情報の利用や取り扱いの方針について、次の通り定めます。

車載器のID付きプローブ情報を提供いただくことで、経路情報を活用したサービスを提供することが可能となり、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇することなどが期待されます。

1. 車載器のID付きプローブ情報

- (1) ここで「車載器のID付きプローブ情報」とは、ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビに記録された走行位置の履歴など「プローブ情報」に車両を特定するための「車載器のID」を付与した情報で、道路管理者が管理するITSスポット（DSRC 路側無線装置）^{*1}と通信を行うことによりETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビから収集される情報を言います。
- ※1：道路管理者とプローブ情報の収集に関する協定等を結んだ者が管理するITSスポットを含みます。

- (2) 「車載器のID付きプローブ情報」として収集される情報は次のとおりです。^{*2}
- ・ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビに関する情報（無線機に関する情報（製造メーカ、型番等）、カーナビゲーションに関する情報（製造メーカ、型番等））
 - ・車両に関する情報^{*3}
 - ・走行位置の履歴^{*4}
 - ・急な車両の動きの履歴^{*4}

※2：ただし、個別サービスの種類によっては、車載器のID付きプローブ情報として収集される情報以外の情報を利用する場合がありますため、このようなサービスを利用する場合には、その利用や取り扱いについて、当該サービス提供者の説明を受け、同意した上で当該サービスを利用してください。

※3：車載器のセットアップの際にご提供いただいた車両情報です。車両を特定するための車載器のIDに関する情報や自動車登録番号、車両番号が含まれます。ただし自動車登録番号、車両番号については

4桁の一連番号は含まれません（例：「品川 500 あ 1234」では「1234」の部分は含まれません。）。

※4：走行開始地点や走行終了地点は収集されません。

2. 車載器のID付きプローブ情報の利用目的

- (1) 渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する等の経路情報を活用したサービスが実用化した場合、道路管理者は車載器のID付きプローブ情報を当該サービスの提供に利用します。
- (2) 道路管理者は、車載器のID付きプローブ情報を、経路情報を活用したサービスの有効性検証等のために利用する場合があります。
- (3) 道路管理者は、(1) または (2) の目的以外で車載器のID付きプローブ情報を利用しません。

3. 車載器のID付きプローブ情報の収集

- (1) 道路管理者は、道路管理者が管理するITSスポット^{*1}によって、車載器のID付きプローブ情報を収集する場合があります。
- (2) ETC2.0対応カーナビと連動するETC2.0車載器の利用者は、設定により1.(2)で示す情報のうちカーナビゲーションに関する情報、走行位置の履歴、急な車両の動きの履歴について、道路管理者への提供の可否を選択できる場合があります。^{*5}

※5：ETC2.0対応カーナビと連動せず単独でプローブ情報を記録できるETC2.0車載器の利用者は、設定により道路管理者へ車載器のID付きプローブ情報の提供を拒否する選択は行えません。また、ETC2.0対応カーナビと連動せず単独でプローブ情報を記録できるETC2.0車載器の利用者は、道路管理者からのお知らせとお願いとして周知している「プローブ情報の利用及び取り扱いについて」におけるプローブ情報の収集についても同様に、設定により道路管理者への情報の提供を拒否する選択は行えません。「プローブ情報の利用及び取り扱いについて」はETC2.0車載器の説明書または道路管理者Webサイト等に掲載されています。ETC2.0車載器を取得する前に、車載器の説明書等によりあらかじめ確認し、取得するETC2.0車載器を選択してください。

- (3) ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビ利用者は、設定により道路管理者への(2)で示す車載器のID付きプローブ情報の提供を拒否する選択をした場合、2.(1)の経路情報を活用したサービスによる優遇は受けられ

ません。^{※6}

※6：カーナビゲーションに関する情報、走行位置の履歴、急な車両の動きの履歴を提供する機能の無いカーナビゲーションは経路情報を活用したサービスによる優遇が受けられません。

4. 車載器のID付きプローブ情報の第三者への提供

- (1) 道路管理者は、2. (1) 及び (2) の目的のため、収集した車載器のID付きプローブ情報を個別の車両を特定できないよう統計的に処理した情報を、他の情報提供主体、大学等の研究機関、その他第三者に提供する場合があります。
- (2) 道路管理者は、ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビ、ITSスポット等の関係設備について、障害発生時の対応や、これらの研究・開発の目的のため、車載器のID付きプローブ情報又はこれらを統計的に処理した情報を、製造・開発メーカー等に提供する場合があります。
- (3) 道路管理者は、(1) 及び (2) 以外で車載器のID付きプローブ情報を第三者に提供しません。

5. 車載器のID付きプローブ情報の取り扱い等

- (1) 道路管理者は、車載器のID付きプローブ情報を安全に管理し、情報の漏えい等の防止に努めます。
- (2) 道路管理者は、車載器のID付きプローブ情報が不要となった時点で、当該車載器のID付きプローブ情報を消去します。
- (3) 道路管理者は、車載器のID付きプローブ情報の提供先における情報の安全管理および提供した情報が不要となった時点で情報を消去することについて、提供先を適切に指導します。

6. 問い合わせ先

国土交通省 道路局道路交通管理課高度道路交通システム推進室
03-5253-8111 (代)

東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、名古屋高速道路公社、福岡北九州高速道路公社、広島高速道路公社

2015年7月現在

(6) プローブ情報の利用及び取り扱いについて

国土交通省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、名古屋高速道路公社、福岡北九州高速道路公社及び広島高速道路公社（以下、「道路管理者」と言います。）は、ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビからプローブ情報を収集する場合における情報の利用や取り扱いについて、次の通りお知らせします。

プローブ情報をご提供いただくことで、より精度の高い道路交通情報などをドライバーの方々に提供することなどが可能となり、道路がより使いやすくなると期待されます。また、交通事故の削減や道路渋滞の緩和など環境負荷低減の取り組みにも活用する予定です。

なお、道路管理者はこのお知らせを変更することがあります。この場合には変更後のお知らせを道路管理者Webサイト等に掲載します。

1. プローブ情報

- (1) ここで「プローブ情報」とは、ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビに記録された走行位置の履歴などの情報で、道路管理者が管理するITSスポット（DSRC路側無線装置）^{*1}と無線通信を行うことによりETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビから収集される情報を言います。

なお、このプローブ情報から車両又は個人を特定することはできません。プローブ情報として収集する情報は次の通りです。^{*2}

- ・ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビに関する情報（無線機に関する情報（製造メーカー、型番等）、カーナビゲーションに関する情報（製造メーカー、型番等））
- ・車両に関する情報^{*3}
- ・走行位置の履歴^{*4}
- ・急な車両の動きの履歴^{*4}

※1：道路管理者とプローブ情報の収集に関する協定等を結んだ者が管理するITSスポットを含みます。

※2：ただし、個別サービスの種類によっては、車載器のID付きプローブ情報として収集される情報以外の情報を利用する場合があるため、このようなサービスを利用する場合には、その利用者取り扱いについて、当該サービス提供者の説明を受け、同意した上で当該サー

ビスを利用してください。

- ※3：車載器のセットアップの際にご提供いただいた車両情報の一部です。
なお、この情報に、車台番号や、自動車登録番号又は車両番号の4桁の一連番号は含まれないため、車両又は個人を特定することはできません（例：「品川 500 あ 1234」では「1234」の部分は含まれません。）。
- ※4：走行開始地点や走行終了地点などの個人情報にかかわる情報は、収集されません。

2. プローブ情報の利用目的

- (1) 道路管理者は、プローブ情報を道路交通情報や安全運転支援情報の提供などドライバーへのサービス、道路に関する調査・研究、道路管理の目的に利用します。^{※5}
※5：例えば、収集した走行位置の履歴を統計的に処理することで、区間の走行所要時間や、渋滞の影響を高い精度で把握し、ドライバーに情報提供することができます。また、急な車両の動きを統計的に処理することで、道路上の障害物の検知や、走行に注意が必要な箇所を把握し、ドライバーに情報提供することが考えられます。
- (2) 道路管理者は、(1) の目的以外でプローブ情報を利用しません。

3. プローブ情報の収集

- (1) 道路管理者は、道路管理者が管理するITSスポット^{※1}によって、プローブ情報を収集する場合があります。
- (2) ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビ利用者は、設定により、1. (1) で示す情報のうちカーナビゲーションに関する情報、走行位置の履歴、急な車両の動きの履歴について、道路管理者への提供の可否を選択することができます。^{※6※7} 選択の方法はETC2.0及びITSスポット対応カーナビの取扱説明書をご覧ください。
※6：カーナビゲーションに関する情報、走行位置の履歴、急な車両の動きの履歴を提供する機能の無いカーナビゲーションは該当しません。
※7：ETC2.0対応カーナビと連動せず単独でプローブ情報を記録できるETC2.0車載器の利用者は、設定により道路管理者への(2)で示す情報の提供を拒否する選択を行えません。
- (3) ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビ利用者は、カーナビゲーションに関する情報、走行位置の履歴、急な車両の動きの履歴を提供することで、

これを利用した様々な追加サービスの提供を受けられる場合があります。

4. プローブ情報の第三者への提供

- (1) 道路管理者は、2. (1) の目的のため、プローブ情報を統計的に処理した情報を、他の情報提供主体、大学等の研究機関、その他第三者に提供する場合があります。
- (2) 道路管理者は、ETC2.0車載器及びETC2.0対応カーナビ、ITSスポット等の関係設備について、障害発生時の対応や、これらの研究・開発の目的のため、プローブ情報又はこれを統計的に処理した情報を、製造・開発メーカーに提供する場合があります。
- (3) 道路管理者は、(1) 及び (2) 以外でプローブ情報を第三者に提供しません。

5. プローブ情報の取り扱い

- (1) 道路管理者は、プローブ情報を安全に管理し、情報の漏えい等の防止に努めます。
- (2) 道路管理者は、プローブ情報が不要となった時点で、当該プローブ情報を消去します。
- (3) 道路管理者は、プローブ情報の提供先における情報の安全管理について、提供先を適切に指導します。

6. 問い合わせ先

国土交通省 道路局道路交通管理課高度道路交通システム推進室
03-5253-8111 (代)

東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、
首都高速道路株式会社保全・交通部管制技術グループ、阪神高速道路株式会社
情報システム部システム技術課、本州四国連絡高速道路株式会社保全計画部保
全管理課、名古屋高速道路公社、福岡北九州高速道路公社、広島高速道路公社
2015年7月改定

2014年10月改定

2010年10月現在

参考資料－４ 一般財団法人 ITS サービス高度化機構の役割

(1) 機構の歩み

1) 財団法人道路システム高度化推進機構（ORSE）の設立

全国の有料道路を一つのシステム（ETC）で共通に利用でき、プライバシーの保護と確実な料金収受を実現するとともに、個々の機器製造者やカード会社等の自由な参入を促しつつ中立的かつ公正な運営を行うため、情報安全確保規格等を含むETCセキュリティを専門的かつ一元的に扱う公的な第三者機関として、「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）（以下「省令」という。）に基づき、平成11年9月2日に財団法人道路システム高度化推進機構（略称ORSE）が設立された。

省令では、財団は次に掲げる業務を行うことと定められている。

イ 情報安全確保規格の提供を代行すること

ロ 対価を得て識別処理情報の付与を行うこと

上記に基づきORSEは、有料道路事業者との間で識別処理情報の付与や情報の安全確保等に関する協定を締結して、業務を遂行してきた。

2) 一般財団法人への移行

ORSEは新公益法人制度に対応して、平成24年12月27日に内閣総理大臣に対して一般財団法人への移行の認可申請を行い、平成25年3月22日に一般財団法人への移行が認可され、4月1日（移行登記日）より一般財団法人道路システム高度化推進機構へと移行した。

3) ISPAと合併しITS-TEAへ

ETCとDSRCが一体となったITSサービスの高度化、効率化を推進し、一層の普及促進並びにサービス向上を実現するため、ORSEは「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律」に基づき、一般社団法人ITSサービス推進機構（ISPA）と合併し、平成26年9月1日に一般財団法人ITSサービス高度化機構（ITS-TEA）と改称した。

(2) 機構の役割

ITS-TEAは、定款に基づき、主に以下の8つの業務を行っている。

1) ETCシステムに関する情報安全確保規格の提供

① ETC関連機器製造の事業者等への開示

ETCセキュリティ標準規格書等の情報安全確保規格は、ETC関連機器である路側機、車載器及びETCカードを開発・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必要なものである。同規格の制定者である国土交通省及び有料道路事業者を代行して、これらETC関連機器を開発・製造又は供給する事業者と守秘義務契約を交わして、同規格の開示提供を行っている。

