

# NEXCO東日本の概要

東日本高速道路株式会社

## はじめに

NEXCO東日本は、昨年（平成17年）10月に旧JHより3分割民営化され、文字通り、日本を3分割した東側の高速自動車国道や一部の一般有料道路の管理運営・建設事業と同時に、サービスエリア・パーキングエリア事業及び新たな事業も行う会社として誕生しました。

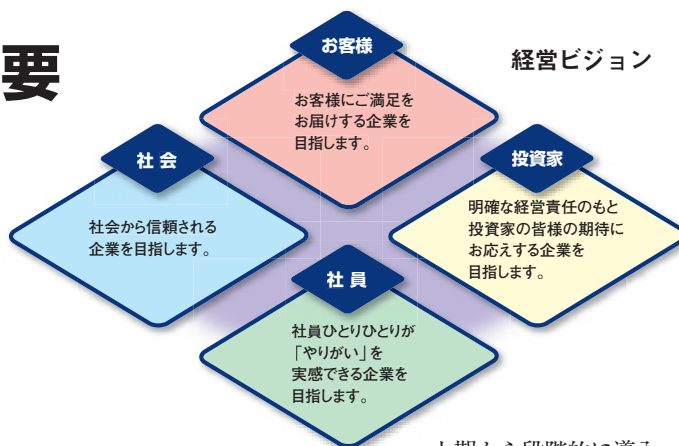
今年度（平成18年）4月にはブランドネームを「NEXCO東日本」とし、また10月には、コーポレートスローガンとして「あなたに、ベスト・ウェイ。」を定め、2010年までの中期経営計画も発表しました。この5か年間は「経営基盤を確立する期間」と位置づけ、経営方針に掲げる「お客様第一」、「公正で透明な企業活動」、「終わりのなき効率化の追求」、「チャレンジ精神の重視」の視点に立って民間企業として自立した経営を行うため、自らの経営判断と責任により、財務体質を適正に維持しつつ、経営基盤の確立を図っていきます。

本文では、このNEXCO東日本の中期経営計画を中心に紹介させていただきます。

## 1. 経営理念と経営ビジョン

### 経営理念

NEXCO東日本は、高速道路の効果を最大限発揮させることにより、地域社会の発展と暮らしの向上を支え、日本経済全体の活性化に貢献します。



## 2. 中期経営計画

### 基本方針

「経営基盤の確立」をめざし、2010年度までに以下の取組を確実に実行します。

#### ■目標管理制度の導入

収入・費用目標と管理水準目標を柱に2006年度下期から導入。

#### ■新人事制度の導入

年功型から成果重視型へ2007年度

上期から段階的に導入。

#### ■組織体制の再編

本社をスリム化し、現場重視の組織体制を構築。

#### ■グループ経営の確立

維持管理専門子会社を13社設立するなど、連結企業価値を最大化。

#### ■ITマネジメントの確立

IT基盤の全社最適化により、業務効率化を実現。

### 経営目標

財務目標（連結）

### 財務目標（連結）

|                 |          | 2006年度見込 | 2010年度目標       |
|-----------------|----------|----------|----------------|
| 道路管理事業          | 料金収入     | 7,119億円  | 7,650億円        |
|                 | 道路資産賃貸料  | 5,268億円  | 5,610億円        |
|                 | 管理費用等    | 1,851億円  | 2,040億円        |
|                 | 経常利益     | 0        | 0              |
| 道路資産完成高         | 道路資産完成高  | 395億円    | 1,588億円（5年間累計） |
|                 | 道路資産完成原価 | 395億円    | 1,588億円（5年間累計） |
|                 | 経常利益     | 0        | 0（5年間累計）       |
| 道路建設事業          | 道路資産完成高  | 344億円    | 6,086億円（5年間累計） |
|                 | 道路資産完成原価 | 344億円    | 6,086億円（5年間累計） |
|                 | 経常利益     | 0        | 0（5年間累計）       |
| SA・PA事業<br>新規事業 | 経常利益     | 23億円     | 55億円           |
| 全社計             | 経常利益     | 23億円     | 55億円           |
|                 | 当期純利益    | 14億円     | 32億円           |

