

スマートインターチェンジ（スマートＩＣ）〔ＳＡ・ＰＡ接続型〕 制度実施要綱

第１ 背景・目的

我が国の高速自動車国道（以下「高速道路」という。）における平均インターチェンジ（ＩＣ）間隔は約１０ｋｍと、欧米諸国のＩＣ間隔の約４～５ｋｍに比べ約２倍と長く、また、高速道路が通過する市町村のうち、約３割の市町村においてはＩＣが設置されておらず、通過するのみとなっている状況である。

このため、高速道路において効率的に追加ＩＣの整備を図るため、地方公共団体の発意によるスマートＩＣの制度を導入し、高速道路の利便性の向上、地域生活の充実、地域の活性化に寄与することを目的とする。

整備に当たっては、既設ＩＣや周辺道路の安全かつ円滑な交通の確保、ＩＣアクセス時間の改善、災害の発生する恐れのある一般道路の区間の代替、地域イベント等地域活性化施策の支援等を図る必要のある区間について、その整備効果を勘案することとする。

なお、これまで社会実験を行った成果を踏まえ、今回導入するスマートＩＣはサービスエリア（ＳＡ）・パーキングエリア（ＰＡ）接続型（バスストップ（ＢＳ）接続を含む。）とする。

第２ 定義

- （１）スマートＩＣとは、地方公共団体が主体となって発意し、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１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３号のＥＴＣ専用施設が設置され、同号のＥＴＣ通行車のみが通行可能なＩＣである。
- （２）スマートＩＣは、ＩＣ本体（高速道路区域境から接続する道路までの間の施設。）及び料金徴収施設にて構成される。
- （３）ＳＡ・ＰＡ接続型とは、スマートＩＣのうち、高速道路側の接続箇所が、ＳＡ、ＰＡ又はＢＳであるものをいう。

第３ スマートＩＣの要件

- （１）当該ＩＣにおいて高速道路と連結する施設は、高速自動車国道法第１１条第１号に定められる施設であること。
- （２）当該ＩＣの設置により、既設ＩＣや周辺道路の安全かつ円滑な交通の確保、ＩＣアクセス時間の改善、災害のおそれのある一般道路の区間の代替、地域イベント等地域活性化施策の支援など、十分な社会的な便益が得られ、かつ連結予定施設側の事業者において地域住民に対し、説明責任が果たされるものであること。（費用対便益（Ｂ／Ｃ）は１．０以上であることを含む）
- （３）高速道路株式会社（以下「会社」という。）及び地方公共団体は、安全かつ円滑な交通を確保しつつ、体制・運営の効率化等によるコスト縮減や利用者増に努めることとし、会社が負担する当該ＩＣによる管理・運営費用の増加分は、原則として、当該ＩＣの設置による増収の範囲内であること。
- （４）当該ＩＣの管理・運営については、地区協議会において調整されたものであること。

第4 地区協議会

- (1) スマートICの設置に当たっては、設置を予定しているIC毎に、国土交通省の地方整備局もしくは北海道開発局又は沖縄総合事務局、地方公共団体、会社、その他の関係機関による地区協議会を設置する。
- (2) 地区協議会で検討・調整する主な事項は以下のとおりである。
 - ①当該ICの社会便益
 - ②当該IC及び周辺道路の安全性
 - ③当該ICの採算性
 - ④当該ICの整備方法
 - ⑤当該ICの管理・運営方法（開放時間の制限も含む）
 - ⑥その他当該ICの設置・管理・運営する上で必要な事項
- (3) 地区協議会に参加した機関は、当該ICの円滑な設置、安全かつ円滑な管理・運営に協力しなければならない。
- (4) 地区協議会は、当該ICが供用後も継続して、その安全性・採算性・管理・運営形態等について、定期的にフォローアップしなければならない。
- (5) 国土交通省の地方整備局もしくは北海道開発局又は沖縄総合事務局は、地区協議会における検討・調整が進むよう議事の進行に努めなければならない。

第5 事業区分

1 IC本体の事業区分

- (1) IC本体は、原則として接続する道路の道路管理者が整備する。
- (2) 国土交通省、日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）及び会社は、地方公共団体が当該IC本体を整備するにあたり、可能な限り協力するものとする。

2 料金徴収施設等の事業区分

- (1) 料金徴収施設の設置は、会社の負担とする。
- (2) 高速道路区域の道路附属物等の設置は、会社の負担とする。

3 その他の事業区分

- (1) IC本体までのアクセス道路の整備は、当該道路管理者の負担とする。
- (2) 測量及び試験費は、各々の事業区分に応じた負担とする。

第6 管理区分

1 管理区分

- (1) IC本体は、第5 1 (1) によりIC本体を整備した者が管理する。
- (2) IC本体の設置に伴い増加する道路区域の維持管理は、各々の道路管理者が自らの負担により実施することを原則とする。
- (3) 料金徴収施設は、会社が管理する。

2 料金徴収

料金徴収に関する管理・運営費用は、会社が負担する。

第7 管理・運営形態

- (1) 当該ICの管理・運営形態は、地区協議会で決定するものとする。
- (2) 当該ICの運営開始後において、当該ICの管理・運営形態に不都合が生じた場合には、当該ICの地区協議会において、検討・調整する。

第8 事業の手続き

当該ICの地区協議会は、第4(2)に掲げる事項について、検討・調整を行い、その結果、第3の各要件を満たしたICについて「スマートIC実施計画書」を策定(以下、その内容に変更が生じた場合も含む。)するものとする。

2 関係機関協議

「スマートIC実施計画書」策定にあたっては、当該ICが存する都道府県公安委員会その他地区協議会が必要と認める者と事前に協議するものとする。

3. 連結許可申請

- (1) IC本体の管理者は、「スマートIC実施計画書」が策定されたのち、「連結許可申請書」(高速自動車国道法施行規則(昭和46年建設省令第19号)第2条に基づく必要書類)を提出し、高速自動車国道法第11条の2第1項の国土交通大臣の連結許可を受けなければならない。
- (2) IC本体の管理者は、連結許可申請書の提出にあたっては、事前に機構と調整しなければならない。

第9 スマートIC制度に関する窓口

スマートIC制度に関する窓口は、国土交通省各地方整備局道路部、北海道開発局建設部又は沖縄総合事務局開発建設部とする。

第10 社会実験の活用

今後のスマートIC(SA・PA接続型)整備予定箇所のうち、その管理・運営形態において、運営時間や利用可能方向の制限、利用促進策等に関するデータの集積が必要と認められるICについては、当分の間、社会実験を実施するものとする。

附 則

この要綱は、平成18年7月10日から適用する。