② 地方道路公社への開示

地方道路公社に対して、情報安全確保規格のうち、路側機等の導入・運用のために必要なETCデータナンバリング規格書の開示提供を行っている。

2) ETCシステムに関する識別処理情報の付与

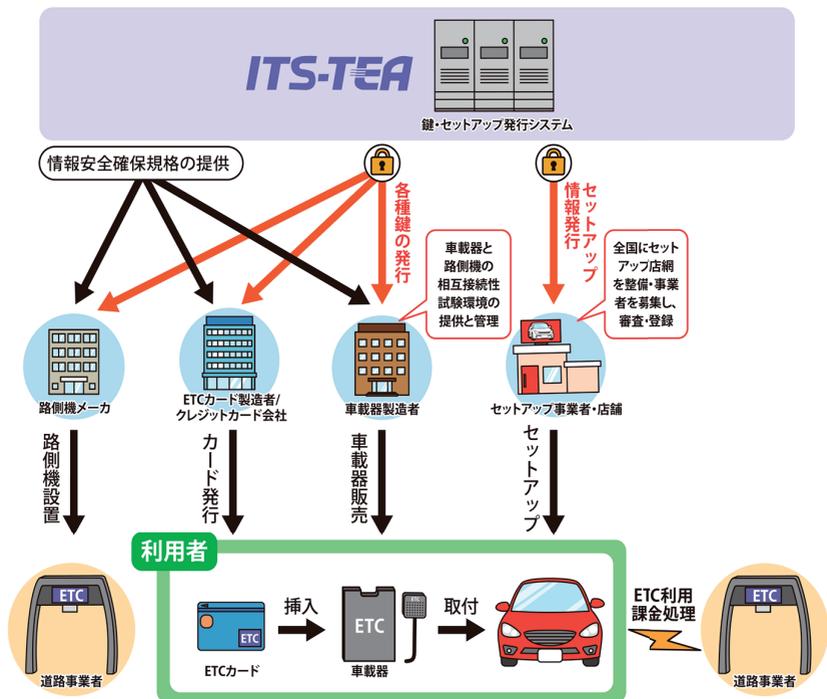
ETCシステムにおける情報の安全確保のため、省令及び有料道路事業者との協定に基づき、関連機器に付与する識別処理情報の発行を、適正な対価を得て行っている。

① 識別処理情報の発行

料金を納付しようとする運転者等の識別その他料金の徴収に必要な情報で暗号化されたもの及びこれにより関連機器を正常に作動させるため必要な情報を識別処理情報という。この識別処理情報を発行するシステムを整備・運用し、高度なセキュリティ管理のもとで、ETCカード用、車載器用及び路側機用に各々発行している。

② セットアップ情報の発行

ETCシステムでは、ETCの安全な利用と正常な料金徴収を行うためにETCを利用する車両を特定する車両情報と、交信される情報を改竄・盗聴・なりすまし等から防止する暗号情報を併せてETC車載器に格納する。この車載器に格納する情報をセットアップ情報といい、セットアップ店での車検証情報等の入力に基づきITS-TEAが整備・運用しているセットアップシステムにより生成・発行している。



ITS-TEAが発行する識別処理情報によるセキュリティ確保のしくみ

③セットアップ体制の整備・維持

セットアップは高度なセキュリティ処理を施す作業となるため、技術や信頼性等についての審査に合格した法人に限定して実施している。利用者の利便性と安全性を確保するために、セットアップ店を全国から募集し、審査を経てセットアップ店として登録している。

3) DSRCシステムのセキュリティに関する環境の提供と運用

DSRCシステムのセキュリティを維持するため、有料道路事業者、DSRC路側機メーカー及びETC2.0車載器メーカーに対して、必要な識別情報の発行を行っている。また、DSRCサービスに関する運用課題の解決・改善や意見調整の場として各種の分科会及びワーキンググループ活動の支援を行っている。

4) ETCシステム及びDSRCシステムに関する標準化

①試験環境の運営

車載器メーカーが実施する相互接続性試験について適正な管理運営に努めている。また、有料道路事業者、車載器メーカー、路側機メーカー、ETCカード発行者等の申請に基づいてETCカード用試験鍵、車SAM用試験鍵、車載器検査用カード、試験用セットアップカード及び試験用ETCカード等を貸与するとともに、必要に応じて試験カードを作製している。

試験鍵等の種類と主な使用用途

試験鍵等の種類	主な使用用途			
	車載器 試験	路側機 試験	相接試験	セットアップ 後検査
ETCカード用試験鍵	○	○		
車SAM用試験鍵	○			
路SAM用試験鍵		○		
試験用セットアップカードA	○	○		
試験用セットアップカードB	○	○		
試験用セットアップカードC	○	○	○	
試験用ETCカードA	○	○	○	
試験用ETCカードB	○	○	○	
ETC車載器検査用カード				○
DSRC試験用セットアップカード	○	○	○	
DSRC試験用路側識別情報	○	○		

②車載器の型式登録

ETCシステム及びDSRCシステムの円滑な運用に資するため、セットアップ情報は、型式登録されている車載器に対して発行している。

相互接続性試験等により相互接続性が確認され、相互接続性確認番号の付与を受けた車載器に対して、車載器メーカーの申請に基づいて型式登録番号を付与している。

③ETCシステム及びDSRCシステムの導入・運用の支援

導入・運用の円滑化に向けて、以下の支援等を行っている。

- i) 有料道路事業者に対するETC導入・運用の支援
- ii) ETCセキュリティ協議体の活動を通じた有料道路事業者間の情報共有

に関する支援

iii) ETCシステム及びDSRCシステム関連機器の開発を検討している事業者等に対する導入の支援

④ETC及びDSRC技術の標準化等の推進

ETC運用連絡会議等の活動を通じて、有料道路事業者、車載器メーカー、ETCカード発行者等ETC関係者間の情報の交換と共有化を進める等、ETC技術の標準化に努めている。

また、DSRCではDSRC運用連絡会議等の活動を通じて、DSRC路側機メーカー、車載器メーカー、カーナビメーカー等DSRC関係者間の情報交換や共有を進めている。

⑤国際標準化活動の支援

ETCに関連する国際標準化活動を進めている公益社団法人自動車技術会が主催するITS標準化委員会等に参加し、その活動を支援している。

5) ETCシステム及びDSRCシステムの普及促進

ETCシステム及びDSRCシステムの普及促進に向けて、以下の支援を行っている。

①普及促進方策の推進

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、ETCカード発行者、セットアップ事業者等のETC関係者と連携し、市場動向を踏まえた普及促進策の支援を行っている。

また、ETC割引制度の改定や安全走行の啓発等の利用者への周知について、ETC運用連絡会議の活動やETC総合情報ポータルサイト、各種広報物等を通じて支援を実施している。

②広報活動の展開

「ETC総合情報ポータルサイト」を運営し、有料道路事業者等から発信されるETCに関する各種情報（割引情報、安全利用等）を一元的にまとめて掲載するとともに、「セットアップ店検索」や「車載器管理番号の確認方法」等も掲載（平成28年9月にITS-TEAホームページより移設）して、利用者への有用かつわかりやすい情報発信を行っている。さらに、広報物として「ETCガイドブック」や「ETC2.0お役立ち！ハンドブック」等を制作し、利用者へ配布している。

また、ETC、ETC2.0、DSRCの認知度向上や安全利用の理解を深めるため、

「ETCロゴ」、「ETC2.0ロゴ」、「DSRCロゴ」や「安全アイコン」を定めて商標登録し、適正な活用を推進している。

③利用者への支援

利用者からのETCやETC2.0に関する一般的な問合せを受付ける「ETCお問い合わせ窓口」を運営している。また、問合せ内容の分析や、クレーム対応についての関係者間の調整支援などを行い、窓口対応をより充実させて利用者へのサービス向上に努めている。

6) ETCシステム及びDSRCシステムの技術の高度化に関する調査研究及び開発

①ETCセキュリティの確保等

ETCシステムにおけるセキュリティの高度化について、近年のセキュリティ技術の動向等を踏まえ、暗号アルゴリズムに対する最新の脅威、鍵等の秘密情報に対する脅威に対してその対応の要件を調査するとともに、将来に向け最新の技術を活用したETCセキュリティの確保と向上に関する調査研究を進めている。

②相互接続性に関する調査研究

ETCの運用性向上に向け、有料道路事業者の試験装置更新に合わせより一層の効率的な相互接続性試験に関する試験要領等の検討を行っている。

また、ETC2.0の運用性向上に向け、効率的な相互接続性試験に関する試験要領等の検討を行っている。

③ETC及びETC2.0の利用実態及び利用者へのサービス向上に関する調査研究

利用者へのサービス向上の検討に資するため、ETC及びETC2.0市場の基礎調査として、車籍地別車種別の普及状況調査、車載器の利用実態調査、車載器の市場価格調査、新規セットアップ及び再セットアップ需要実態調査、利用者及び事業者へのアンケート等に基づくセットアップ市場構造の調査等を継続的に行っている。

7) ETCシステム及びDSRCシステムの技術に関する情報収集・提供及び関係機関・団体との交流

①ETC技術の標準化の推進

国内外のETC関連技術動向調査を実施するとともに、外部研究会等を通じて関係者間の交流を図る等、ETC関連技術の情報収集に努め、ETCに関する

知識・情報の共有化を図り、その成果をETC関係者等に積極的に配信している。

②関係機関・団体との交流

以下のETC関係者の会議等に事務局等として参加し、ETCの品質向上、運用の円滑化、普及及びセキュリティ確保やETC多目的利用の推進、DSRCサービスの普及等を目的として、関係者との情報共有及び連携に努めている。

- i) ETC運用連絡会議及び分科会の事務局として、その活動を支援する。
- ii) セットアップ事業者連絡会の事務局として、その活動を支援する。
- iii) ETCセキュリティ協議体の事務局として、その活動を支援する。
- iv) DSRC運用連絡会議及び分科会の事務局として、その活動を支援する。
- v) 地方自治体や国土交通省等が主催する国内外のITS関係会議等に参加し、関係者との情報共有化と連携に努める。

8) ETCシステム及びDSRCシステムの技術の活用

①ETC及びDSRC技術の活用に関する調査研究

ETC及びDSRC技術の活用拡大に向けて、安全運転支援システム等の関連する事項も含めて技術面、制度面等の課題を整理し、課題解決のための調査研究を行っている。

②ETCの民間等での利用に関する取組み

車載器を駐車場等の料金決済など、民間サービスで使用するため、ネットワーク型ETC技術を用いた料金決済について、高速道路会社との協定に基づき、識別処理情報の発行を行っている。

参考資料－5 ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成5年	6月		建設省策定の「道路技術5箇年計画」において、次世代道路交通システムのテーマの一つとして位置付けられ、本格的な検討がスタート	
平成6年	7月	11日	「ノンストップ自動料金徴収システムの技術に関する研究開発方法検討委員会」を設置（建設省）	
	9月	6日	「ノンストップ自動料金徴収システム共同研究推進委員会」を設置（建設省、道路四公団）	
	9月	7日	ETC評価委員会発足	
	11月	1日	共同研究の官報掲載・提案要求書発行	
平成7年	3月	31日	共同研究の公募締切（25者が応募）	
	6月	15日	10者（企業又はコンソーシアム）と共同研究協定を締結	
平成8年	3月	31日	共同研究の完了	
	8月	8日	共同研究報告書の公表（記者発表・資料公開）	
	11月～12月		建設省土木研究所において検証実験	
平成9年	3月	24日	郵政省電気通信技術審議会にてETCの電波技術審議が完了、答申が出る	
	3月	31日	小田原厚木道路の小田原料金所における試験運用の開始（～平成10年3月迄）	
	9月	22日	郵政省電波監理審議会にてETCの省令改正案を審議し、答申される	
	12月	19日	東京湾アクアラインでの試験運用の開始	
平成10年	3月		ETC仕様書案（0.5版）の官報公告・意見招請の実施（5月締切）	
	11月		ETCのセキュリティシステムに関する情報招請の実施	
	12月		ETC仕様書案（追補版）を制定	

参考資料－5 ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成 11年	3月		ETCセキュリティ標準規格書（評価版） 開示の官報公告の実施	
	3月	29日	「料金徴収施設設置基準（案）」を建設省 道路局長から有料道路事業者等に通達	
	4月	14日	ETC運用検討会	
	4月	19日	ETC決済にかかるクレジットカード会 社の選定についての公募（官報公告・ 記者発表）	
	6月	3日	ETC運用検討会取りまとめ	
	7月		道路四公団がETC仕様書（1.0版）を 発行	
	7月	15日	ETC設立準備室設置 （財）道路新産業開発機構内	
	8月	2日	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 令の公布	
	8月	6日	（財）道路システム高度化推進機構 （ORSE）設立発起人会開催	
	8月	6日	ORSE設立許可申請（建設大臣申請）	
	9月	2日	ORSE設立許可、業務開始	
	9月	10日	ETC決済にかかるクレジットカード会 社（11社）との契約書・協定書の締結	
	10月	26日	試行運用対応の相互接続性試験開始	
	11月	1日	ORSEの情報発行システム火入れ式	
	11月	17日	識別処理情報発行開始（第1号鍵）	
	11月	26日	セットアップカード発行業務開始	
	12月		ARIB STD-T55 1.2版「有料道路自 動料金収受システム 標準規格制定」 （（社）電波産業会）	
	12月	10日	日本道路公団主催のETC設備現地設置 式	
12月	21日	道路四公団からETCシステム利用規程 を公告		
12月	27日	日本道路公団千葉地区及び首都高速の 一部でETC総合試験開始		

