

# 弾力的な料金施策とスマートインター チェンジ等について

# 目 次

<u>1 有料道路の現状と課題</u>	1
<u>2 高速道路ネットワークの有効活用・機能強化</u>	
・ 経緯	12
・ 料金・スマートIC社会実験	13
・ 「安心実現のための緊急総合対策」における高速道路料金の引下げ	20
・ 「生活対策」における高速道路料金の引下げ	22
・ スマートICの整備	30

# 有料道路制度の沿革

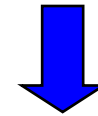
わが国の有料道路制度は、財政上の制約から遅れていた道路整備の促進を目的にスタートし、道路整備特別措置法等による制度により、着実な整備や社会経済の発展に大きく貢献してきたが、一方的な国の命令制度のもと、各公団のコスト削減努力が不十分との批判も生じた。

○道路整備の著しい遅れ  
—昭和31年 ワトキンス調査団報告書—  
「日本の道路は信じ難い程悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視してきた国は他にない。」

昭和27年 道路法制定(全面改正)  
⇒道路管理者のみが都道府県道、市町村道に限り建設大臣の許可を得て有料の橋又は渡船施設の設置が可能。  
道路整備特別措置法制定  
⇒有料制度の対象を拡大し、道路法上の道路に関する全面的な有料道路制度の採用。  
(事業主体:道路管理者である国及び都道府県又は市)

昭和31年 道路整備特別措置法制定(全面改正)  
日本道路公団法制定(日本道路公団設立)  
⇒国が直轄で施行していた有料道路方式の廃止。  
公団による有料道路方式の採用

昭和34年 首都高速道路公団法制定(首都高速道路公団設立)  
昭和37年 阪神高速道路公団法制定(阪神高速道路公団設立)  
昭和45年 本州四国連絡橋公団法制定(本州四国連絡橋公団設立)  
地方道路公社法制定(逐次公社設立)



○公団方式に対する様々な批判  
(償還期間先送り、国からの施行命令方式、高コスト体質など)

平成16年 道路関係四公団民営化関連4法制定  
平成17年 道路関係四公団廃止  
(独)日本高速道路保有・債務返済機構設立  
6高速道路株式会社設立

# 有料道路の整備の現況(1)

## 事業主体別供用延長と交通量

事業主体	路線網	道路の区分	供用延長		交通量
東日本高速道路株式会社	全国路線網	高速自動車国道	7,431km	8,265km	643万台/日
中日本高速道路株式会社		一般有料道路	835km		
西日本高速道路株式会社	一の路線	一般有料道路	90km	90km	
首都高速道路株式会社	地域路線網	首都高速道路	287km	694km	115万台/日
阪神高速道路株式会社		阪神高速道路	234km		91万台/日
本州四国連絡高速道路株式会社		本州四国連絡高速道路	173km		39万台/日
地方道路公社等	—	指定都市高速道路	174km	1,231km	57万台/日
		一般有料道路	1,056km		151万台/日
合 計			10,279km		1,096万台/日

## 供用延長と走行台キロ

		供用延長	走行台キロ分担率
全道路		1,197,008km	100%
	うち有料道路	10,279km 約 0.9%	約 12%

注1) 全道路の供用延長は「道路統計年報2007」より平成18年4月1日現在値。(ただし、有料道路は平成19年10月1日現在値)

注2) 交通量は平成18年度における年間平均交通量であり、各事業主体調べ。

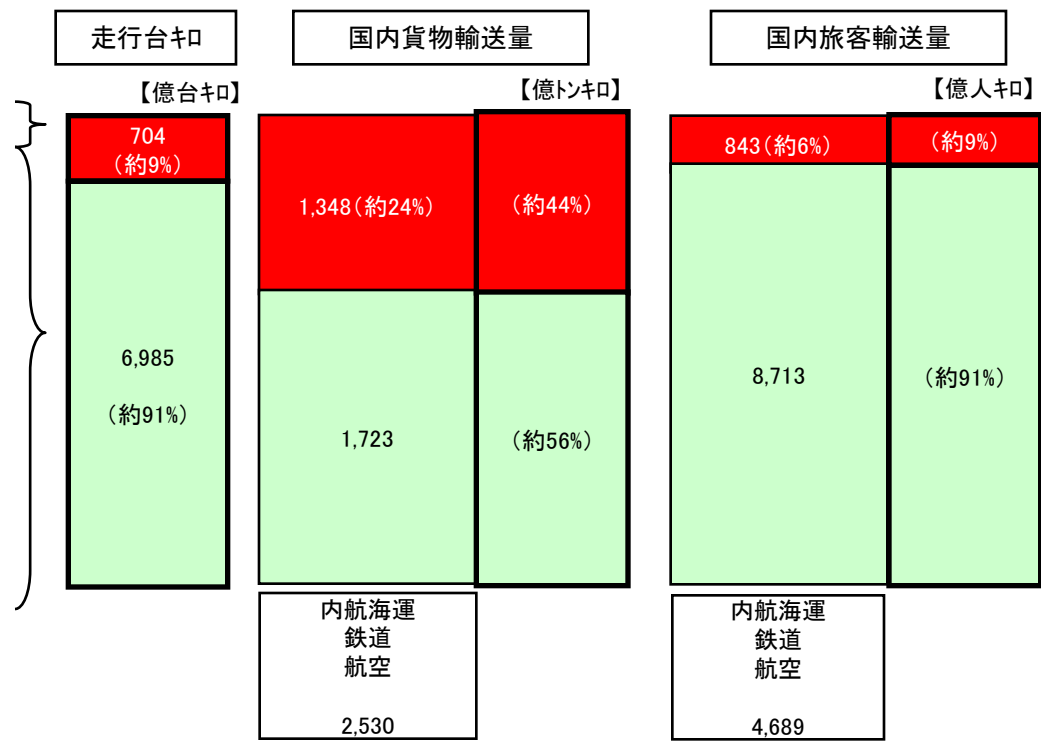
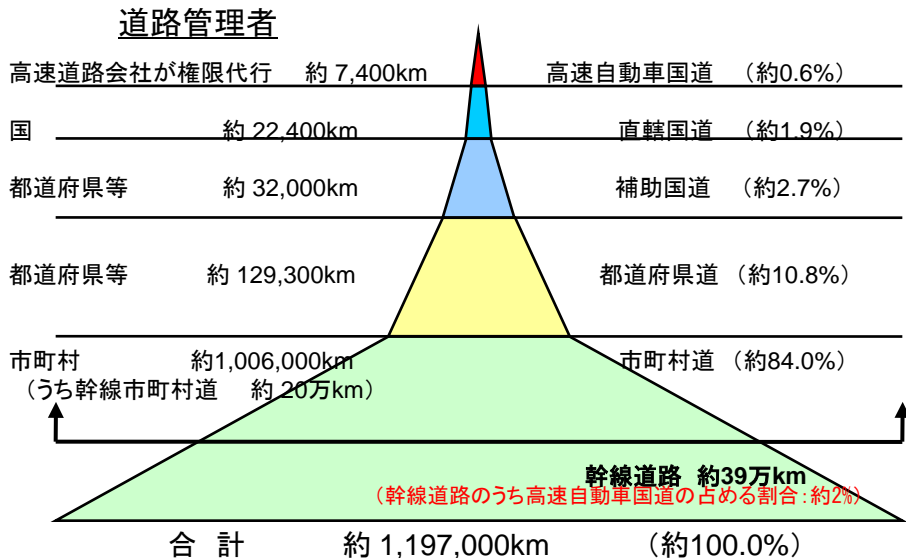
注3) 走行台キロ分担率は、全道路は平成17年度自動車輸送統計調査、陸運統計要覧より算出、有料道路は平成17年度道路交通センサス値。

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。

# 有料道路の整備の現況(2)

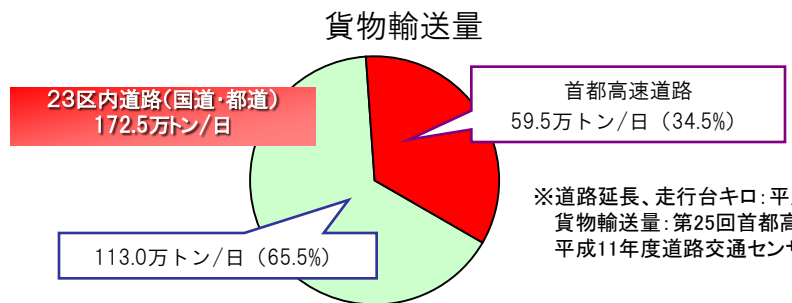
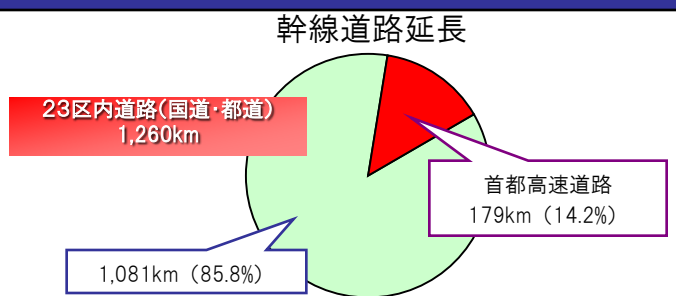
高速自動車国道、都市高速道路ともに、貨物輸送において、延長に比して大きな役割を果たしている。

## 道路の体系と高速自動車国道の役割



※道路延長については「道路統計年報2007」より平成18年4月1日現在。  
 ※走行台キロ分担率は、全道路は「自動車輸送統計調査」、「陸運統計要覧」より、うち高速自動車国道は「道路交通センサス」より算出、いずれも平成17年度数値。  
 ※国内貨物輸送量及び国内旅客輸送量について「陸運統計要覧」より、うち高速自動車国道は「高速道路便覧2006」より。いずれも平成11年度数値。

## 都市高速の役割(首都高速の場合)



※道路延長、走行台キロ:平成17年度道路交通センサス  
 貨物輸送量:第25回首都高道路交通起終点調査(H14. 1)及び平成11年度道路交通センサス

# 高速道路の料金体系

## 高速道路

### 高速自動車国道

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

#### 対距離料金制

$$\left[ \frac{150\text{円}}{\text{利用1回当たりの料金 (ターミナルチャージ)}} + \frac{24.6\text{円/km}}{\text{利用距離に応じた料金}} \right] \times 1.05$$

○大都市圏料金  
29.52円/km

○長距離低減  
100~200km 25%割引  
200km~ 30%割引

#### 均一料金

### 一般有料道路

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

#### 区間料金

〔ターミナルチャージ無し〕

12.3~153.6円/km ※  
※個別路線の採算を加味した料金(道路毎に異なる)

### 本四道路

本州四国連絡高速道路株式会社

#### 対距離料金制

$$\left[ \frac{90\text{円}}{\text{利用1回当たりの料金 (ターミナルチャージ)}} + \frac{28.08\text{円/km (陸上部)}}{\text{利用距離に応じた料金}} \right] \times 1.05$$

252.72円/km (海峡部)

### 都市高速道路

首都高速道路株式会社  
阪神高速道路株式会社

#### 均一料金

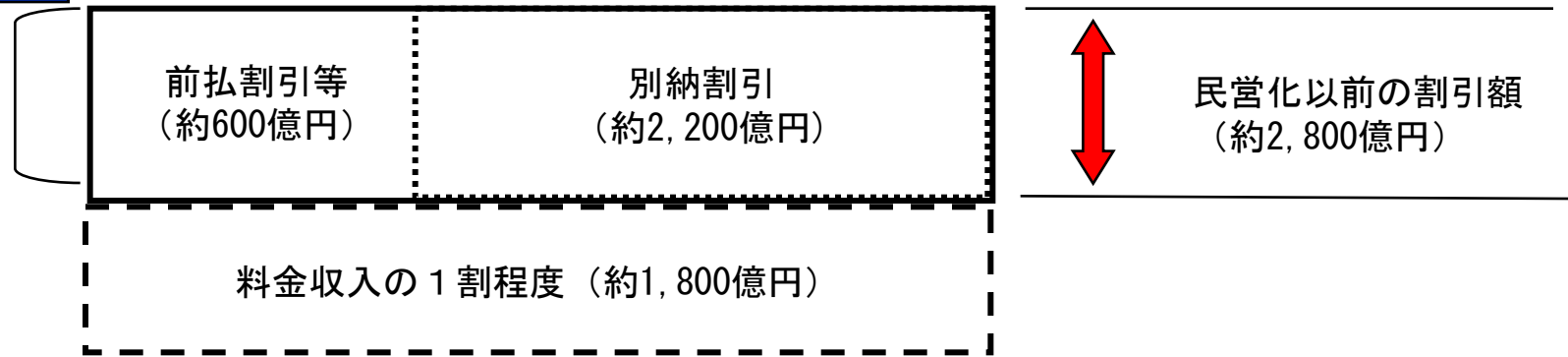
(東京圏) 700円/台均一  
(阪神東線) 700円/台均一

# 民営化に際して導入した料金割引

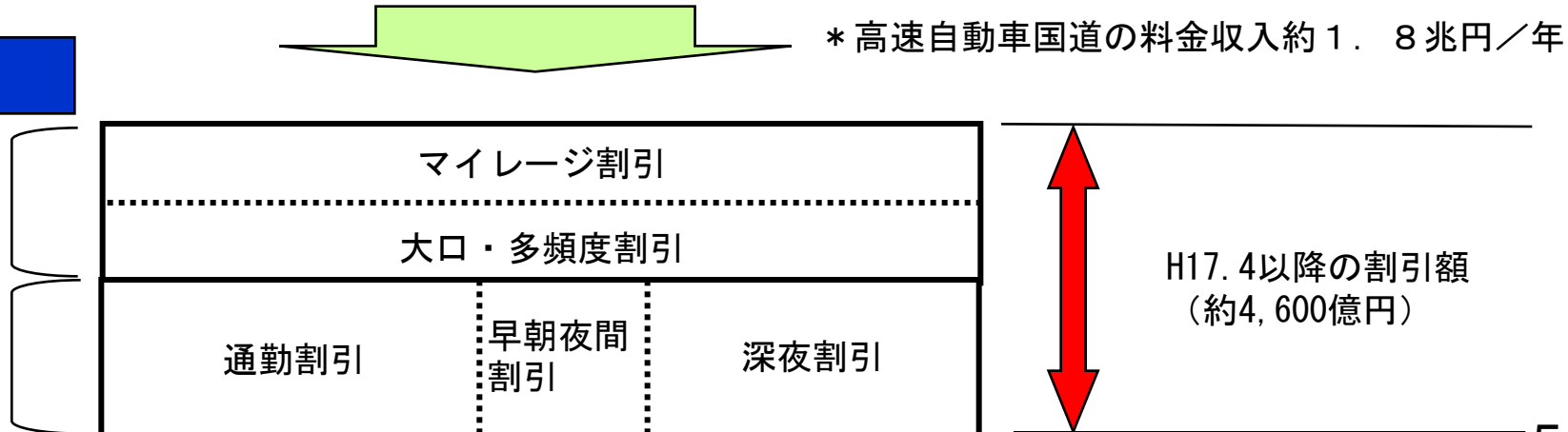
「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」(抜粋)(平成15年12月22日政府・与党申し合わせ)

- ① ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。
- ② 特に、高速国道の料金については、平均1割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金の引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。

## 民営化前の割引



## 民営化後の割引

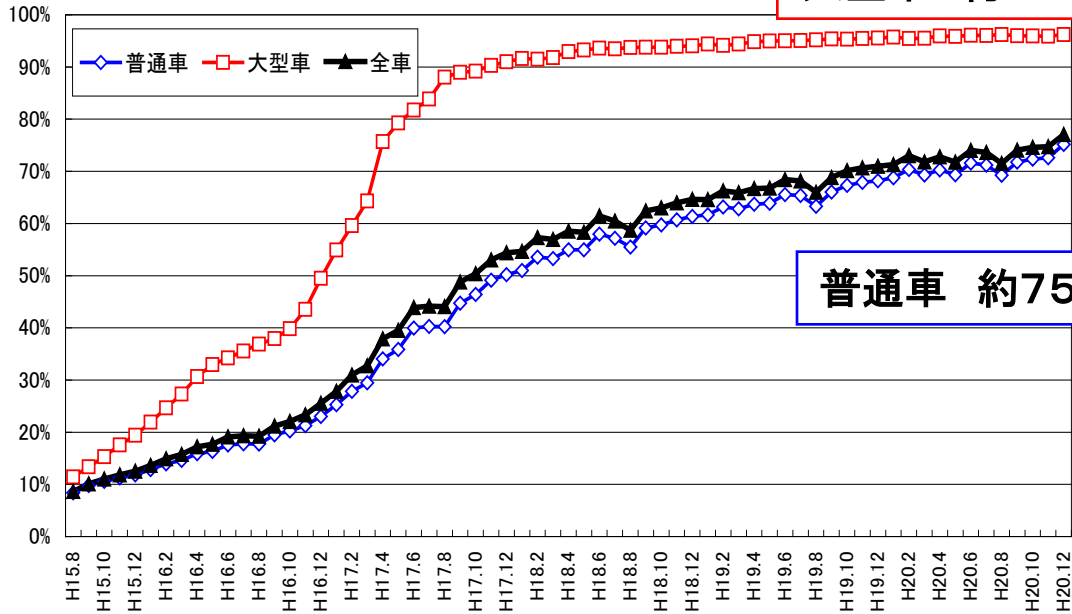


# ETCの利用率と混雑緩和

## 車種別ETC利用率の推移

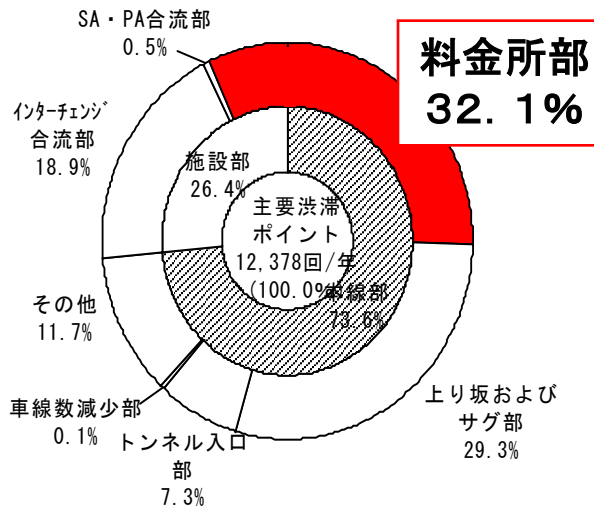
大型車 約96%

普通車 約75%

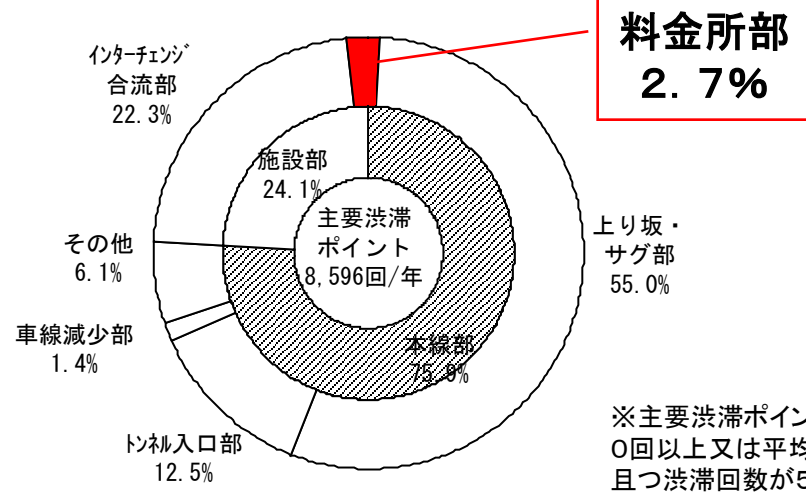


会社名	ETC利用率 H21. 2. 6~12
東日本高速	74.3%
中日本高速	79.0%
西日本高速	72.4%
首都高速	82.6%
阪神高速	77.9%
本四高速	78.5%
<b>全国</b>	<b>76.4%</b>

## 平成12年 (ETC導入前)



## 平成19年 (ETC導入後)



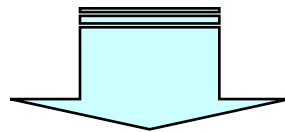
※主要渋滞ポイント: 年間渋滞回数が30回以上又は平均渋滞長が2km以上且つ渋滞回数が5回以上



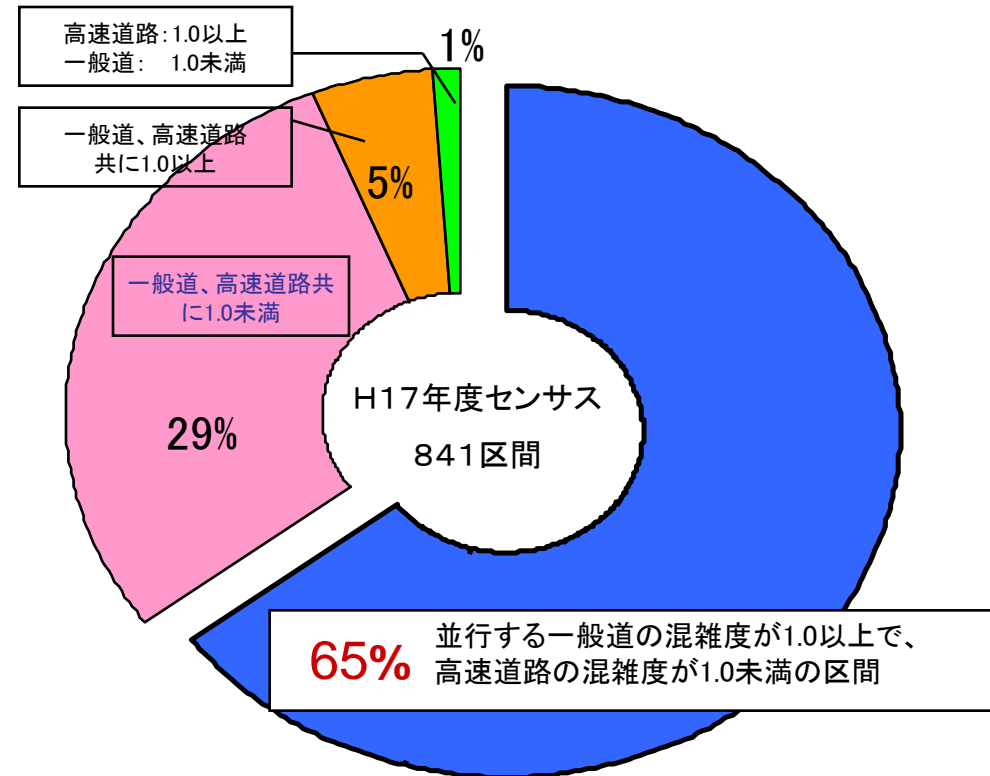
# 一般道路を含めたネットワーク全体における道路交通に関する課題

- 高速道路に並行する一般道路が混雑する一方で、高速道路の交通容量に余裕がある区間が全体の約65%存在。
- 高速道路の路線でも、曜日や時間帯により交通量に大きな差が生じており、利用状況にばらつきがある。

- 高速道路に並行する一般道路において、
  - ・平日の朝夕の時間帯などで利用が集中し混雑する一方で、高速道路には交通容量に余裕がある区間が多い。
  - ・総じて大型車が昼夜問わず一定交通量走行する路線が多い。
- 高速道路において、休日、特に通勤割引時間帯に交通が集中し、渋滞が発生する区間がある。
- 大都市圏において、大都市中心部に通過交通を含め交通が集中し、都市内交通が高速道路を効率的に利用できない。



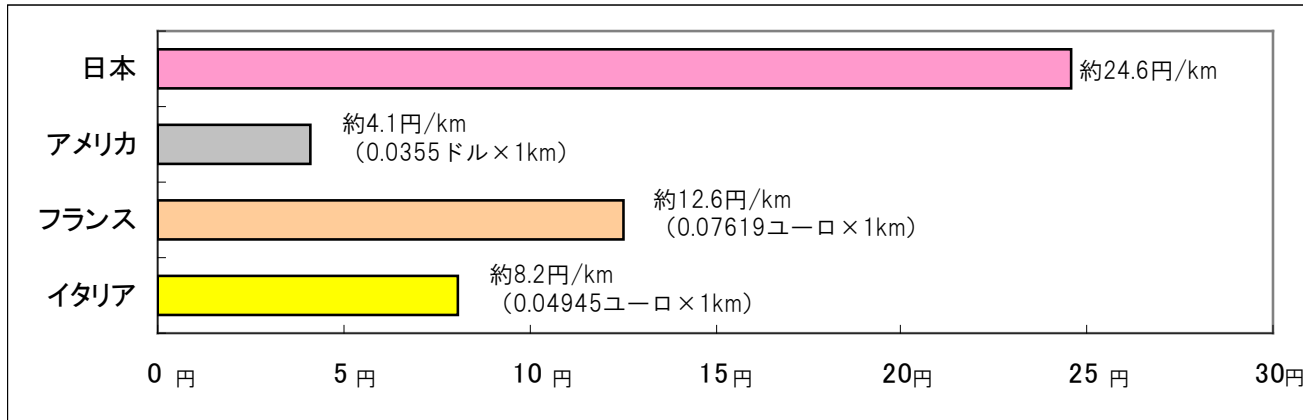
- ・高速道路又は一般道路における走行速度の低下、
- ・地球環境への負荷の上昇、
- ・沿道環境の悪化、
- ・交通事故の増加、
- 等の一因と考えられる。



- ※データ：平成17年度センサス
- ※「並行する一般道」とは高速自動車国道と並行する一般国道若しくは主要地方道を示す
- ※「混雑度」とは、交通量を交通容量で除したのもの
  - ・例えば、4車線区間の交通容量は、約4～6万台／日程度
  - ・交通容量は車線数、市街地等の区分、大型車混入率等から算出

# 料金に関する課題

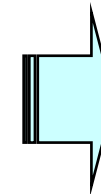
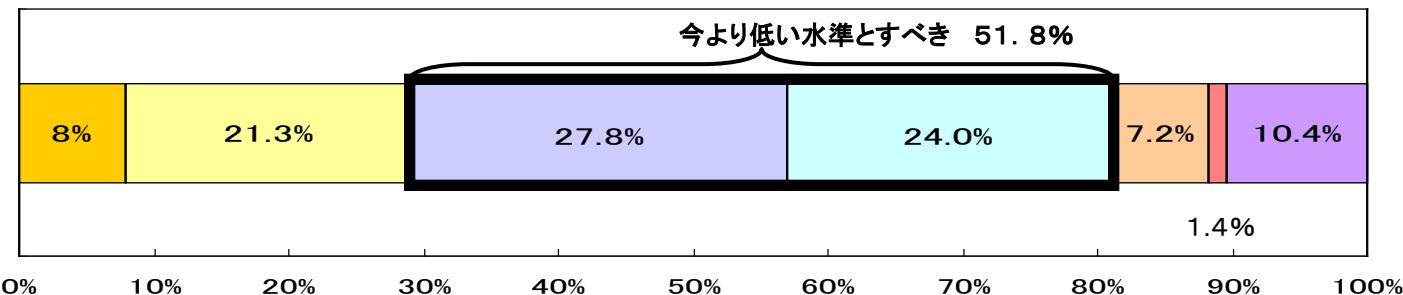
## 1km当たりの日本と諸外国の高速道路料金



