新　道　路　利　活　用　研　究　会
報　告　書

（高速道路を活用した地域の活性化部会）

平成２３年８月

財団法人　道路新産業開発機構

ま　え　が　き

21 世紀の最初の 10 年間は、およそ半世紀ぶりに高速道路のあり方が広く国民的に議論されるようになった時期であると言えよう。この間に日本道路公団は 3 社に分割され、本州四国連絡橋公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団も会社化された。今後は、保有株式の公開による民営化の達成が各社の経営目標となると信じている。

経緯や社会的状況は異なるが、かつての日本国有鉄道も 1987 年に分割会社化され、地域会社 6 社と貨物会社が誕生した。債務の一部を税金で補填するなど施策自体が完全に成功したかは議論の残るところであるが、東日本、西日本、東海の JR 本島三社については 2006 年までに完全民営化を達成している点は特筆に値するだろう。この過程で、本業の運輸業だけでなく、都市開発等の関連事業を積極的に展開し、例えば東日本旅客鉄道株式会社では、平成 22 年度に連結ベースで約 2.54 兆円の営業収益のうち、関連会社によるものが約 7,000 億円を占めている。

一方高速道路会社は、東日本、中日本、西日本の各高速道路株式会社ともに、平成 22 年度の営業収入が約 6,500～8,000 億円となっており、そのうち運輸業のシェアが 93%程度、営業利益は数十億円程度に留まっている。JR 本島三社の先行例を見るに付け、高速道路会社が単なる道路管理会社から脱却し関連事業を積極的に展開することで、本業たる運輸業収入を同時に増加させる道を是非とも追求して欲しいと感じていた。これにより償還を早期に終了させるだけでなく、高速道路会社が日本高速道路保有・債務返済機構から施設を買い戻してより攻撃的なサービス展開を図ることも視野に入るのである。

このような思いを抱いていたところに、高速道路の利活用を通じて地域を活性化するための考え方を提案する本部会の部会長を引き受けて欲しいという話を頂いた。願ってもない話であると感じたと同時に、どの程度具体的な提案ができるか不安を抱いたのも事実である。

高速道路の利活用を通じた地域活性化はインターチェンジ(IC)の整備・利活用と同義であるので、これまでの IC 制度を評価し、近年特に整備が進んでいるスマート IC の効果について網羅的に把握をした。これが第一の成果である。

追加 IC を受益者が限定的な場合と受益者が地域全体に広く薄く及ぶ可能性のある場合に分類し、前者の整備方式を検討する狭域 WG と、後者の整備方式を検討する広域 WG を部会内に設置し、部会委員に必ずどちらかに所属頂いた。それぞれの WG において、過去の IC 整備事例を定量的に評価した上で、それに基づく具体的な提案をして頂いた。これが第二の成果である。

委員、顧問、アドバイザー、オブザーバー、事務局等の多数の方々の 4 年弱にも及ぶ献身的な作業や議論を結集して本報告書の完成を見た。部会長として関係各位に厚く御礼申し上げる次第である。本報告書は、行政や NPO 等、地域活性化を担当されている

幅広い方々にも参考として頂くことを期待している。高速道路を利活用した地域活性化の事例やアイデア等を蓄積するために、是非情報や批判をお寄せ頂ければ望外の幸せである。

新道路利活用研究会
高速道路を活用した地域の活性化部会
部会長　清水　哲夫（首都大学東京）

目　次

１．　はじめに 1
１－１．　研究の背景と目的 1
１－２．　検討にあたっての問題意識について 3
（１）　整備水準のあり方及び需要推計の改善について 3
（２）　新たな整備費用の負担方策について 3
（３）　協議会等の活用について 4
（４）　運営コスト縮減に関する検討（運用における無人化の推進） 4
（５）　地域間及び高速道路との連携による地域活性化について 4
１－３．　検討手法及び検討経緯について 6
（１）　検討手法 6
（２）　検討体制 7
（３）　検討経緯 8

２．　スマート IC の整備について 11
２－１．　IC 整備及び追加 IC 制度の概要について 11
（１）　IC 整備の概要について 11
（２）　追加 IC 制度について 13
１）　請願 IC について 13
２）　開発 IC について 13
３）　地域活性化 IC について 13
４）　スマート IC について 14
（３）　追加 IC の利用及び運用状況等について 16
１）　追加 IC 整備と平均出入交通量について 16
２）　追加 IC における出入交通量について 17
２－２．　整備水準のあり方及び需要推計に関する検討 26
（１）　開発 IC における出入交通量の経年的推移及び計画交通量について 26
（２）　需要推計の改善に関する動向について 30
（３）　今後の整備水準のあり方について 31
２－３．　運営コスト縮減に関する検討 33
（１）　スマート IC の運用形態における課題について 33
（２）　スマート IC の運用時間の制限について 33
（３）　スマート IC の無人化について 34

３．　特定者が直接的な便益を受ける IC について（狭域 WG） 36
（１）　新たな整備費用の負担方策に関する検討について 36
１）　追加 IC における事業区分について 36
２）　開発 IC における開発計画等について 38

３） 開発 IC における整備費用の負担バランス等について 41
４） 高速道路会社の費用負担について 45
５） 具体的事例から見た整備効果について（地方公共団体、民間事業者等への効果） 47
６） まとめ（事例分析及び事業区分について） 73
（２） 地区協議会のあり方に関する検討について 75
１） 地区協議会の設置について 75
２） 地区協議会の運用状況について 75
３） 今後の地区協議会のあり方について 77

４． 受益が広域的範囲に及ぶ IC について（広域 WG） 79
（１） 高速道路を活用した観光による地域の活性化方策の検討 79
１） 観光をめぐる動向 79
２） 高速道路の活用による観光振興に関連する様々な取組み 89
３） まとめ 100
（２） 施設・空間を利用した地域の活性化 101
１） 商業施設の開発 101
２） SA・PA 等におけるサービスについて 104
（３） スマート IC を活用した地域活性化事例について 109
１） 供用済スマート IC と地域活性化の関係について 109
２） 整備が検討されているスマート IC と地域活性化の関係について 119
３） まとめ 123
（４） 料金割引施策の活用について 124
１） 高速道路料金引き下げ制度の概要とその効果 124
２） 企画割引制度 136
３） 料金割引制度の実施に伴う課題 138
（５） まとめ（地域間及び高速道路との連携による地域活性化について） 143

５． 提案のとりまとめ（案） 145
（１） 整備水準のあり方及び需要推計の改善について 145
（２） 新たな整備費用の負担方策について 145
（３） 協議会等の活用について 146
（４） 運営コストの縮減について 147
（５） 地域間及び高速道路との連携による地域活性化について 147
（６） 地域活性化に資する今後の料金施策について 147

【追補】大規模災害における高速道路の役割について（東日本大震災関連） 149

（参考資料 1）スマート IC 整備効果事例 157

（参考資料 2）スマート IC 整備と ETC 普及率 175

１．はじめに

１－１．研究の背景と目的

高速道路は、国民のモビリティの広域化に貢献し、物流の基幹的役割も果たすなど、国民の生活の向上や社会･経済活動の基盤として最も重要な社会資本の一つですが、昭和 38 年の初開通以来、ネットワークの整備が着実に進められています。

この高速道路ネットワークにアクセスし、その効果を享受するためのインターチェンジ（以下「IC」といいます。）の整備については、道路管理者が高速道路の建設と同時に計画的に整備が進められてきた IC のほか、昭和 46 年以降からは、旧日本道路公団により、周辺地域の発展や交通利便の向上を図るため整備が進められた請願 IC（55 箇所）、平成元年以降、都市開発事業、工業団地造成事業等の開発を行う開発者が建設費を負担し、整備を進めてきた開発 IC（30 箇所）、平成 11 年以降、地方公共団体が主体となって発意し、一般道路管理者と一般有料道路事業者、もしくは一般道路管理者が IC の整備を進めている地域活性化 IC（38 箇所）、平成 18 年以降に社会実験としてスタートさせ、現在は高速道路利便増進事業として位置づけられている、地方公共団体の発意のもと高速道路会社による整備が進められているスマート IC（平成 22 年 7 月現在 68 箇所）があります。