## 事業別主要目標

### 事業別取組

#### ①道路管理事業

雪氷対策の強化、舗装の高機能化、橋梁の耐震補強などに重点的に取組むことにより、安全で円滑な交通を確保します。

ETCを活用した料金サービスを展開するとともにETC設備の増強を行い、ETCサービスの向上を図ります。

トータルコストを削減、維持管理専門子会社との一体経営などにより、現場管理の効率化を推進します。

不正通行防止の強化へ徹底的に取り組めます。

#### ②道路建設事業

合理的な設計手法の確立など技術開発の推進、資材の直接調達の拡大によりコスト削減と品質の向上を目指します。

建設事業マネジメントを確立し、事業のスピードアップを図るとともにイン

センティブ助成の獲得にチャレンジします。

#### ③SA・PA事業・新規事業

コンビニや個性的な専門店の導入により、サービスの向上、収益改善を図ります。

農水産物等の地域特産品の販売を強化します。

幕張PAなどエリアの新設。新装改築（7箇所）、既存建物のリニューアル（10箇所程度）を実施します。

新たなビジネスに進出（Web事業、カード事業、ホテル事業等）

## 3. 今後の取り組み

### 道路管理事業

NEXCO東日本は、3千キロを超える東日本地域の高速道路を、お客様に安全、快適にご利用いただけるよう、24時



道路特性に応じた雪氷作業



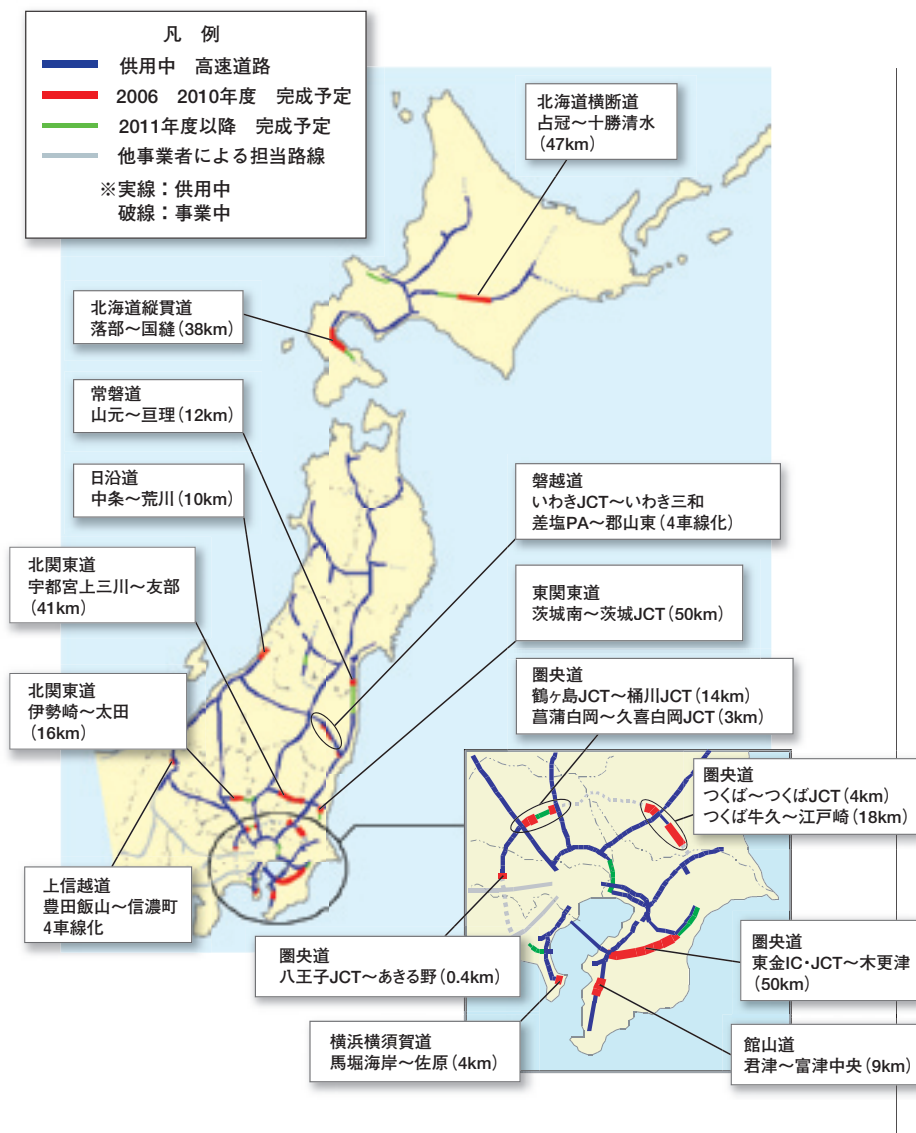
高機能舗装



大型動物侵入防止対策

## 事業別主要目標

| 事業      | 内容            | 数値目標等              |                                                                                                             |                         |
|---------|---------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
|         |               | 項目                 | 2006年度見込                                                                                                    | 2010年度目標                |
| 道路管理事業  | 道路管理延長        | 道路管理延長             | 3,388km                                                                                                     | 3,609km                 |
|         | ETC普及促進       | ETC利用率             | 68%                                                                                                         | 73%                     |
|         | ETCを活用した料金割引  | 料金割引額              | (5年間累計)                                                                                                     | 8,141億円<br>(割引前収入の約19%) |
|         | 渋滞対策          | 渋滞損失時間             | 446万台時間/年                                                                                                   | 440万台時間/年               |
|         | 耐震強化          | 橋脚耐震補強率            | 82%                                                                                                         | 100%                    |
|         | 安全性向上         | 高機能舗装率             | 55%                                                                                                         | 68%                     |
| 道路建設事業  | 高速道路ネットワークの整備 | 新規開通延長<br>4車線化完成延長 | (5年間累計)<br>(5年間累計)                                                                                          | 274km<br>36km           |
| SA・PA事業 | SA・PAの利益増     | (主要な取り組み)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンビニ・専門店の積極導入</li> <li>・新規エリアの設置</li> <li>・農産物等の地域特産物の販売</li> </ul> |                         |
| 新規事業    | 新規事業の利益増      | (主要な取り組み)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライブ支援サイトの開設</li> <li>・会員カードサービスの開始</li> </ul>                      |                         |



営を行うため、昨年末に当社 100% 出資による「ネクセリア東日本株式会社」を設立し、今年(平成 18 年) 4 月 1 日より営業を本格的に開始いたしました。今後は、全てのエリアでのサービスレベルを向上させるため、積極的にコンビニエンスストアを導入するなど「礎づくり」を進めると共に、個性的なサービスを展開する「華づくり」を目指し、お客様にご満足いただけるサービスを提供してまいります。さらにカード事業やホテル事業など、お客様の利便性を高める新たなビジネスの展開も図ってまいります。

## おわりに

NEXCO 東日本は、快適でやさしい、人のための移動空間であること。便利で確かな、物流のためのネットワークを支えること。そのために何ができるかを、いつも考えながら、お客様に「ベスト・ウェイ＝最良の選択」をお届けしたい。「お客様を第一」に考える、高速道路事業のプロ集団として、民間会社にふさわしい「効率的」で「公正」な業務運営に努め、全役員社員が「一丸」となって、「お客様と共に歩み」、「真に信頼され」、「地域の発展につくす」会社を目指してまいります。今後とも、皆様のご理解とご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

間 365 日しっかりと守りつつ、徹底した管理コストの削減を実行します。そして、ETC を活用した弾力的な料金設定や多様なサービスを提供し、「使いやすい高速道路」の実現を図ってまいります。

### 道路建設事業

新たに約 525 キロの高速道路を効率的に建設し、平成 30 年頃までに順次完成させていくほか、現在暫定 2 車線の高

速道路のうち必要な区間の 4 車線化を図るなど、地域の中心都市間を連絡する幹線道路や、大都市圏の環状道路の整備を重点的に進め、地域の発展に寄与していきたいと考えています。

### SA・PA 事業と新事業

道路事業と並ぶ重要な柱となるサービスエリア、パーキングエリア事業につきましては、専門性を活かした効率的な運

# 平成19年度道路関係予算概算要求等の説明会を開催

当機構は去る9月27日、東京・麹町のルポール麹町で「平成19年度道路関係予算概算要求等の説明会」を開催しました。小泉政権に代わる安倍新政権の誕生直後で、かつ道路特定財源が非常に難しい状況におかれている折から、会場は賛助会員企業等の担当者の皆様に満席となり、国土交通省道路局路政課長の内海英一氏と、同局総務課企画官の金井 甲氏の概算要求の内容に関するご説明に加えて、特別に企画された政策研究大学院大学教授、加藤久喜氏の「道路特定財源の今後の展望について」のご講演に熱心に聞き入っていました。

三氏のお話の概要は以下のとおりです。

## 道路行政をめぐる最近の諸課題について

内海英一 国土交通省道路局路政課長

### はじめに

ご紹介いただきました路政課長の内海でございます。皆様方には日頃から道路行政の推進にあたりましては、多大のご支援・ご協力をいただきまして、大変ありがとうございます。高いところからで恐縮でございますが、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。頂戴いたしましたテーマに沿ってお話を進めさせていただきますまえに、まずは機構さんに大変お世話になっておりますITSの状況でございますが、現状ではETCの普及率は9月の直近で全国で63.2%、首都高においては70%を超えました。ただ、セットアップ台数ベースでは、まだ1,400万台弱となっていて、まだまだこれから開拓の余地があると思っております。

また、2輪車ETCもこの秋、11月1日から全国的高速道路で対応が可能となり、スマートインターについても、社会実験等で機構さんにお手伝いいただいて

おりますが、10月1日から、東京の近くの関越道の三芳サービスエリアをはじめ、全国18個所で本格的にスタートいたします。

このほか、ITSのセカンドステージということで、駐車場ゲートの通過、個別の場所や地域に応じた地域ガイド、あるいはDSRC（狭域通信）を活用したタイムリーな走行支援情報の提供などを、一つの車載器で提供できるようにしようという共通のプラットフォームづくりを、2007年を目途に鋭意進めているところであります。このITSの分野は本当に無限の可能性を秘めているのではないかと考えておりますので、今後とも一層ご協力をお願いしたいと思います。

### 道路が国民から遠くなっている

さて、私に与えられたお話のテーマは「道路行政をめぐる最近の諸課題」でございます。主な論点は常識的には、まず



内海英一氏

第一に「道路特定財源」、第二は「公団民営化」、そして第三は「道路ルネッサンス」となるわけでございますが、第一のテーマにつきましては加藤先生という素晴らしいスピーカーがおいでになりますので先生におまかせして、私は第二と第三の問題について、お話しさせていただきたいと思っております。

ただ、私の個人的な感覚では、特定財源も含めてこれらの三つの論点は、いずれも「道路というものが、国民から遠くなってしまった」ことが原因で、いろいろ問題が生じてきたような気がします。つまり、様々な意思決定が、