・物流コスト高を招いて国際競争力を低下。

注1) 出典: 高速自動車国道の整備効果及び運営方法等に関する調査検討  
 注2) 1ドル=114.57円、1ユーロ=165.29円で計算(平成19年11月1日現在)  
 注3) 比較対象事業者: 日本(NEXCO)、アメリカ(ニュージャージーターンパイク)、フランス(コフィルート社)、イタリア(アウトストラデー社)

## 高速道路の料金水準についてのアンケート



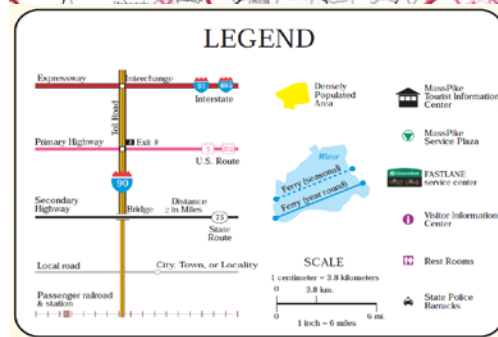
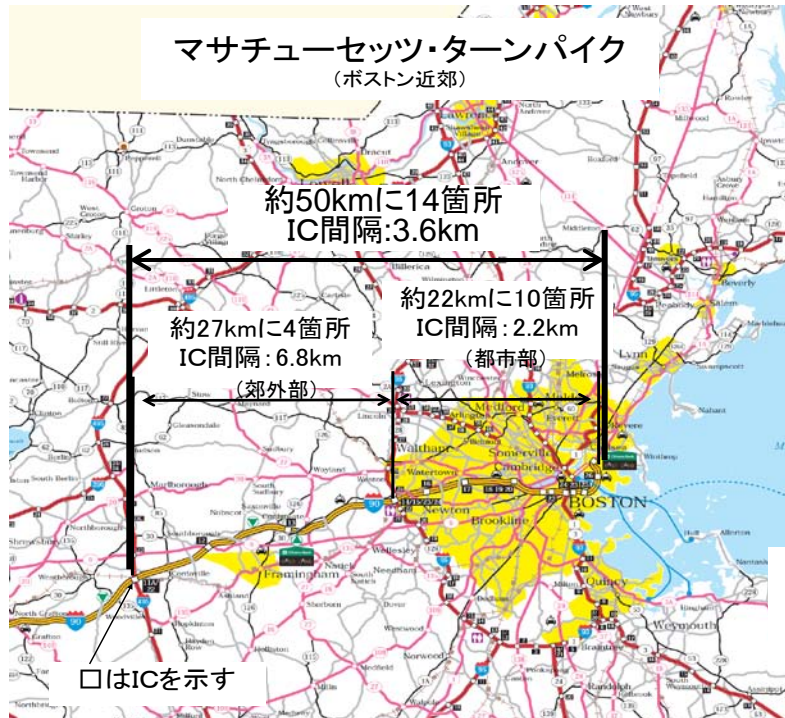
国民の5割以上が、今より低い料金水準とすべきとの意見。

- 適切な料金水準である
- 新たな整備、適正な管理を行うためには、やむを得ない料金水準である
- 高い料金水準なので、管理・サービス水準を下げて、今より低い水準とすべき
- 高い料金水準なので、通行料金の他に新たな財源措置を検討して、今より低い水準とすべき
- 一概に言えない
- その他
- わからない

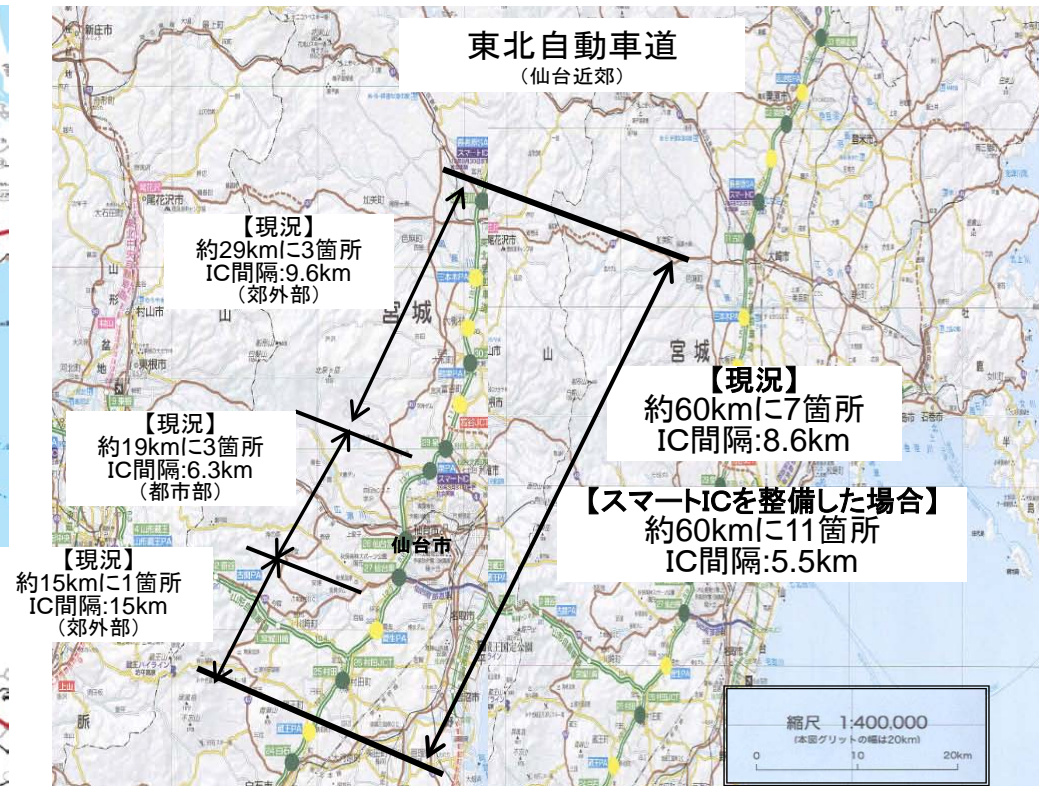
出典: 内閣府  
 「道路に関する世論調査」  
 (平成18年7月調査)

# 高速道路ストックの機能強化に関する課題

我が国における高速道路のインターチェンジの平均間隔は欧米の約2倍であり、高速道路の利用促進のネックの一つとなっている。



ボストン市	
面積	125.4km <sup>2</sup>
人口	59.7万人
人口密度	4,457 人/km <sup>2</sup>



仙台市	
面積	788.1km <sup>2</sup>
人口	102.8万人
人口密度	1,304 人/km <sup>2</sup>

- 既存IC
- 仮想スマートIC(県道等交差点やSA・PAなど)

# 高速道路ネットワークの有効活用・機能強化の経緯

## ①道路特定財源の見直しに関する具体策(抜粋) 平成18年12月8日 閣議決定

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。(略)

4. なお、以上の見直しと併せて、我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。

## ②道路特定財源の見直しについて(抜粋) 平成19年12月7日 政府・与党

昨年末の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。(略)

### 2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートIC(インターチェンジ)の増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進する。

このため、地方公共団体との連携を図るとともに、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、高速道路会社においてコスト縮減など更なる経営合理化に取り組むことによる追加的な措置の実施と併せて、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継する。

## ③道路特定財源の一般財源化等について(抜粋) 平成20年12月8日 政府・与党

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。(略)

### 5. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

昨年12月の政府・与党合意「道路特定財源の見直しについて」に基づき、総額2.5兆円の債務承継を本年度末までに行い、地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点からの高速道路料金の引下げ等を着実に実施する。

なお、都市高速については、「生活対策」(平成20年10月30日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決定)における重点的な引下げの後に、上限料金を抑えつつ、対距離料金制度を検討する。

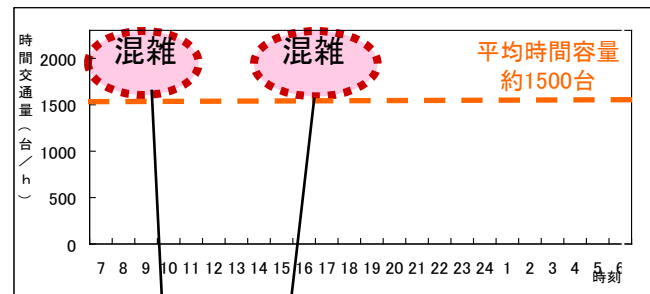
# 既存高速道路ネットワークの有効活用

## 高速道路料金の課題

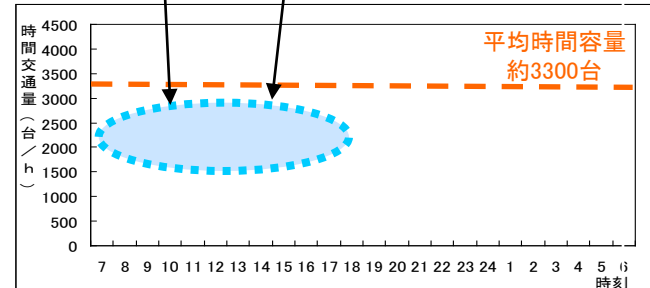
### 地域の活性化・物流の効率化の推進

- 高速道路に並行する一般道が混雑しているが、高速道路が混雑していない区間が65%

#### 一般道(時間帯別交通量)



#### 高速道路 転換が進んでいない



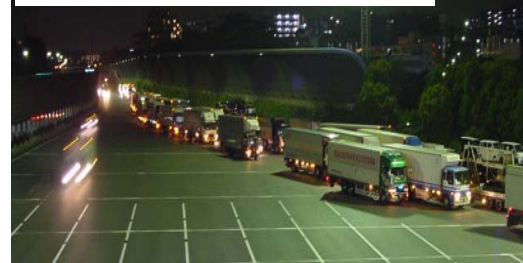
- 夜間の大型車の一般道の走行による沿道環境への負荷

【国道1号 静岡市八坂付近】



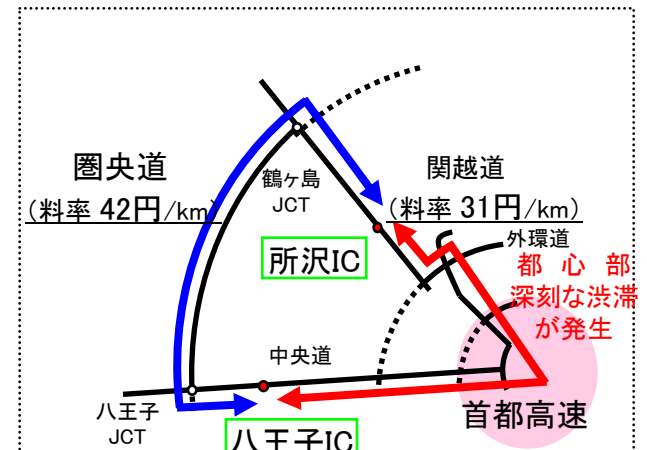
- 深夜割引(0時~)を受けるため料金所周辺で大量の時間待ち車両が発生しており事故の危険性

【東名東京料金所の待ち車両】



### 都市部の深刻な渋滞の解消

- 環状道路経由の料金が低い
- 都市高速の料金の負担格差増大



#### 所沢IC~八王子IC間の経路別の料金

圏央道経由: 68.7km  
2,650円(現行)

首都高経由: 79.7km  
2,250円(現行)

これらの政策課題について、既存ストックを有効に活用することにより対応(高速道路料金の引下げ等)

⇒ より効果的な料金引下げを行うため、全国で料金社会実験を実施。

# 混雑する一般道から高速道路への利用転換を図る料金社会実験

割引内容：平日15:00～17:00 3割引

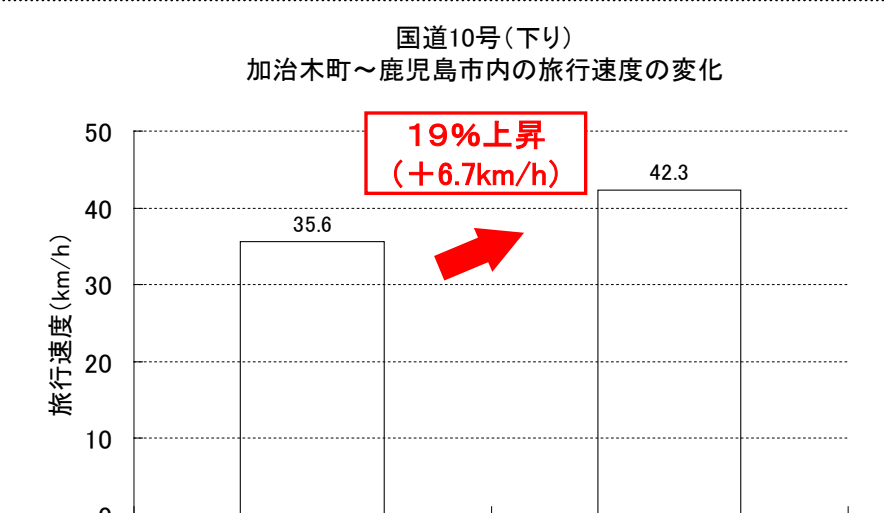
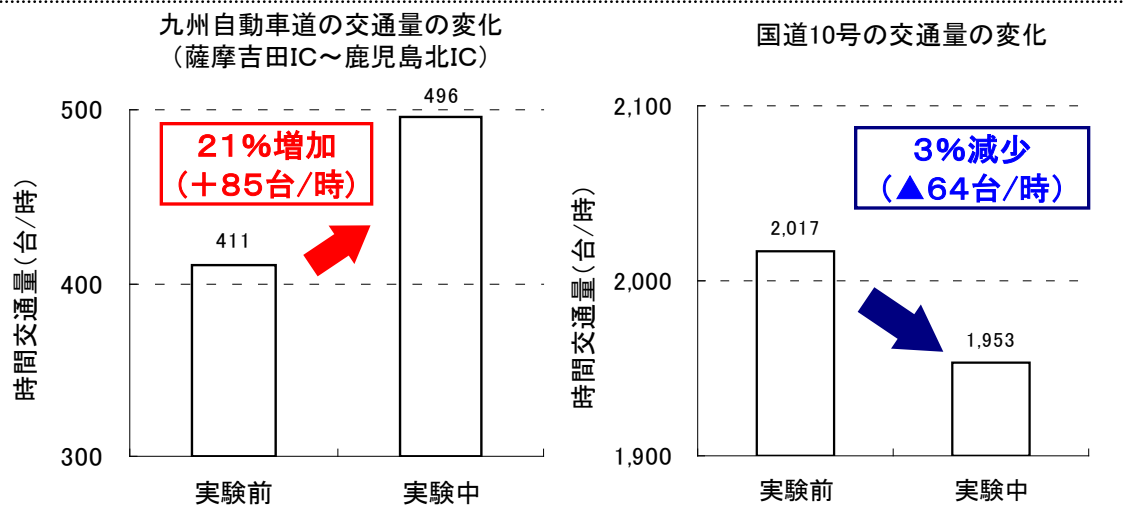