我が国の高速道路における追加 IC の整備については、用地費及び補償費を含めた整備にかかる費用や、料金収受員の配置による人件費などの管理コストが高いこと、また、それらの主な費用負担者は高速道路株式会社（以下「高速道路会社」といいます。）であることなどが原因となり、必ずしも十分な整備が進んでいない状況があります。このため、今日におけるわが国の高速道路の IC 間隔は、平均で約 10km と、欧米に比べて約 2 倍の間隔となっており、また、高速道路が通過する市町村のうち約 3 割には IC がなく、それらの地域からは高速道路の効果を享受するための IC の整備が強く求められています。

このような状況の中、高速道路会社は国土交通大臣より、「(東日本・中日本・西日本・本州四国連絡) 高速道路株式会社が管理する高速道路に係る高速道路利便増進事業に関する計画」に同意（H21.3.10）を得、スマート IC 整備事業の実施により、高速道路の IC 間隔の平均を欧米並み（約 5km）に改善することを念頭に、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 IC のない市町村等における整備に重点をおき、平成 30 年 3 月 31 日までに、全国で概ね 200 箇所を整備することを目標としています（東日本約 66 箇所、中日本約 66 箇所、西日本約 66 箇所、本州四国連絡約 2 箇所）。

今日、地域活性化を図ることは、地域にとって大きな課題となっており、その方策についての検討が多角的に行われています。高速道路会社において進められる予定である約 200 箇所に及ぶスマート IC 整備は、地域が検討している当該地域の活性化へ大きく

貢献することが期待できますが、地域においては、企業誘致による地域の活性化、若しくは観光による地域活性化など、整備されるスマート IC の活用目的を明確に位置づけ、地域活性化効果の発現を図ることが必要です。また、地域と高速道路との関係においても、協議会や整備計画の中において、地域に応じた特性を活かせるよう、当該スマート IC と地域活性化の関係について、発現効果などを整理しておくことが必要です。

地域においてスマート IC 整備のニーズが生じた場合、地域特性を活かした整備目的や計画に工夫を施すなど地域が積極的に関与していくことが必要ですが、企業や観光施設の立地状況の周辺環境など、地域によってその特性は異なることから、一律に地域活性化に資する整備方策を提案することは困難です。そこで、今後のスマート IC 整備にあたっては、地域特性に応じ、地域によって工夫が施された地域活性化方策を推進することにより、スマート IC 整備が地域活性化に大きな貢献を果たすものと考え、当部会においては、スマート IC 整備と地域活性化の関係性について、これまで整備されてきた追加 IC 整備事例を参考に、地域活性化への貢献について分析及び検証するとともに、今後の整備促進の支援のための整備効果を例示的に掲げることとしました。また、今後、約 200 箇所に及ぶスマート IC の整備をする必要があることから、今後の追加 IC 整備を合理的かつ円滑に進めるための方策についての検討を行うこととし、さらに、高速道路・IC を活用して地域活性化を図るためには、地域間及び高速道路との連携が必要であるため、観光を中心とした IC 整備による地域活性化効果について、事例を用いて検証を行うこととしました。

当部会における検討が、スマート IC 整備を要望する地域における整備効果検討等の基礎資料となれば幸いであり、また、整備に関連する関係各機関との連携や協力によって、地域活性化効果が最大限発揮できるスマート IC 整備が進められていくことを期待します。

図１－１ 追加 IC の変遷

１－２．検討にあたっての問題意識について

（１） 整備水準のあり方及び需要推計の改善について

比較的低コストでの導入が可能なスマートICを約200箇所整備する目標がありますが、整備するにあたっては、将来的な交通需要を的確に推計する必要があります。

予測以上の利用交通量が発生した場合には、渋滞や事故が発生するなど、本線の通行やSA・PAの利用に影響を与える場合もあり、また、交通量が少ないICが整備された場合には、無駄な公共投資と批判される場合もあるため、将来交通の需要予測は、IC整備計画を立てるにあたってはとても重要です。しかしながら、社会・経済情勢の今後の変化に見通しを立てることは非常に難しく、今までの整備においては、必ずしも十分な予測ができていたとはいい難い追加IC もあることから、今後追加IC整備を進めるにあたっては、当該IC整備が適切であるかを十分検討していくことが必要です。

また、今後の約200箇所の整備がされる予定のスマートICにおける構造や費用については、将来交通量における需要推計とのバランスを調整するとともに、国・地方公共団体及び民間事業者の負担能力を勘案しながら、整備水準を十分に議論していくことが必要です。

（ ⇒ ２－２．整備水準のあり方及び需要推計に関する検討 参照（P26～））

（２） 新たな整備費用の負担方策について

高速道路会社において、今後約200箇所の整備目標が掲げられているスマートICは、ETC 車載器搭載車両に利用を限定しているため、簡易な料金所の設置で整備することができます。また、料金収受員の配置が不要であるため、従来の IC（大量の交通を円滑に処理できる規格の高い IC）と比べると比較的低コストで整備することができるとされています。しかしながら、約 200 箇所の追加整備をする場合においての費用は、相当な額となり、国及び地方における財政が逼迫している今日において、既存の負担者・負担方策では整備が整わない箇所が生ずる可能性があります。そこで、今後整備が進められていく上では、費用負担についての課題が出てくることから、民間事業者を含めた新たな負担者による今後の整備費用の負担方式を検討していく必要があります。この新たな負担方式の中には、特定の事業者に便益が発生する場合も想定され、その場合には、受益の程度に応じた整備費用の負担方策だけではなく、関係者において整備計画を調整することが必要です。

これまでの追加IC では、開発IC 以外については国、地方公共団体及び旧日本道路公団による費用負担でICが整備されてきており、唯一開発IC のみが、民間事業者による費用負担ができるという制度でした。

開発IC制度は、供用中または建設中の高速道路の沿線において、都市開発事業、工業団地造成事業等の開発が行われる場合に、当該開発事業者の負担によってICを新設したものです。開発事業者においては、多大なIC建設費が必要であり、土地等の売却

益などで費用負担をするものが多く見られました。また、開発事業者の多くは、地方公共団体と民間が合同で出資・経営する第三セクターと呼ばれる会社をつくり事業が行われてきましたが、会社が破綻するなど、償還計画に綻びが生じた事例も少なくありません。これは、IC 建設費が多大であることのほかに、計画策定当時と IC 建設時での経済情勢の変化などの影響もありましたが、開発事業者が多くの費用を負担するという計画に無理があったのではないかと指摘された経緯もありました。そこで、民間事業者における整備費用の負担を考える場合には、これまで整備されてきた開発 IC を例にとり、負担過多にならない負担の程度や、健全な財政状況で運営を維持することができる負担の程度を検証する必要があります。また、負担の程度については、民間事業者の意見を十分に取り入れることが必要です。

（ ⇒ ３．特定者が直接的な便益を受ける IC について（狭域 WG）
（１）新たな整備費用の負担方策に関する検討について 参照（P36～））

（３） 協議会等の活用について

従来の追加 IC 制度である開発 IC のように、新たな負担者として民間事業者の費用負担を考えた場合、整備方策を議論する場である協議会を活用し、広く民間事業者の意見を取り入れる必要があります。また、地域での議論を行うことにより、その地域特性に応じた活用方策等も合わせて考えることができることから、地域活性化に資する IC 整備の実現が期待できます。