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成12年	1月	28日	ETC車載器セットアップ事業者募集官報公告（ORSE）	
	3月	24日	「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」の公表	
	4月	24日	日本道路公団の千葉地区、及び首都高速の一部でETC試行運用開始	
	6月	2日	ETC車載器セットアップ事業者募集説明会（ORSE）	
	6月	12日	ETC車載器セットアップ事業者募集開始（ORSE）	
	6月	28日	日本道路公団の沖縄自動車道にてETC試行運用開始	
	7月	3日	地方道路公社向け第1回ETC説明会（ORSE）	
	8月	10日	道路審議会有料道路部会のETC普及促進策公表	
	10月	26日	相互接続性試験「走行試験」の実施	
	11月	30日	道路審議会が「都市高速道路の料金体系のあり方等についての答申」を発表	
平成13年	1月	29日	ETC運用連絡会議	
	2月	9日	首都高速の2料金所（三ツ沢集約・狩場集約）で試行運用拡大	
	3月	1日	全国を対象に、オンライン方式、オフライン方式併用によるセットアップ事業者募集受付開始	
	3月	19日	ETCに使用する車載器の相互接続性試験の実施に関する官報告知	
	3月	26日	ETC運用連絡会議「ETC車載器標準仕様書（初版）」制定オフライン方式によるセットアップ情報の発行開始（ORSE）	
	3月	30日	日本道路公団の千葉・沖縄地区の高速道路等及び首都高速の一部においてETCサービス開始	
	4月	17日	電波法施行規則の改正	
	5月	15日	日本道路公団東京第三管理局にて、第1回の相互接続性試験実施（ORSE）	

参考資料－５ ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成 13年	5月	28日	オンライン方式によるセットアップ情報の発行開始（ORSE）	
	6月	11日	ETCの普及促進のための期間限定特別割引の基本的枠組みを公表	
	6月	22日	ETC運用連絡会議	
	7月	17日	ETC愛称コンテスト開始	
	7月	23日	ETCのサービス料金所 三大都市圏に拡大（146料金所）	
	8月	20日	ETC決済にかかるクレジットカード会社の選定についての追加公募（官報公告・記者発表）	
	8月	29日	首都高速舞浜サービス開始	
	8月	30日	セットアップ事業者連絡会設立総会	
	8月	31日	セットアップ登録店、1万店突破	
	9月	6日	ARIB STD-T75 1.0版「狭域通信(DSRC)システム標準規格」制定（(社)電波産業会） ARIB TR-T16 1.0版「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」制定（(社)電波産業会）	
	10月	22日	首都高速湾岸5期開通に合わせて神奈川地区料金所サービス拡大	
	10月	23日	首都高速道路公団で環境ロードプライシングの試行運用開始	
	10月	26日	ETC運用連絡会議	
	11月	1日	阪神高速道路公団で環境ロードプライシング及び乗り継ぎ割引の試行運用開始	
	11月	1日	ETC期間限定特別割引の受付開始	
	11月	22日		ETC車載器総セットアップ累計件数 10万件突破
	11月	28日	ETCの愛称が「イーテック」と決定	
	11月	30日	全国サービス料金所の拡大(全国616カ所) ETC期間限定特別割引開始	
	12月	4日		ETC車載器新規セットアップ累計件数 10万件突破
	12月	6日	ETC決済にかかるクレジットカード会社（追加3社）との契約書・協定書の締結	
12月	25日	ETC運用連絡会議 相互接続性試験要領書（初版）制定		

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成14年	1月	1日	ARIB STD-T55/TR-T8対応ETC車載器相互接続性試験要領書をVer3.0に改定 ARIB STD-T75/TR-T16対応ETC車載器相互接続性試験要領書を新規制定(Ver1.0) フリーフロー用屋外2アンテナ相互接続性試験手順書を制定(Ver1.0)	
	3月	31日	ARIB STD-T55/TR-T8対応ETC車載器相互接続性試験要領書(Ver3.0)適用廃止	
	4月	25日	ETC運用連絡会議	
	5月	1日	ARIB STD-T75/TR-T16対応ETC車載器相互接続性試験要領書をVer2.0に改定	
	5月	17日	第2回セットアップ事業者連絡会総会	
	7月	1日	首都高速道路公団でETC特定区間割引開始	
	7月	19日	ETC車の通行料金が約23%割引になる「東京湾アクアラインにおける社会実験」の試験運用開始	
	7月	19日	ETC前払割引開始	
	10月	23日		ETC車載器総セットアップ累計件数 50万件突破
	11月	19日		ETC車載器新規セットアップ累計件数 50万件突破
	12月	25日	ETC料金所全国759カ所に拡大	
平成15年	2月	20日	神戸市道路公社ETCサービス開始	
	3月	31日	ETC料金所全国約850カ所に拡大	
	5月	16日	第3回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	10日		ETC車載器総セットアップ累計件数 100万件突破
	6月	18日	ETCモニターリース等支援制度を開始	
	6月	24日		ETC車載器新規セットアップ累計件数 100万件突破
	7月	19日	長距離割引社会実験を開始(～平成16年3月18日迄)	
	10月	16日	ARIB TR-T17 1.0版「狭域通信(DSRC)アプリケーションサブレイヤ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」制定((社)電波産業会)	
	11月	28日	首都高速ETC夜間割引社会実験開始(～平成16年3月31日迄)	

参考資料－5 ETC 総年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成 16年	1月	20日	障がい者割引に対するETC走行開始	
	2月	24日	宮城県道路公社ETCサービス開始	
	3月	1日	名古屋高速道路公社ETCサービス開始	
	3月	28日	大阪府道路公社ETCサービス開始、同時にETC連続利用割引を実施	
	4月	1日	本州四国連絡橋公団ETCサービス開始 ETC料金所全国1217カ所に拡大	
	4月	2日	千葉県道路公社ETCサービス開始	
	4月	16日	ETC総合情報ポータルサイトの開設	
	4月	21日	第1回ETC運用連絡会議総会	
	4月	25日	ETC利用照会サービスの運用開始	
	4月	27日	首都高速ETC夜間割引社会実験再開	
	5月		富山県道路公社がETCの運用を開始	
	5月	19日	第4回セットアップ事業者連絡会総会	
	5月	25日	ARIB STD-T88 1.0版「狭域通信(DSRC)アプリケーションサプレイヤ標準規格」制定((社)電波産業会)	
	10月	1日	愛知県道路公社ETCサービス開始	
	11月	1日	日本道路公団深夜割引開始	
11月	24日	阪神高速道路公団期間限定ETC普及促進割引開始		
11月	25日	首都高速ETC前払割引開始		
平成 17年	1月	1日	阪神高速道路公団期間限定阪神高速ETCポイント割引開始	
	1月	10日		ETC車載器総セットアップ累計件数 500万件突破
	1月	11日	日本道路公団ETC通勤割引及びETC早朝夜間割引開始	
	2月	9日		ETC車載器新規セットアップ累計件数 500万件突破
	2月	23日	茨城県道路公社ETCサービス開始	
	3月	1日	ETCお問い合わせ窓口の運営開始	
	4月	1日	日本道路公団 ETCマイレージサービス開始 日本道路公団、本州四国連絡橋公団 大口・多頻度割引開始 ETC首都高速5%OFFキャンペーン開始(～平成17年9月30日迄) ETC料金所全国1261カ所に拡大	

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成 17年	4月	28日	ETC車載器リース制度開始 二輪ETCモニター試験運用開始	
	5月	13日	第2回ETC運用連絡会議総会	
	5月	18日	第5回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	1日	本州四国連絡橋公団 ETC特別割引開始	
	9月	26日	阪神高速道路公団 ETC化キャンペーン	
	10月	1日	日本道路公団民営化 首都高速道路公団民営化 阪神高速道路公団民営化 本州四国連絡橋公団民営化 首都高速道路(株) 曜日別時間帯別割引開始 首都高速道路(株) お得意様割引開始 阪神高速道路(株) ETCマイレージサービス開始 阪神高速(株) 多頻度割引開始 阪神高速道路(株) 平日時間帯割引／土曜・休日割引開始	
	11月	22日	ITS FORUM RC-004 1.0版「狭域通信(DSRC)基本アプリケーションインタフェース仕様ガイドライン」制定 (ITS情報通信システム推進会議)	
	11月	29日	ETCパーソナルカードの受付開始	
	12月	1日	無線設備規則の改正(スプリアス発射の強度の許容値の改正)	
	12月	25日		ETC車載器総セットアップ累計件数 1,000万件突破
平成 18年	1月	20日	阪神高速道路(株)ETC化キャンペーン(民営化記念第2弾 ETC1000万台達成記念)	
	2月	1日	名古屋高速道路公社 ETCマイレージサービス開始 名古屋高速道路公社 ETCコーポレートカード割引開始 名古屋高速道路公社 ETC日曜・祝日割引 名古屋高速道路公社 ETC端末特定区間割引 名古屋高速道路公社 ETC利用促進キャンペーン	
	2月	8日	首都高速道路(株)今こそETCキャンペーン	

参考資料－５ ETC 総年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成 18 年	3月	13日		ETC車載器新規セットアップ 累計件数 1,000万件突破
	4月	1日	利用車番号サービス開始 福岡北九州高速道路公社ETCサービス 開始 福岡高速ETC利用促進キャンペーン開始	
	4月	28日	二輪ETCモニター試験運用開始	
	5月	23日	第6回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	1日	兵庫県道路公社ETCサービス開始	
	6月	14日	第3回ETC運用連絡会議総会 「カード性能ガイドライン耐熱性、静電 気編」制定 「新規開発ETCカードの確認試験実施 要領書」制定	
	7月	10日	阪神高速道路(株)ETC化キャンペーン	
	9月	1日	愛知県道路公社 ETCマイレージサー ビス開始	
	10月	1日	スマートIC全国18カ所で本格導入	
	10月	1日	宮城県道路公社 ETCマイレージサー ビス開始	
	11月	1日	二輪車ETC本格運用開始 二輪車ETC車載器リース制度開始 福岡県道路公社ETCサービス開始	
	11月	10日	阪神高速・西日本高速民営化1周年記 念共同謝恩キャンペーン	
	11月	24日	阪神高速二輪車ETC化キャンペーン	
	12月	2日	阪神高速道路(株) 距離別料金社会実験 開始	
12月	3日	首都高速道路(株) 距離別料金社会実験 開始		
12月	25日	東日本高速道路(株)・中日本高速道路(株)・ 西日本高速道路(株)ETC車載器リース制 度開始		

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成19年	2月	1日	東日本高速ETCご利用応援キャンペーン開始 中日本高速ETC普及促進謝恩キャンペーン開始	
	2月	19日	阪神高速・西日本高速共同謝恩キャンペーン	
	2月	22日	栃木県道路公社ETCサービス開始	
	3月	1日	関西国際空港(株)ETCサービス開始	
	4月	1日	ETCらくらく導入キャンペーン開始	
	4月	1日	スマートIC全国13カ所で本格導入 (計31カ所)	
	5月	16日	第7回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	8日	高速道路ネットワークの更なる有効活用に向けた料金実験開始	
	6月	11日	第4回ETC運用連絡会議総会 「ETC普及促進施策告知手順ガイドライン」制定	
	8月	19日	首都高速道路(株) 日祝距離別割引社会実験の開始(～平成20年5月6日迄)	
	11月	1日	首都高速道路(株) 距離別割引社会実験の平日適用開始(～平成20年1月31日迄)	
11月	9日	福岡高速ETC車載器キャンペーン開始		
	11月	10日		ETC車載器総セットアップ累計件数 2,000万件突破
平成20年	2月	1日	首都高速道路(株) 平日時間帯別割引社会実験開始	
	4月	15日	広島高速道路公社ETCサービス開始	
	5月	2日		二輪車ETC車載器 総セットアップ累計件数 10万件突破
	5月	11日	首都高速道路(株) 日曜・祝日割引社会実験開始	
	5月	12日	第11回ETC運用連絡会議 「ETC車載器標準仕様書(二輪車改訂)」制定 「ETCシステム障害に関する対応手順」制定	
	5月	23日	第5回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	3日		二輪車ETC車載器 新規セットアップ累計件数 10万件突破