九州自動車道  
(溝辺鹿児島空港IC～鹿児島IC)

凡例  
■ 割引対象区間  
■ 並行する国道

■ 割引時間帯の断面交通量は、九州自動車道で **21%増加**  
 一方、並行する **国道10号の交通量は、3%減少**。

■ 割引時間帯における国道10号の **旅行速度が**  
**19%上昇** (35.6km/h→42.3km/h)



※実験前：H18.9～12平日、実験中：H19.9～12平日  
 高速道路はETCデータ、国道はトラフィックカウンタデータ(台風、集中工事などの特異日を除く)

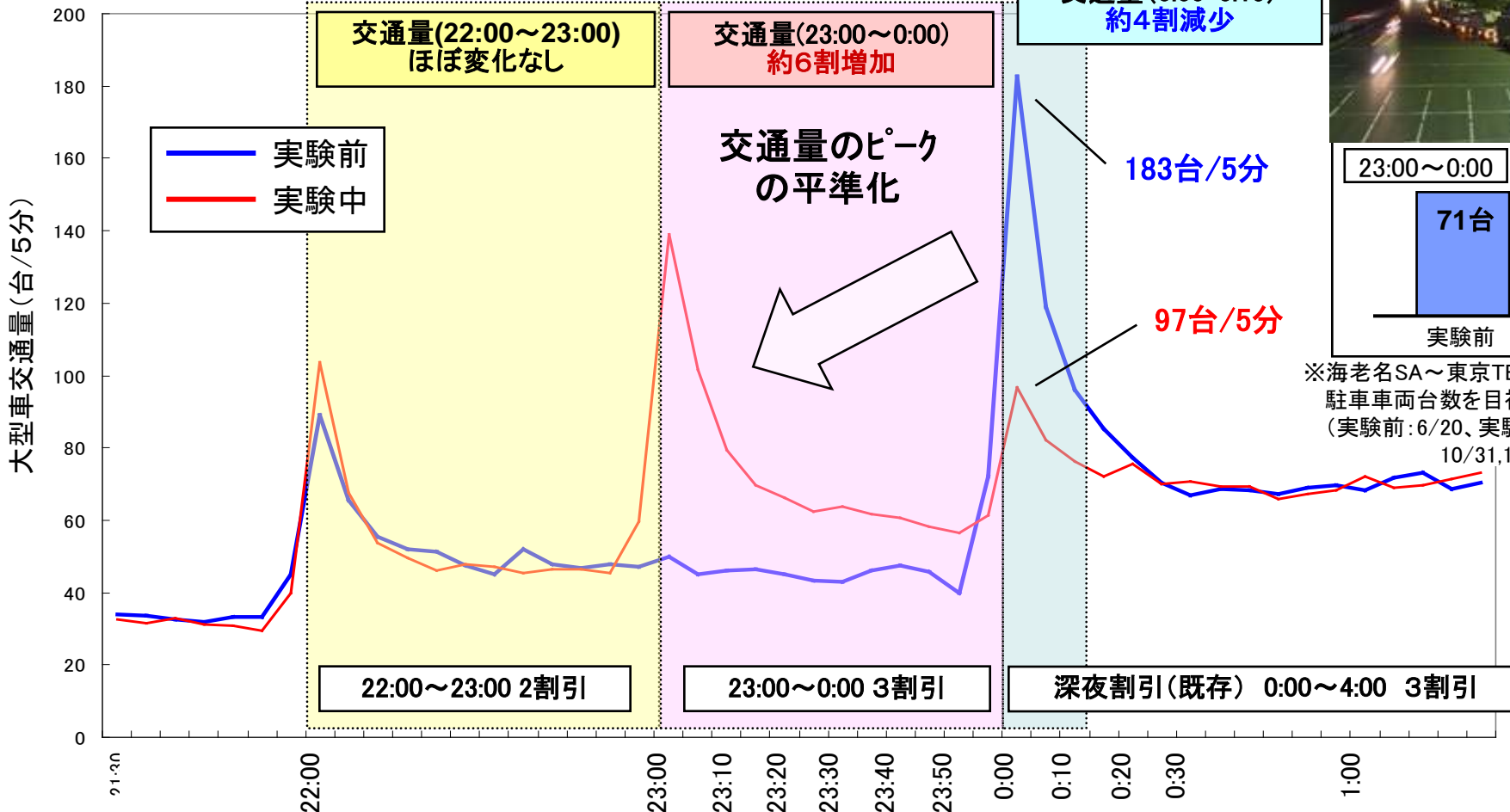
※実験前：H19.8.1、実験中：H19.10.16

# 物流の効率化のための料金社会実験

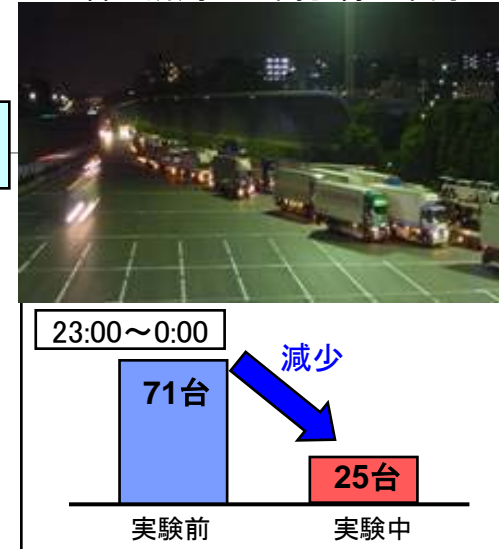
- 既存のピーク時間帯の大型車交通量が**約4割減少**し、料金所周辺における割引待ち車両は**減少**。
- 拡充した割引時間帯の大型車交通量は**約6割増加**。

割引内容: 23:00~0:00 3割引、22:00~23:00 2割引

東名 東京料金所上り線: 大型車交通量



料金所周辺の割引待ち車両



※海老名SA~東京TB間の路肩等における  
駐車車両台数を目視により確認  
(実験前:6/20、実験中:7/18,8/28,9/36,  
10/31,11/20,12/26の平均値)

※実験前: H19.6.4~6.21(月-木) 実験中: H19.9.3~12.20(月-木)

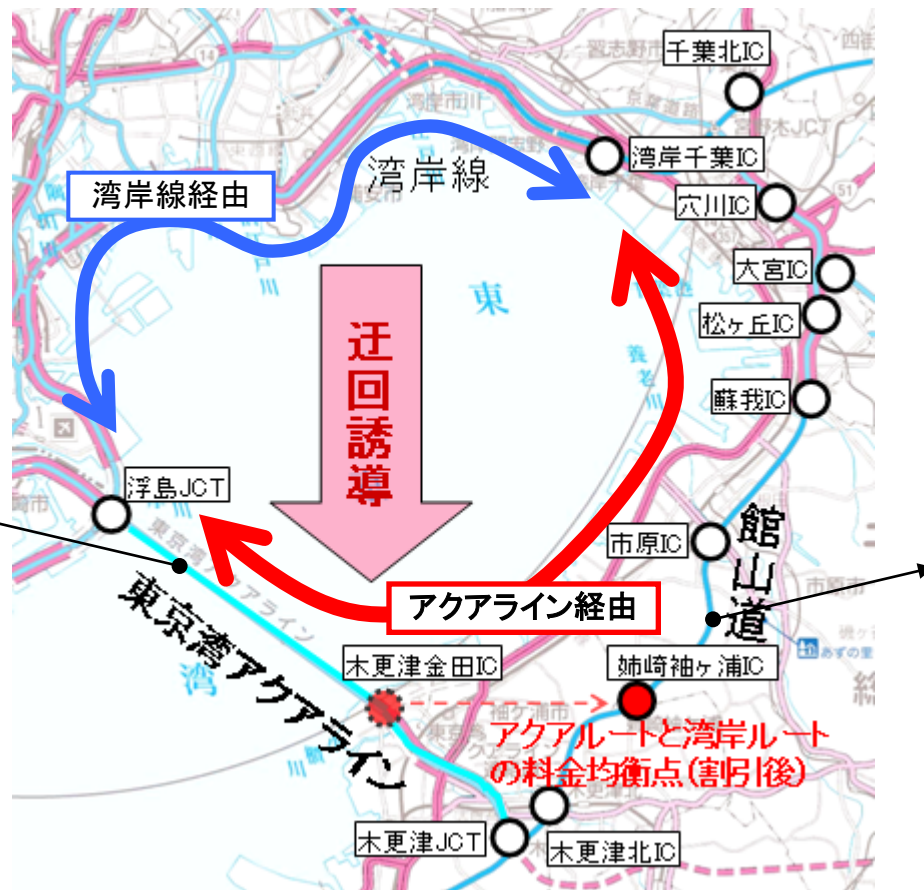
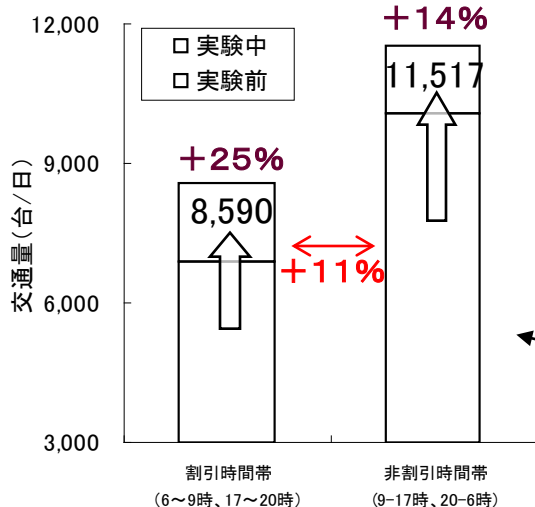
# 湾岸線経由からアクアライン経由への迂回を誘導する料金社会実験

