

「使える」ハイウェイ政策の取り組み状況

(参考資料)

1. より「使える」ハイウェイ施策への転換

- 道路を「つくる」から「つかう」政策への転換
- 高速道路の活用で一般道の渋滞緩和等に寄与
- スマートICや料金施策で、より「使える」ハイウェイへ



九州自動車道須恵PA(福岡)におけるスマートIC社会実験の状況

1. スマートIC(ETC専用IC)の整備を促進

- 平成16年度以降、「SA・PAに接続するスマートICの社会実験」を全国で28箇所実施
- 平成18年度は、その結果を踏まえて本格導入を推進

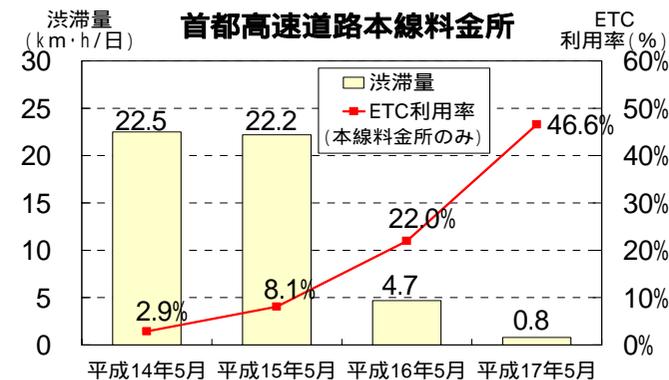
2. 多様で弾力的な料金施策の実施

- 平成17年1月から4月にかけて高速自動車国道の時間帯割引(早朝夜間割引、通勤割引)、マイレージ割引を開始
- 一般国道と並行する高速道路の料金割引社会実験の継続実施

3. ETC利用促進に向けた支援を実施

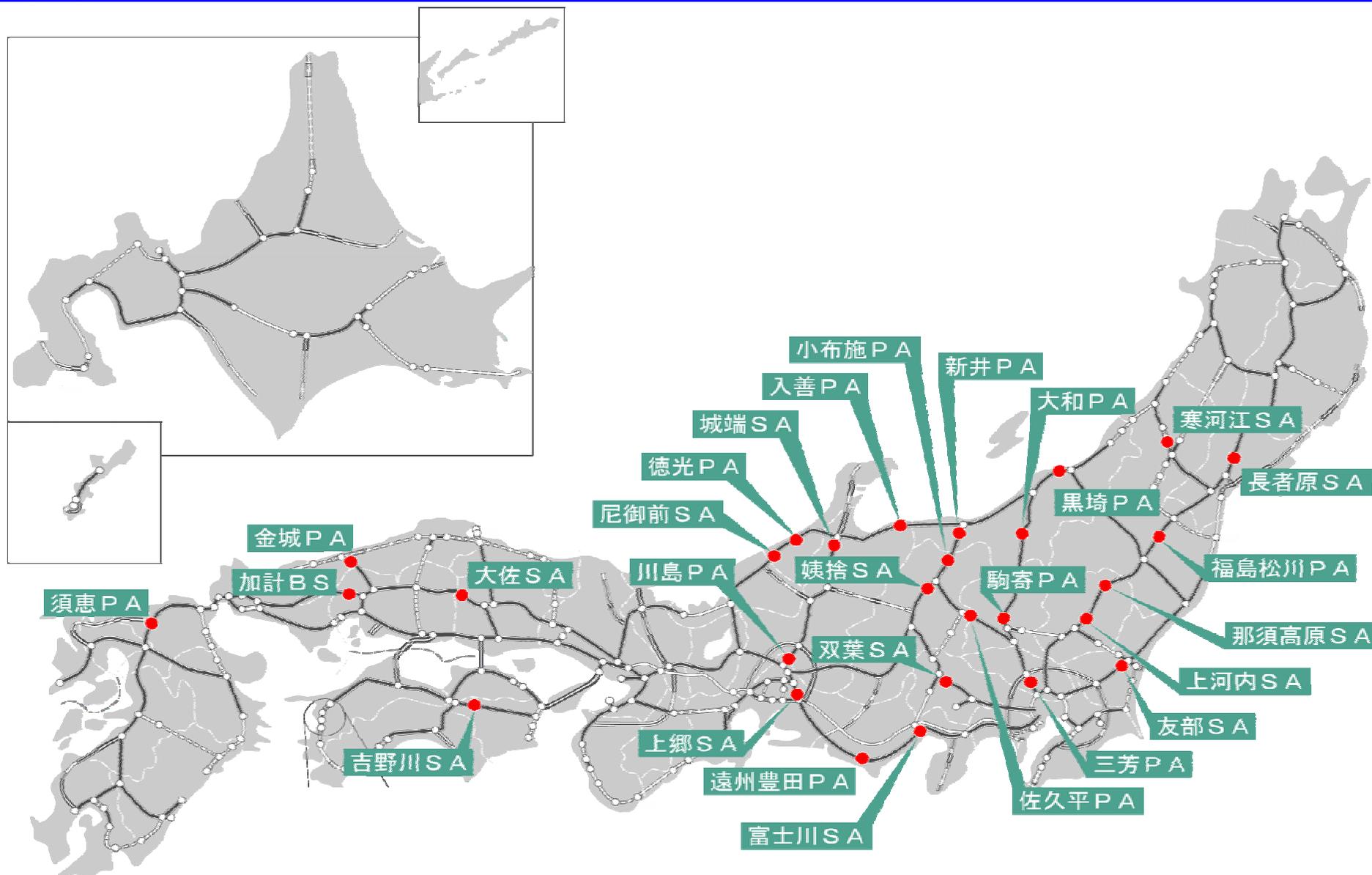
- 引き続きETCへの利用転換を促進するために、引き続きETC車載器リース制度の支援
- ETCがすぐに利用可能となるワンストップサービスを実施