（ ⇒ ３．特定者が直接的な便益を受ける IC について（狭域 WG）
（２）地区協議会のあり方に関する検討について 参照（P75～））

（４） 運営コスト縮減に関する検討（運用における無人化の推進）

今後、追加 IC 整備が進むと、これらの IC は高速道路会社が運用することから、管理費用が多額になる課題が想定されます。現在、スマート IC では、ETC にて料金収受が行われるため、料金収受員の配置はされていませんが、非 ETC 車誤進入時の退出誘導や、ETC カード未挿入車の誤侵入の場合の再通信などのトラブル対応に監視員が常駐しているのが通例となっているため、人件費を含めた運営コストが相当額発生しています。今後、追加 IC としてスマート IC の整備が進んだ場合においては、無人化での運用を推進していくなど、運営コストの縮減方策を検討していく必要があります。

（ ⇒ ２－３．運営コスト縮減に関する検討 参照（P33～））

（５） 地域間及び高速道路との連携による地域活性化について

今日の我が国の情勢をみてみると、人口は減少傾向にあり、経済成長は安定的に推移していくものと予想されるため、現状を維持のままで地域活性化が図られる状況にはありません。地域の活性化を図ることは、地域にとって重要な取組みであり、高速道路・

IC を活用し、利便性やアクセスの向上を図ることが、地域活性化を実現する方策の一つである可能性があります。

当部会においては、事例から高速道路と地域活性化の関連性及び地域活性化を図っている地域での取組みについて、整理・分析を行うこととしました。

（ ⇒ ４．受益が広域的範囲に及ぶ IC について（広域 WG）参照（P79～））

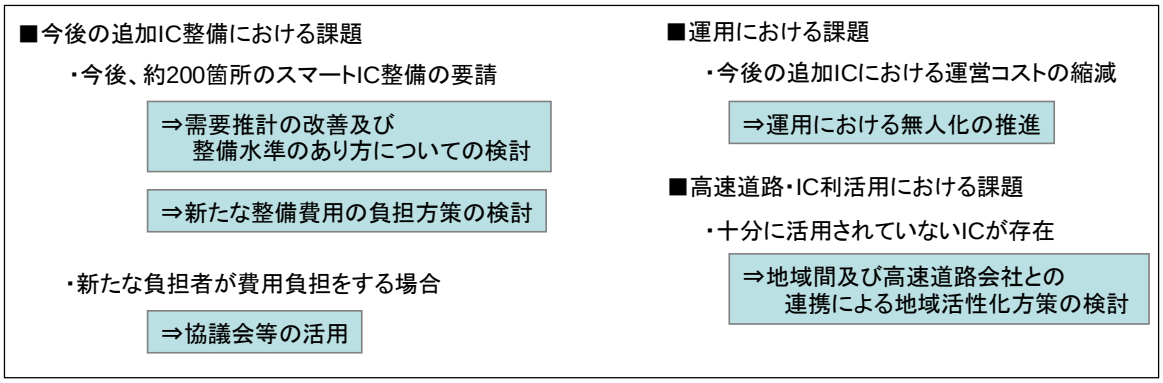


図１－２ 検討イメージ

１－３．検討手法及び検討経緯について

（１） 検討手法

今後の追加 IC 整備を合理的かつ円滑に進めるためには、将来的な交通需要を的確に推計する必要があり、また、追加 IC 整備が進むと、これらの IC においては高速道路会社が運用されることから、管理費用が多額になる課題が想定されます。部会においては、この 2 点（整備水準のあり方及び需要推計の改善及び運営コスト縮減に関する検討（運用における無人化の推進））についての事例を検証し、今後の整備方策についての検討を行うこととしました。

また、既に整備された IC を見てみると、当該 IC 近隣に立地している工業団地や商業施設などでは特定者が直接的な便益を受けていることが想定される IC と、高速道路を活用し、当該地域若しくは他の地域と連携を図りながら地域の活性化に取り組んでいる IC があります。そこで、IC を取り巻く環境の違いから、以下の２つの WG を設置し検討を行うこととしました。

（狭域 WG）

高速道路会社においては、平成 30 年 3 月 31 日までに全国で概ね 200 箇所のスマート IC 整備をすることを目標としていますが、整備にかかる費用は相当な額になると想定されるため、既存の負担者及び負担方式では整備が整わない箇所が生ずる可能性があります。今後のスマート IC 整備における整備費用に関する課題解決のためには、新たな負担者及び負担方式を考える必要があります。当該 IC 近隣に立地している工業団地や商業施設などでは特定者が直接的な便益が生じるため、民間事業者などの受益者により、整備費用の一部の負担がされる場合も想定できることから、事例を検証し、今後の整備費用負担方策についての検討を行うこととしました。また、民間事業者が費用負担する場合には、IC 構造や立地についての要望や、当該社における事業計画（進出計画）にあわせた IC 供用をするなど、民間事業者への一定の配慮が必要です。このような場合には、地区協議会等の活用が見込まれるため、既存の地区協議会の運用状況等を分析し、今後のあり方についての検討を行いました。

（広域 WG）

わが国の高速道路の IC 間隔は、平均で約 10km と、欧米に比べて約 2 倍の間隔となっており、また、高速道路が通過する市町村のうち約 3 割には IC がなく、それらの地域は高速道路の効果を十分に享受されているとはいえません。また、IC がある市町村においても、出入交通量が少ないなど、地域活性化に資する高速道路・IC として十分に活用されているとは言いがたい箇所も存在します。今後追加されるスマート IC 整備の多くは、地域や利用者全体に便益をもたらしますが、IC のより一層の活用が図られるためには、当該 IC 及びその周辺だけではなく、他の IC と連携を図り地域の活性化

に努めていくことが重要です。そこで、当該 WG では、高速道路・IC を活用した地域活性化に資する方策として、地域間が連携を図りながら観光等へ取組んでいる事例、地域が高速道路の SA・PA を活用して農産品の販売等をしている取組み事例及び料金施策などを整理・分析することとしました。

（２） 検討体制

本部会は、学識経験者や賛助会員等で構成する自主研究組織です。部会長に東京大学大学院工学研究科清水哲夫准教授、副部会長に大成建設㈱土木営業本部営業部長に就任していただき、部会員は当機構の賛助会員企業から募り、計 17 社で検討を行いました。また、アドバイザーとして上智大学経済学部中里透准教授、オブザーバーとして独立行政法人都市再生機構にご参加いただいたともに、研究会顧問の関西学院大学大学院総合政策研究科山藤泰国内客員教授にもご参加いただきました。

■高速道路を活用した地域の活性化部会

部会長　　：首都大学東京都市環境学部自然・文化ツーリズムコース清水哲夫教授
（東京大学大学院工学研究科准教授（平成 23 年 3 月まで））

副部会長　：大成建設㈱土木営業本部　片山一郎 営業部長（平成 21 年 9 月まで）
大成建設㈱土木営業本部　塚原修二 営業部長（平成 22 年 12 月まで）
大成建設㈱土木営業本部　今野　潔 営業部長

アドバイザー：上智大学経済学部　中里　透 准教授

部会員　　：いであ株式会社
株式会社エイト日本技術開発
株式会社ＮＴＴデータ
沖電気工業株式会社
株式会社オリエンタルコンサルタンツ
株式会社熊谷組
株式会社建設技術研究所
株式会社ＪＴＢ
セントラルコンサルタント株式会社
大日本コンサルタント株式会社
鉄建建設株式会社
電気技術開発株式会社
日本工営株式会社
株式会社ニュージェック
パシフィックコンサルタンツ株式会社
東日本電信電話株式会社

オブザーバー：独立行政法人都市再生機構

（３） 検討経緯

平成 19 年 11 月に第 1 回部会を立ち上げ、約 2 ヶ月間隔で部会を開催しました。また、平成 20 年には、受益の範囲に応じた今後の IC 整備方策についての検討を行うこととし、特定者が直接的な便益を受ける IC（狭域）及び受益が広域的範囲に及ぶ IC（広域）についての検討をワーキンググループ毎に行いました。