■ アクアラインの交通量が約**11%**増加。アクアラインに接続する館山道の交通量も増加傾向。

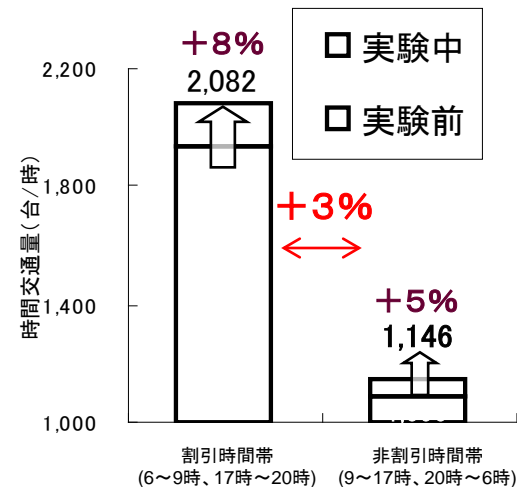
割引概要(ETC車) H19.8.20～

・アクアライン 朝夕時間帯 2,320円(現金は3,000円)→1,500円

アクアラインの時間帯別交通量



館山道(市原IC～姉崎袖ヶ浦IC)の時間帯別交通量



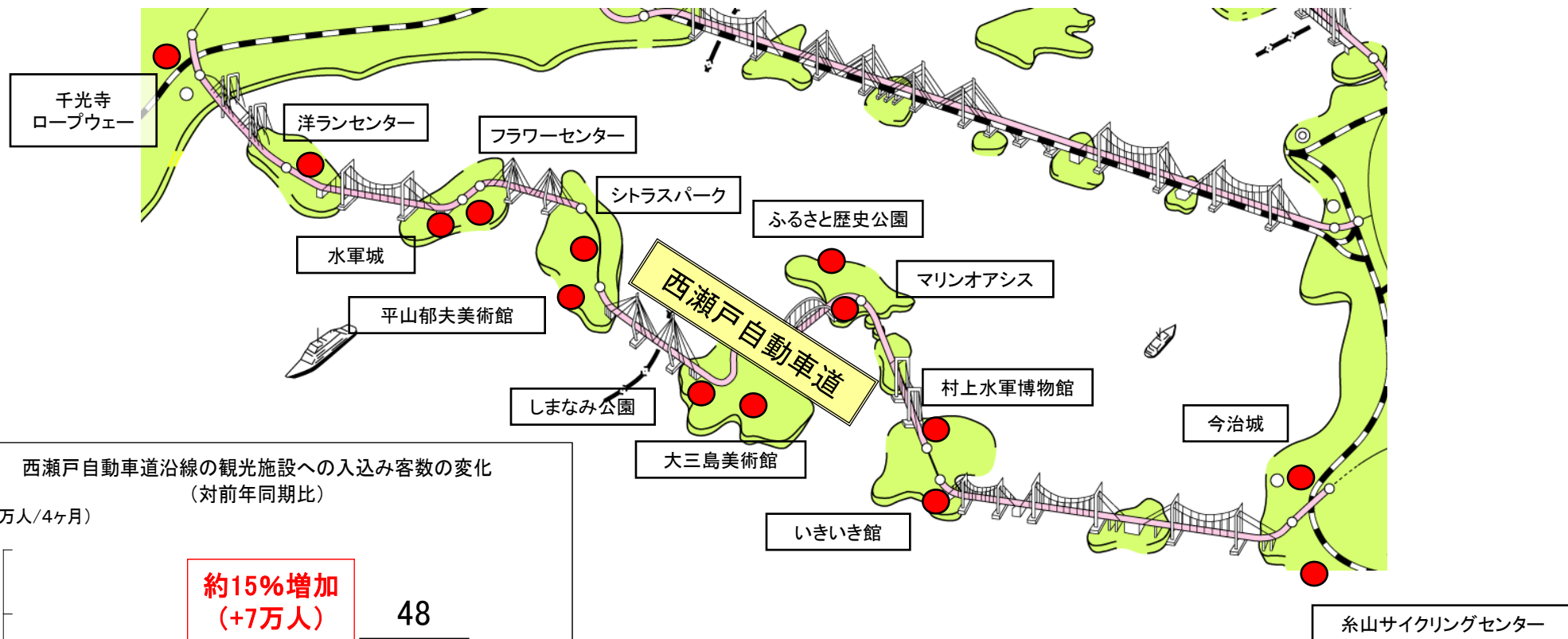
※実験前 : H18. 10～12  
 実験中 : H19. 10～12



# 観光の振興を図るための料金社会実験

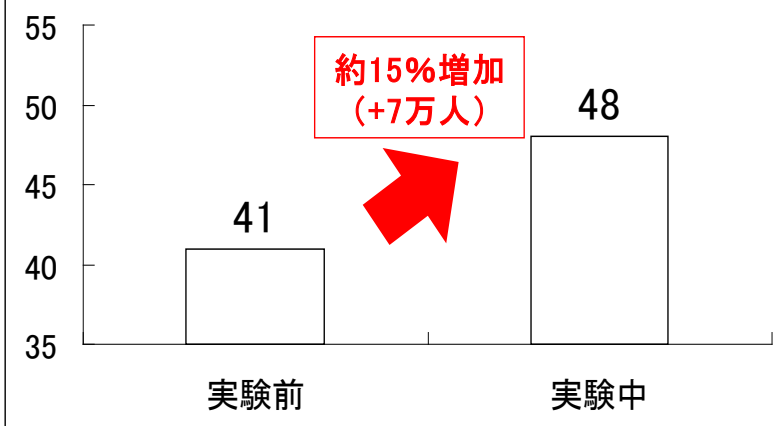
割引内容: 西瀬戸自動車道 休日9時~17時 2割引(普通車、軽自動車)

効果: 沿線の観光施設の利用者数が約15%増加(4ヶ月の合計で7万人増加)。



西瀬戸自動車道沿線の観光施設への入込み客数の変化  
(対前年同期比)

(単位: 万人/4ヶ月)



※実験前: H18.9~12の休日、実験中: H19.9~12の休日

# スマートインターチェンジについて

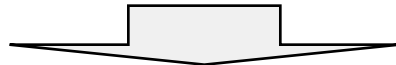
【高速道路の課題】 IC間隔が長いため、「高速道路の利用勝手の悪さの一因となっている」との指摘  
高速の有効活用、地域の活力の向上には追加ICの整備が有効



## 通常のインターチェンジ

<課題>

- ・料金徴収に多くの人件費がかかる
- ・建設費が多額(料金徴収経費を抑制するため施設集約が必要)



## スマートインターチェンジ(本線直結型)



- ・ETC専用のため、料金徴収施設を集約する必要がなく、コンパクトな整備が可能
- ・料金徴収にかかる人件費も節約可能

## スマートインターチェンジ(SA・PA型)

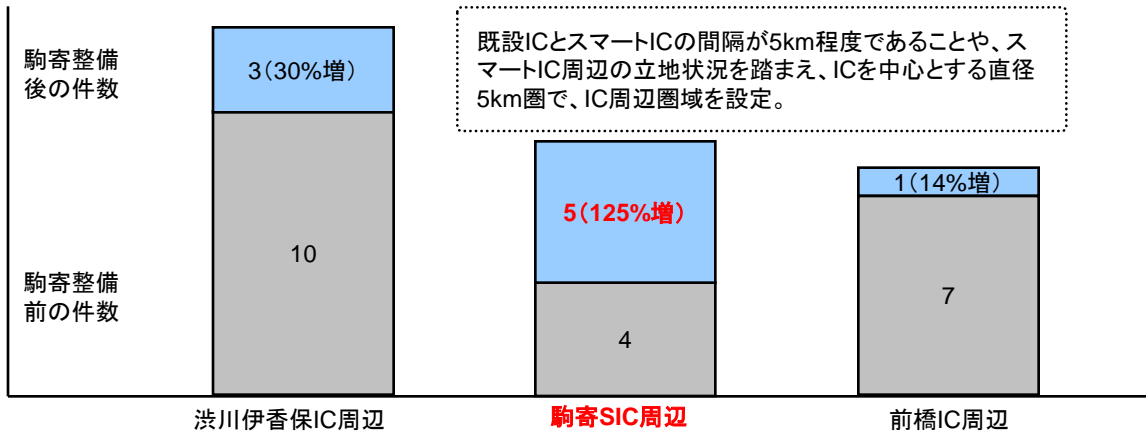


スマートICにより効率的な追加IC整備が可能となり、高速道路の有効活用を通じて、地域活性化や物流効率化に寄与。

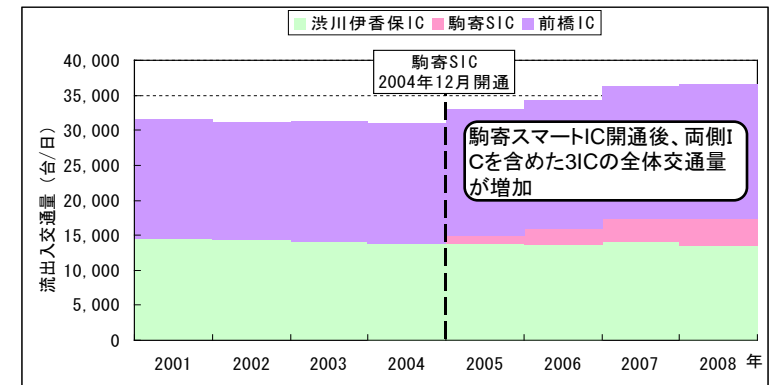
# スマートインターチェンジ整備による整備効果の事例-1

- ・駒寄PA周辺では、スマートIC供用前は、大規模小売店舗の立地が両側ICと比較し少ない状況。
- ・スマートIC供用後(H16.12以降)は、大規模小売店舗の立地が急速に進み、現在では、両側IC周辺と同等の立地状況となっている。

駒寄スマートIC及び両側IC周辺の大規模小売店舗の立地件数

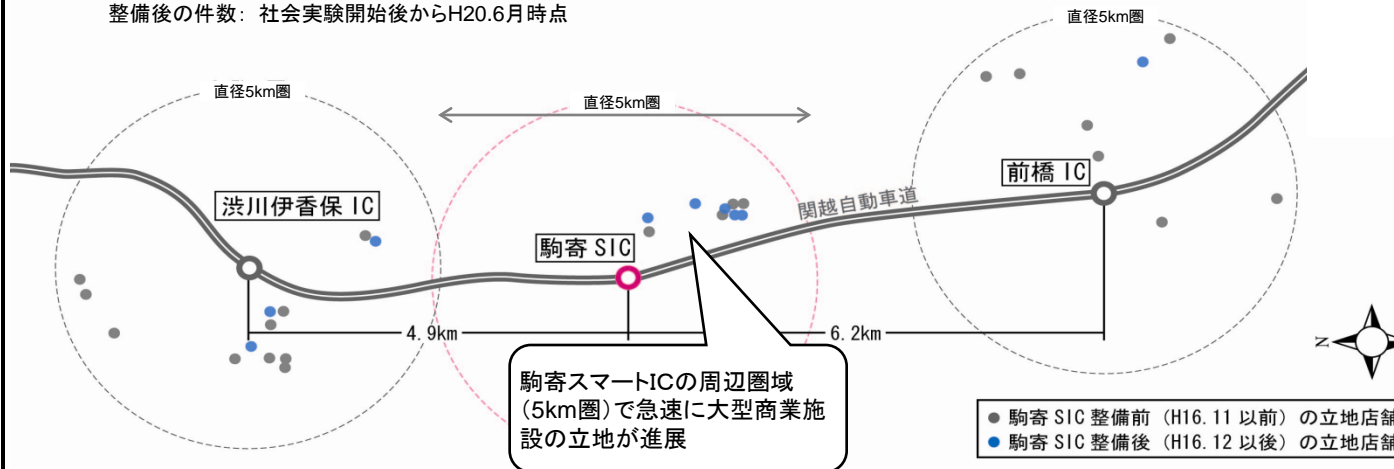


駒寄スマートIC及び両側ICの交通量



※ 整備前の件数: S47年から社会実験開始前まで  
整備後の件数: 社会実験開始後からH20.6月時点

※ 出典: 群馬県大規模小売店舗名簿 H20.6.1



吉岡町の県道15号沿い

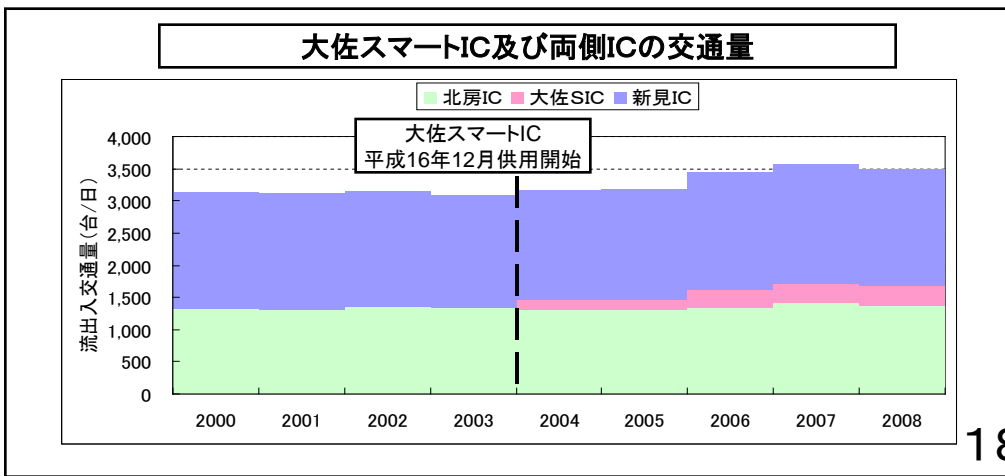
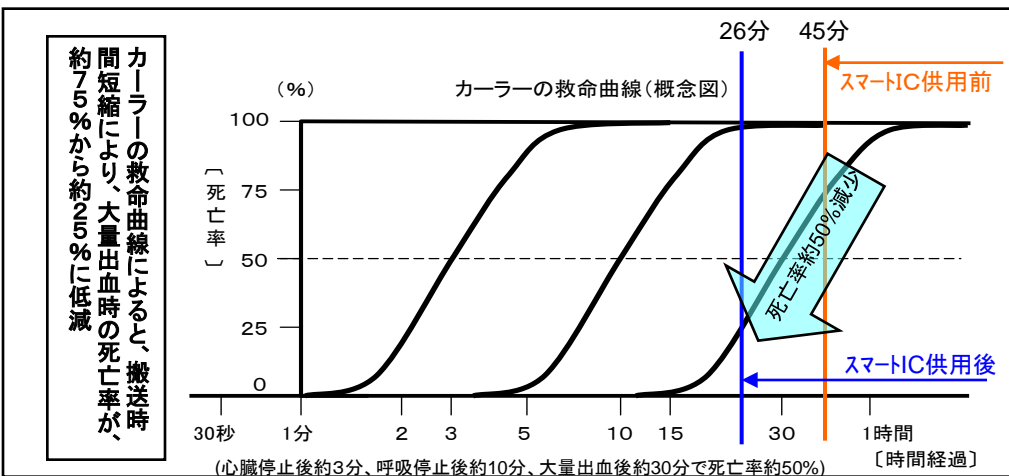
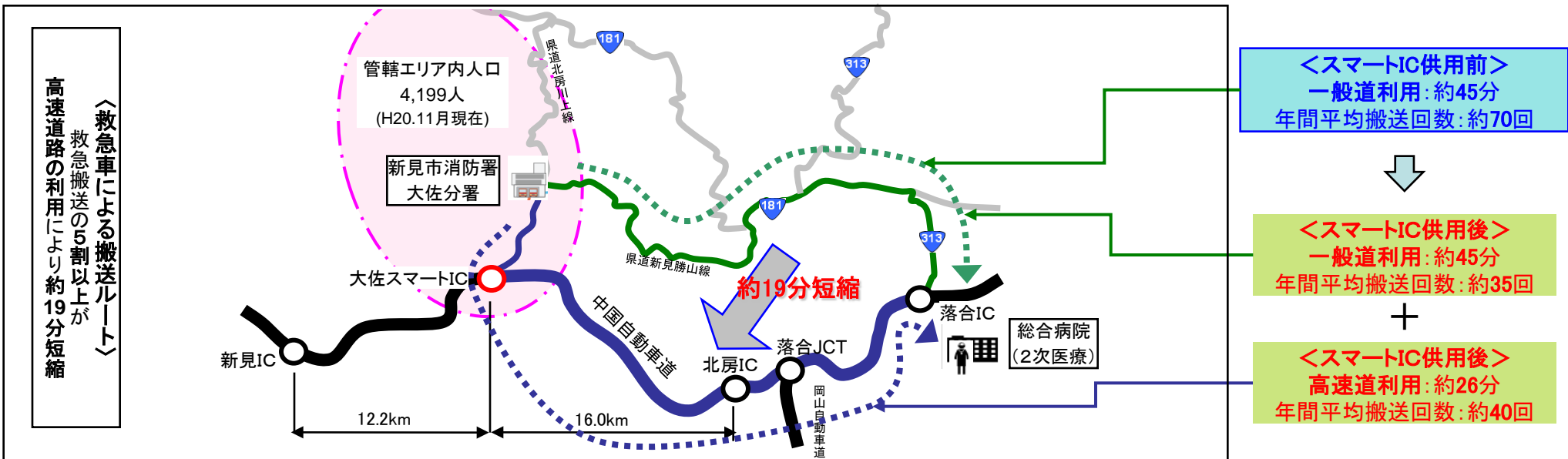
商業施設が相次ぎ開業

