

## ゴールデンゲート橋は収支均衡のため AET 料金收受システム (All-Electronic Tolling) の採用を計画

|      |   |
|------|---|
| 掲載日  | 2010 年 4 月 16 日   |
| 国名   | アメリカ  |
| 分類   | ETC   |
| 出典   | TOLLROADSnews   |
| タイトル | Golden Gate bridge plan all-electronic tolling as major budget balancer |

ゴールデンゲート橋公社 (Golden Gate Bridge Authority, 以下 GGB) は、収支を均衡させ、排気ガス低減とドライバーの遅延を防止するため、AET システム (All-Electronic Tolling, 自動車のナンバープレートを撮影し、自動車保有者に料金請求するシステム) の採用を検討している。長期財政計画から、AET 採用により 2010 年までで 1,630 万米ドルの削減を見込んでいる。

公社は現在 35 名の収受員を雇用しており、サンフランシスコ (以下 SF) 側の 7 車線のブースに配置している (料金徴収は南向き (SF 向き) でのみ行っている)。公社は料金徴収に要する詳細な年間経費は公表していないが、我々の推定では橋梁の全維持管理費 4,400 万ドルのうち 1,500 万ドル~1,600 万ドルあたりであろう (全管理員は 101 人で、そのうち料金収受員が 35 人)。我々の予測では収受員一人当たり 440,000 ドルかかっていることになる。

現金による料金収受数は全体の 44%、840 万件で 1,550 万ドルの費用がかかっている。すなわち、平均 6 ドルを徴収するのに 1.8 ドルの費用がかかっている。(上記は全て推定の概算)

FasTrak 社製の ETC での通行料金は約 5 ドルで現金通行料金より安い。1 回あたりの徴収経費は約 30 セントであり、ETC では 4.7 ドルの収益が生じているのに対し、収受員による徴収で 1 回 4.2 ドル収益しかなく、収益が逆転している。GGB の ETC 利用率は朝の通勤時で 70%、それ以外で 56%となっている。

現金収受に入れ替わる予定の AET (ビデオやナンバープレートによる徴収) は ETC より高額となる。しかし、ETC のノウハウなどを活用することで、料金徴収に要する経費は ETC と収受員による徴収の中間に位置すると思われる。

Traffic Technology Inc(TTI)社が現在詳細計画を作成中であり、11 月に完成予定である。

公社は AET システムが料金徴収の標準方法になりつつあると記述している。コロラド州デンバーの E470 や北テキサス有料道路、トロントの 407 有料道路が AET を採用している。ニューヨークやニュージャージーの港湾局も AET を計画中である。また、他の 8 有料道路で AET を採用している。フロリダ地区は AET への変換を実施中。メリーランド州とワシントン DC 地区では 1 年以内に試験導入を準備中。

GGB によると、業務効率を改善する以外の AET のメリットとして以下を挙げている。

安全性：車両速度や走行車線の急な変更の除去あるいは削減。

環境：不必要な車両加減速の除去による排気ガス低減。

旅行時間：お客様は目的地へ障害なく到達できる。

サービス：FasTrak 以外のお客様も現金を用意する必要がない。

効率性：現金と ETC の混合ではない、単一の料金徴収システムに統一される。