参考資料－5 ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成20年	6月	18日	(社) ITSサービス推進機構 (ISPA) 設立	
	9月	1日	山口県道路公社ETCサービス開始	
	9月	13日	京都府道路公社ETCサービス開始	
	10月	1日	長崎県道路公社ETCサービス開始	
	10月	14日	安心実現のための緊急総合対策による 高速道路料金引下げ開始 本州四国連絡高速道路(株) 本州四国連 絡道路における料金社会実験開始	
	11月	1日	北九州市道路公社ETCサービス開始	
	11月	18日	二輪車ETCオンライン (Web) セット アップシステム運用開始	
平成21年	2月	28日	首都高速道路(株) スマートPA (仮称) サービス実験開始 阪神高速道路(株) ETCを利用した路外 パーキング (仮称) サービス実験開始	
	3月	12日	(財) 高速道路交流推進財団 ETC車載 器新規導入助成開始	
	3月	20日	生活対策による休日特別割引開始	
	4月	16日	奈良県道路公社ETCサービス開始	
	4月	24日	阪神高速道路(株) 路外パーキング (仮称) サービス実験開始	
	4月	25日	「狭域通信 (DSRC) 車載器の相互接続 性確認試験要領書」制定 ((社) ITSサー ビス推進機構)	
	5月	13日	東日本高速道路(株) 特別区間割引開始 中日本高速道路(株) 特別区間割引開始 西日本高速道路(株) 特別区間割引開始	
	5月	14日		ETC車載器総セットアップ累 計件数 3,000万件突破
	5月	18日	第6回ETC運用連絡会議総会	
	5月	19日	第9回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	30日	高速道路におけるお盆時期の渋滞対策 発表	
	7月	18日	名古屋高速道路公社 土日祝日料金値下 げ社会実験開始	
	8月	1日	東日本高速道路(株) 東京湾アクアライン 料金割引社会実験開始	

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成22年	2月	24日		ETC車載器新規セットアップ累計件数 3,000万件突破
	5月	13日	第7回ETC運用連絡会議総会	
	5月	18日	第10回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	28日	東日本高速道路(株) 高速道路無料化社会実験開始 中日本高速道路(株) 高速道路無料化社会実験開始 西日本高速道路(株) 高速道路無料化社会実験開始	
	9月	29日		ETC車載器総セットアップ累計件数 4,000万件突破
平成23年	3月	22日	ORSEによるユーザ利便性向上実験(ETC利用履歴発行プリンター設置)開始	
	3月	30日	ITSスポットサービス開始(北海道、関東(中日本高速道路(株)及び首都高速道路(株)管内)及び中部以西)	
	5月	16日	第11回セットアップ事業者連絡会総会	
	5月	23日	第8回ETC運用連絡会議総会	
	6月	20日	東日本大震災を踏まえた高速道路料金開始	
	7月	1日	名古屋高速道路公社 平日昼間時間帯割引社会実験開始	
	7月	14日	ITSスポットサービス開始(関東(東日本高速道路(株)管内)及び新潟)	
	8月	12日	ITSスポットサービス開始(東北)	
平成24年	1月	1日	首都高速道路(株) 距離別料金開始 阪神高速道路(株) 対距離料金開始	
	1月	24日	登録型ETC利用照会サービスの運用開始	
	3月	28日	山口宇部道路の無料化に伴い、山口県道路公社ETCサービス終了(平成24年3月31日山口県道路公社解散)	
	5月	14日	第9回ETC運用連絡会議総会	
	5月	23日	第12回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	13日		二輪車ETC車載器総セットアップ累計件数50万件突破

参考資料－5 ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成24年	8月	2日		ETC車載器総セットアップ累計件数 5,000万件突破
	11月	6日		ETC車載器新規セットアップ累計件数 4,000万件突破
	12月	6日	安房峠道路で一旦停止型ETC専用レーンの運用開始	
	12月	18日	ARIB STD-T110 1.0版「狭域通信(DSRC)基本アプリケーションインタフェース標準規格」制定((一社)電波産業会)	
	12月	18日	ARIB TR-T22 1.0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・試験条件 技術資料」制定((一社)電波産業会)	
平成25年	4月	1日	(財)道路システム高度化推進機構から(一財)道路システム高度化推進機構に移行	
	5月	14日	第10回ETC運用連絡会議総会	
	5月	15日	第13回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	4日		二輪車ETC車載器新規セットアップ累計件数50万件突破
	6月	19日		DSRC車載器新規セットアップ累計件数10万件突破
平成26年	3月	20日	福岡県道路公社ETCサービス開始	
	3月	27日		ETC車載器総セットアップ累計件数 6,000万件突破
	4月	1日	「新たな高速道路料金に関する基本方針」に基づきETC割引制度の見直し実施	
	5月	14日	第11回ETC運用連絡会議総会	
	5月	16日	第14回セットアップ事業者連絡会総会	
	9月	1日	(一財)道路システム高度化推進機構(ORSE)と、(一社)ITSサービス推進機構(ISPA)が合併し、(一財)ITSサービス高度化機構(ITS-TEA)が発足	
	10月	3日	国土交通省 ETC2.0サービス発表	

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成26年	11月	5日	DSRC運用連絡会議 設立総会	
	12月	27日		DSRC車載器 総セットアップ累計件数 50万件突破
平成27年	2月	7日		DSRC車載器 新規セットアップ累計件数 50万件突破
	4月	20日	西日本高速道路(株)高速道路外ガソリン スタンドサービス社会実験開始	
	5月	12日	第12回ETC運用連絡会議総会	
	5月	15日	第1回DSRC運用連絡会議総会	
	5月	20日	第15回セットアップ事業者連絡会議総会	
	5月	29日		ETC車載器新規セットアップ 累計件数 5,000万件突破
	7月	1日	ETC2.0セットアップ開始	
	10月	29日	ETC2.0再セットアップサポートキャン ペーン平成27年度開始	
	12月	18日		ETC車載器総セットアップ累 計件数 7,000万件突破
平成28年	1月	25日	特車ゴールド制度開始	
	1月	30日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数* 100万件突破
	3月	10日	首都圏ETCキャンペーン開始	
	3月	24日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 100万件突破
	3月	25日	NEXCO ETC2.0車載器購入助成キャン ペーン開始(業務用車両向け)	
	4月	1日	首都圏の新たな高速道路料金開始	
	4月	1日	圏央道等にてETC2.0割引開始	
	4月	1日	ETC2.0再セットアップサポートキャン ペーン平成28年度開始	
	4月	26日	NEXCO二輪車ETC車載器購入助成 キャンペーン開始	
	5月	12日	第2回DSRC運用連絡会議総会	
	5月	16日	第13回ETC運用連絡会議総会	

※ETC2.0車載器のセットアップ件数に、DSRC車載器のセットアップ件数を含む

参考資料－5 ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成28年	5月	17日	第16回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	24日		二輪車ETC車載器 総セットアップ累計件数 100万件突破
	7月	1日	NEXCO ETC2.0車載器購入助成キャンペーン開始（業務用車両以外向け）	
	7月	15日	中日本高速道路(株)路外給油サービス社会実験開始	
	7月	16日	東日本高速道路(株)高速道路外ガソリンスタンド給油サービス社会実験開始	
	12月	14日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 200万件突破
平成29年	2月	13日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 200万件突破
	2月	26日	東京外環自動車道（大泉IC～三郷南IC）が対距離制料金へ移行	
	4月	27日	西日本高速道路(株)及び阪神高速道路(株)の2社合同で「近畿圏ETCキャンペーン」開始	
	5月	11日	第3回DSRC運用連絡会議総会	
	5月	16日	第14回ETC運用連絡会議総会	
	5月	17日	第17回セットアップ事業者連絡会総会	
	5月	27日	東日本高速道路(株)ETC2.0搭載車を対象として、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を道の駅「玉村宿」で開始	
	6月	3日	近畿圏の新たな高速道路料金開始	
	6月	24日	中日本高速道路(株)ETC2.0搭載車を対象として、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を道の駅「もっくる新城」で開始	
	7月	10日		ETC車載器総セットアップ累計件数 8,000万件突破

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成29年	7月	15日	西日本高速道路(株)ETC2.0搭載車を対象として、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を道の駅「ソレーネ周南」で開始	
	10月	10日	国土交通省セキュリティ規格の変更を発表 (セキュリティ規格変更の告知)	
	10月	20日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 300万件突破
	10月	24日		ETC車載器新規セットアップ 累計件数 6,000万件突破
	12月	1日	鹿児島県道路公社ETCサービス開始	
平成30年	3月	2日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 300万件突破
	3月	末日	「賢い料金」を全国17カ所の道の駅で追加開始	
	5月	11日	第4回DSRC運用連絡会議総会	
	5月	15日	第15回ETC運用連絡会議総会	
	5月	16日	第18回セットアップ事業者連絡会総会	
	6月	3日	近畿圏におけるETC対距離料金開始	
	7月	4日	国土交通省 交通集中分散のためお盆期間の8月11日(土)、8月12日(日)の休日割引を8月9日(木)、8月10日(金)に変更	
	8月	29日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 400万件突破
	9月	3日	国土交通省旧スプリアス規格に基づいて製造されたETC車載器について発表 (旧スプリアス車載器使用停止の告知)	
	12月	1日	若戸大橋、若戸トンネルの無料化に伴い、北九州道路公社 ETC サービス終了 (令和元年7月31日北九州道路公社解散)	
平成31年	2月	1日	滋賀県道路公社ETCサービス開始	
	2月	19日		ETC車載器総セットアップ累計件数 9,000万件突破

参考資料－５ ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
平成31年	2月	19日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 400万件突破
	3月	15日		二輪車ETC車載器 新規セットアップ累計件数 100万件突破
	3月	31日	第二阪奈有料道路のNEXCO西日本への移管に伴いETCサービスも移管、奈良県道路公社解散	
	4月	1日	第二神明道路・第二神明道路北線、阪神高速8号線京都線、第二阪奈有料道路が近畿圏の新たな高速道路料金に移行	
令和元年	5月	9日	第16回ETC運用連絡会議総会	
	5月	10日	第5回DSRC運用連絡会議総会	
	5月	14日	第19回セットアップ事業者連絡会総会	
	5月	17日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 500万件突破
	10月	1日	首都高「はじめトク? ETC助成金キャンペーン」	
	12月	14日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 500万件突破
令和2年	1月	27日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 600万件突破
	2月	4日	国土交通省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料金を発表	
	2月	25日		ETC車載器新規セットアップ 累計件数 7,000万件突破
	3月	末日	オフラインセットアップ終了	
	4月	1日	首都高「やっぱりつけトク? ETCキャンペーン」	
	5月	18日	第17回ETC運用連絡会議総会 (メール審議)	
	5月	25日	第20回セットアップ事業者連絡会総会 (メール審議)	
	6月	1日	国土交通省旧スプリアス規格に基づいて製造されたETC車載器について改訂	

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
令和2年	8月	27日	第6回DSRC運用連絡会議総会 (Web会議併用)	
	9月	18日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 700万件突破
	9月	19日		ETC車載器総セットアップ累 計件数 10,000万件突破
	10月	17日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 600万件突破
	12月	17日	国土交通省・6道路会社ETC専用化等 による料金所のキャッシュレス化・タッ チレス化についてロードマップを策定	
令和3年	3月	12日	国土交通省「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	
	4月	1日	「中京圏ETC/ETC2.0車載器購入助成キ ャンペーン」NEXCO中日本/名古屋高速	
	4月	2日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 800万件突破
	5月	1日	東海環状道にてETC2.0割引開始	
	5月	11日	第7回DSRC運用連絡会議総会 (Web会議併用)	
	5月	13日	第18回ETC運用連絡会議総会 (Web会議併用)	
	5月	14日	第21回セットアップ事業者連絡会総会 (Web会議併用)	
	5月	20日	「はじめトク? ETC助成金キ ャンペーン2021」首都高速	
	7月	1日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 700万件突破
	8月	3日	国土交通省旧スプリアス規格に基づい て製造されたETC車載器の新スプリ アス規格への移行期限を令和4年11月30 日から「当分の間」に変更	
	10月	29日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 900万件突破

参考資料－５ ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
令和4年	1月	27日	「ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2022」 NEXCO3社／首都高速／阪神高速／本四高速	
	3月	27日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 800万件突破
	4月	1日	首都高速道路(株)・東日本高速道路(株)・ 中日本高速道路(株)首都圏の新たな高速 道路料金を導入	
	4月	1日	特殊車両通行確認制度 運用開始	
	4月	16日		二輪車ETC車載器 総セットアップ累計件数 200万件突破
	5月	12日		ETC車載器総セットアップ累 計件数 11,000万件突破
	5月	13日	第22回セットアップ事業者連絡会総会	ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,000万件突破
	5月	18日	第19回ETC運用連絡会議総会	
	5月	25日	第8回DSRC運用連絡会議総会	
	8月	1日	「沖縄県ETC車載器購入助成キャン ペーン2022」 NEXCO西日本	
	9月	14日		ETC車載器新規セットアップ 累計件数 8,000万件突破
	11月	19日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,100万件突破
11月	30日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 900万件突破	
令和5年	3月	27日	障がい者割引制度が拡充され、割引対象 者が運転又は乗車する場合に事前に登録 されていない自動車も割引の対象に追加	
	4月	1日	京都縦貫自動車道（宮津天橋立IC～丹 波IC）がNEXCO西日本へ移管され、 京都府道路公社ETCサービス終了	