今秋以降 薬局など出店加速

【日本経済新聞 H17.5.25】

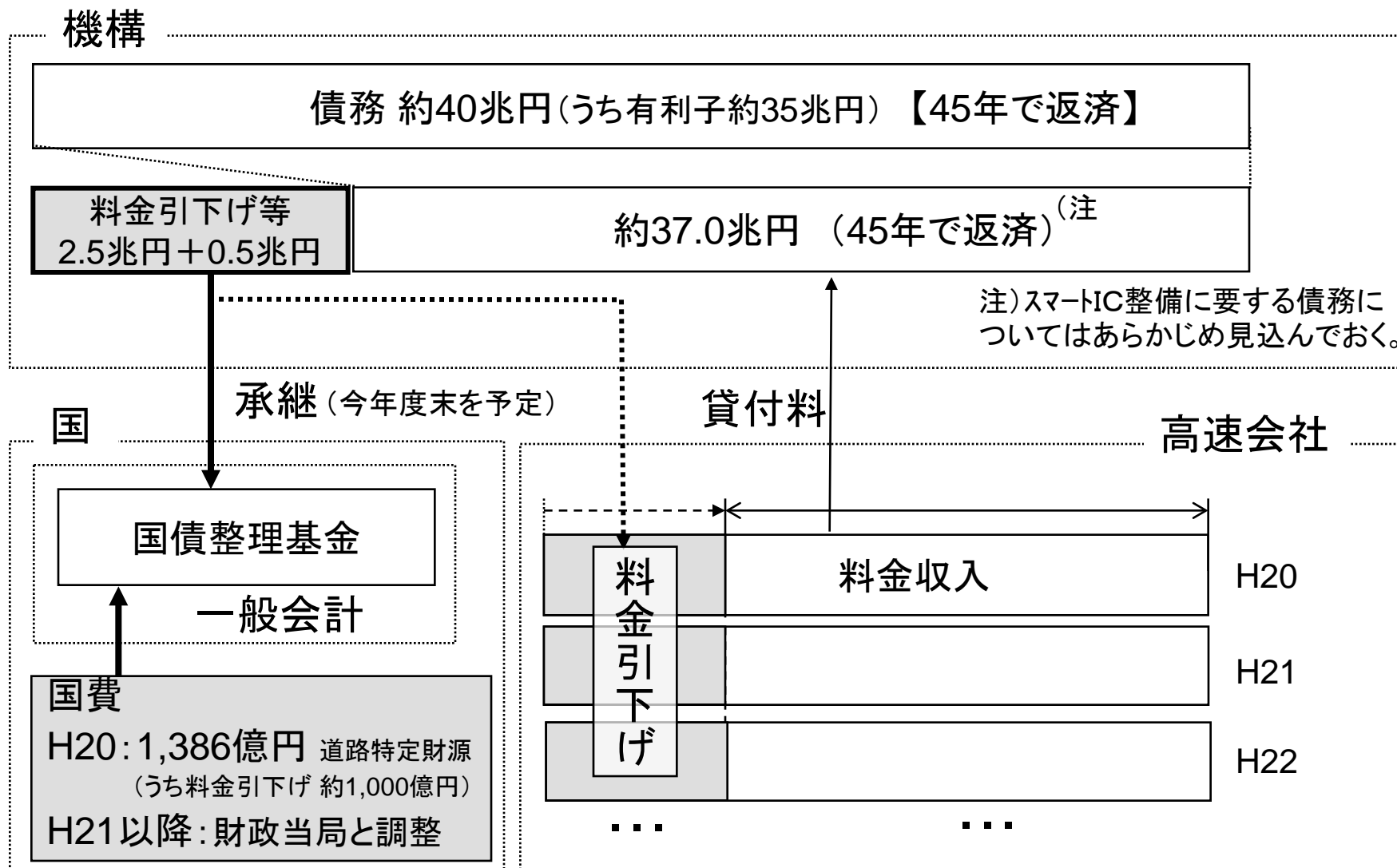
# スマートインターチェンジ整備による整備効果の事例-2

- ・大佐スマートICの供用により、地元消防署管轄エリアから最寄りの総合病院までの救急搬送において高速道路の使用が可能となり、搬送時間が大幅に短縮。
- ・高速道路を使うことにより、「揺れ」が少なく搬送でき、傷病者の負担が軽減できるほか、搬送中の事故の危険性も軽減。



# 国の債務承継による料金引下げ・スマートICの整備の仕組み

- ① 料金引下げ、スマートIC整備のため、機構債務を国が承継（なお、切り離す額は規定していない）。  
承継した債務は国費により返済。 ※H21.3.31まで
- ② 残りの軽くなった債務は、引下げされた料金で、承継前と同じ45年間で返済。



# 「安心実現のための緊急総合対策」における高速道路料金の引下げ

## 施策の概要

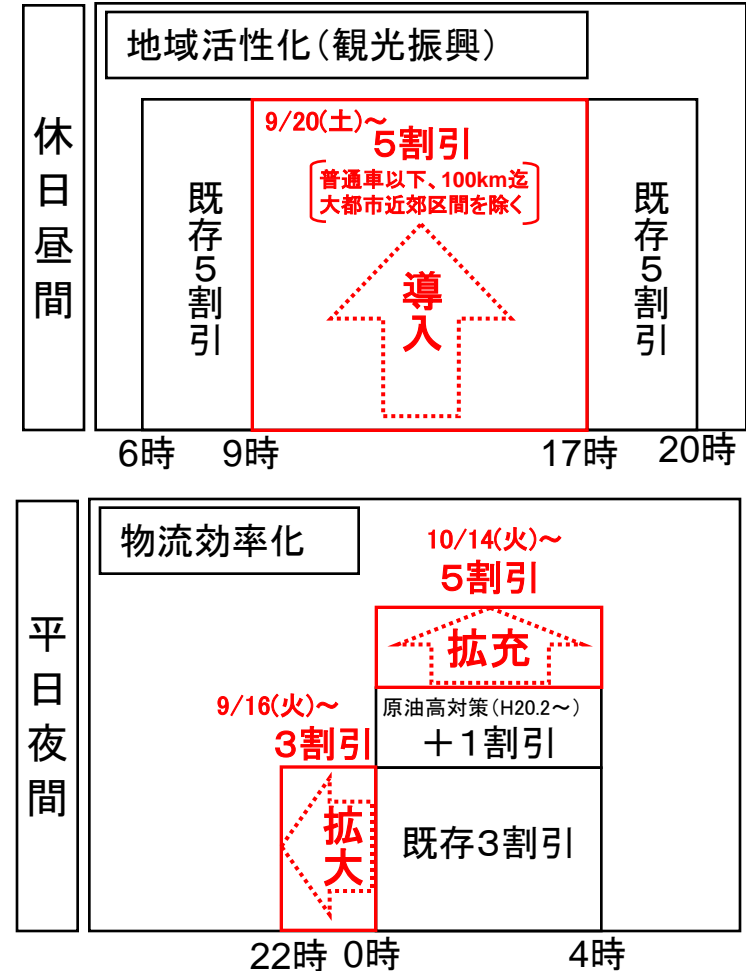
現下の急激な原油価格高騰が国民生活等に深刻な影響を与えている状況を踏まえ、高速道路料金の引下げによる緊急措置を実施。

- ① 地域活性化(観光振興) <観光・レジャー利用が多い休日>  
地方部の休日昼間時間帯の割引導入
- ② 物流効率化 <長距離貨物輸送の多い夜間>  
➢ 深夜割引の拡充、夜間の割引時間帯の拡大

## 施策の効果

- ・ ガソリン高騰により低下した観光やレジャーの需要を喚起。
- ・ 貨物輸送量の約5割を占める時間帯の物流コストを低減し、物価安定に寄与。

## 地方部の高速道路の例

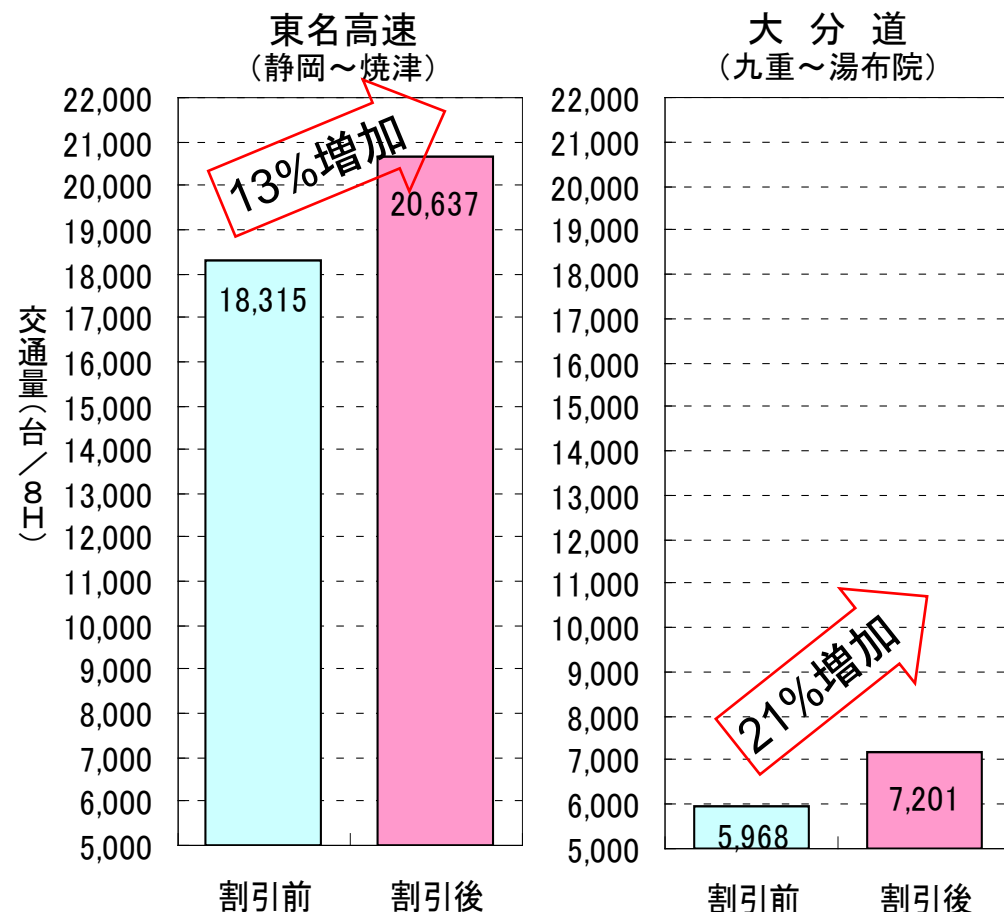
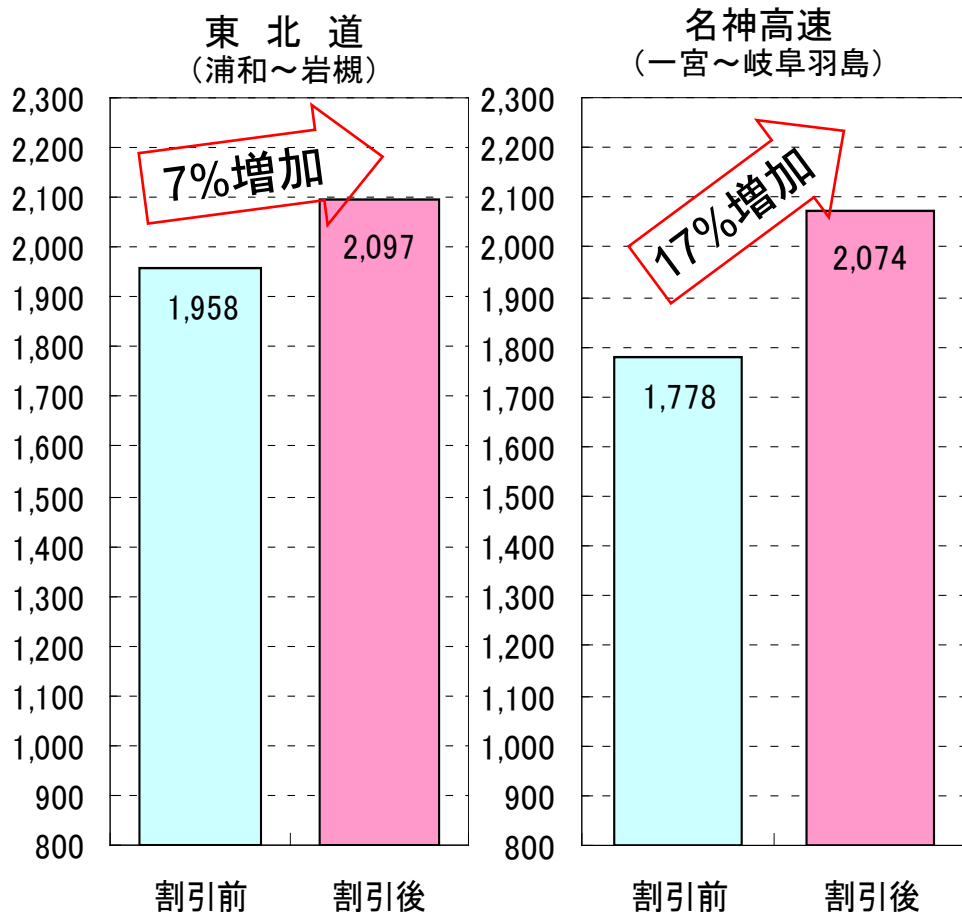