ETC利用率(全国)	
現在(H17.9)	49.9%
H18春	70%



2. スマートIC社会実験結果

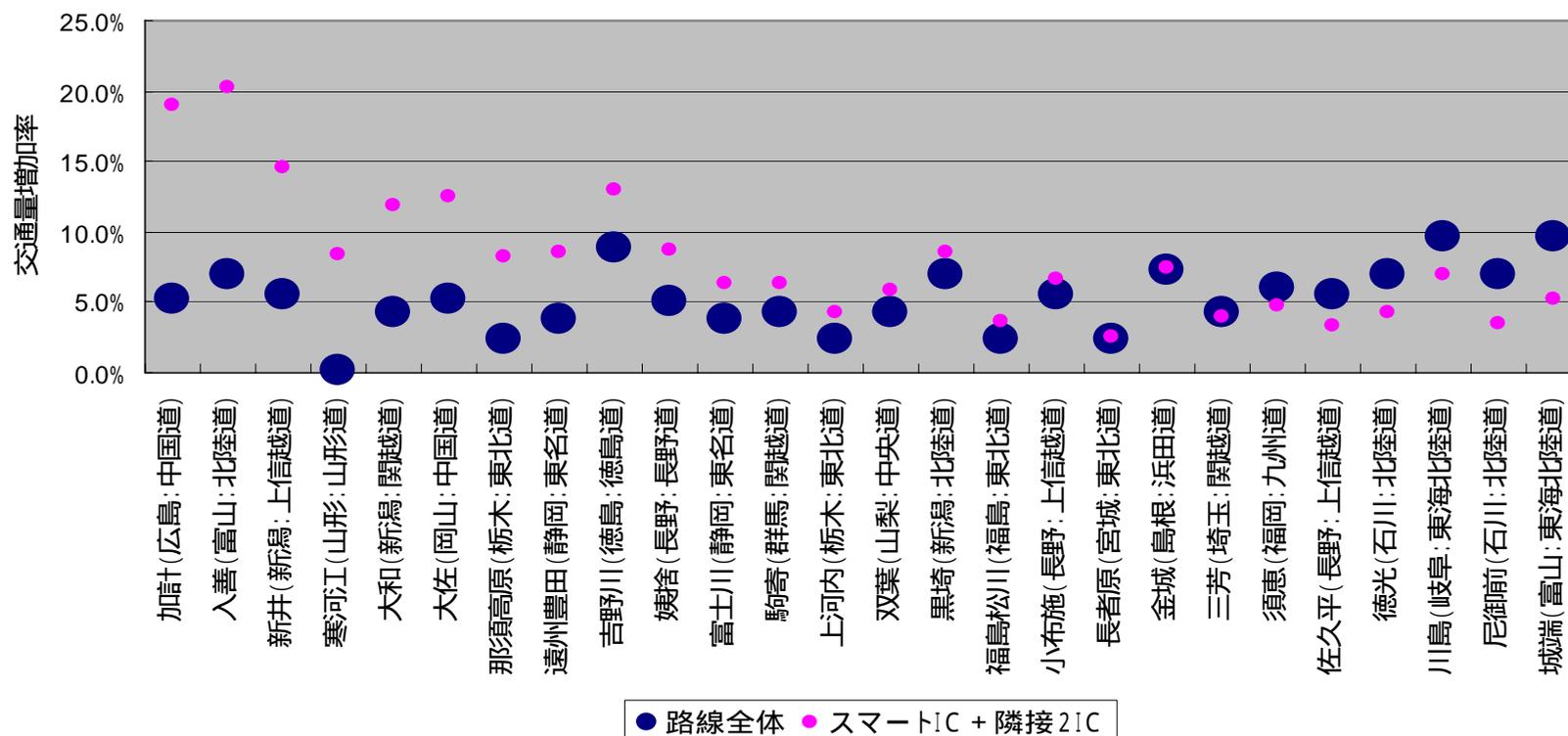
(1) 箇所図



(2) スマートICにより誘発された交通

19ヶ所/26ヶ所のスマートICで、スマートIC + 隣接2ICでの利用交通量の増加率が路線全体での増加率よりも大きい

→スマートIC設置による誘発交通がみられる



1 交通量増加率の定義

スマートIC + 隣接2IC = 実験中(H17.6)のスマートIC + 隣接2ICの日平均利用交通量 / 実験前(H16.6)の隣接2ICの日平均利用交通量

路線全体 = 実験中(H17.6)の路線全体の日平均利用交通量 / 実験前(H16.6)の路線全体の日平均利用交通量

2 友部、上郷はH17.6が実験期間中でないためデータなし

(3) 効果事例

通勤時間帯や観光地での時間短縮効果

災害発生時の緊急輸送路道路の信頼性の向上