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
令和5年	4月	3日	「関西・中国・四国・九州エリア ETC車載器購入助成キャンペーン2023」 NEXCO西日本／阪神高速／本四高速	
	4月	19日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,200万件突破
	4月	27日	第1回「ETCセキュリティ協議体」協議会	
	5月	15日	第9回DSRC運用連絡会議総会	
	5月	16日	第20回ETC運用連絡会議総会	
	5月	23日	第23回セットアップ事業者連絡会議総会	
	6月	2日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 1,000万件突破
	7月	22日	東京湾アクアライン上り線(木更津→川崎方面) におけるETC時間帯別料金の社会実験開始	
	7月	24日	「南関東・甲信・東海・北陸エリア ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2023」 NEXCO中日本	
	8月	1日	「沖縄限定！ETC車載器購入助成キャンペーン2023」 NEXCO西日本	
	9月	9日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,300万件突破
	10月	27日	「NEXCO東日本管内ETC/ETC2.0車載器 購入助成キャンペーン2023」	
	11月	13日	「大阪・兵庫エリアETC車載器購入助成 キャンペーン2023」 阪神高速	
	11月	24日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 1,100万件突破
	12月	19日	青森県道路公社ETCサービス開始	
12月	20日		ETC車載器総セットアップ累計 件数 12,000万件突破	
12月	22日	国土交通省が「新たな高速道路料金に関する 基本方針」及び「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		

参考資料－５ ETC 総合年表

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
令和6年	1月	25日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,400万件突破
	3月	22日	第2回「ETCセキュリティ協議体」協議会	
	3月	31日		ETC車載器総セットアップ累計件数 12,180万件 ETC車載器新規セットアップ累計件数 8,658万件 ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,458万件 ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 1,178万件 二輪車ETC車載器 総セットアップ累計件数 243万件 二輪車ETC車載器 新規セットアップ累計件数 161万件
	4月	1日	神戸市港湾局ETCサービス開始	
	5月	5日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 1,200万件突破
	5月	13日	第21回ETC運用連絡会議総会	
	5月	14日	第10回DSRC運用連絡会議総会	
	5月	20日	第24回セットアップ事業者連絡会総会	
	5月	26日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,500万件突破
	6月	1日	阪神高速道路(株)、西日本高速道路(株)、近畿圏の新たな高速道路料金を導入	
	7月	22日	「関西・中国・四国・九州エリアETC車載器購入助成キャンペーン2024」 NEXCO西日本／本四高速	
	8月	9日	「NEXCO東日本管内 車載器購入助成キャンペーン2024」	
	8月	9日	「南関東・甲信・東海・北陸エリアETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2024」 NEXCO中日本	

年	月	日	ETCのあゆみ	ETCの普及状況
令和6年	9月	29日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,600万件突破
	10月	21日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 1,300万件突破
	11月	11日	「大阪・兵庫エリアETC車載器購入助成キャンペーン2024」 阪神高速	
令和7年	1月	30日		ETC車載器新規セットアップ 累計件数 9,000万件突破
	2月	1日	「福岡県限定！ETC車載器購入助成キャンペーン」 福岡北九州高速	
	2月	5日		ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,700万件突破
	3月	28日		ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 1,400万件突破
	3月	31日		ETC車載器総セットアップ累計件数 12,833万件 ETC車載器新規セットアップ累計件数 9,084万件 ETC2.0車載器 総セットアップ累計件数 1,752万件 ETC2.0車載器 新規セットアップ累計件数 1,402万件 二輪車ETC車載器 総セットアップ累計件数 264万件 二輪車ETC車載器 新規セットアップ累計件数 173万件

参考資料－6 ETC 料金徴収施設を備えた有料道路事業者の変遷

ETC 料金徴収施設を備えた有料道路事業者の変遷は以下のとおりである。

なお、現在、高速道路会社6社、指定都市高速道路公社3社、地方道路公社等16社がETC 料金徴収施設を備えている。

有料道路事業者とETC運用開始時期

運用開始年月	有料道路事業者	備考
平成13年3月	東日本高速道路株式会社	平成17年10月に日本道路公団が分割民営化
平成13年3月	中日本高速道路株式会社	平成17年10月に日本道路公団が分割民営化
平成13年3月	西日本高速道路株式会社	平成17年10月に日本道路公団が分割民営化
平成13年3月	首都高速道路株式会社	平成17年10月に首都高速道路公団が民営化
平成13年7月	阪神高速道路株式会社	平成17年10月に阪神高速道路公団が民営化
平成15年2月	神戸市道路公社	
平成16年2月	宮城県道路公社	
平成16年3月	名古屋高速道路公社	
平成16年3月	大阪府道路公社	
平成16年4月	本州四国連絡高速道路株式会社	平成17年10月に本州四国連絡橋公団が民営化
平成16年4月	千葉県道路公社	
平成16年5月	富山県道路公社	
平成16年10月	愛知県道路公社	
平成17年2月	茨城県道路公社	
平成18年4月	福岡北九州高速道路公社	
平成18年6月	兵庫県道路公社	
平成19年2月	栃木県道路公社	
平成20年4月	広島高速道路公社	
平成20年9月	山口県道路公社	平成24年3月、山口宇部道路の無料化に伴い、ETCサービス終了（解散）
平成20年9月	京都府道路公社	令和5年4月、京都縦貫自動車道のNEXCO西日本への移管に伴いETCサービスも移管 令和7年4月、山陰近畿自動車道の料金収受及びETC車限定通勤時間割引開始
平成20年10月	長崎県道路公社	

参考資料－6 ETC 料金徴収施設を備えた有料道路事業者の変遷

運用開始年月	有料道路事業者	備考
平成20年11月	北九州市道路公社	平成30年12月、若戸大橋、若戸トンネルの無料化に伴い、ETCサービス終了（令和元年7月解散）
平成21年4月	奈良県道路公社	平成31年3月、第二阪奈有料道路のNEXCO西日本への移管に伴い、ETCサービスも移管（解散）
平成26年3月	福岡県道路公社	
平成29年12月	鹿児島県道路公社	
平成31年2月	滋賀県道路公社	
令和5年12月	青森県道路公社	
令和6年4月	神戸市港湾局	

参考資料－7 ETC 関連会社一覧（登録者一覧）

参考資料－7 ETC 関連会社一覧（登録者一覧）

有料道路事業者名／サービス提供者名	
有料道路事業者	
	2章2-7（1）ETC料金所が利用可能な有料道路事業者に掲載
サービス提供者（公共用路側機器）：国・地方自治体	
1	国土交通省 東北地方整備局
2	国土交通省 関東地方整備局
3	国土交通省 北陸地方整備局
4	国土交通省 中部地方整備局
5	国土交通省 近畿地方整備局
6	国土交通省 中国地方整備局
7	国土交通省 四国地方整備局
8	国土交通省 九州地方整備局
9	国土交通省 北海道開発局
10	内閣府 沖縄総合事務局
11	国土交通省 国土技術政策総合研究所
サービス提供者（公共用路側機器）：有料道路事業者	
1	東日本高速道路株式会社 北海道支社
2	東日本高速道路株式会社 東北支社
3	東日本高速道路株式会社 関東支社
4	東日本高速道路株式会社 新潟支社
5	中日本高速道路株式会社 東京支社
6	中日本高速道路株式会社 八王子支社
7	中日本高速道路株式会社 名古屋支社
8	中日本高速道路株式会社 金沢支社
9	西日本高速道路株式会社 関西支社
10	西日本高速道路株式会社 中国支社
11	西日本高速道路株式会社 四国支社
12	西日本高速道路株式会社 九州支社
13	首都高速道路株式会社
14	阪神高速道路株式会社
15	本州四国連絡高速道路株式会社
16	名古屋高速道路公社
17	福岡北九州高速道路公社
サービス提供者（一般用路側機器）	
1	国土交通省 国土技術政策総合研究所
2	東日本高速道路株式会社
3	中日本高速道路株式会社
4	三菱電機株式会社

参考資料－7 ETC 関連会社一覧（登録者一覧）

ETC登録業者名	
ICカード製造者	
1	共同印刷株式会社
2	昌栄印刷株式会社
3	大日本印刷株式会社
4	株式会社 東芝
5	TOPPANエッジ株式会社
6	マクセル株式会社
ICカード発行者	
1	アメリカン・エクスプレス・インターナショナル,Inc（アメックスカード）
2	イオンフィナンシャルサービス株式会社（イオンカード）
3	株式会社オリエントコーポレーション（オリコカード）
4	株式会社クレディセゾン（セゾンカード）
5	株式会社ジェーシービー（JCBカード）
6	トヨタファイナンス株式会社（TS CUBICカード）
7	三井住友カード株式会社（OMCカード）
8	三井住友カード株式会社（CFカード）
9	三井住友カード株式会社（VISAカード）
10	三井住友トラストクラブ株式会社（ダイナースクラブカード）
11	三菱UFJニコス株式会社（DCカード）
12	三菱UFJニコス株式会社（NICOSカード）
13	三菱UFJニコス株式会社（MUFGカード）
14	ユーシーカード株式会社（UCカード）
車載器（SAM）製造者	
1	株式会社デンソー
2	ルネサス エレクトロニクス株式会社
ETC車載器製造者	
1	株式会社 慶洋エンジニアリング
2	JRCモビリティ株式会社
3	株式会社デンソー
4	株式会社東海理化電機製作所
5	トヨタ自動車株式会社
6	日本電気株式会社
7	パナソニック オートモーティブシステムズ株式会社
8	株式会社 日立製作所
9	古野電気株式会社
10	株式会社 ミツバサンコーワ
11	三菱重工機械システム株式会社

参考資料－7 ETC 関連会社一覧（登録者一覧）

ETC登録業者名	
12	三菱電機モビリティ株式会社
13	矢崎エナジーシステム株式会社
路側機（SAM）製造者	
1	沖電気工業株式会社
2	株式会社 東芝
3	日本電気株式会社
4	パナソニック コネクト株式会社
5	株式会社 日立製作所
6	三菱重工機械システム株式会社
7	三菱電機株式会社
ETC路側機製造者	
1	沖電気工業株式会社
2	株式会社 東芝
3	トヨタ自動車株式会社
4	日本電気株式会社
5	パナソニック コネクト株式会社
6	株式会社 日立製作所
7	富士通株式会社
8	富士電機株式会社
9	三菱重工機械システム株式会社
10	三菱電機株式会社

参考資料－7 ETC 関連会社一覧（登録者一覧）

ETC2.0登録業者名	
ETC2.0車載器製造者	
1	JRCモビリティ株式会社
2	株式会社デンソー
3	日本電気株式会社
4	パナソニック オートモーティブシステムズ株式会社
5	古野電気株式会社
6	株式会社ミツバサンコーワ
7	三菱重工機械システム株式会社
8	三菱電機モビリティ株式会社
9	ルネサス エレクトロニクス株式会社
ETC2.0対応カーナビ製造者	
1	株式会社アイシン
2	アルプスアルパイン株式会社
3	LG Electronics Japan 株式会社
4	ガーミンジャパン株式会社
5	コンチネンタル・オートモーティブ・ジャパン株式会社
6	株式会社JVCケンウッド
7	ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社
8	JOYNEXT 株式会社
9	株式会社デンソー
10	株式会社デンソーテン
11	トヨタ自動車株式会社
12	日本アップティブモビリティサービシス株式会社
13	ハーマンインターナショナル株式会社
14	パイオニア株式会社
15	パナソニック オートモーティブシステムズ株式会社
16	ビステオン・ジャパン株式会社
17	Ferrari Japan 株式会社
18	フォルシアクラリオン・エレクトロニクス株式会社
19	ボッシュ株式会社
20	三菱電機モビリティ株式会社
ETC2.0路側機製造者	
1	沖電気工業株式会社
2	株式会社国際電気
3	株式会社 東芝
4	日本電気株式会社
5	パナソニック コネクト株式会社
6	株式会社 日立製作所
7	古野電気株式会社
8	三菱重工機械システム株式会社
9	三菱電機株式会社

参考資料－8 ETC利用者の意識調査（アンケート調査）

（1）調査概要

ITS-TEAではETC利用者の実態やニーズ等を把握して普及促進活動に反映することを目的として、平成14年以降継続的にアンケート調査を実施している。

- 平成14年7月～平成25年3月末
 - ・セットアップ店の協力の下、書面による調査（ETC車載器セットアップ申請者様アンケート）
- 平成25年度以降
 - ・Webを利用したアンケート調査