表１－１ 部会・ワーキンググループ・報告会開催状況

		部　会	ワーキンググループ(WG)		報告会
			狭域WG	広域WG	
平成19年	11月	○			
	12月				
平成20年	1月				
	2月	○			
	3月				
	4月	○			
	5月				
	6月	○			
	7月				
	8月				
	9月	○			
	10月		○	○	
	11月				
	12月		○	○	
平成21年	1月				
	2月		○	○	◆研究発表会（中間報告）
	3月		○	○	
	4月				
	5月				
	6月		○	○	
平成22年	9月	○			
	10月	○			
	11月				
	12月		○	○	
平成23年	1月				
	2月		○	○	
	3月	○			
	4月				
	5月				
	6月	○			

表１－２ 高速道路を活用した地域の活性化部会の開催について

	開催日	検討内容
第１回	H19.11.13（火）	・「高速道路を活用した地域の活性化」の概要 ・平成 19 年度新道路利活用研究会にかかる調査研究案
第２回	H20. 2.26（火）	・スマート IC の現状について ・開発 IC 及び地域活性化 IC について ・高速道路の接続施設等について
第３回	H20. 4.22（火）	・今後のスマート IC の整備について ・施設の利活用方法（新たな利用形態の検討）等について
第４回	H20. 6.24（火）	・インターチェンジ等の概要及びスマート IC と通常 IC の比較について ・スマート IC に関する提案について ・ワーキンググループの設置提案について
第５回	H20. 9. 9（火）	・スマート IC に関する提案について ・ワーキンググループについて
第６回	H22.9.6（月）	・今後の検討の方向性について ・追加 IC 制度について ・整備の評価（整備効果）について[検討事例]
第７回	H22.10.26（火）	・開発 IC の利用状況と整備水準のあり方について ・スマート IC の運用について ・WG における検討事項（案）について
第８回	H23.3.31（木）	・報告書構成（案）について ・報告書（案）について
第９回	H23.6.27（月）	・報告書（案）について

表１－３ 狭域 WG の開催について

開催回	開催日時	検討内容
第１回	H20.11.4（火）	・ 狭域ＷＧの設置について ・ グループリーダーの選出 ・ 検討テーマ及び作業方針 ・ 今後の進め方
第２回	H20.12.18(木)	・ 研究の進め方について
第３回 (合同開催)	H21.2.16（月）	・ 方向性の確認について ・ 研究の進め方について
第４回	H21.6.10（水）	・ 研究の進め方について ・ 提案内容について ・ 事例調査実施方針について
第５回	H22.12.16(木)	・ 民間活力等を活用した新たな IC 整備方針について
第６回	H23.2.8（火）	・ 部会・WG の方向性及び部会報告イメージについて ・ 検討における問題意識について ・ 狭域 WG における検討事項及び課題について

表１－４ 広域 WG の開催について

開催回	開催日時	主な検討テーマ
第１回	H20.10.16(木)	・ 広域ＷＧの設置について ・ グループリーダーの選出 ・ 検討テーマ及び作業方針 ・ 今後の進め方
第２回	H20.12.2（火）	・ 研究の進め方
第３回 (合同開催)	H21.2.16（月）	・ 方向性の確認について ・ 研究の進め方について
第４回	H21.6.11（木）	・ 研究の進め方について ・ 提案内容について ・ 事例調査実施方針について
第５回	H22.12.14(火)	・ 広域 WG の再開にあたって ・ スマート IC を活用した地域振興について
第６回	H23.2.3（水）	・ 部会・ＷＧの方向性について ・ 広域ＷＧとしての部会への報告イメージについて

２．スマート IC の整備について

２－１．IC 整備及び追加 IC 制度の概要について

（１） IC 整備の概要について

我が国の高速道路における IC 整備は、国土開発幹線自動車道建設会議（「以下、国幹会議」という。）の議を経て決定された整備計画に基づき設置されており、IC の配置計画にあたっては、交通条件、社会条件、自然条件等を総合的に勘案し、おおむね次に示す基準により計画するものとされています。

（a）一般国道等重要な幹線道路との交差又は近接地点
（b）人口 30,000 人以上の都市近郊、または IC 勢力圏人口が 50,000 人～100,000 人程度となるような配置
（c）重要な港湾、飛行場、流通施設または国際観光上重要な地に通ずる主要道路との交差又は近接地点
（d）IC の出入り交通量が 30,000 台/日以下となるような配置
（e）IC 間隔が最小 4km、最大 30km となるような配置

表２－１ IC 標準設置数

都市人口	1 路線あたり IC 標準設置数
10 万人未満	1
10 万人～30 万人未満	1～2
30 万人～50 万人未満	2～3
50 万人以上	3

表２－２ IC 設置の地域別標準間隔

地域	標準間隔
大都市周辺、主要工業地域	5km～10km
小都市の点在する平野部	15 km～25 km
地方村落、山間部	20 km～30 km

インターチェンジ（IC）の概要

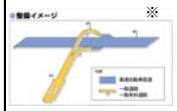
	S38　S46　H1　H2　H4　H12　H14　H16　H18　現在	設置計画 等	主な 配置要件 等		インターチェンジ等部分にかかる費用負担	インターチェンジ等部分にかかる料金の収入帰属
基本計画の段階から設置が決定しているIC		国幹会議の議を経て基本計画の段階から設置が決定しているIC。	（出入り交通量） ・30,000台／日以下 （出典：設計要領）		【整備】 ・高速道路会社 【管理】 ・高速道路会社	高速道路会社
追加IC	開発IC ※ 供用中又は建設中の高速自動車国道の沿線において、工業団地・流通団地造成事業やリゾート開発事業などの開発が行われる場合に、特に地元の要望が大きく、開発事業の促進を図り、地域振興に資するため、新たにICを設置することができる制度 。	高速自動車国道法の規定に基づき、高速道路との連結にかかる国土交通大臣の「連結許可」を得て、新たに整備計画に追加されるIC。	・高速自動車道の沿線において行われる都市開発事業、工業団地造成事業、住宅団地造成事業、流通業務団地造成事業その他の一定区域の整備及び開発事業。	【高速道路に連結することのできる施設】 （高速自動車国道法11条） ①道路法上の道路等 （⇒ IC） 【要件】 ・高速自動車国道に関する整備計画に適合するもの ②休憩所、給油所、商業施設、レクリエーション施設等 ③利便施設等と高速道路を連結する通路等 （⇒高速道路利便施設）	【整備】 ・開発事業者 【管理】 ・高速道路会社	高速道路会社
	地域活性化IC  ※ 供用中の高速道路において、高速道路の有効活用、地域活性化の観点から地方公共団体の発意によりICから離れている地域にICを整備できる制度。		・出入り交通量 ①有料道路連結 ：2,800台／日以上 ②一般道路連結 ：1,500台／日以上 ・費用対便益（B/C）が1.5以上。		【整備】 ・一般道路管理者 もしくは ・一般道路管理者と一般有料道路管理者 【管理】 ・一般道路管理者 もしくは ・一般道路管理者と一般有料道路管理者	【一般道の場合】 ー 【一般有料の場合】 一般有料道路管理者 （高速道路料金の合併徴収が可能）
	スマートIC （国土交通省HPより） 地方公共団体が主体となって発意し、ETC無線通信のみで料金の支払いが可能なIC制度。 （必要に応じて、開放時間の制限、通行車種の制限を行うなどの弾力的な運営が可能。）		・費用対便益（B/C）が1.0以上。		【整備】 ・国及び地方自治体 【管理】 ・高速道路会社	高速道路会社

図２－１　インターチェンジ（IC）の概要について

（２） 追加 IC 制度について

高速道路の IC については、これまで、本線の建設と同時に計画的に整備が進められてきた IC に加えて、経済状況や社会や地域ニーズの変化に対応して請願 IC、開発 IC、地域活性化 IC、スマート IC という追加 IC 制度が創設され、時代に応じた地域活性化が図られてきました。