説明に聞き入る参加者の方たち

国民の皆さんの手の届かないところで行われているように受け取られて、不透明な中で無駄なことが行われている、という不信感が生じているように思えてなりません。

最近の「日経コンストラクション」という雑誌で、市民サイドと建設実務者サイドの双方にアンケートを実施し、それぞれの認識の違いを浮き彫りにしようとした企画が掲載されていました。その結果を見てみると、実務者の方は特に意識をしていなくても、市民の方では「公共事業は採算性や需要予測などが非常に甘い」、「コストが高すぎる」などと強く感じており、両者の認識の乖離が著しいことが分かりました。このような状態を打開するために

は、正確な情報を知ってもらうことなどを通じて、一般の方たちの不信感をときほぐしていく努力が、必要なのだと思います。

さらに加えて、「ひとごと」ではなく、「自分のこと」として道路の問題を考えていただき、道路整備の必要性や道路特定財源の使い道について、主体的に考えていただくための仕掛けづくりが大事なのだと思っています。

### 道路公団民営化のメリット

この4月からスタートした道路公団の民営化は、できる限りこうした問題意識に応えることを目的として行われまし

た。そのため、民営化の目的は、まず第一に40兆円の有利子債務を確実に返済すること、第二は本当に必要な道路を早期にできるだけ少ない国民負担で整備すること、そして第三は、民間のノウハウの導入によって、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供すること——にわかれています。

私が、この民営化による公団改革の中で、「よかった」と考えているのは、まず第一には整備する道路の一本、一本の採算性や外部効果などについて、16項目ほどの指標を設定して、オープンに議論したことです。この結果、道路の必要性について国民レベルの議論が一段進んだと思います。

第二には、これまで有料道路の通行料

金が、理由がよく分からないままで上がったり、償還期間がドンドン後ろにいくなど、歯止めのない印象が強かったものが、法律上45年以内に償還することを、はっきりと宣言したことです。

それ以外にも、大幅なコストカットを行って、20兆円も見込まれていた残事業費を半分ぐらいまでに押さえ込んだり、維持管理費も3割削減をやったり、また、ETCを活用した料金の引下げも、非常に画期的な出来事ではないかと思っています。

これからは利用者サービスの向上を図りながら、さらに「本当に使える高速道路」にしていくのが最大の課題ですが、このためには民間の知恵を存分に発揮していただくチャンスが、大いにあると思っています。

## 「道路ルネッサンス」の推進

ここで、最後のテーマである「道路ルネッサンス」について触れたいと思います。これも大きな流れとしては、「国民から遠いところに行ってしまった道路」を、より身近なところに引き寄せる試みの一つだと考えています。

皆さんのお手許のいわゆる「白パン」(平成19年度道路関係予算概算要求概要)の冒頭の「1. 基本方針」は以下のような記述ではじまっています。

「本格的なモータリゼーションに対応した道路整備が始まって半世紀、新しい経済情勢の中、これまでのストックの有効活用の徹底や急速なストックの高齢化に対応しつつ、道路の果たす役割を最大限発揮するよう、以下の3つの観点を基本に、道路行政の原点に立ち戻った改革、いわゆる『道路ルネッサンス』を推進します。」

そして、その具体的なポイントとして、以下の3点を挙げています。

1. 集中的にスピード感をもった道路行政への転換
2. 沿道地域との一体整備など他分野との積極的な連携
3. 住民や地域の方々との協働

## 3 項目の具体的な内容

第一点の「スピード感をもった道路行政」については、いささか手前味噌になりますが例えば路政課が担当しております「踏み切り対策」では、全国の踏み切りのうち、客観的な基準に照らして緊急に整備の必要な踏み切りを1,800箇所指定したうえ、そのうち特に速効対策が必要な箇所、抜本的に立体交差にしなければならない箇所を選び出して、速効対策箇所は5年間のうちに完成させ、抜本対策箇所については、整備スピードを従来の2倍にすることを宣言して、取り組むというものです。

第二点の「沿道地域との一体整備」は、地域との関係で「道路の機能や役割を抜本的に見直そう」というものです。まず、戦後の高度経済成長の後追い行政の中で、自動車交通に特化したような道路の整備・管理が行われてきたことの反省があります。また、歴史的に見ると、道は単に交通のためのものというよりも、人間同士や文化が交流する場であったし、あるいはもっと身近なところでは、人が通ったり、休んだり、生活する空間でもあったわけです。

そして、道路と沿道の関係をみても、現在は道路区域の内側と外側は、はっきりと管理の境が決まっていますが、例えば江戸時代まで遡れば、道路ぎわの家の庇の下などは、昼間は店舗、夜は道路空

間というような使い方がされてきました。また、雪国の雁木の下空間などは、民地であるにもかかわらず、“公共空間”的な「官」と「民」との「中間領域」のような趣で、活用されていたのです。このような歴史にも学びながら、道路と沿道を一体的に考えて地域の特性を生かす道路管理を進めよう——というものです。

第三点の「住民や地域の方々との協働」ですが、このところ「新たな公」というキーワードが、よく言われています。これは、最早、社会のパブリックな分野を「官」が独占する時代ではない——ということから、意欲に溢れる住民や企業などのパワーを応援して、官・民との新しい協働体制を構築し、地域に即した道路管理を進めようというものです。

以上のような問題意識で「道路ルネッサンス研究会」を開催し、去る7月10日に「道路ルネッサンスの推進に向けて」と題する報告書を発表しました。その中で以下のように指摘しています。

「21世紀にふさわしい『人と道路のつきあい方』や『地域と道路の新しい関係』の構築を目的として、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度について検討を行うことが必要」——今後、本報告書を踏まえ、地域の様々な主体の参画によって、多様で柔軟な道路整備・管理が可能となるような、具体的な制度を整備したいと考えており、その検討を進めているところです。

この「道路ルネッサンス」の研究にあたりましても、機構さんからも「道路の多様な潜在機能の発揮に向けて」など、いくつかの有意義なご提案をいただいていることに感謝申し上げて、私の話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(うつみ・ひでかず)

# 平成19年度道路関係 予算概算要求の概要について

金井 甲 国土交通省道路局総務課企画官

## はじめに

ご紹介いただきました道路局総務課の金井でございます。私は9月1日に着任いたしまして、まだ皆様にご説明できるような立場ではないのですが、平成19年度の道路関係予算概算要求等の概要について、お手許の「平成19年度道路関係予算概算要求概要」に沿ってご説明させていただきます。

19年度の概算要求の基本方針は、先の内海課長のお話のとおり、道路行政の原点に立ち戻った改革、いわゆる「道路ルネッサンス」を推進することです。そして、道路特定財源については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」に基づき、年内に具体案を取りまとめることになっています。

まず要求額ですが、表1（要求概要）のとおり、事業費ベースで6兆4,700億円（対前年度比1.11）、国費ベースで3兆3,000億円余り（対前年度比1.12）の要求をさせていただいています。その上、今年は「経済成長戦略大綱」が策定され、これに基づく「経済成長戦略推進要望枠」として事業費ベースで1,229億円、国費ベースで791億円、財政投融资では約3兆円（対前年度比1.11）の要求をさせていただいています。

さらに詳しい内容につきましては、表2（平成19年度予算概算要求の概要）

の棒グラフで、ご説明いたします。左のグラフの一番上の「33,068」の数字が、道路整備特別会計で計上される道路整備費で、この中身は揮発油税から特別会計に直入される地方道路整備臨時交付金と、一般の道路整備費で構成されています。