# 料金引下げ前後における交通動向速報 (割引時間帯の断面交通量※)

※トラフィックカウンターによる速報値(上下線合計)

## (1) 平日夜間(22~0時 3割引)時間帯【大型車】

## (2) 休日昼間(9~17時 5割引)時間帯【小型車】



割引前:平成20年9月1日(月)~5日(金)、9月8日(月)~12日(金)の割引時間帯(22~0時)  
 割引後:平成20年9月16日(火)~19日(金)、9月24日(水)~26日(金)の割引時間帯(22~0時)

割引前:平成20年9月7日(日)の割引時間帯(9時~17時)  
 割引後:平成20年9月21日(日)、28日(日)の割引時間帯(9時~17時)

# 「生活対策」における高速道路料金的大幅引下げ

## 施策の概要

「安心実現のための緊急総合対策」において導入した割引に加え、当面平成22年度まで、重点的な引下げを行う。

### 観光振興、地域生活・経済支援

- 土日祝日、大都市圏を除く高速道路で乗用車を対象に、終日5割引で上限1000円
- 首都・阪神高速の休日利用料金を終日500円

※首都高速は日曜祝日

### 物流の効率化

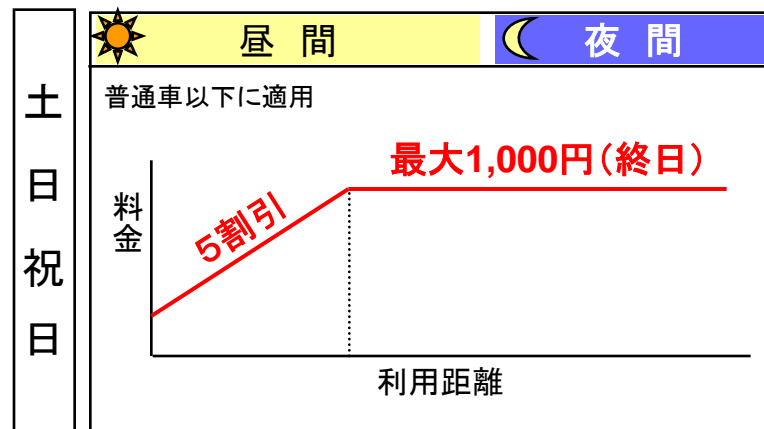
- 大都市圏を除く高速道路で、平日の全時間帯に3割引を導入

## 施策の効果

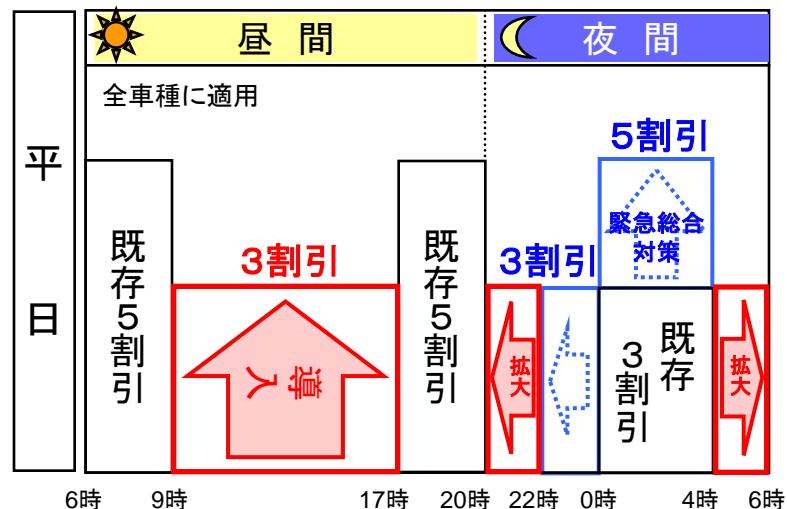
観光振興や物流の効率化等を進め、国民生活や地域経済の支援や地球温暖化防止を図る。

## 地方部の高速道路の例

### 観光振興、地域生活・経済支援



### 物流の効率化

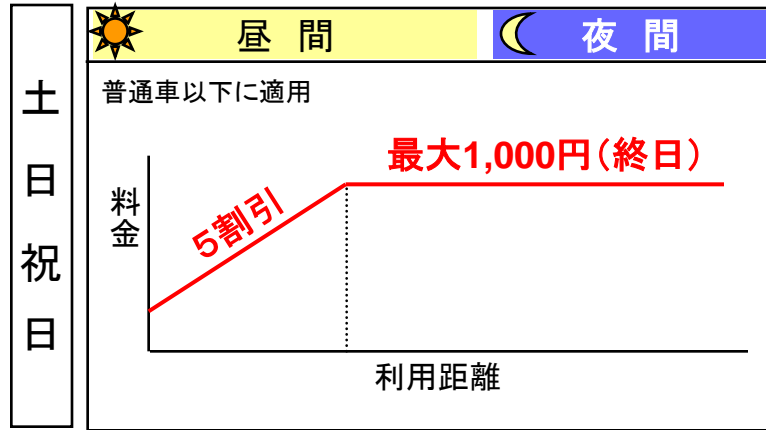




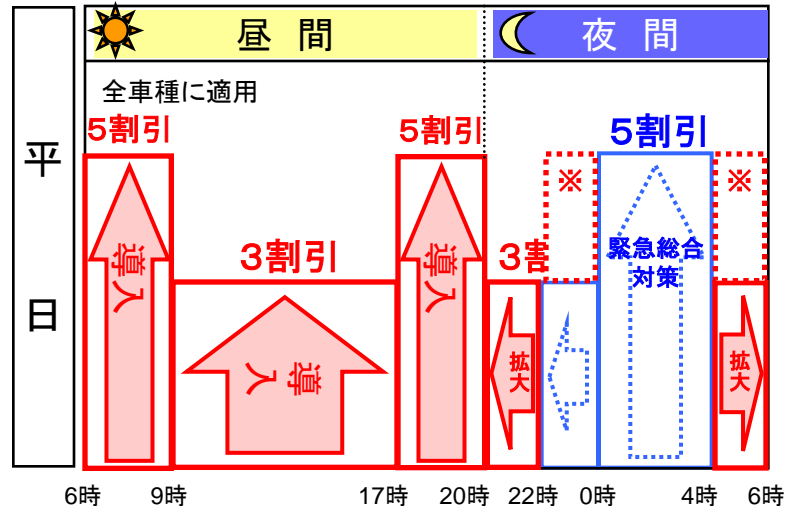
# 「生活対策」における高速道路料金の大幅引下げ

## 本州四国連絡道路の例

観光振興、地域生活・経済支援



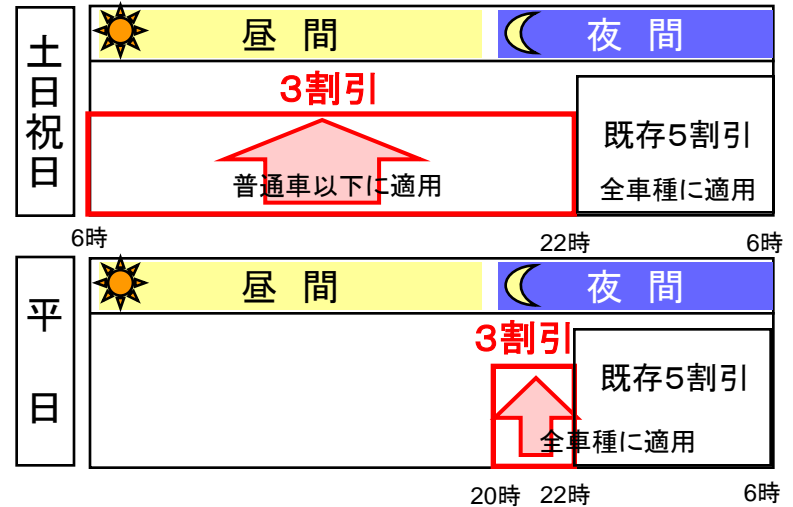
物流の効率化



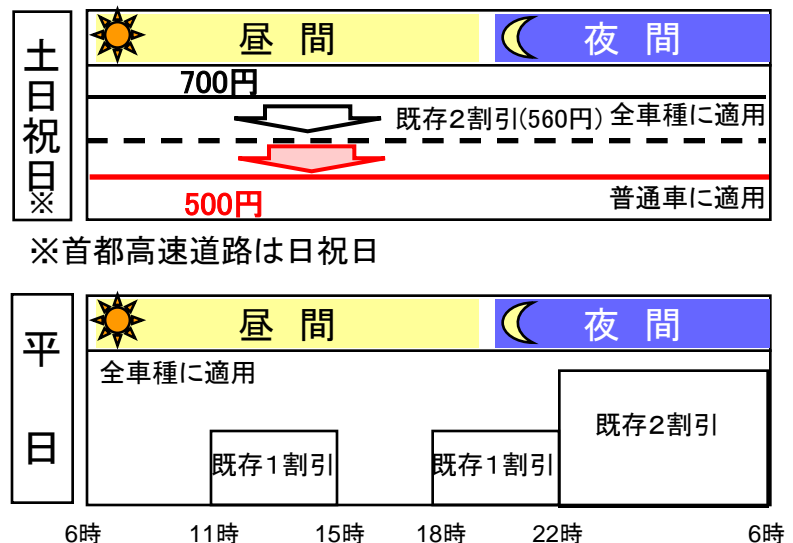
※神戸淡路鳴門自動車道は、夜間に淡路島で一般道に降りるのを防止するため、通過利用を5割引。

