

# スマートインターチェンジ（スマートIC）〔高速道路利便増進事業〕 制度実施要綱

## 第1 背景・目的

我が国の高速道路（高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第2条第2項に規定する高速道路）における平均インターチェンジ（IC）間隔は、欧米諸国に比べ約2倍と長く、また、高速道路が通過するにもかかわらずICが設置されていないため、通過するのみとなっている市町村も存在する。

このため、高速道路において効率的に追加ICの整備を図り、もって高速道路の通行者及び利用者の利便性の向上、地域の活性化、物流の効率化等に寄与することを目的として、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」（昭和33年法律第34号）（以下、「財特法」という。）に基づく「高速道路利便増進事業」として、スマートICの整備を位置付けたところである。

## 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項の規定又は道路法（昭和27年法律第180号）第48条の5第1項の規定に基づき連結許可を受けた道路法上の道路で、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、同号イに規定するETC通行車が通行することを目的とするICである。
- (2) 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又はPAであるものをいう。
- (3) 本線直結型とは、スマートICのうち、高速道路側の接続箇所が、本線車道又は本線上に設置されたBSであるものをいう。

## 第3 スマートICの要件

- (1) 当該ICにおいて高速道路に連結する施設は、道路法（昭和27年法律第180号）上の道路であること。
- (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、地域活性化施策の支援など、十分な社会便益が得られ（国土交通省が定める費用便益分析マニュアルに定める費用対便益（B/C）が1.0以上であることを含む。）、かつ、当該ICの設置に関し、高速道路への連結を予定している道路の道路管理者（以下、「連結道路管理者」という。）において広報活動等の実施により、地域住民に対する説明責任が果たされて

いるものであること。

- (3) 高速道路株式会社(高速道路株式会社法(平成16年法律第99号)第1条に規定する会社)(以下、「会社」という。)及び連結道路管理者は、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の構造や管理・運営については、地区協議会(第5の2を参照)において調整されたものであること。
- (5) 上記要件は、スマートICを改築する際にも準用する。

## **第4 事業区分**

### **1. IC**

- (1) 高速道路の区域(料金徴収施設は高速道路の区域に含むものとする。)から既設の一般道路までの間に存する道路本体及び道路付属物等は、原則として、連結道路管理者が整備及び管理する。
- (2) 高速道路の区域内の道路本体及び道路付属物等の整備及び管理は、原則として会社が行うものとし、整備後に資産及び債務を日本高速道路保有・債務返済機構(以下「機構」という。)に引き渡すものとする。
- (3) なお、高速道路の区域内に高速道路本線との立体交差施設を設置する場合、その事業区分については、上記によらず、連結道路管理者及び会社が協議の上定めるものとする。

### **2. 料金徴収施設**

- (1) 料金徴収施設は、会社が整備及び管理・運営する。

## **第5 事業の手続き**

### **1. スマートICの広域的検討**

個々のスマートICの設置検討に際して必要となる基礎的な情報・データを分析・整理・共有するため、都道府県、地方整備局等広域行政を担う関係機関及び会社が連携し、スマートICの整備と土地利用、産業政策、交通動態、他の地域計画との関係について、広域的な検討を行うものとする。

### **2. 地区協議会の設置(候補箇所決定)**

- (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、連結道路管理者、関係する地方公共団体、会社、地方整備局若しくは北海道開発局又は沖縄総合事務局、その他の関係機関、学識経験者等により構成され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 I C の社会便益
  - ②当該 I C 及び周辺道路の安全性
  - ③当該 I C の採算性
  - ④当該 I C の構造及び整備方法
  - ⑤当該 I C の管理・運営方法（開放時間の制限及び利用車種の制限も含む）
  - ⑥広域的検討結果の反映
  - ⑦その他当該 I C 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等は、当該 I C の安全かつ円滑な設置及び管理・運営に協力しなければならない。
- (4) 連結道路管理者は、(2) の検討・調整に際し、地域住民に対する広報や意見聴取を行うこと等により、検討段階における透明性、客観性等の向上を図るものとする。
- (5) 地区協議会は、当該 I C が供用後も継続して、その社会便益・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、必要に応じ見直すものとする。なお、従来の制度によるスマート I C についても同様とする。
- (6) 地方整備局若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・調整の円滑な実施に努めるものとする。

### **3. 実施計画書**

連結道路管理者は、地区協議会における第 5 の 2 (2) に掲げる事項に関する検討・調整の結果を踏まえ、第 3 に示す要件(1)～(4)を満たした I C について「スマート I C 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。

「スマート I C 実施計画書」策定にあたっては、当該 I C の連結道路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。

### **4. 高速道路利便増進事業への位置付け（実施箇所決定）**

- (1) 連結道路管理者は、「スマート I C 実施計画書」が策定された後、これを会社及び機構に提出するものとする。
- (2) 会社及び機構は、提出された「スマート I C 実施計画書」について検討を行い、当該スマート I C が第 3 に示す要件(1)～(4)を満たす場合には、財特法第 7 条第 2 項の同意計画に基づく高速道路利便増進事業の実施箇所として選定し、国の同意を得るものとする。

## **5. 連結許可申請**

連結道路管理者は、4（2）の国の同意の後、「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条又は道路法施行規則（昭和27年建設省令第25号）第4条の13の2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項又は道路法第48条の5第1項に基づく国土交通大臣の連結許可を受けなければならない。

## **6. 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、各地方整備局、北海道開発局又は沖縄総合事務局とする。

## **附則**

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（平成18年7月10日国道有第28号）は廃止する。