それから、太い線の下的一般会計の「非公共315」、「まちづくり交付金等1,316」、「地域活力基盤整備推進費（仮称）970」の3項目の合計が「2,601」となり、これを先の「33,068」に加えた3兆5,669億



金井 甲氏

円が、道路関係予算の概算要求額となっています。

## 概算要求のポイント

以下に「基本方針」の中で「重点的に取り組む分野」として指摘されている6分

表1 要求概要

（単位：億円）

| 区 分            | 事業費    | 対前年度比 | 国費     | 対前年度比 |
|----------------|--------|-------|--------|-------|
| 道路整備           | 46,300 | 1.09  | 22,554 | 1.10  |
| 道路環境整備         | 18,400 | 1.16  | 10,514 | 1.17  |
| 計              | 64,700 | 1.11  | 33,068 | 1.12  |
| 一般道路           | 50,920 | 1.13  | 32,114 | 1.13  |
| 有料道路           | 13,781 | 1.03  | 954    | 0.91  |
| 計              | 64,700 | 1.11  | 33,068 | 1.12  |
| うち、経済成長戦略推進要望枠 | 1,229  | —     | 791    | —     |

- (注) 1. 地方道路交付金事業（地方道路整備臨時交付金）を含む  
 2. 河川等関連公共施設整備促進事業（河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備）（事業費485億円、国費266億円）を含む  
 3. 道路環境整備には、沿道環境改善事業、電線共同溝整備事業、交通事故重点対策事業、交通安全施設等整備事業、道路交通環境改善促進事業、交通連携推進事業、市街地環境改善事業、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業に係る計数を計上している  
 4. 経済成長戦略推進要望枠とは、「経済成長戦略大綱」（平成18年7月6日財政・経済一体改革会議）に掲げられた施策のうち、民間需要の誘発効果や地域経済の活性化効果の特に高い事業等に必要な経費を、各省庁が要望するもの  
 5. 本表のほか、道路特定財源を活用した関連施策（非公共）として、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策（国費151億円）、ETCの普及促進（国費33億円）、低公害車普及促進（国費28億円）等に係る経費（国費315億円）がある（経済成長戦略推進要望枠（道路局分）5億円を含む）。また、そのほかの道路特定財源を活用した関連施策として、まちづくり交付金（国費760億円）、道州制北海道モデル事業推進費（国費27億円）、道整備交付金（国費170億円を内閣府に計上）等に係る経費（合計1,316億円）と地域活力基盤整備推進費（仮称）（国費970億円）がある（P.39、備考8、参照）  
 6. 5のほか、一般財源による施策（非公共）として、新物流体系に関する検討調査（国費0.1億円）等に係る経費（合計3億円）がある  
 7. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

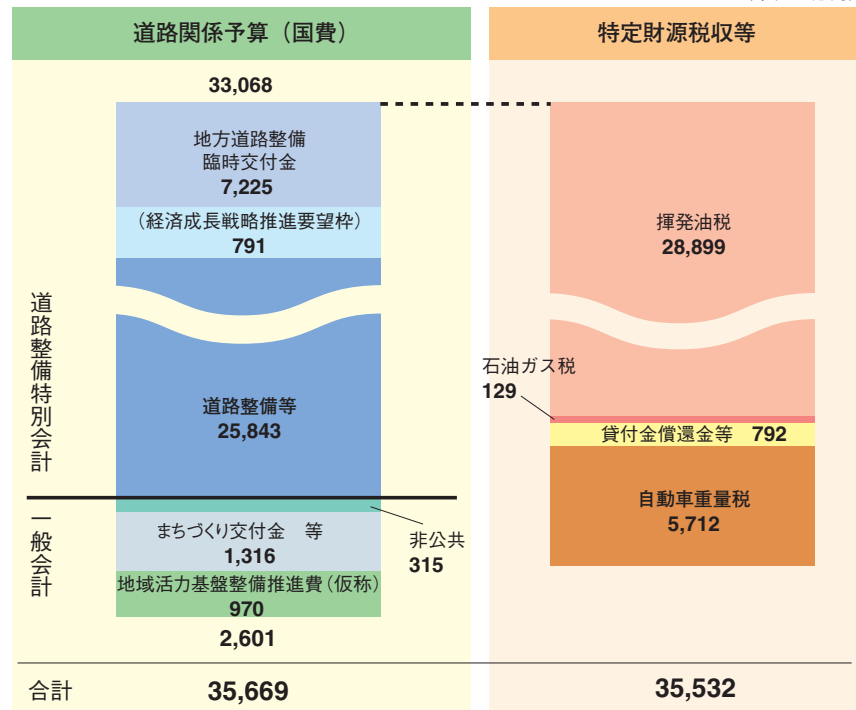
## 財政投融资

29,994億円（対前年度比 1.11）

(注) 1. 財政投融资は、全額政府保証債である

表 2. 平成 19 年度予算概算要求の概要

(単位: 億円)



(注) 1. 道路整備等には、道路整備及び道路環境整備を計上

2. 河川等関連公共施設整備促進事業を含む

3. 地域活力基盤整備推進費(仮称): 地域の生産活動等の競争条件を整えることにより、地域間の格差の是正、地域の自立支援を図るため、地域の生産活動等に資する社会資本整備の機動的推進を図る

野について、概算要求のポイントを申し上げたいと思います。

## I 国際競争力の強化

### 【課題】

- ・中国をはじめアジアの経済成長は著しく、国際競争が激化する中、国内経済に活力を与える基盤整備が急務
- ・国際物流に対応した道路ネットワーク不足が、日本の国際競争力の相対的な低下や企業の海外流出等に影響

#### ○国際物流基幹ネットワークの整備

- ・三大都市圏環状道路など高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進
- ・国際コンテナ通行支障区間の早期解消

#### ○空港・港湾へのアクセス道路の整備

- ・高規格幹線道路等の I C から拠点的な空港・港湾へのアクセス率を欧米並みの水準(約 9 割)まで向上させるために、アクセス道路等を重点的かつ効果的に整備

#### ○荷さばき駐車対策の推進

- ・違法駐車取締り強化を踏まえ、地域・民間事業者等の連携による荷さばき駐車対策を支援

## II 地域の自立と競争力強化

### 【課題】

- ・少子高齢化
- ・人口減少により、地方が深刻な状況。地域社会を支えるため、医療、買い物等のサービスを広域的に共有できる連携・交流基盤が必要
- ・全国の年間渋滞損失額約 12 兆円。都道府県庁所在地に全国の渋滞損失時間の 8 割が集中。主要渋滞ポイントは約 2,200 箇所

#### ○医療施設等の広域的な共有を可能とする高速定時サービスの提供

- ・高度医療施設等への早急・安全なアクセスを可能とする高規格幹線道路等の整備

#### ○日常生活に必要な移動の確保

- ・地域の幹線道路ネットワークの著しい隘路を解消
- ・合併市町村の拠点を連絡する道路整備を重点的に支援

#### ○モビリティの向上

- ・三大都市圏における規格の高い環状道路を整備、主要渋滞ポイント約 2,200 箇所等の対策としてバイパス整備、交差点改良等を実施
- ・総合的な交通のあり方についての戦略を策定した都市・地域について、各種交通のモード間連携や交通結節点等の整備などを総合的かつ重点的に支援

#### ○既存ストックの有効活用

- ・スマート I C の整備促進、緊急出入口の有効活用と更なる整備、ITS の推進

#### ○多様で弾力的な料金施策の実施

- ・地域の交通混雑や沿道環境の悪化な

どの課題解決を図るため、多様で弾力的な料金施策を実施

## III 安全・安心の確保

### 【課題】

- ・首都直下地震等の大規模地震、集中豪雨、豪雪への対策が急務
- ・交通事故年間死傷者数は約 116 万人(H17 年)、子供(19 歳以下)の死因で第一位
- ・開かずの踏切など緊急対策が必要な踏切が約 1,800 箇所存在