## 大都市部の高速道路の例

大都市近郊区間



首都高速道路・阪神高速道路

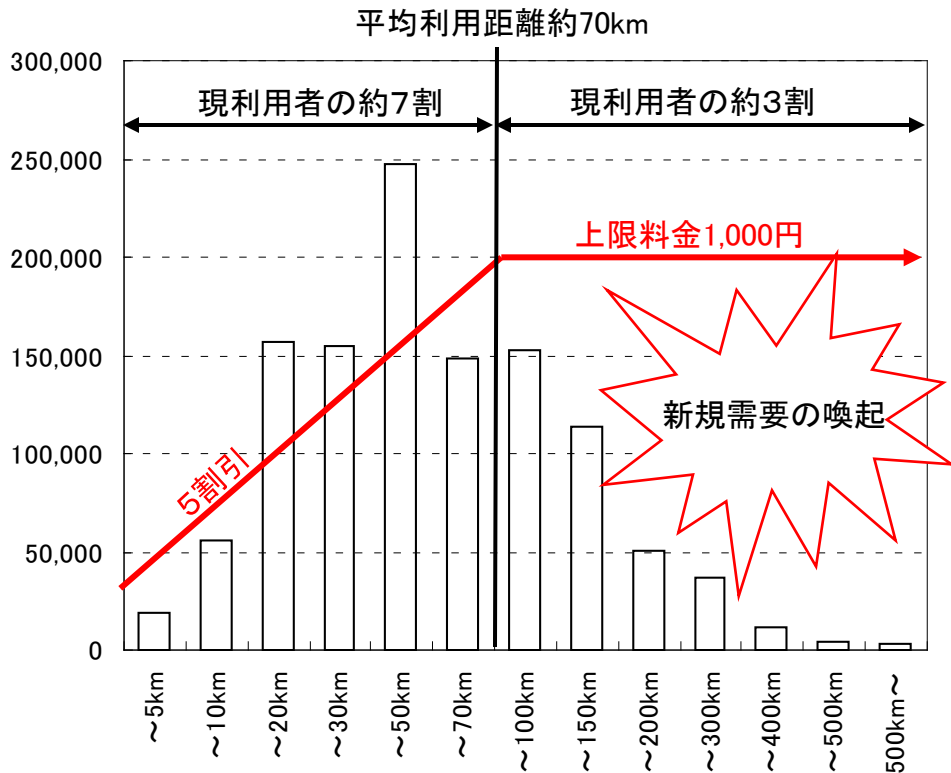


※首都高速道路は日祝日

# 地方部高速道路、土日祝日、乗用車上限料金1,000円について

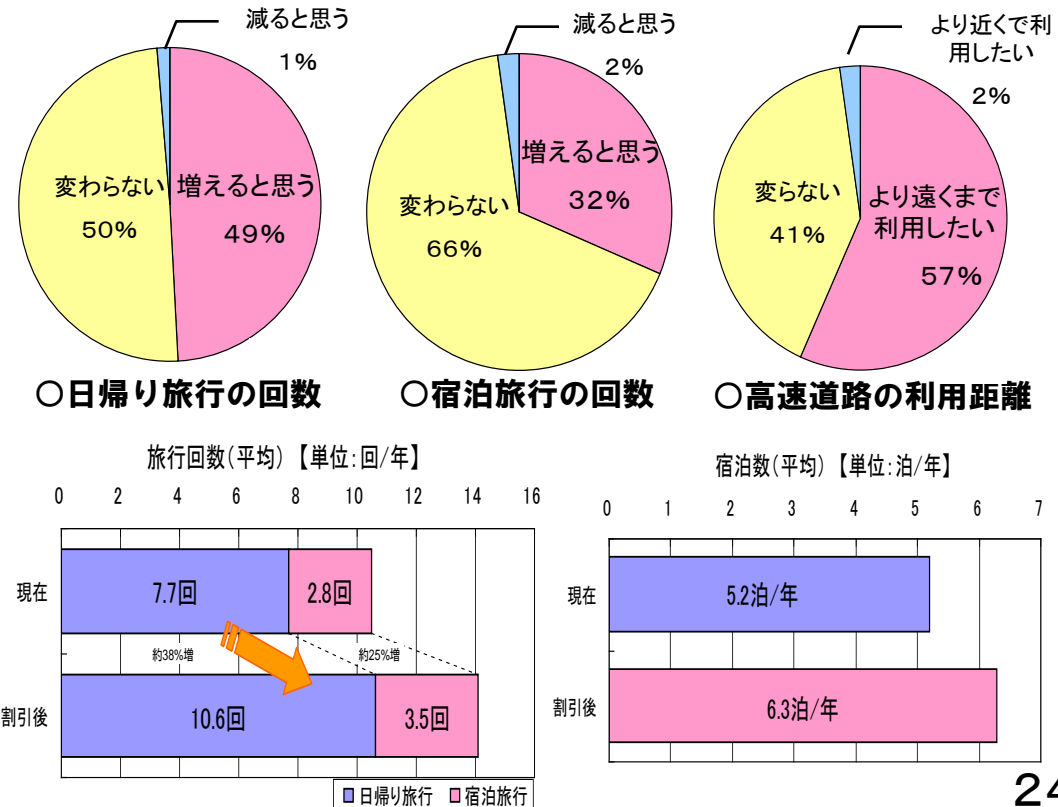
- 観光目的で休日に高速道路を利用する車両で、平均利用距離が約70km以上の利用は約3割。  
高速道路料金は70km利用、5割引で1,000円になることや、わかり易さの観点から、1,000円を上限とすることで、長距離利用の新たな需要を喚起して、地域の観光振興など活性化を行う。
- この割引についての事前アンケートでは、多くの利用者が遠くまで利用したいと回答しており、日帰り旅行や宿泊旅行の回数の増加が期待される。

休日の観光目的の高速道路交通分布



高速道路利用の変化についてアンケート(地方部上限1,000円)

出典:平成20年11月実施 インターネットアンケート



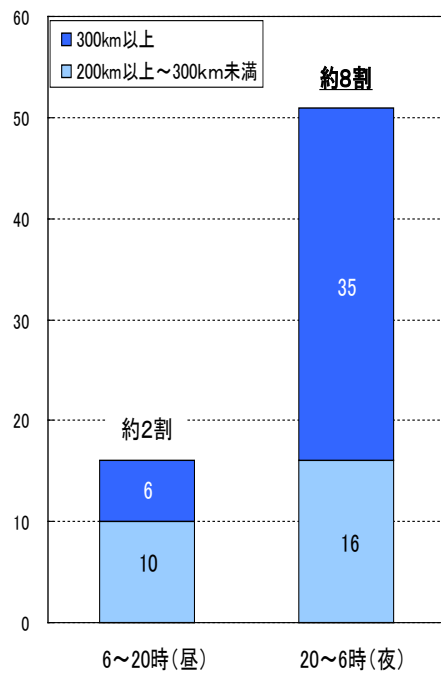
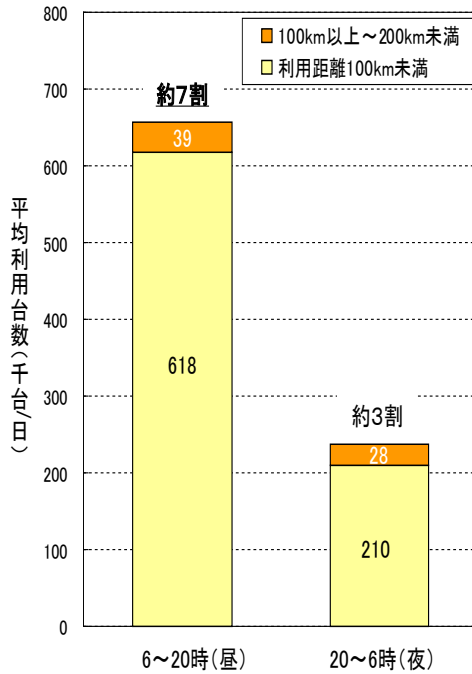
# 地方部高速道路、平日、3割引について

- 高速道路を使った物流は、昼間は短距離輸送、夜間は長距離輸送が多く行われている。このため、今回は、地方の中小物流業者の短距離輸送についても割引を導入して、地方における物流コストを引下げ、地域産業の活性化を行う。
- この割引についての事前アンケートでは、多くの物流事業者が、高速道路の利用が増えると回答しており、経費の節減やドライバーの方の負担軽減も期待される。

トラックの距離別の高速道路利用状況

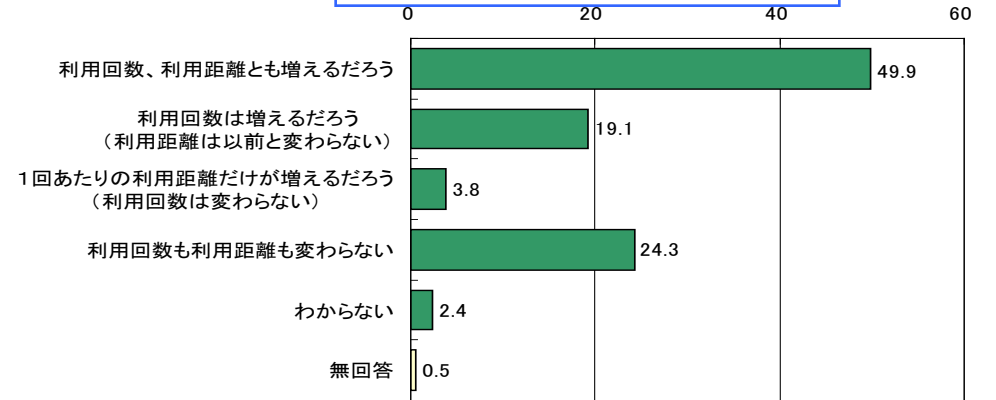
短距離輸送

長距離輸送

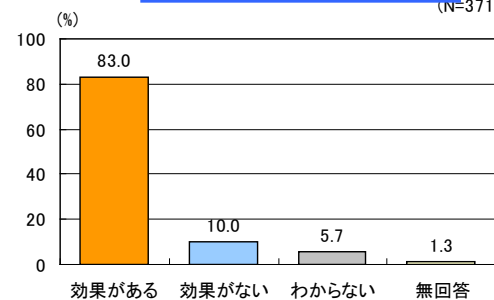


物流事業者の高速道路利用の変化についてアンケート

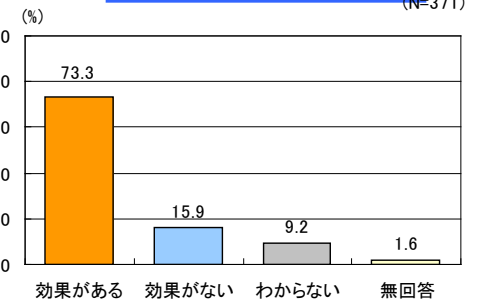
利用回数・距離の変化の予想



経費削減効果



ドライバーの負担軽減



※H19.10ETCデータ(対距離区間)

出典:平成20年12月実施 全日本トラック協会アンケート

# 地方部と大都市近郊区間

大都市圏（京阪神圏）※阪神高速除く



大都市圏（首都圏）※首都高速除く



●—● 大都市近郊区間

○—○ 地方部区間



「生活対策」における高速道路料金引下げの活用例①(土日祝日・地方部・上限1,000円)

**青森→大津** (1158.8km: 青森道、東北道、磐越道、北陸道、名神高速)



(北陸道経由)

(休日、普通車)

	合計	地方部	—	—
定価料金	22,000円	22,000円	—	—
新料金	1,000円	1,000円	—	—

(首都圏経由)

(休日、普通車)

	合計	地方部	大都市近郊区間	首都高速
定価料金	24,150円	21,300円	2,150円	700円
新料金	2,950円	1,000円	1,450円	500円

「生活対策」における高速道路料金引下げの活用例②(土日祝日・地方部・上限1,000円)

**福岡→香川** (462.2km:九州道、中国道、山陽道、瀬戸中央道、高松道)

(本四道路経由)

(休日、普通車)

	合計	地方部	本四道路	—
定価料金	13,400円	9,300円	4,100円	—
新料金	2,000円	1,000円	1,000円	—

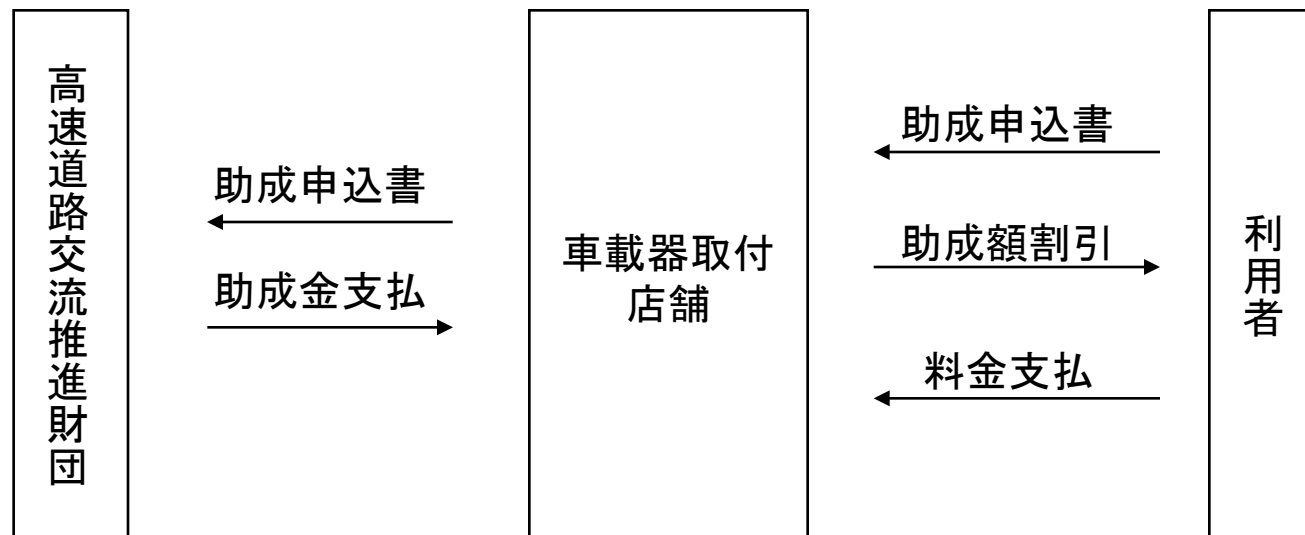


# ETC車載器助成の実施

初期費用負担の軽減を目的に、ETC車載器購入に際し、分割払い等を活用することにより、負担の平準化を図る利用者に対して助成

- 実施主体 ; (財) 高速道路交流推進財団  
助成内容 ; 四輪車 5,250 円、二輪車 15,750円  
助成規模、期間 ; 調整中  
条件 ; 新規にETC車載器を購入すること  
2年以上かつ2回以上の分割払い等で購入すること  
開始時期 ; 3月前半から開始予定

※助成規模、期間については、財団にて調整中



# スマートインターチェンジの整備について

## ● 高速道路の課題

日本の高速道路のインターチェンジ間隔は欧米諸国の2倍程度となっており、「高速道路の利用勝手の悪さの一因となっている」との指摘。(社会資本整備審議会道路分科会第1回有料道路部会 平成18年12月)

## ● スマートインターチェンジとは

これらの課題を改善し、高速道路の利便性向上を通じて、地域活性化等に寄与するために整備する、簡易な構造によるETC専用のインターチェンジ。

## ● 整備目標

将来的に高速道路の平均インターチェンジ間隔を欧米並み(約5km)に改善することを念頭にしつつ、当面、

- ・人口・産業等が集積する平地部
- ・高速道路が通過するものの、インターチェンジのない市町村

等への整備に重点を置き、概ね200箇所以上の整備を目指します。

(参考)

スマートインターチェンジ事業は、概ね以下の手続き\*で整備が進められます。

- ①土地利用や産業政策等に係る広域的な検討
- ②地方公共団体を主体とした地区協議会での個別箇所毎の検討
- ③地方公共団体が会社・機構に実施計画書を提出
- ④会社・機構が毎年度整備箇所にかかる年度計画をとりまとめ、国がこれに同意
- ⑤整備開始～完成・供用

※ 手続きの詳細については、別途、国土交通省により策定される制度要綱において示されます。