１） 請願 IC について

第 21 回国幹審（昭和 46 年 6 月 1 日）の議を経て、19 箇所の請願 IC の整備計画が策定され、第 27 回国幹審（昭和 61 年 1 月 21 日）までに、合計 55 箇所の請願 IC の整備計画が策定されました。請願 IC は、地域の要望が多く、具体性がある箇所について、日本道路公団が主体となり、周辺地域の発展や交通利便の向上を目的として整備されてきました。

２） 開発 IC について

その後、第 28 回国幹審（平成元年 1 月 31 日）で 16 箇所、第 29 回国幹審（平成 3 年 12 月 3 日）で 14 箇所、合計 30 箇所の開発 IC の整備計画が策定され、高速道路沿線における開発事業（都市開発事業や工業団地造成事業等）の促進を図り、地域振興に資することを目的とし、その開発者の負担（既存高速道路区域内は一部道路公団の負担）で、整備が行われてきたところです。

開発 IC 制度が新たに設けられたのは、当時の旧日本電信電話公社が民営化と関連しています。昭和 60 年、国営企業であった旧日本電信電話公社が民営化されることに伴い、その株式が売却されることになりました。本来、公社の財産は、国民共有の財産であり、国民全体のために使われるべきとの観点から、株式の売却益の活用という方策が打ち出され、その活用方策の一つとして、IC 整備を行う開発事業者への貸出が行われることとなりました。

このように、日本道路公団のみが IC 整備費用を負担する仕組みから、開発事業者が IC 整備費用を負担する仕組みへと移行してきましたが、開発事業者の償還期間中に経済情勢が変化（土地神話崩壊･バブル経済崩壊）したこともあり、その事業に綻びが生じた例も少なくありません。

３） 地域活性化 IC について

開発 IC 制度がスタートしてから約 10 年経過後、新たな IC 整備手法として、地域活性化 IC 制度が創設されました。この制度は、整備費用を主に地方公共団体に負担させる仕組みであり、地元への効率的なアクセスを確保することにより、地域経済の浮揚、雇用創出の促進、周辺道路の渋滞緩和等を図り、地域経済の活性化に寄与することが目的とされています。地域活性化 IC は、平成 22 年 7 月現在、38 箇所で連結

許可がされているなか、12 箇所（うち 7 箇所については新直轄方式）については、供用が開始されています。残り、26 箇所については、事業中であり、現在も整備が進められているところです。

4） スマート IC について

地域活性化 IC と平行しながら、平成 18 年から新たな IC 制度であるスマート IC 制度が創設されました。スマート IC は、利用車両が限定（ＥＴＣを搭載した車両に限定）されているため、簡易な料金所の設置ですみ、また料金収受員の配置が不要であるため、従来の IC と比べると比較的低コストで整備がすることができます。このため、整備費用の縮減や運営経費等の低減を図ることができるとされる IC とされています。

高速道路会社では、このスマート IC 制度を利用し、高速道路の IC 間隔を欧米並み（約 5km）に改善することを念頭に、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 IC のない市町村等における整備に重点をおき、平成 30 年までに追加で約 200 箇所の IC の設置目標を掲げています。

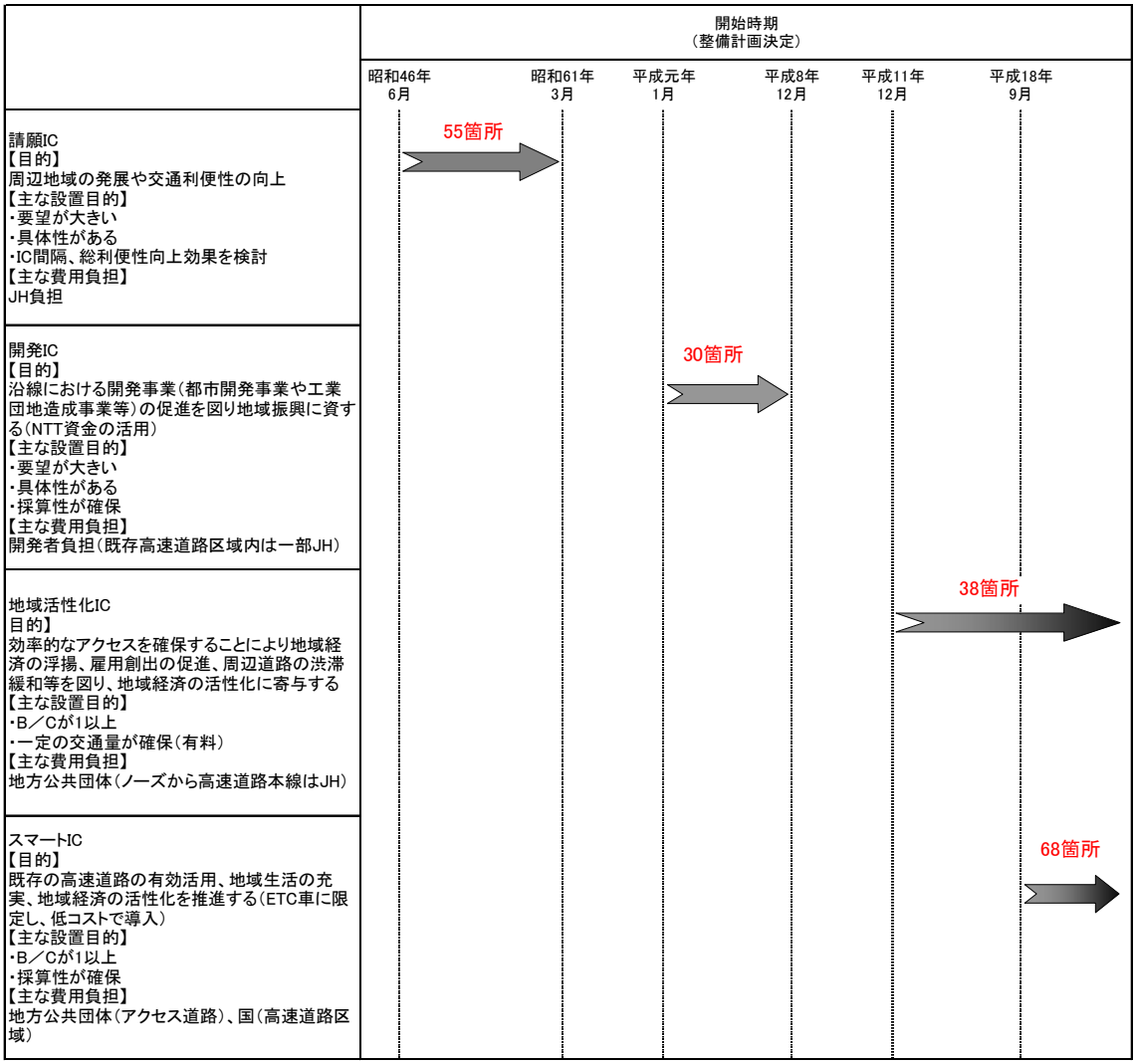


図２－２ 追加 IC の整備計画決定時期について

（３） 追加 IC の利用及び運用状況等について

１） 追加 IC 整備と平均出入交通量について

追加 IC については、これまで、経済状況や社会や地域ニーズの変化に対応して請願 IC、開発 IC、地域活性化 IC、スマート IC が整備されてきましたが、高速道路全体に対する追加 IC の割合を整理したところ、東北自動車道で約 30.2%、東名高速道路で約 34.3%、関越自動車道で約 29.6%、中国自動車道で約 25%と全体の約 4 分の 1 以上を占めています。このことから、高速道路の建設と同時に計画的に進められてきた IC の整備は、設置間隔などの要件及び基準等が比較的厳しいものであり、また、視点を変えてみれば、高速道路建設及び IC 整備後に地域経済が発展し、当該地域の産業構造等の変容に伴って、新しい IC 整備の必要性が生じた可能性があります。これを平成 20 年度の東名高速道路及び中国自動車道における請願 IC の平均出入交通量で検証してみると、通常 IC の約 7 割に相当する出入交通量があり、社会経済の発展や交通の利便性の向上などの時代の要請とともに整備がされ、整備を進めることに一定の意義があったものと考えられます。