#### ○防災・減災等

- ・緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強、豪雨・豪雪対策等を推進
- ・災害発生に伴う初動時の情報共有の強化と迅速化

#### ○交通事故対策の推進

- ・幹線道路と生活道路における重点的な交通事故対策を推進。通学路等における歩道等の整備など安心して子育てのできる歩行者優先のみちづくりを推進

#### ○踏切対策のスピードアップ

- ・「開かずの踏切」等に対し、歩道の拡幅などの速効対策（約 1,100 箇所）と連続立体交差事業などの抜本対策（約 1,400 箇所）を着実に実施

#### IV 豊かな生活環境の創造

##### [課題]

- ・地球温暖化防止のための京都議定書目標（2008～2012 年の間に、CO<sub>2</sub> 1990 年比－6%）達成に向けて、運輸部門での CO<sub>2</sub> 排出量削減のためには、大きなウエイトを占める自動車からの排出量削減対策が急務
- ・大気、騒音などの沿道環境の改善。美しいまちづくりへの期待
- ・駅周辺のバリアフリー化率は約 3 割（鉄道は約 5 割）

##### ○地球温暖化対策

- ・交通渋滞を緩和・解消するとともに、車の利用方法の改善などを体系的かつ集中的に実施する『CO<sub>2</sub> 削減アクションプログラム』を推進

##### ○集中的な道路環境対策の実施

- ・交差点改良・低騒音舗装の敷設等の沿道環境改善事業を継続的に推進

##### ○快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成

- ・歩行空間のバリアフリー化や無電柱化により、安全・快適・美しい歩行空間を形成

##### ○美しい景観や活力ある地域づくりのための「日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）」の推進

#### V 既存ストックの長寿命化

##### [課題]

- ・道路ストックが急速に高齢化（例えば、建設後 50 年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合。現在：6%→20 年後：47%）するが、計画的な管理に必要な道路ストックの健全

度の把握が不十分。また、厳しい財政状況の下、効率的な管理が不可欠

##### ○戦略的な道路管理手法の確立

- ・道路ストックの健全度の把握、予防保全の実施や橋梁の長寿命化、適切な管理手法の検討。自治体管理橋梁の修繕計画の策定のための支援

#### VI 道路施策の進め方

##### [課題]

- ・事業効果の早期実現、地方の裁量を高め地域の課題を解決、沿道との連携、訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニケーションの再生が必要

##### ○事業のスピードアップ

- ・用地取得と埋蔵文化財調査の迅速化、沿道コミュニティからの協力確保

##### ○多様な主体の協働による新しい道路空間の形成

- ・バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなど、多様化するニーズに対応するため、既存の道路の機能や区域、管理者といった概念にとらわれることなく、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度を構築（道路ルネッサンスの推進）

##### ○国と地方のパートナーシップ

- ・補助国道の事業採択や地方道路整備臨時交付金の手続き簡素化など更なる改善

#### 「経済成長戦略推進要望枠」関連の要求

最後に、「経済成長戦略大綱（平成 18 年 7 月 6 日、財政・経済一体改革会議）に掲げられた施策のうち、民間需要の誘発効果や地域経済の活性化効果の特に高い事業等に必要な経費を、各省庁が要望するものとなっている「経済成長戦

略推進要望枠」に関する要求について、簡単に申し上げておきたいと思います。

##### 1. 物流ネットワーク重点強化戦略（要望額 413 億円）

国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる国際物流基幹ネットワーク、空港・港湾アクセス道路を戦略的に整備する。特に平成 19 年度にその効果の発現が期待できる区間を重点的に整備する。

##### 2. 観光地アクセス強化プロジェクト（要望額 378 億円）

観光地へのアクセス強化や地域間交流・連携を強化する道路の整備を強力に促進。

特に平成 19 年度にその効果の発現が期待できる区間を重点的に整備する。

これらに関連して、金額は小さいのですが、〈非公共分〉でも二つほど要求をさせていただいています。

##### 〈非公共分〉

##### 1. 物流効率化のための道路交通情報活用システムの構築（要望額 4 億円）

貨物自動車の運行状況を収集し、走りやすさなど道路の状況に関する情報を適切に組み合わせ、物流の効率化に資する情報を物流事業者等に提供するシステムを構築。

##### 2. 歩きやすい観光地づくりのための移動調査システムの構築（要望額 1 億円）

GPS 携帯モニターから得られる移動経路情報、観光客へのアンケート調査等から、観光客の移動に関する情報を得ることができるシステムを構築。以上、駆け足でございましたが、平成 19 年度予算の概算要求の内容につきまして、ご説明させていただきました。ご清聴ありがとうございました。

（かない・はじめ）



加藤久喜氏

# 道路特定財源の今後の展望について

加藤久喜 政策研究大学院大学教授

## はじめに

ご紹介いただきました加藤でございます。当大学は公共政策研究が中心の大学院だけの組織で、国立大学で第99番目にできました。それ以後、国立大学は「独立行政法人」という組織となっておりますので、従来の大学制度の最後にできた国立大学というわけです。

私は、この8月まで道路局の道路特定財源の担当室長として、最近の道路行政のまさに現場にいましたが、現在は学者の立場ということで、いくらか自分の考えも含めてお話しさせていただきたいと思います。

## キーワードは「納税者の理解」と「シーリングの外」

これからの私のお話のキーワードは、「納税者の理解」と「シーリングの外」の2点であることを、まず申し上げておきます。

資料2ページの「道路特定財源諸税一覧」にありますように、道路特定財源の規模は全体で約5兆7,000億円、このうち国の分が約3兆5,000億円、地方の

## 道路特定財源諸税一覧

|     | 税 目                            | 道路整備充当分                        | 税 率                                                           | 税収(平成18年度)             |
|-----|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------|
| 国   | 揮発油税<br>昭和24年創設<br>昭和29年より特定財源 | 全額                             | (暫定税率)<br>48.6円/リットル<br>(本則税率)<br>24.3円/リットル                  | 29,573億円<br>(28,953億円) |
|     | 自動車重量税<br>昭和46年創設              | 収入額の<br>国分(2/3)の<br>約8割(77.5%) | [例:自家用乗用]<br>(暫定税率)<br>6,300円/0.5t年<br>(本則税率)<br>2,500円/0.5t年 | 5,712億円                |
|     | 石油ガス税<br>昭和41年創設               | 収入額の1/2                        | (本則税率)<br>17.5円/kg                                            | 143億円<br>(140億円)       |
|     | 計                              |                                |                                                               | 35,429億円<br>(34,805億円) |
| 地 方 | 軽油引取税<br>昭和31年創設               | 全額                             | 暫定税率<br>32.1円/リットル<br>(本則税率)<br>15.0円/リットル                    | 10,620億円               |
|     | 自動車取得税<br>昭和43年創設              | 全額                             | 暫定税率<br>自家用は<br>取得価額の5%<br>(本則税率)<br>取得価額の3%                  | 4,742億円                |
|     | 地方道路譲与税<br>昭和30年創設             | 地方道路税の<br>収入額の全額               | (暫定税率)<br>5.2円/リットル<br>(本則税率)<br>4.4円/リットル                    | 3,110億円                |
|     | 自動車重量譲与税<br>昭和46年創設            | 自動車重量税の<br>収入額の1/3             | 自動車重量税を参照                                                     | 3,707億円                |
|     | 石油ガス譲与税<br>昭和41年創設             | 石油ガス税の<br>収入額の1/2              | 石油ガス税を参照                                                      | 142億円                  |
|     | 計                              |                                |                                                               | 22,321億円               |
| 合 計 |                                |                                |                                                               | 57,750億円<br>(57,126億円) |

