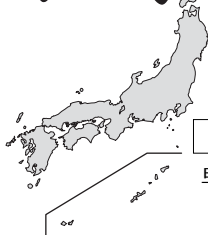


国土学事始め



大石久和

早稲田大学大学院
客員教授

もしません。

首都高速道路などでは、利用車の約90%がETCを使っています。このように便利に使われているETCですが、導入のはじめの頃には、テレビの番組などでさんざんに批判されました。その際に、よく引き合いに出されたのは

ツープース型ETCの利点

て、アメリカでは誰かが車を乗り回せば、車の所有者に請求が来てしまいますが、日本ではETCカードを抜いておけば、支払いが回ってくることはありません。

日本方式の車と人を別個に識別する方式を、ツープース型と呼んでいます。ETC

れているのです。また、当初は高いとおしかりを受けていたETC装置も普及につれ急速に価格を下げました。おまけに、アメリカでは簡単な装置を付けるだけとはいえ、有料道路ごとに別個の装置を付ける必要があります。場合によってはいくつも付けなければならぬのです。

わが国では料金所渋滞はまもなくなくなり、お金を払うために時間や燃料を浪費するということもとも腹立たしいことは、この装置によって解決しました。また、最近の土日割引なども、ETCが普及したからこそ容易にできるようになったのです。

このように、ETCという

「装置」によって、柔軟な料金設定という「制度」の導入が可能になったのです。

「アメリカでは簡単な装置を有料道路会社が無料で提供しており、フロントガラスに貼り付けるだけで利用できる」「ETC装置が高すぎる」というものでした。

しかし、アメリカのシステムでは、車と運転者とを別個に識別できません。したがっ

高速道路などの有料道路を通過する際に、少し徐行をしなければなりません。止まって現金のやりとりをするのではなく料金の支払いができるETCが著しく普及しています。バイクのETC利用者も急増しています。バイクの場合、ETC利用による利便性の向上が自動車をはるかに上回りますから当然のことか