表２－３　IC 数及び平均出入交通量（平成20年度）

東北自動車道

	IC数	構成比率（%）		平均出入交通量（台/日）	通常ICを1とした場合
全線	63	100.0%		8,295	－
通常IC	44	69.8%		10,531	1.000
請願IC	11	17.5%	30.2%	4,634	0.440
開発IC	1	1.6%		2,548	0.242
地域活性化	1	1.6%		2,724	－
スマートIC	6	9.5%		1,208	0.115

東名高速道路

	IC数	構成比率（%）		平均出入交通量（台/日）	通常ICを1とした場合
全線	35	100.0%		22,215	－
通常IC	23	65.7%		26,740	1.000
請願IC	5	14.3%	34.3%	18,426	0.689
開発IC	5	14.3%		13,572	0.508
地域活性化	－	－		－	－
スマートIC	2	5.7%		1,258	0.047

関越自動車道

	IC数	構成比率（%）		平均出入交通量（台/日）	通常ICを1とした場合
全線	27	100.0%		13,621	－
通常IC	19	70.4%		18,187	1.000
請願IC	2	7.4%	29.6%	2,399	0.132
開発IC	3	11.1%		3,032	0.167
地域活性化	－	－		－	－
スマートIC	3	11.1%		2,774	0.153

中国自動車道

	IC数	構成比率（%）		平均出入交通量（台/日）	通常ICを1とした場合
全線	40	100.0%		6,586	－
通常IC	30	75.0%		7,661	1.000
請願IC	5	12.5%	25.0%	5,313	0.694
開発IC	3	7.5%		2,032	0.265
地域活性化	－	－		－	－
スマートIC	2	5.0%		471	0.061

（高速道路便覧 2009 データから加工）

２） 追加 IC における出入交通量について

平成 20 年の追加 IC の出入交通量をみてみると、開発 IC である横浜青葉 IC（神奈川県横浜市）について、高速道路全体としての交通量も多い東名高速道路上に位置していることも要因であると想定されますが、29,477 台／日もの交通量があり、同じく開発 IC の東名三好 IC（愛知県みよし市）においても 15,871 台／日の交通量があります。また、東北自動車道の請願 IC である羽生 IC における交通量は 10,335 台／日であり、前後の通常 IC である加須 IC の 11,839 台／日及び館林 IC の 12,076 台／日との同程度の出入交通量となっています。このように、横浜青葉 IC 及び東名三好 IC のような出入交通量が多い IC である場合であって、受益者が特定されておらず、受益が広域的範囲に発生する IC や、羽生 IC のように前後の IC との出入交通量に差が生じていない IC については、地域や特定者による費用負担で整備するのではなく、国による計画的な整備が進められるべき IC といえます。

次に、整備計画の時期をみてみると、東名自動車道は昭和 37 年に整備計画がされ、開発 IC である横浜青葉 IC は平成 10 年、東名三好 IC は平成 5 年に供用がされました。羽生 IC においては、昭和 61 年に整備計画が立てられ、加須 IC 及び館林 IC は、昭和 41 年に整備計画が立てられています。東名青葉 IC 及び東名三好 IC は、高速道路が建設されてから約 35 年、羽生 IC は、加須 IC 及び館林 IC の整備計画がされてから約 20 年経過した時期に整備が計画され、その間に当該地域の経済が発展し、当該地域の産業構造等の変容により、後に必要となった IC であるとも位置づけることができることから、今後は、状況に応じた IC 整備制度を整備することが必要です。

また、追加 IC の中には、規模構造が大きい IC 整備がされたにもかかわらず、出入交通量が 1,000 台／日を超えない IC（作東 IC（中国道：開発 IC)、三川 IC（磐越道：開発 IC)）も存在するため、今後、このような箇所への整備を考えるのであれば、スマート IC 制度を活用することが効果的です。