注1：税収は平成18年度当初予算及び平成18年度地方財政計画による。なお、( ) 書きは、決算調整額(税収の平成16年度決算額と平成16年度予算額との差：揮発油税及び石油ガス税について、2年後の道路整備費で調整することとされている)を除いた額である

注2：自動車重量税の税収は、収入額の国分の約8割(77.5%)相当額である。平成18年度は、現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、自動車重量税のうち472億円で、その一部を事後的に調整

注3：暫定税率の適用期限は平成20年3月末(自動車重量税については平成20年4月末)

注4：四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

注5：地方公共団体の一般財源である自動車税の平成18年度税収は17,659億円、軽自動車税の平成18年度税収は1,573億円  
(いずれも平成18年度地方財政計画による)

分が約2兆2,000億円となっています。税率は暫定税率ということで大体2倍になっておりますので、本来半分だったのが、上乗せで2倍になっているとご理解いただければと思います。

4ページの「諸外国の自動車関係諸税」を見ると、日本やアメリカでは、ガソリン税は道路特定財源として使われていますが、ドイツでは一部が道路特定財源であり、イギリスとフランスでは、ガソリン税は一般財源化されています。

5ページの「自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較」を見ると、アメリカはもともと租税負担率が低く、自動車関係についても負担額はかなり低くなっています。そして、ヨーロッパの各国と比べますと、付加価値税分を入れての比較では、日本とあまり差がないのが実状なので、現状の税率を維持しても、国民負担の関係では、そんなに無理はないのでは——というのが、財務省の考え方です。

### 一般財源化すると 税額がアップする？

7ページの「欧州諸国におけるガソリン税の推移」を見ると、日本の場合は1980年以降、国と地方の取り分の割合が変わったことはありますが、1リットル当たり53円80銭というガソリン税の金額は一貫して変わっていません。一方、ヨーロッパの各国の場合は、環境税の負担増ということもあって、順次、税率が引き上げられています。

日本の場合は特定財源であって、道路整備に見合った額だけいただくということで、金額が一定となっているわけです。ところが、これが仮に一般財源となると、担税力にリンクして「取れるところから取る」ことになり、どこまで取るのかというと、「赤字がなくなるまで取る」わ

けですから、税額はいくらかでも上がることになります。

そこで、ガソリン税が一般財源化して道路整備から切り離された途端に、税額がヨーロッパ3国のようになっていくのではないかと——ということもありますので、納税する側からは、「一般財源化はちょっとどうかなあ」ということになるのだと思います。

### 寝耳に水だった 小泉前首相の国会答弁

12ページの「道路特定財源に関する動き」を見ると、昨年9月28日の衆議院本会議における、小泉首相（当時）の「道路等の特定財源について、暫定増税をしている税制との関係、また、使い道のあり方の見直しなどの基本方針について、年内に検討するよう指示しております。」——という答弁は、全く寝耳に水でした。その理由は首相の答弁が、これまで各方面と調整してきた内容と、全く違っていただけです。

これが全ての始まりでありまして、11月4日の首相（同）の指示である「財務大臣とよく協力して、この道路特定財源の見直しについては、ひとつは一般財源化、もうひとつは税率は引下げない、これを前提として、基本方針を取りまとめてもらいたい。」さらに「明年の抜本的な税制改革と併せて具体的な案を取りまとめてもらいたい。」——を受けて行われた調整には、当時官房長官であった現在の安倍首相も関わっておられますので、首相としても「特定財源」のことは頭にあって、安倍新内閣の発足時に、冬柴鉄三国土交通相に「よろしく」と言われたようです。

そして、最終的には12ページの一番下にある「道路特定財源について、『行

革推進法』に基づき、一般財源化を図ることを前提に、納税者の理解を得つつ、具体案を取りまとめる。」——ということになったわけです。

14ページの「行革推進法」の第20条の3の内容は以下の通りです。

①道路の整備は、これに対する需要を踏まえ、その必要性を見極めつつ、計画的に進めるものとする。この場合において、道路の整備に係る歳出については、一層の重点化及び効率化を図るものとする。

②特定財源制度に係る税については、厳しい財政状況にかんがみ、及び環境への影響に考慮し、平成17年12月における税率の水準を維持するものとする。

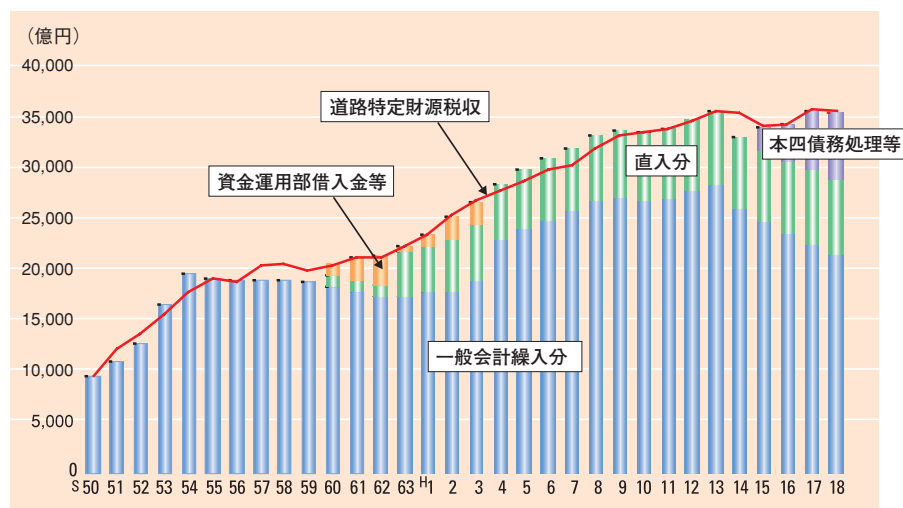
③特定財源制度に係る税の収入額については、一般税源化を図ることを前提とし、具体的な改正の案を作成するものとする。

ここでは、単純に一般財源化する——と書いてあるのではなくて、そういう方向で議論するし、本来、消費税の議論の整理ができて、その中で歳出・歳入の枠組みが決まれば、財源もセットする——という読み方ができるのですが、一応「年内に」と書かれてしまったので、年内になんらかの内容を出さなくてはならないということです。そうすると、ここで唯一のよりどころは「納税者の理解」であって、これがないと法律上は案が書けない——ということにもなっているわけです。

### 道路特定財源の用途の 多様化

それでは、具体的にはどうなるのか——ということですが、16ページの「道路関係予算と道路特定財源税収の推移

## 道路関係予算と道路特定財源税収の推移（当初予算）



注1：NTT－A、貸付金償還金等は含まず

注2：平成18年度は当初予算（案）

（当初予算）」を見ると、これまでに、道路特定財源が全部使い切れなかったことは3回ありました。それはこの図の中で折れ線グラフの下に棒グラフがきいているところで、第1回めが昭和51、52年、第2回めが同57、58、59年、第3回めが平成14年です。

そのたびごとに我々の先輩たちが智慧を絞って対応してきましたので、既に答えのパターンは出尽くして、過去をみればおよその答えは見えてくるのです。このうちの前の2回は、基本的に自動車重量税の範囲内に、いわゆるオーバーフローは納まっていたので、当時の大蔵省と建設省との間の調整によって処理することができました。