（2）調査実施状況

過去5か年分の調査実施状況及び調査結果を、以下に示す。尚、次回の調査時期については、今後検討していく予定である。

1）調査実施状況

①調査方法

ネットリサーチ会社の登録モニターを利用したWebアンケート

②調査期間

2019年度調査	2020年4月8日（水）～2020年4月10日（金）
2020年度調査	2020年12月25日（金）～2021年1月4日（月）
2021年度調査	2022年2月1日（金）～2022年2月22日（水）
2022年度調査	2023年1月20日（金）～2023年1月30日（月）
2024年度調査	2024年7月31日（水）～2024年8月1日（木）

③調査対象者

2019年度調査	サンプル数500票
2020年度調査	サンプル数500票
2021年度調査	サンプル数500票
2022年度調査	サンプル数500票
2024年度調査	サンプル数500票

④アンケート設問項目

回答者の属性（性別、年齢、車両の持ち主）、有料道路の利用状況、

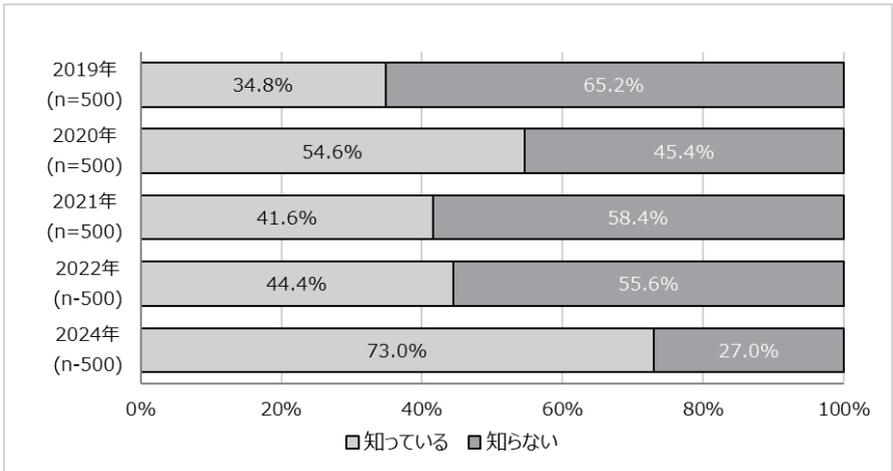
ETC2.0サービスの認知度、認知場所、認知媒体、魅力など

2) 調査結果（2019年度～2024年度）

2019年度～2024年度に各年度で実施したWebアンケートによる主な集計結果を以下に示す。

①ETC2.0サービスの認知度

2024年度調査の「ETC2.0サービスの認知度」は約73%であった。例年の認知度（おおむね35～55%）と比較すると、大きな上昇が観測されている。次年度以降も同様の傾向となるか注視が必要である。



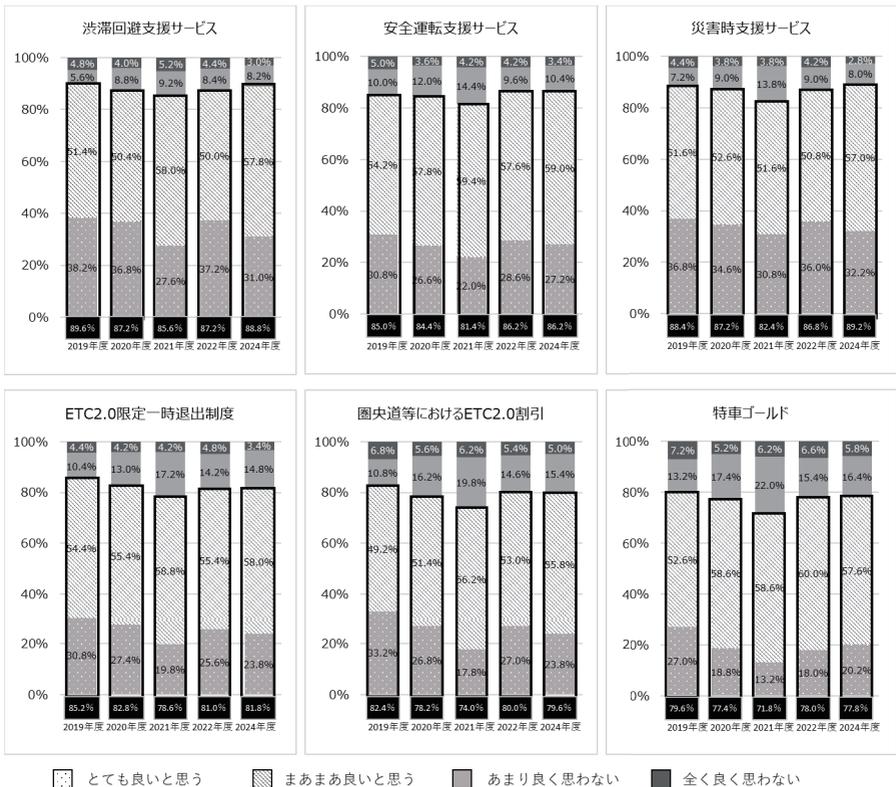
回答割合（回答数/総回答者数）

ETC2.0サービスの認知度

参考資料－8 ETC 利用者の意識調査（アンケート調査）

②ETC2.0サービスの魅力

ETC2.0サービスの中で、どのサービスを良いと感じるかは、2024年度では「災害時支援サービス」が89.2%と最も高く、次いで「渋滞回避支援サービス」が88.8%、「安全運転支援サービス」が86.2%、「ETC2.0限定一時退出制度」が81.8%、「圏央道等におけるETC2.0割引」が79.6%、「特車ゴールド」が77.8%とすべてのサービスについて8割程度の方が良いと感じている。2019年度～2022年度においてもすべてのサービスについて8割程度の方が良いと感じている。



※「とても良いと思う」、「まあまあ良いと思う」の合計を良いと感じるとして集計
いずれの年度もnは500

ETC2.0サービスの魅力

参考資料－9 ETC 車載器及びETC2.0車載器の市場価格動向

(1) 調査内容

- ①全国の販売店を訪問し、本体販売価格、取付費等の実売価格を調査し、実売価格の経年変化を確認する。
- ②販売店への調査協力は実施しない。(覆面調査)

(2) 調査時期

平成24年～平成31年 : 春1回、秋1回

令和2年～ : 秋1回

※平成31年度までは春秋に各1回実施していたが、季節での変動はほとんど無かったため、令和2年度からは秋1回のみに変更。

(3) 調査店舗数

調査店舗	平成26年度以前	平成27年度以降～令和4年度及び 令和6年度(※3)	
	四輪車用品店	四輪車用品店	二輪車用品店
首都圏	20店舗	17店舗	4店舗
中部圏	10店舗	7店舗	2店舗
関西圏	10店舗	6店舗	2店舗
地方部	15店舗	12店舗	2店舗
合計	55店舗(※1)	42店舗	10店舗(※2)

※1：3大都市圏及び地方部において、平成26年度までは55店舗、平成27年度以降は50店舗で調査を実施。

※2：調査店舗は、平成26年度までは四輪車用品店のみを対象としていたが、平成27年度以降は二輪車用品店を10店舗追加。(その内2店舗は四輪と二輪の併設店)

※3：市場価格が安定していることを踏まえ、令和5年度は訪問調査店舗を削減し、新たにWeb調査^{※4}を実施。(訪問調査店舗：5店舗)

※4：大手カー用品量販店の通信販売サイトを調査

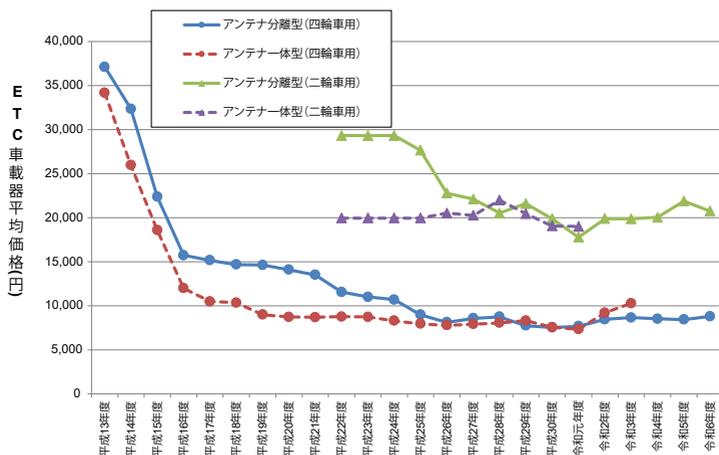
(4) ETC車載器平均価格

四輪車用ETC車載器の平均販売価格は、平成13年度のETC導入当初は3万円以上していたものが、現在は1万円を切る値で推移している。二輪車用ETC車載器の平均販売価格は、平成22年にアンテナ分離型が3万円、一体型が2万円程度であったものが、現在はアンテナ分離型に集約されて2万円を超える価格で推移している。

ETC車載器平均価格の推移

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
アンテナ分離型(四輪車用)	37,093	32,340	22,370	15,740	15,165	14,683	14,619	14,098	13,504	11,557
アンテナ一体型(四輪車用)	34,150	25,946	18,579	11,994	10,495	10,359	8,999	8,744	8,703	8,761
アンテナ分離型(二輪車用)										29,310
アンテナ一体型(二輪車用)										19,950

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
11,010	10,710	8,998	8,137	8,583	8,749	7,749	7,541	7,678	8,469	8,663	8,528	8,443	8,807
8,735	8,300	7,955	7,794	7,931	8,066	8,327	7,563	7,341	9,209	10,278			
29,310	29,310	27,643	22,782	22,105	20,533	21,583	19,889	17,788	19,880	19,877	20,041	21,890	20,745
19,950	19,950	19,950	20,520	20,264	21,997	20,452	19,064	19,000					



ETC車載器平均価格の推移

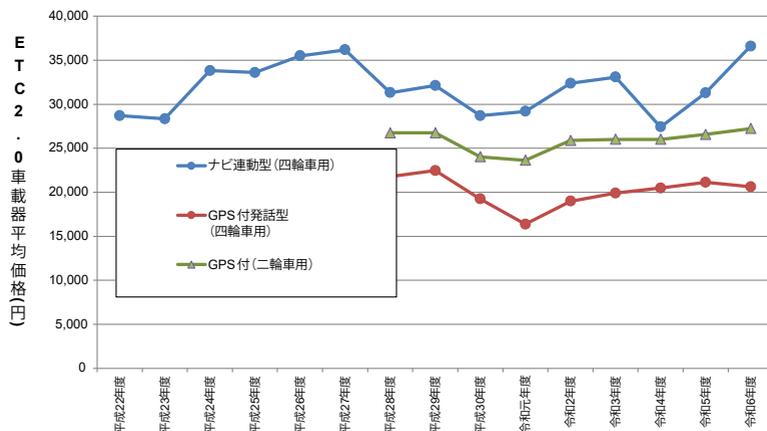
(5) ETC2.0車載器平均価格

四輪車用ETC2.0車載器の平均販売価格は、カーナビゲーション連携型については近年上昇傾向が見られ3万円を超える価格で推移している。GPS付発話型ETC2.0車載器はゆるやかに上昇してきていたが、今年度は落ち着いている。二輪車のETC2.0車載器はゆるやかに上昇してきている。

ETC2.0車載器平均価格の推移

車載器平均価格	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
ナビ連携型（四輪車用）	28,709	28,342	33,810	33,596	35,494	36,180	31,317
GPS付発話型（四輪車用）							21,782
GPS付（二輪車用）							26,752

車載器平均価格	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
ナビ連携型（四輪車用）	31,317	32,118	28,696	29,180	32,374	33,084	27,428	31,300	36,590
GPS付発話型（四輪車用）	21,782	22,459	19,231	16,371	18,992	19,903	20,478	21,125	20,616
GPS付（二輪車用）	26,752	26,752	24,029	23,629	25,898	26,007	26,015	26,565	27,246



ETC2.0車載器平均価格の推移

参考資料-10 ETC に関するお問い合わせ窓口一覧

有料道路事業者やサービス事務局等のお問い合わせ先は以下のとおりである。

各有料道路事業者

有料道路事業者	お問い合わせ先	電話番号	受付時間帯
東日本高速道路株式会社	お客さまセンター	0570-024-024 (ナビダイヤル) 又は 03-5308-2424	24時間、年中無休
中日本高速道路株式会社	お客さまセンター	0120-922-229 (フリーダイヤル) 052-223-0333 (フリーダイヤルが利用できない方)	
西日本高速道路株式会社	お客さまセンター	0120-924-863 (フリーダイヤル) 06-6876-9031 (フリーダイヤルが利用できない方)	
首都高速道路株式会社	お客さまセンター	03-6667-5855 03-3249-1161 FAX (耳が不自由な方専用)	
阪神高速道路株式会社	お客さまセンター	06-6576-1484	24時間、年中無休
本州四国連絡高速道路株式会社	お客さま窓口	078-291-1033	9:00～17:30、年中無休
青森県道路公社	総務部	017-777-7331	8:30～17:15 土日祝及び年末年始除く
宮城県道路公社		022-263-0566	9:00～17:00 土日祝及び年末年始除く
茨城県道路公社		029-301-1131	9:00～17:00 土日祝及び年末年始除く
栃木県道路公社	施設管理部	0288-32-2325	9:00～17:00 土日祝及び年末年始除く
千葉県道路公社	業務部 業務課	043-227-9333	8:30～17:30 土日祝及び年末年始除く