表２－４ 開発 IC、地域活性化 IC、スマート IC における出入交通量（平成20年度）

追加ICの手法	道路名	所在地	開通時期（本格導入）	出入交通量(H20年)								交通体系（接続道路）
				前IC名	出入交通量	距離一	当該IC	出入交通量	後IC名	出入交通量	←距離	
開発	東名	横浜市青葉区	H10.3.20	東名川崎	32,186	5.7	**横浜青葉**	**29,477**	横浜町田	79,902	6.4	国道
開発	東名	みよし市	H5.3.22	豊田	22,098	5.0	**東名三好**	**15,871**	名古屋	53,244	9.7	県道
開発	九州道	筑紫野市	H10.3.31	大宰府	64,319	6.9	**筑紫野**	**14,057**	久留米	21,996	14.7	県道
開発	九州道	上益城郡益城町	H11.3.24	熊本	18,890	5.2	**益城熊本空港**	**12,287**	御船	8,508	6.7	県道
開発	九州道	八女郡広川町	H10.3.23	久留米	21,996	8.1	**広川**	**9,890**	八女	13,855	4.8	県道
開発	東名	掛川市	H5.12.21	菊川	6,245	6.0	**掛川**	**9,030**	袋井	14,674	11.6	市道
開発	広島道	広島市安佐南区	H13.7.6	広島北	5,245	10.4	**広島西風新都**	**7,077**	－	－	－	県道
開発	東名	磐田市	H11.4.4	袋井	14,674	4.0	**磐田**	**6,766**	遠州豊田スマート	650	1.9	県道
開発	東名	牧之原市	H5.3.25	吉田	15,053	11.0	**相良牧之原**	**6,716**	菊川	6,245	5.2	国道
開発	常磐道	日立市	H5.10.20	日立南太田	14,153	12.2	**日立中央**	**6,664**	日立北	7,573	6.8	県道
開発	関越道	比企郡嵐山町	H16.3.27	東松山	27,688	8.1	**嵐山小川**	**5,354**	花園	17,486	8.6	県道
開発	北陸道	富山市	H15.3.29	富山	16,137	7.4	**富山西**	**4,980**	小杉	9,154	5.2	県道
開発	山形道	酒田市	H9.10.30	鶴岡	2,354	8.5	**庄内空港**	**4,813**	酒田	1,668	7.1	県道
開発	上信越道	東御市	H8.11.14	小諸	4,052	6.5	**東部湯の丸**	**4,625**	上田菅平	8,305	8.3	県道
スマート	関越道	吉岡町	H18.10.1	前橋	19,730	6.4	**駒寄スマートIC**	**4,604**	渋川伊香保	14,319	4.9	町道
開発	山陽道	三原市	H5.10.26	三原久井	3,610	11.3	**本郷**	**4,322**	河内	6,665	8.2	県道
地域活性化	中央道	都留市	－	大月	7,536	7.2	**都留**	**4,301**	河口湖	15,918	16.3	県道
開発	中国道	加東市	H8.4.10	古川	4,320	4.0	**ひょうご東条**	**4,158**	滝野社	8,952	11.8	県道
スマート	九州道	須恵町	H18.10.1	福岡	40,543	5.1	**須恵スマートIC**	**3,737**	大宰府	64,319	6.9	町道
スマート	東北道	仙台市泉区	H19.4.1	仙台宮城	19,051	10.2	**泉PAスマートIC**	**3,557**	泉	13,550	3.5	県道、市道
開発	磐越道	会津若松市	H4.10.29	猪苗代磐梯高原	3,184	13.9	**磐梯河東**	**3,308**	会津若松	5,583	6.0	県道
開発	九州道	北九州市門司区	H5.3.31	門司	9,797	4.5	**新門司**	**3,238**	小倉東	10,357	8.9	県道
スマート	関越道	三芳町	H18.10.1	所沢	39,171	4.6	**三芳スマートIC**	**3,065**	川越	27,586	7.2	町道
地域活性化	新名神	甲賀郡甲南町	H21.3.20	甲賀土山	5,175	10.2	**甲南**	**2,883**	信楽	5,822	6.7	県道
開発	関西空港道	泉佐野市	H6.4.2	－	－	－	**上之郷**	**2,818**	泉佐野りんくう	15,549	6.0	国道
開発	伊勢道	松阪市嬉野一志町	H8.3.28	久居	10,361	5.8	**一志嬉野**	**2,807**	松阪	10,318	6.4	県道
地域活性化	東北道	那須塩原市	H21.3.29	西那須野塩原	8,565	6.3	**黒磯板室**	**2,724**	那須	6,789	7.1	県道
開発	関越道	利根郡昭和村	H10.3.26	赤城	2,869	9.4	**昭和**	**2,682**	沼田	9,625	5.2	県道
開発	磐越道	郡山市	H7.8.2	船引三春	1,930	8.0	**郡山東**	**2,622**	磐梯熱海	1,736	15.9	国道
開発	東北道	北上市	H8.10.8	水沢	6,328	8.7	**北上金ケ崎**	**2,548**	北上江釣子	6,382	6.7	県道
開発	東海北陸	郡上市	H11.11.27	白鳥	2,670	8.0	**高鷲**	**2,225**	ひるがの高原スマート	924	7.1	県道
スマート	常磐道	水戸市	H21.4.1	水戸	15,998	4.6	**水戸北スマートIC**	**1,975**	那珂	12,446	6.2	国道
スマート	常磐道	笠間市	H18.10.1	岩間	8,573	3.6	**友部SAスマートIC**	**1,975**	水戸	15,998	8.1	市道
スマート	東名	富士市	H19.4.1	富士	24,156	6.0	**富士川スマートIC**	**1,866**	清水	23,721	18.9	県道、町道
地域活性化	高松道	三豊市三野町	H18.3.24	さぬき豊中	5,212	6.8	**三豊鳥坂**	**1,837**	善通寺	9,820	7.8	県道
スマート	東名阪	亀山市	H19.4.1	鈴鹿	12,168	10.5	**亀山PAスマートIC**	**1,669**	亀山	27,905	0.9	市道
スマート	上信越道	小布施町	H18.10.1	須坂長野東	12,728	6.9	**小布施スマートIC**	**1,659**	信州中野	6,019	4.6	町道
スマート	北陸道	富山市	H21.4.1	立山	3,406	6.6	**流杉スマートIC**	**1,599**	富山	16,137	5.7	市道
スマート	山陽道	廿日市市	H21.4.1	五日市	19,106	10.2	**宮島スマートIC**	**1,593**	大野	－	13.7	市道
スマート	東北道	福島市	H18.10.1	二本松	5,270	8.7	**福島松川スマートIC**	**1,570**	福島西	9,523	10.2	県道、市道
スマート	高松道	坂出市	H21.4.1	善通寺	9,820	14.3	**府中湖スマートIC**	**1,286**	高松西	10,308	7.4	市道
スマート	北関東道	伊勢崎市	H21.4.1	駒形	8,164	4.2	**波志江スマートIC**	**1,259**	伊勢崎	10,673	2.8	市道
開発	播磨道	たつの市新宮町	H15.3.29	－	－	－	**播磨新宮**	**1,197**	久世	2,303	14.6	県道
開発	東海北陸	郡上市	H9.11.10	郡上八幡	4,563	6.2	**ぎふ大和**	**1,165**	白鳥	2,670	10.4	県道
開発	中国道	美祢市西厚保町	H9.9.13	美祢	3,264	13.5	**美祢西**	**1,160**	小月	5,724	12.9	県道
スマート	北陸道	白山市	H18.10.1	金沢西第一	13,324	7.8	**徳光スマートIC**	**1,144**	美川	6,490	4.4	市道
開発	関越道	魚沼市	H7.8.7	小出	2,825	7.6	**堀之内**	**1,059**	越後川口	2,126	8.9	県道
スマート	北陸道	入善町	H18.10.1	朝日	2,353	4.2	**入善スマートIC**	**949**	黒部	4,245	4.5	町道
スマート	東海北陸道	郡上市	H21.4.1	高鷲	2,225	7.1	**ひるがの高原SAスマートIC**	**924**	壮川	2,061	6.8	市道
スマート	常磐道	東海村	H21.3.29	那珂	12,446	7.9	**東海スマートIC**	**911**	日立南太田	14,153	3.6	村道
スマート	中央道	甲斐市	H18.10.1	甲府昭和	14,404	4.7	**双葉スマートIC**	**881**	韮崎	6,535	6.5	市道
スマート	北陸道	新潟市	H18.10.1	新潟西第一	21,635	5.9	**黒埼スマートIC**	**842**	巻潟東	4,769	9.3	市道
スマート	山陽道	岡山市	H19.4.1	岡山	14,434	1.7	**吉備スマートIC**	**824**	倉敷	8,727	－	市道
スマート	沖縄道	北中城町	H19.4.1	沖縄南	17,541	4.4	**喜舎場スマートIC**	**822**	北中城	13,559	1.4	村道
スマート	常磐道	三郷市	H21.4.1	三郷	99,292	4.2	**三郷料金所スマートIC**	**821**	流山	15,149	1.9	市道
開発	中国道	美作市	H17.3.6	佐用	3,519	12.0	**作東**	**779**	三作	2,760	8.2	県道
スマート	東北道	大崎市	H18.10.1	古川	8,506	5.9	**長者原スマートIC**	**778**	築館	4,104	10.2	市道
スマート	上信越道	妙高市	H18.10.1	中郷	1,324	7.4	**新井スマートIC**	**741**	上越高田	1,664	7.1	市道
スマート	北陸道	上越市	H19.4.1	柿崎	3,234	9.3	**大潟スマートIC**	**706**	上越	9,114	8.6	市道
スマート	長野道	千曲市	H18.10.1	麻績	2,351	7.2	**姨捨スマートIC**	**686**	更埴	10,482	11.4	市道
スマート	関越道	南魚沼市	H18.10.1	六日市	3,590	11.4	**大和スマートIC**	**652**	小出	2,825	6.1	市道
スマート	東名	磐田市	H19.4.1	磐田	6,766	1.9	**遠州豊田スマートIC**	**650**	浜松	27,222	4.7	市道
スマート	中国道	安芸大田市	H18.10.1	千代田	3,595	24.1	**加計スマートIC**	**630**	戸河内	2,420	5.4	町道
スマート	山形道	寒河江市	H18.10.1	寒河江	2,294	3.0	**寒河江SAスマートIC**	**585**	西川	511	11.2	市道
スマート	東北道	宇都宮市	H19.4.1	宇都宮	14,817	7.6	**上河内スマートIC**	**533**	矢板	10,629	9.6	町道
スマート	日本海東北道	新潟市	H19.4.1	新潟空港	2,737	2.5	**豊栄スマートIC**	**522**	豊栄新潟東港	2,153	6.6	市道
スマート	東北道	鏡石町	H21.4.1	矢吹	4,538	7.6	**鏡石PAスマートIC**	**511**	須賀川	5,081	4.3	町道
スマート	磐越道	会津三里町	H19.4.1	会津若松	3,308	7.2	**新鶴スマートIC**	**488**	会津坂下	1,307	7.7	町道
スマート	徳島道	東みよし町	H18.10.1	美馬	1,973	15.7	**吉野川スマートIC**	**481**	井川池田	2,674	5.4	町道
スマート	上信越道	佐久市	H19.4.1	碓氷軽井沢	5,934	15.9	**佐久平スマートIC**	**454**	佐久	9,841	2.9	市道
スマート	館山道	君津市	H21.3.29	君津	8,146	3.3	**君津PAスマートIC**	**417**	富津中央	2,761	5.9	市道
開発	磐越道	東蒲原郡阿賀町	H3.11.14	津川	1,315	7.8	**三川**	**409**	安田	2,121	14.9	県道
スマート	北陸道	小松市	H21.4.1	小松	6,490	4.6	**安宅スマートIC**	**321**	片山津	4,650	4.0	県道、市道
スマート	中国道	新見市	H18.10.1	北房	1,341	15.7	**大佐スマートIC**	**312**	新見	1,756	12.5	市道
スマート	東北道	那須町	H19.4.1	那須	6,789	8.0	**那須高原スマートIC**	**299**	白河	6,080	9.2	町道
スマート	大分道	別府市	H21.4.1	湯布院	4,776	19.2	**別府湾スマートIC**	**215**	別府	9,422	4.7	市道
スマート	浜田道	浜田市	H19.4.1	旭	1,185	7.9	**金城スマートIC**	**188**	浜田	4,111	9.5	市道
スマート	北陸道	南越前町	H21.4.1	武生	4,897	8.6	**南条スマートIC**	**187**	今庄	1,293	3.9	町道