ところが、3回目にあたる平成14年の場合は、ずっと右肩上がりに予算が増加し続けてきたこれまでとは違って、予算額が下がりはじめたタイミングだったために、制度創設から50年ぶりの「大幅な手直しの実施」として、以下の3項目の「使途の多様化」が行われました。

- ① 環境分野や都市交通分野への使途の拡大
  - ② 本四公団の債務の早期抜本処理
  - ③ 地方への財源委譲
- ①は、これまで道路づくりにしか使

えなかった予算の使途を、法律を改正して「ETCの車載器リース制度の創設」といったソフトの分野にも拡大したものです。

②は、本四公団の債務を切り離して一般会計に付け替え、シーリング外で予算を使うことにしたものです。

③は、自動車重量税の地方への譲与割合を現行の1/4から1/3に引き上げて、税源委譲を行ったものです。

結局、予算不消化の対応としては、この三つの方法ぐらいしか考えられませんが、この中で③の方法は、地方で道路整備予算が減少傾向となっている現状にあっては、単純に財源を地方に委譲しただけでは予算が道路に回らず、結局「渡し損」になってしまう可能性が高いので、芸のない対応だとも言えると思います。

### ベストは「シーリング外の措置」

昨年の秋に経団連、自動車工業会、石油連盟などの各種団体から意見が出されました。

一般財源化の声の高まりの中で、自動車工業会と石油連盟がタッグを組んで、「一般財源化はもってのほか」と強力な

要望をされた結果、小泉内閣では決着がつかずに先送りになり、現在にいたっているわけです。

ところで、「道路特定財源」の見直しにあたっての選択肢としては、私の考えでは歳出と歳入との両面から考えて、以下の5項目しかあり得ないと思っています。

- 歳出面の対応——①一般財源化、②シーリング外の措置、③使途拡大
- 歳入面の対応——④地方への税源委譲、⑤税率の引下げ

難しい話を抜きにして「すじ論」から言えば、道路特定財源は道路の整備に充てるということなのですが、例えば地方では一般財源（交付税）も減っていますので、補助がウラの負担も十分でなく、道路整備の予算を増やせばドンドン道路が作れるという時代ではないことはたしかです。そこで、この五つの選択肢の中で私がもっとも適切だと思うのは、②の「シーリング外の措置」ということになります。

例えば、道路公団の民営化で誕生した会社か保有機構が持っている債務を一部分切り離して、一般会計につけて、それに予算を手当てして返済すれば会社の債務が減少するので、ある程度高速道路の料金を値下げしても、償還期間内に返済が可能になります。

以前はそんなことをすれば、「結局、高速道路の無い田舎は損をする」という批判が出たでしょうが、予算のシーリングの外で値下げをすれば納税者の理解も得られます。その上、現在では地方が「新直轄」という形で、無料で高速道路を作っていますので、地方は無料で作って、都心は料金が下がるといことで、「むしろバランスがとれているのではないか」とすら、思います。

そうでないならば、地方の道路整備予

## 平成 15 年度における道路特定財源の使途の多様化について

これまでの延長線で処理することなく、制度創設から50年ぶりの大幅な見直しを実施

道路特定財源総額 5兆7千億円 (国 3兆4千億円 地方 2兆3千億円)

### 1 環境分野や都市交通分野への使途の拡大

+400億円  
3,691億円

使途の拡大  
・ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援  
・ETC車載器リース制度の創設  
・地下鉄インフラ整備 等

これまでの活用 電線類の地中化・連続立体交差事業・都市モノレール 等

### 2 本四公団の債務の早期抜本処理

1.3兆円の  
債務切り離し

2,245億円  
(15年度分)

※ 800億円の出資金を10年延長

本四公団有利子債務  
約3.5兆円

約1.3兆円

約2.2兆円

本四公団の債務については、民営化推進委員会の意見書において、債務の切り離しと今後五箇年内における早期処理が提言されているところ。

### 3 地方への税源移譲

自動車重量税の地方への譲与割合を現行の4分の1から3分の1に引き上げ、税源移譲を実施。

930億円 移譲

新直轄方式の導入に伴う地方負担増への対応  
(約450億円)

市町村道補助の削減に伴う地方負担増への対応  
(約480億円)

国分 2/3

7,410億円

地方分 1/3

3,710億円

国分 3/4

8,340億円

地方分 1/4

2,780億円

算が減少していますので、使い道を道路整備に制度上限定したうえで、④の「地方への税源委譲」を考えるのが良いと思います。さらに第三の選択肢としては、⑤の「税率の引下げ」ですね。この三つの選択肢のどれかというのが望ましいのではないかと、私は考えています。

また、そういう方向はなかなか難しい——ということであれば、③の「使途拡大」の脈絡の中で、一部、道路側の主張する使途にあて、残りは建設国債で出している公共事業に振り替えていくとか、

或いは財務省が豪腕を振るいますと「白紙の一般財源化」ということになるのでしょうか。

このような、いくつかの選択肢の組み合わせというような形で、年内とりまとめであれば、クリスマス頃には答えが出ることになりますので、皆様はテレビで結果をご覧になれるか、と思います。

最後に、道路財源というのは国民の皆様から税金で頂いているもので、しかも5箇年の見直しは法律を通さなければできません。そこで、冒頭に申し上げまし

たように、あくまでも「納税者のご理解」がポイントです。昨年の年末にも一般財源化の議論が高まったわけですが、873万人にものぼる反対署名のパワーの影響もあって、回避されました。

ですから、納税者のみなさんが、思うところをしっかりと訴えていければ、理不尽な結末にはならないと思いますので、そのために私のお話が、少しでもお役に立てばさいわいです。ご清聴ありがとうございました。

(かとう・ひさよし)

# PIARC国際セミナー 参加報告

堀内 弘志 ITS 統括研究部調査役

## 1. はじめに

PIARC（世界道路協会）は道路と輸送に関する情報交換を目的として組織され、定例的に国際会議と国際セミナーを開催している。今回のマレーシアで開催されたITSに関する国際セミナーでは全11カ国、延べ32名の発表がなされ、日本からは当機構の辻常務が日本のETCの普及状況とアジア向けのETC車載器の提案等、および国総研から日本のITS開発の状況を発表した。

セミナー参加者は開催国マレーシアから半数以上を占めるものの、世界各国より約500名が参加し、クアラルンプール(KL)市内のレジェンドホテルにて8/14-16日の3日間の会期で開催された。

## 2. セミナー概要

セミナーは民族衣装をまとった女性達の担いだ御輿を先頭に、Dato' Seriマレーシア公共大臣の入場続き、ドライアイスの煙幕とレーザー光線を使った開幕宣言に始まり、ITS全般に関する4つのテクニカルセッション、ETCの普及状況に関するフォーラム、会場前での各機関による展示、およびKL市内のITS設備へのテクニカルツアーにより構成された。

成された。各セッションの概要は以下の通り。

### TS.1 情報連携による新機軸

日本、英国、米国等の先進各国の代表により、情報連携に関する発表が行われた。

### TS.2 情報管理と情報伝達

渋滞検知とその伝達をいかに効率的に行うことが出来るかについての、各国各機関の工夫状況が報告された。

### TS.3 ITS技術の適正な適用

各ソリューションとしてのITS技術について既に運用が行われ実績が得られている実例が報告された。

### TS.4 ITS推進への挑戦

現在推進中の各種プロジェクトを中心とした各国の政策的なITS推進計画概要が報告された。

### [Forum] ETCの実証で学んだもの

ETCの料金収受システム運用に関する各国の現状と今後の計画等に関する報告が行われた。

### [Technical Tour] ITIS見学

ITISでは市内の主要箇所に設置されたCCTVカメラで車種別交通量をカウントするとともに、自動的に渋滞や事故等の検知を行い、情報板による情報提供やWEBによる映像や渋滞情報の提供を実施している。集中管制センターと道路交通情報センターが1つになったような組織で、日本より進んでいると見られた。