参考資料-10 ETC に関するお問い合わせ窓口一覧

有料道路事業者	お問い合わせ先	電話番号	受付時間帯
富山県道路公社	総務課	076-441-6611	8:30~17:15 土日祝及び年末年始除く
名古屋高速道路公社	お客様センター	052-919-3200	9:00~19:00 年末年始除く
愛知県道路公社	事業課	052-961-1621	8:45~17:30 土日祝及び年末年始除く
滋賀県道路公社	琵琶湖大橋有料道路管理事務所	077-585-1129	8:30~17:15 土日祝及び年末年始除く
京都府道路公社	業務部業務課	075-415-2321	8:30~17:15 土日祝及び年末年始除く
大阪府道路公社		06-6941-2511	9:00~17:30 土日祝及び年末年始除く
兵庫県道路公社		078-232-9633	8:45~17:30 土日祝及び年末年始除く
神戸市道路公社		078-583-0234	8:45~17:30 土日祝及び年末年始除く
神戸市港湾局	神戸港管理事務所	078-304-2500	8:00~18:00 土日祝及び年末年始除く
広島高速道路公社	お問い合わせ窓口	082-250-1181	8:30~17:00 年中無休
福岡北九州高速道路公社	お問い合わせ窓口	福岡 092-631-0122 北九州093-922-6811	8:45~17:30 土日祝及び年末年始除く
福岡県道路公社	業務推進課	092-641-0103	8:30~17:15 土日祝及び年末年始除く
長崎県道路公社	総務部	095-823-2600	9:00~17:45 土日祝及び年末年始除く
鹿児島県道路公社	指宿スカイライン管理事務所	099-275-3111	8:30~17:00 土日祝及び年末年始除く

ETC サービス事務局

サービス	お問い合わせ先	電話番号	受付時間帯
ETCマイレージサービス	ETCマイレージサービス事務局	0570-010125 上記が利用できない場合045-477-3793	9:00~18:00 年中無休
ETC利用照会サービス	ETC利用照会サービス事務局	0570-001069 上記が利用できない場合045-477-1262	9:00~18:00 年中無休

参考資料-10 ETC に関するお問い合わせ窓口一覧

ETCパーソナルカード	ETCパーソナルカード事務局	044-870-7333	9:00~17:00 土日祝及び年末年始除く
二輪車ETC	二輪車ETC登録事務局	045-477-1160	9:00~17:00 土日祝及び年末年始除く

一般利用者からのETCに関するお問い合わせ

お問い合わせ先	電話番号	受付時間帯
ETCお問い合わせ窓口 (ITS-TEA)	03-5216-3856	平日10:00~17:00 土日祝及び年末年始除く

注記:セットアップ店からのセットアップに関するお問い合わせは「ITS-TEAセットアップ係」まで。

ETC車載器メーカー各社のお問い合わせ先については、以下のホームページを参照。

(ETC総合情報ポータルサイト「ETC車載器について」)

<https://www.go-etc.jp/detail/obe/index.html>

ETCクレジットカードを発行する各社のお問い合わせ先については、以下のホームページを参照。

(ETC総合情報ポータルサイト「ETCカードについて」)

<https://www.go-etc.jp/detail/card/index.html>

用語

- 備考 →： 反対語及び対語
≡： 類語及び関係する語句
-

2 アンテナフリーフロー試験

路側機からETC車載器に2種類の電波が同時に送信されても、妨害を受けることなく、捕まえたひとつの電波と正常に通信できることを確認する試験。フリーフローとは、通常の料金所路側と異なり開閉バーがなく、道路上空にアンテナを設置し、その下を車が流れている状況を指す。日本では、車を約120km/hで走行させかつ、車線が複数ある状態で、高速道路上のアンテナに最大2種類のアンテナ（5.795GHz、5.805GHz）の設定で試験を行っている。

AID

Application Element Identifier（アプリケーション要素識別子）の略語。

ARIB STD-T75 に規定された、DSRC のレイヤー7 においてアプリケーションを識別するための識別子。又はISO/IEC 7816-5 に規定された、ICカード内のアプリケーションを識別するための識別子。

通信プロトコルのレイヤー2、7でアプリケーション識別子を規定している。ETC車載器が通信初期時に双方が同じアプリケーション識別子を持っていることを確認するために使用する。ETCはAID=14であり、課金サービスを主とするアプリケーションに対して規定されている。AIDについては、0がシステム、1がISOテクニカルレポート14906準拠アプリケーション、17が走行支援システム、18が多目的情報システム、29と30がDSRCテストシステムアプリケーションで、残りはISO-DSRCアプリケーションに予約されている。

ARIB STD-T75、TR-T16、STD-T88、TR-T17

ARIBが規定している以下の4つの規格及び技術資料のこと。

なお、ARIB STD-T55、TR-T8については、平成14年9月19日に無線設備規則が改正され、失効している。

- ・「狭域通信（DSRC）システム標準規格 ARIB STD-T75」（平成13年9月6日策定、平成14年11月27日改定、平成15年10月16日改定、平成17年11月30日改定、平成19年12月12日改定、平成20年12月12日改定、令和2年3月18日改訂）
- ・「狭域通信（DSRC）アプリケーションサプレイヤー標準規格 ARIB STD-T88」（平成16年5月25日策定、平成19年12月12日改定）
- ・「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13年9月6日策定、平成14年11月27日改定、平成15年10月16日改定、平成17年11月30日改定、平成19年12月12日改定)
- ・「狭域通信 (DSRC) アプリケーションサプ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15年10月16日策定、平成16年5月25日改定、平成17年11月30日改定、平成22年7月15日改訂)

通信の基本仕様 (通信プロトコル含む L1、L2、L7レベル) とその試験方法としてこれらの各々に対応した「ETC車載器相互接続性試験要領書」をITS-TEAが制定している。

ETCシステムにおいては無線通信により料金収受に関する情報を路車間でやり取りするため、ETC車載器は道路事業者が調達する路側機器との通信接続とアプリケーションレベルの動作が確実にこなされるように、相互の接続性確認が必要となる。したがって、ETC車載器を販売する前に確認する試験 (相互接続性試験) が必要になり、ETC運用連絡会議の相互接続性分科会に参加しているJEITA、JAMA、有料道路事業者等の関係者の検討を踏まえ制定されている。

DSRC (狭域通信)

Dedicated Short Range Communicationsの略語。

ETCや商用車管理システム等の路車間通信に用いられる無線通信。光を用いる方式と電波を用いる方式があり、通信可能な範囲は一般に路側機から数m～数100mである。

「電波法施行規則」第6条4項第7号の狭域通信システムの陸上移動局で規定している5.815、5.820、5.825、5.830、5.835、5.840、5.845GHzの7波と、基地局で規定している5.775、5.780、5.785、5.790、5.795、5.800、5.805 GHzの7波を使用する。また、「無線設備規則」第49条の26にて、狭域通信システムの無線局等の無線設備において使用する電波の質について規定している。

DSRCの特徴としては、以下の項目がある。

- ・大容量・双方向通信 (数Mbps) が可能
- ・小ゾーン通信のため、数mから数十m離れた特定の車にピンポイントで情報を送受信することが可能
- ・駐車場管理、物流管理といった多様なアプリケーションに対応が可能

DSRC-SPF

Security Platformの略語。DSRC通信部の共通セキュリティ機能であり、ETC2.0車載器と路側システム間において相互認証及び機器認証を行う。また相互認証で交換した鍵を用いて、基本アプリケーションの暗号通信にも利用される。

EMV規格

EuroPay、MasterCard、Visa が定めた、IC カード等に関する仕様の総称。

ETC2.0車載器

ETC及びETC2.0サービス、民間サービス等を利用することができる車載器。ITSスポット路側機から送信された情報を受信しHMI等を通じて利用者に提供するとともに、ITSスポット路側機にプローブ情報を提供する機能を有する。

ETCカード用試験鍵

相互接続性試験等に用いるETCカードに格納する試験鍵。

(≡ 試験鍵、車SAM用試験鍵、路SAM用試験鍵)

ETCコーポレートカード

NEXCO3社がETCの利用を前提とした大口・多頻度割引制度のために発行するETCカード。

ETC車載器セットアップ申込書

関係規程類に承諾の上、ETC車載器のセットアップに必要な識別処理情報の発行を申請する車両情報・車載器情報を記入する用紙。

ETC車載器検査用カード

セットアップ済みのETC車載器の動作確認に使用するための検査用のETCカード。利用者情報等を検査用に処理している。

ETC2.0車載器セットアップ申込書

関係規程類に承諾の上、ETC2.0車載器のセットアップに必要な識別処理情報及び識別情報の発行を申請する車両情報・車載器情報を記入する用紙。

ETC車載器標準仕様書

ARIB規格と道路4公団のETC車載器に関するETC仕様書を参照し、一般ユー

ザーに均等で良質なサービスを提供する観点からETC運用連絡会議に参加していたJEITAのETC車載器製造者、ORSE関係者により原案が作成された。さらに、道路事業者の意見を踏まえ、ETC運用連絡会議参加ETC車載器製造者が制定し、ORSEがETC運用連絡会議参加メンバーに平成13年3月に配布した。現在は、ETC運用連絡会議参加ETC車載器製造者が改定制定し、ITS-TEAが同メンバーに配布している。

ETC仕様書

道路4公団がETCシステム（ETC路側無線装置、ETC車載器、ETC-ICカード、路車の無線区間インターフェイス、等）の共通仕様書及び規格書として、平成11年7月に制定した。現在は、6道路会社が制定し、株式会社高速道路総合技術研究所が発行している。

ETCパーソナルカード

クレジットカード契約をしない利用者にもETCを利用できるように、6道路会社が共同して発行するETCカード。デポジット（保証金）を預託することで、カードが発行される。

ITSスポット（ETC2.0路側機とも表現）

高速道路や道の駅に設置されたDSRC路側無線装置。ETC2.0車載器に情報を提供したり、ETC2.0車載器やETC2.0対応カーナビからのプローブ情報を収集する機能を有する。

ITSスポット対応車載器

ETC2.0車載器の旧呼称。ETC2.0サービスの発表とともにETC2.0車載器に呼称が改められた。

ITS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」を制定した。

SAM

Secure Application Moduleの略語。ETCの通信に関する情報の管理と処理を行う機能を有するモジュールであり、SAM内部が解析されない機構を備えている。ETC車載器及びETC2.0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（路SAM）がある。

用語

アクティブ方式

路側機と車載器の双方に電波を発信するための発振回路を持ち、双方が能動的に通信を行い、路側機から車載器及び車載器から路側機の双方向に情報が流れる通信方式。

環境ロードプライシング

路線間に料金格差を設けることで特定路線への路線転換を促進し、住宅地等の沿道環境を改善する料金施策。平成13年10月から首都高速や阪神高速で実施されている。

ガントリー

道路上にある門型の架構物。ETCでは、ETC車線表示板やアンテナが設置される。

機器番号

車載器のセットアップ時に付与される固有の番号で、識別処理情報として使用している。

業務支援用 ETC2.0車載器

走行開始地点や走行終了地点等の情報も収集することが可能なETC2.0車載器。

後納方式 (ETC)

通行料金を後日、一括して支払う方式。

(→ 前納方式)

時間信頼性

所要時間の変動（ばらつき）のことであり、例えば、道路の混雑により移動時間の変動が大きい場合は時間信頼性が低い状況を指す。

識別情報

DSRC用の暗号情報であり、識別情報には以下の2種がある。

- ・路側識別情報：ITSスポット（DSRC路側機）を正常に作動させるために必要な暗号情報（DSRC路側機用鍵という）
- ・車載器識別情報：ETC2.0車載器のDSRC部を正常に作動させるために必要な暗号情報（セットアップ情報という）

識別処理情報

ETC用の暗号情報であり、識別処理情報には以下の4種がある。

- ・ ETCカードの識別処理情報：料金を納付しようとする者を識別する情報で暗号化されたもの及びETCカードを正常に作動させるために必要な暗号情報（ETCカード用鍵という）
- ・ 車SAMの識別処理情報：車SAMを正常に作動させるために必要な暗号情報（車SAM用鍵という）
- ・ ETC車載器に付与する識別処理情報：ETCシステムを利用する車両等を識別する情報で暗号化されたもの及びETC車載器を正常に作動させるために必要な暗号情報（セットアップ情報という）
- ・ 料金徴収設備の識別処理情報：料金徴収設備を正常に作動させるために必要な暗号情報（ETC路側機用鍵という）

