

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。

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〕
制度実施要綱の運用

1. スマートＩＣの設置に係る手続（参考：別紙１）

（１）スマートＩＣの要件【要綱第3(3)関係】

要綱第3（３）における、「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」とは、当該ＩＣの管理・運営に必要なＥＴＣ監視員費及び保守点検費が、原則として、当該ＩＣを設置することによる全体の増収の範囲内でなければならないことを指す。

（２）地区協議会における検討・調整

地区協議会においては、要綱第5の2（２）⑤当該ＩＣの管理・運営方法を検討・調整する中で、当該ＩＣの開放時間の制限の要否及びその時間帯について、当該ＩＣの設置に伴う交通量、利用者ＯＤ、隣接ＩＣへの影響、周辺の土地利用の状況など様々な観点から具体的に検討する。なお、地区協議会において開放時間の制限を行う必要があるとの結論を得られた場合にあっては、連結道路管理者と会社は、開放する時間帯、閉鎖措置等必要な事項についてこれが確実に実施されるよう確認書を締結する。

また、地区協議会においては、必要に応じ、要綱第5の2（２）⑦その他当該ＩＣの設置・管理・運営する上で必要な事項として、当該ＩＣの利用促進方策、事故災害時における運用方法などについて検討する。

なお、要綱第5の2（５）におけるフォローアップの結果、採算性の確保が困難な場合については、地区協議会において採算改善に係る対応方針を策定しなければならない。

（３）連結許可の申請等

（連結許可の申請）

連結道路管理者は、別紙２により連結許可申請する。

開放時間の制限が行われる場合にあっては、連結道路管理者は、「協議会における協議において、検討・調整された開放時間帯に限り連結する道路と高速道路の間の自動車の通行が可能となるよう必要な措置を講じる」旨を連結許可申請書に記載の上、国土交通大臣に提出する。

（連結許可の条件）

国土交通大臣は、スマートＩＣの連結許可にあたっては、当該ＩＣを「ＥＴＣ通行車のみを通行可能とする」旨の条件を付することとする。

この他、開放時間の制限が行われる場合にあっては、国土交通大臣は、スマートＩＣの連結許可にあたり、連結道路管理者に対し、「開放時間の制限の内容を国土交通大臣に通知すること及び利用者に対して十分に周知されるよう必要な措置を講じる」旨の条件を付することとする。

(開放時間の制限に伴い必要となるその他の措置)

開放時間の制限が行われる場合にあっては、連結道路管理者は、上記の条件を受け、開放時間の制限を実施する時間帯、開放時間の制限に伴う措置等について、その内容を国土交通大臣に通知するとともに、開放時間の制限について、その具体的な時間帯等を利用者に周知するための必要な措置を講じることとする。

(連結許可の通知)

国土交通大臣は、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第30条第2項の規定に基づき当該ICについて連結許可の内容、その条件等について、会社及び機構に通知する。

(4) 供用約款の策定

会社は、道路整備特別措置法第6条第1項に規定する供用約款において、高速道路と道路（高速道路を除く。）とを連結する部分においては、ETC通行車に限り通行することが可能である旨を定め、同項の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けるものとする。

2. 体制・運営の効率化【要綱第3(3)関係】

要綱第3(3)の「体制・運営の効率化」とは、ETC監視員の配置・手配、ETC機器等の施設の仕様、開放時期・時間・開放方向の制限、車種の制限、SA・PAテナントとの業務提携、地域の人材センターの活用、地域企業や地方公共団体による利用促進策等であり、各地区協議会で工夫されたい。

3. 事業区分【要綱第4関係】

(1) 要綱第4の1(1)は、別紙3に示す考え方によるものとする。

(2) スマートICはETC専用の簡易な構造を旨とすることから、高速道路本線を横断する立体交差施設を設置する構造とならないように検討を行うものとする。

(3) やむを得ず立体交差施設を設置せざるを得ない場合には、当該構造物が高速道路の区域内にある場合であっても、連結道路管理者及び会社が折半することを基本として、協議の上事業区分を定めるものとする。

4. スマートIC実施計画書【要綱第5の3関係】

要綱第5の3に定める「スマートIC実施計画書」には、以下に掲げる内容を記載又は添付するものとする。

- ① 路線名
- ② 連結位置及び連結予定施設
- ③ 連結を必要とする理由
- ④ 計画交通量、供用予定時期

- ⑤連結のために必要な工事に要する費用の概算額
- ⑥管理・運営形態
- ⑦管理・運営のために必要な費用の概算額
- ⑧当該ＩＣの設置により期待される整備効果
- ⑨費用便益比（Ｂ／Ｃ）及び採算性
- ⑩概略図面、その他必要な図面
- ⑪参考資料その他必要な資料

5. スマートＩＣの名称

（１）スマートＩＣの個別箇所の名称の検討について

スマートＩＣの名称については、地区協議会において名称案を検討し、地区協議会で決定された名称案を、会社及び機構に伝えることとする。

（２）標識適正化委員会への意見聴取について

当該スマートＩＣの名称を地区協議会が検討するにあたっては、標識適正化委員会（各都府県毎に設置され、関係する道路管理者が参画し、標識等の表示内容等を検討する委員会）の事務局（地方整備局、北海道開発局、沖縄総合事務局）に対し、地区協議会の検討状況を伝え、標識適正化委員会の意見も聴取して名称を検討するものとする。

（３）スマートＩＣ名称の原案について

スマートＩＣの名称は、当該ＩＣの利用者に対し、ＥＴＣ専用のＩＣであることが明確に判別可能となる名称とする必要がある。特に、ＳＡ・ＰＡ接続型の場合は、既存のＳＡ・ＰＡに設置される出入口であることが明確に判別可能となる名称とする必要があり、スマートＩＣの名称の検討にあたっては、原則として当該ＳＡ・ＰＡの名称を用い、かつ「スマートインターチェンジ」を用いた名称を原案とされたい。

6. その他

ＥＴＣゲート通過時のノンストップ型への対応を検討する場合については、当職まで相談すること。

スマートインターチェンジ(利便増進計画) 手続きの流れ