「日本のETC」発表時の会場の状況



ITISの操作室



マレーシア公共大臣と当機構の辻常務

## 3. アジアETC

HIDOでは日本版ETCのアジア諸国への展開を目指した活動を行っている。その一環でマレーシアでのETC採用を促進するため、所轄大臣である公共大臣との会談の機会を得た。

大臣はフリーフローETCの実現に強い意欲を示しており、今回の会談でもこの点で日本版のETCに興味を持たれていた。今後の活動の展開の足がかりにしたいと考えている。

(ほりうち・ひろし)

# アジアETCへの取組み紹介

上田光良 I T S 統括研究部副調査役

## 1. はじめに

日本のETC利用率は全国平均で60%を超え、ETC車載器の累計セットアップ台数は2006年9月末現在で1,400万台を突破し、代表的な社会システムとして急速に普及しつつある。

一方、中国を始め、アジア諸国においてもETCシステムが導入されつつあるが、図1に示すとおり、何れも欧州方式であるCEN（パッシブDSRC）方式またはIR（赤外線通信）方式が採用されているのが現状である。

また、日本方式（アクティブDSRC）の導入推進に関しては、国内の普及に重点を置いた施策を展開していたのが現状である。

しかしながら、日本方式がこのまま世界どこかアジアからも孤立してしまうことは好ましいことではない。

そこで、これまでの日本の英知を生かし、アジア諸国の実情に適した『ETCシステム』を開発、導入することを目指して、「アジアETC検討ワーキング」を、2006年3月に発足し取組みを開始した。

本ワーキングの主な目的は以下の2点である。

- ① 車載器とインフラ機器を含めたトータルとしての低コストETCシステムを共同で生み出し、アクティブDSRCをアジアに広める。



ベトナムにおけるETCセミナー（ベトナム政府・H I D O共催）

- ② 中国を始めアジア諸国に導入する戦略を策定して、ETC市場の拡大と共にアジアにおけるITSの進展に寄与する。

## 2. アジアETC検討ワーキングの取組み内容

本検討ワーキングの設立にあたっては、3つのサブワーキング体制を採用し、商品企画、仕様化、販売促進面からの検討を実施してきた。（図2参照）

なお、それぞれの対象国ごとに個別システムを検討するのではなく、すべての国で共通インフラとして適用できるETCシステムについて検討した。

各サブワーキングの主な活動内容は、以下のとおりである。

### 1) 企画ワーキング

- ・国、地域別のニーズ分析
- ・基本コンセプトの検討
- ・現地ニーズ・経済状況等を踏まえたアジアETCサービスレベルの設定
- ・国別・地域別のターゲットの絞込み、国別アジアETC普及戦略の検討

### 2) 技術ワーキング

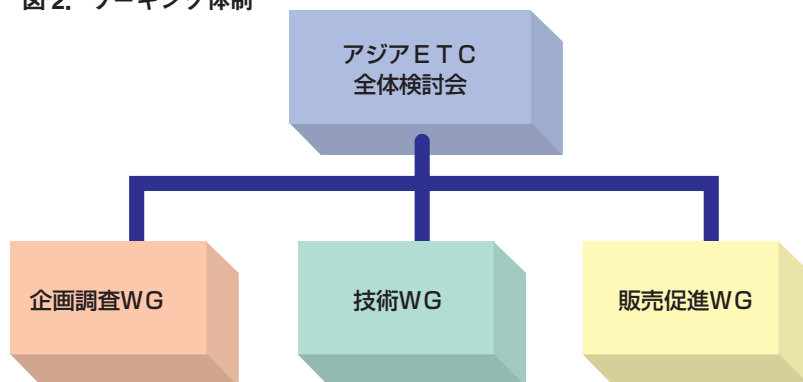
- ・アジアETC基本コンセプトを実現するためのETC仕様の検討
- ・低価格を実現するための新技術等の導入検討
- ・トータルコスト・メンテナンスコストを低減するための技術的方法

### 3) 販売促進ワーキング

図1 主なアジア諸国におけるETCの現状

|                      | 中 国                   | インド                                           | インドネシア                                                 | ベトナム                           | タ イ                     | マレーシア                                    |
|----------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------------------|
| 人 口 万人               | 129,227               | 107,300                                       | 21,695                                                 | 7,973                          | 6,335                   | 2,453                                    |
| GDP (03年) 百万US\$     | 1,410,000             | 575,000                                       | 243,293                                                | 39,046                         | 143,159                 | 103,737                                  |
| 四輪車保有率 /千人           |                       |                                               | 28.9                                                   | 5.4                            | 106.9                   | 274.4                                    |
| 有料道路延長 (03年)         | 29,745                |                                               | 530                                                    |                                | 31                      | 1,228                                    |
| 既存ETC                | ○<br>5.8GHz<br>パッシブ方式 | —<br>IR方式<br>数箇所                              | ○<br>パッシブ方式<br>2箇所のみ                                   | ○<br>IR方式<br>数箇所               | ○<br>FES, SES<br>パッシブ方式 | ○<br>Smart TAG<br>IR方式                   |
| ETCの規格化<br>高速道路整備計画等 | 規格統一化<br>の動きあり        | BOTによる<br>高速道路整備<br>計画<br><br>ETC規格<br>化の動きあり | タンジュン<br>プリオク<br>アクセス道路<br><br>外郭環状道路<br>ジャワ島<br>横断道路等 | 5プロジェクト<br>総延長2,000キロ<br>の開発計画 | 既設ETCの<br>見直し計画あり       | 既設IR方式の<br>見直し計画あり<br><br>フリーフロー<br>化の方向 |

図2. ワーキング体制



- ・アジアETC売り込みのためのPR資料作成
- ・国別・地域別の推進先の事前調査・現地ヒアリング等
- ・日本型ODAプロジェクトとの連携方法の検討
- ・アジアETC普及セミナー、勉強会等の開催等

#### 4) 活動スケジュール

スケジュールの策定にあたっては、企画ワーキングにおける対象国の現地調査、ニーズ分析を先行させ、企画開発コンセプトを明確化した上で各ワーキング

の検討を進めていった。

現段階で、企画ワーキングによる商品コンセプト、導入戦略の決定は、ほぼ完了し、「技術ワーキングによる詳細仕様、システム開発の検討」、「販売促進ワーキングにおける、具体的な対象国へのアプローチ方法の検討」を継続して検討中である。

### 3. 今後の取組みについて

本取組みは、足がかりとしてETCから開始したが、日本の次世代ITSの核

であるアクティブDSRCの特徴を活かした各種ITSの普及に関しても、官民一体となった形で取組んでいく方向である。

具体的には、日本において取組まれている「ITSセカンドステージ」のサービス内容を中心に「ITSインフラとしての路車協調システム」の優位性を強くアピールし、体系的なITS導入手段としてアクティブDSRCを推進していく方向である。

## 4. おわりに

アジア諸国に対するITS導入施策に関して、欧米諸国では必ずしも導入国のニーズに合致していないケースも多く見受けられる。

今回の取組み事例のように、アジア諸国のニーズ調査を十分に実施し、高い視点から対象国のITSを提案することにより、日本はアジア諸国の交通問題の解決に寄与できるものと考えている。

(うえだ・みつよし)