試験鍵

相互接続性試験等に用いるETCカード、ETC車載器のセキュリティ機能「車SAM」又は路側機のセキュリティ機能「路SAM」に格納する試験用の識別処理情報。ETC車載器にセットアップする試験用の識別処理情報は含まない。

（≡ ETCカード用試験鍵、車SAM用試験鍵、路SAM用試験鍵）

試験用ETCカードA, B

試験用ETCカードAは、ダミーの契約情報等が記録されていないもので、試験用ETCカードBは、ダミーの契約情報等が記録されているもの。

試験用セットアップカードB, C

試験用セットアップカードBは、試験鍵を格納した車SAMを搭載したETC車載器に使用するもので、ダミーの車両情報等が記録されているもの。また、試験用セットアップカードCは、正規の識別処理情報を格納した車SAMを搭載したETC車載器に使用するもので、当該ETC車載器の車載器管理番号に応じて発行され、ダミーの車両情報等が記録されているもの。

車SAM用試験鍵

ETC車載器のセキュリティ機能「車SAM」に格納する試験用の識別処理情報。

（≡ 試験鍵、ETCカード用試験鍵、路SAM用試験鍵）

車載器管理番号

車載器の製造時に車載器ごとに付与される固有の番号（19桁）で、識別処理情報として使用している。

情報安全確保規格

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年建設省令第38号）第4条第1項第1号に規定する情報安全確保規格。「ETCセキュリティ標準規格書（発行元：国土交通省）」、「ETC暗号アルゴリズム規格書（発行元：6道路会社）」、「ETCデータナンバリング規格書（発行元：ITS-TEA）」が該当する。

スプリアス発射

必要周波数帯外における1又は2以上の周波数の電波の発射であって、そのレベルを情報の伝送に影響を与えないで低減することができるものをいい、高調波発射、低調波発射、寄生発射及び相互変調積を含み、必要周波数帯に近接する周波数の電波の発射で情報の伝送のための変調の過程において生ずるものは含まない。

スプリアス発射が強いと、隣接チャンネルの電波や周辺の電子機器等を誤作動させる等の影響が出る。

なお、ETC車載器のスプリアス発射の許容値は、電波法の無線設備規則第7条で、 $2.5\mu\text{W}$ 以下と規定されている。

セットアップ業務統括責任者

セットアップ事業者が、セットアップ店においてセットアップ業務が適正に行われるために配置する、セットアップ事業に関する総責任者。

セットアップ事業実施方針書

セットアップ事業実施上の基本方針、セットアップ業務統括責任者の職務その他セットアップ事業に関し必要な事項について記した書類。セットアップ事業者が契約締結時にITS-TEAに提出する。

セットアップ事業者

ITS-TEAと「ETC車載器に係る識別処理情報の発行及びセットアップに関する契約書」を締結した法人（株式会社等）。

セットアップ店

ITS-TEAからセットアップ店登録を受け、セットアップ事業者の指導・監督の下でセットアップ業務を行うことが登録された店舗。

全二重通信方式 (Full Duplex)

情報の伝送を機器A→機器B、機器B→機器Aの双方向同時に行うことができる通信方式。

日本のETCは全二重通信方式を採用している。

(→ 半二重通信方式)

前納方式

あらかじめ利用料を支払っておき、利用時に残高から料金を支払う方式。

(→ 後納方式)

総セットアップ件数

本便覧で総セットアップ件数と記載する場合は新規セットアップ件数と再セットアップ件数の合計値、もしくはオンラインセットアップ件数とオフラインセットアップ件数の合計値を表す。

電波法

昭和25年に制定された日本国内の無線制度の基本法。電波の特性に着目し、有効利用や秩序維持等の観点から総則及び9章で構成され、無線局の免許、無線設備、無線従事者、無線局の運用、監督等について規定している。

電波法施行令

無線設備の操作者、操作監督を規定するため、電波法第38条3の2の第1項等の規定に基づき政令を制定（平成13年7月23日）。

特定無線設備の技術基準適合証明等に関する規則

電波法第3章の2の規定に基づき、特定無線設備の技術基準適合証明に関して、法の委任に基づく事項及び法の規定を施行するために必要とする事項を定めている（昭和56年11月21日制定）。

熱線反射ガラス／熱線吸収ガラス

熱線反射ガラスとは、スプレー焼き付け法又は浸漬塗布焼き付け法等により表面に金属皮膜を形成させ、熱線（赤外線）を反射するようにした板ガラスで、車内に入る熱線を減らしてエアコンの冷房負荷を軽減する効果がある。

熱線吸収ガラスとは、ガラスの主成分にニッケル・コバルト・鉄等の熱線（赤外

用語

線)を吸収する微量の金属酸化物を混ぜて作られる板ガラスであり、赤外線吸収ガラスあるいは吸熱ガラスともいわれる。

熱線反射ガラス・熱線吸収ガラスは、ETCの電波を弱める可能性があるため、ETC車載器のアンテナ取付け位置に注意する必要がある。

ネットワーク型ETC技術

遠隔地に設置したセキュリティ機能を有した情報処理機器と駐車場等における複数の路側機を通信ネットワークで接続し、路側機で取得した情報を集約させて一括処理することで、ETCカードを用いた決済の安全性を確保する技術。

パッシブ方式

車載器が路側機からの電波を受信して、通信を行うことができる受動的な通信方式。パッシブ方式では、一般的に路側機だけが電波を発信するための発振回路を持ち、路側機から車載器への通信は、変調した電波の送信にて行うが、車載器から路側機への通信は、車載器が電波の流れを変化させることで、路側機がその変化を検知して行う(トランス結合方式)。

パッシブ方式には、トランス結合方式の他に、容量結合方式等がある。また、路側機から送られた電波を電源にして、車載器に内蔵した発振回路を動作させて電波を発信する車載器や、自らも電源を搭載して送信電波の電力を増やし、通信距離を伸ばす車載器もある。

半二重通信方式 (Half Duplex)

情報の伝送を機器A→機器B、機器B→機器Aの両方向に行えるが、同時に行うことはできず、交互に行う通信方式。

(→ 全二重通信方式)

プローブ情報

ETC2.0対応カーナビゲーション及びGPS付発話型ETC2.0車載器に記録された走行位置の履歴等の情報で、道路管理者が管理するITSスポット(DSRC路側無線装置)と無線通信を行うことによりETC2.0対応カーナビゲーションやGPS付発話型ETC2.0車載器から収集される情報をいう。なお、プローブ情報から車両又は個人を特定することはできない。

無線設備規則

電波法第28条(電波の質)、第29条(受信設備の条件)、第100条(高周波利用設備)

等の規定に基づき、無線設備及び高周波利用設備に関する条件を定めている（昭和25年11月30日制定）。周波数の帯域、許容偏差、スプリアス等の規格として、第49条の26に狭域通信の基地局と移動局について規定されている。

有料道路事業者

日本の有料道路を管理運営している事業者。NEXCO 東日本、NEXCO 中日本、NEXCO 西日本、首都高速、阪神高速及び本四高速はその代表となる。

ロードプライシング（Road Pricing）

環境（交通渋滞や大気汚染等）に対して、車両の流入量の制限や交通集中の分散を目的として、車両に課金もしくは通行料を割引すること。

路SAM用試験鍵

路側機のセキュリティ機能「路SAM」に格納する試験用の識別処理情報。

（≒ 試験鍵、ETCカード用試験鍵、車SAM用試験鍵）

路車間通信

道路に設置された路側機器と車の中に設置された車載器との間における通信。ETCでは、5.8GHz帯のDSRC通信を用いているが、海外においては、赤外線や915MHz帯、2.45GHz帯等様々な通信手段がある。

略語・略称

【略語】

略語		和訳
AID	Application Element Identifier	アプリケーション要素識別子
ANPR	Automatic Number Plate Recognition	ナンバープレート認識
ASK	Amplitude Shift Keying	振幅偏移変調
ASL	Application Sub-Layer	アプリケーションサブレイヤー
DSRC	Dedicated Short Range Communication	狭域通信
EFC	Electronic Fee Collection	自動料金收受
ERP	Electronic Road Pricing	電子通行課金
ETC	Electronic Toll Collection System	自動料金收受システム
GNSS	Global Navigation Satellite System	全地球航法衛星システム
GPS	Global Positioning System	全地球測位網
IC	Integrated Circuit	集積回路
IC	Interchange	(高速道路等の) インターチェンジ
ITS	Intelligent Transport Systems	高度道路交通システム
JCT	Junction	ジャンクション
PA	Parking Area	パーキングエリア
QPSK	Quadrature Phase Shift Keying	四位相偏移変調
RF	Radio Frequency	無線周波数
RFID	Radio Frequency Identifier	RFID (無線周波数識別)
SA	Service Area	サービスエリア
SAM	Secure Application Module	セキュア・アプリケーション・モジュール
SPF	Security Platform	セキュリティ・プラットフォーム
TB	Toll Barrier	本線料金所
VICS	Vehicle Information and Communication System	道路交通情報通信システム

【略 称】

略称	正式名称
6 道路会社	東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社 の6社
ARIB	一般社団法人 電波産業会 (社団法人 電波産業会) Association of Radio Industries and Businesses
HIDO	一般財団法人 道路新産業開発機構 (財団法人 道路新産業開発機構) Highway Industry Development Organization
ISPA	一般社団法人 ITSサービス推進機構 (有限責任中間法人 ITSサービス推進機構) ITS Service Promotion Association Organization
ITS-TEA	一般財団法人 ITSサービス高度化機構 ITS Technology Enhancement Association
JAF	一般社団法人 日本自動車連盟 (社団法人 日本自動車連盟) Japan Automobile Federation
JAMA	一般社団法人 日本自動車工業会 (社団法人 日本自動車工業会) Japan Automobile Manufacturers Association
JARI	一般財団法人 日本自動車研究所 (財団法人 日本自動車研究所) Japan Automobile Research Institute
JARTIC	公益財団法人 日本道路交通情報センター (財団法人 日本道路交通情報センター) Japan Road Traffic Information Center
JEITA	一般社団法人 電子情報技術産業協会 (社団法人 電子情報技術産業協会) Japan Electronics and Information Technology Industries Association
JICE	一般財団法人 国土技術研究センター (財団法人 国土技術研究センター) Japan Institute of Country-ology and Engineering

略語・略称

NEXCO 3 社	東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社 の 3 社
NEXCO 東日本	東日本高速道路株式会社
NEXCO 中日本	中日本高速道路株式会社
NEXCO 西日本	西日本高速道路株式会社
NEXCO 総研	株式会社 高速道路総合技術研究所
ORSE	一般財団法人 道路システム高度化推進機構 (財団法人 道路システム高度化推進機構) Organization for Road System Enhancement
TELEC	一般財団法人 テレコムエンジニアリングセンター (財団法人 テレコムエンジニアリングセンター) Telecom Engineering Center
VICS センター	一般財団法人 道路交通情報通信システムセンター (財団法人 道路交通情報通信システムセンター) Vehicle Information and Communication System Center
首都高速	首都高速道路株式会社
阪神高速	阪神高速道路株式会社
本四高速	本州四国連絡高速道路株式会社
名古屋高速	名古屋高速道路公社
福岡北九州高速	福岡北九州高速道路公社
広島高速	広島高速道路公社
道路 4 公団	日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団 の 4 公団



表紙絵：NEXCO東日本 関越自動車道 魚沼料金所

関越自動車道は、東京都練馬区の練馬ICから埼玉県、群馬県を經由し新潟県長岡市の長岡JCTへ至る高速自動車国道である。1971年12月に練馬IC～川越ICの開通を皮切りに、順次開通区間が延伸し、1982年12月に小出IC～越後川口IC、1983年10月に六日町IC～小出ICが開通し、最後に1985年10月の前橋IC～湯沢ICの開通により全線246.2kmが開通。

国道17号及び上越新幹線とほぼ並行しており、三国山脈を貫いて東京都と新潟県を結び、上越新幹線とともに首都圏と日本海側を結ぶ高速交通網として重要な機能を持つ。また、藤岡JCTから上信越自動車道へ分岐しており、首都圏と長野県北信地方・東信地方を結ぶ高速交通網としての役割も担っている。

魚沼ICは、新潟県魚沼市に位置する小出ICが2024年11月に名称変更された。魚沼ブランドへの玄関口として、魚沼市への来訪客に対する案内対応力の向上及び情報発信力の強化につながり、経済活動の活性化及び地域振興が期待される。

写真提供及び文：東日本高速道路株式会社

ETC 便覧 令和7年版

令和7年11月 第1刷発行

発行 一般財団法人 ITSサービス高度化機構
〒102-0084 東京都千代田区二番町11番7号
(住友不動産二番町ビル)

TEL : (03)5216-3813 FAX : (03)5216-3815

無断転写複写を禁ず

ISBN978-4-907540-13-5 C3565 非売品



ISBN978-4-907540-13-5

C3565 非売品