表２－５　東北自動車道における出入交通量（平成20年度）

東北自動車道

	IC名	次ICまでの区間距離	平成20年度出入交通量（台/日）
1	川口		89,064
2	浦和第二	4.8	7,225
3	浦和第一	5.7	10,766
4	岩槻	15.0	27,542
5	久喜	7.9	23,859
6	加須	6.0	11,839
7	羽生（請願IC）	6.6	10,335
8	館林	9.0	12,076
9	佐野藤岡	17.7	29,711
10	栃木		9,621
	栃木都賀JCT	18.8	
11	鹿沼		14,174
12	宇都宮	11.5	14,817
13	上河内SAスマート	7.6	533
14	矢板	9.5	10,629
15	西那須野塩原	18.9	8,565
16	黒磯板室（地域活性化IC）	6.3	2,724
17	那須	7.1	6,789
18	那須高原SAスマート	8.0	299
19	白河	9.2	6,080
20	矢吹（請願IC）	16.6	4,538
21	鏡石PAスマート	7.6	511
22	須賀川	4.3	5,081
23	郡山南（請願IC）	9.5	5,048
24	郡山	8.7	12,327
	郡山JCT	6.7	
25	本宮（請願IC）		6,795
26	二本松	12.9	5,270
27	福島松川PAスマート	8.7	1,570
28	福島西	10.2	9,523
29	福島飯坂	10.0	9,386
30	国見（請願IC）	11.1	3,126
31	白石	23.5	6,262
32	村田（請願IC）	12.3	5,237
	村田JCT	15.0	

【凡例】

請願IC　地域活性化IC　開発IC　スマートIC

33	仙台南	5.6	9,515
34	仙台宮城	10.2	19,051
35	泉PAスマート	3.5	3,557
36	泉	11.0	13,550
37	大和（請願）	18.0	7,498
38	古川	5.9	8,506
39	長者原SAスマート	10.2	778
40	築館	11.8	4,104
41	若柳金成（請願IC）	17.3	3,240
42	一関	11.5	6,084
43	平泉前沢	17.5	3,505
44	水沢	8.7	6,238
45	北上金ヶ崎（開発IC）		2,548
	北上JCT	6.7	－
46	北上江釣子	9.8	6,382
47	花巻南（請願IC）		2,988
	花巻JCT	6.8	－
48	花巻		3,170
49	紫波	12.8	2,636
50	盛岡南	11.0	10,184
51	盛岡	7.0	10,135
52	滝沢	10.0	4,775
53	西根	10.1	2,417
54	松尾八幡平（請願IC）	9.5	1,382
	安代JCT	22.9	－
55	安代		1,148
56	鹿角八幡平	26.1	1,276
57	十和田	11.9	1,831
58	小坂（請願IC）	8.0	786
59	碇ヶ関	20.1	1,978
60	大鰐弘前	13.0	3,146
61	黒石	9.9	2,463
62	浪岡	14.0	3,604
	青森JCT	11.9	－
63	青森		2,800

出典：高速道路便覧 2009

表２－６　関越・東名自動車道における出入交通量（平成20年度）

関越自動車道

	IC名	次ICまでの区間距離	平成20年度出入交通量（台/日）
1	練馬		97,932
2	所沢	9.4	39,171
3	三芳PAスマート	4.6	3,065
4	川越	7.2	27,586
	鶴ヶ島JCT	8.4	
5	鶴ヶ島		19,589
6	東松山	9.8	27,688
7	嵐山小川（開発IC）	8.1	5,354
8	花園	8.6	17,486
9	本庄児玉	13.5	16,488
	藤岡JCT	17.4	
	高崎JCT		
10	高崎		16,753
11	前橋	5.1	19,730
12	駒寄PAスマート	6.4	4,604
13	渋川伊香保	4.9	14,319
14	赤城（請願IC）	7.8	2,869
15	昭和（開発IC）	9.4	2,682
16	沼田	5.1	9,625
17	月夜野	5.3	4,767
18	水上	9.9	2,942
19	湯沢	26.0	5,526
20	塩沢石打（請願IC）	8.5	1,929
21	六日市	11.4	3,590
22	大和PAスマート	11.4	652
23	小出	6.1	2,825
24	堀之内（開発IC）	7.6	1,059
25	越後川口	8.9	2,126
26	小千谷	7.9	3,206
27	長岡	15.7	14,199
	長岡JCT	1.6	

【凡例】

請願IC　地域活性化IC

開発IC　スマートIC

東名自動車道

	IC名	区間距離	平成20年度出入交通量（台/日）
1	東京		111,382
2	東名川崎	7.6	32,186
3	横浜青葉（開発IC）	5.7	29,477
4	横浜町田	6.4	79,902
5	厚木	15.3	75,272
6	秦野中井（請願IC）	15.1	16,632
7	大井松田（請願IC）	7.8	16,718
8	御殿場東	25.3	10,829
9	御殿場		13,964
10	裾野（請願IC）	10.1	13,508
11	沼津	9.5	30,581
12	富士	18.2	24,156
13	富士川SAスマート	6.0	1,866
14	清水	20.3	23,721
15	静岡	14.0	27,208
16	焼津	11.8	18,872
17	吉田	12.0	15,053
18	相良牧之原（開発IC）	11.0	6,716
19	菊川	5.2	6,245
20	掛川（開発IC）	6.0	9,030
21	袋井	11.6	14,674
22	磐田（開発IC）	4.0	6,766
23	遠州豊田PAスマート	1.9	650
24	浜松	4.7	27,222
25	浜松西（請願IC）	10.5	24,596
26	三ヶ日	10.6	8,802
27	豊川	17.9	22,761
28	音羽蒲郡（請願IC）	11.2	20,678
29	岡崎	13.2	27,256
	豊川JCT	17.4	
30	豊田		22,098
31	東名三好（開発IC）	5.0	15,871
32	長久手	9.7	7,862
33	名古屋		53,244
34	春日井	12.1	24,362
	小牧JCT	9.1	
35	小牧		37,363

出典：高速道路便覧 2009

表２－７ 中国自動車道における出入交通量（平成20年度）

中国自動車道

	IC名	次ICまでの区間距離	平成20年度出入交通量（台/日）
	吹田JCT	1.1	
1	中国吹田	7.0	9,584
2	中国豊中	2.6	9,176
3	中国池田	5.9	33,716
4	宝塚	13.2	31,624
5	西宮山口本線		13,413
6	西宮北	6.9	19,312
	神戸JCT		
7	神戸三田（請願IC）	7.0	12,871
	吉川JCT		
8	吉川（請願IC）	4.0	4,320
9	ひょうご東条（開発IC）	11.8	4,158
10	滝野社	9.7	8,952
11	加西（請願IC）	10.0	3,698
12	福崎	20.4	9,094
13	山崎	19.6	4,339
14	佐用	12.0	3,519
15	作東（開発IC）	8.2	779
16	美作	11.3	2,760
17	津山	10.4	5,004
18	院庄（請願IC）	20.5	4,329
	落合JCT		
19	落合	11.8	2,544
	北房JCT		

【凡例】

請願IC　地域活性化IC

開発IC　スマートIC

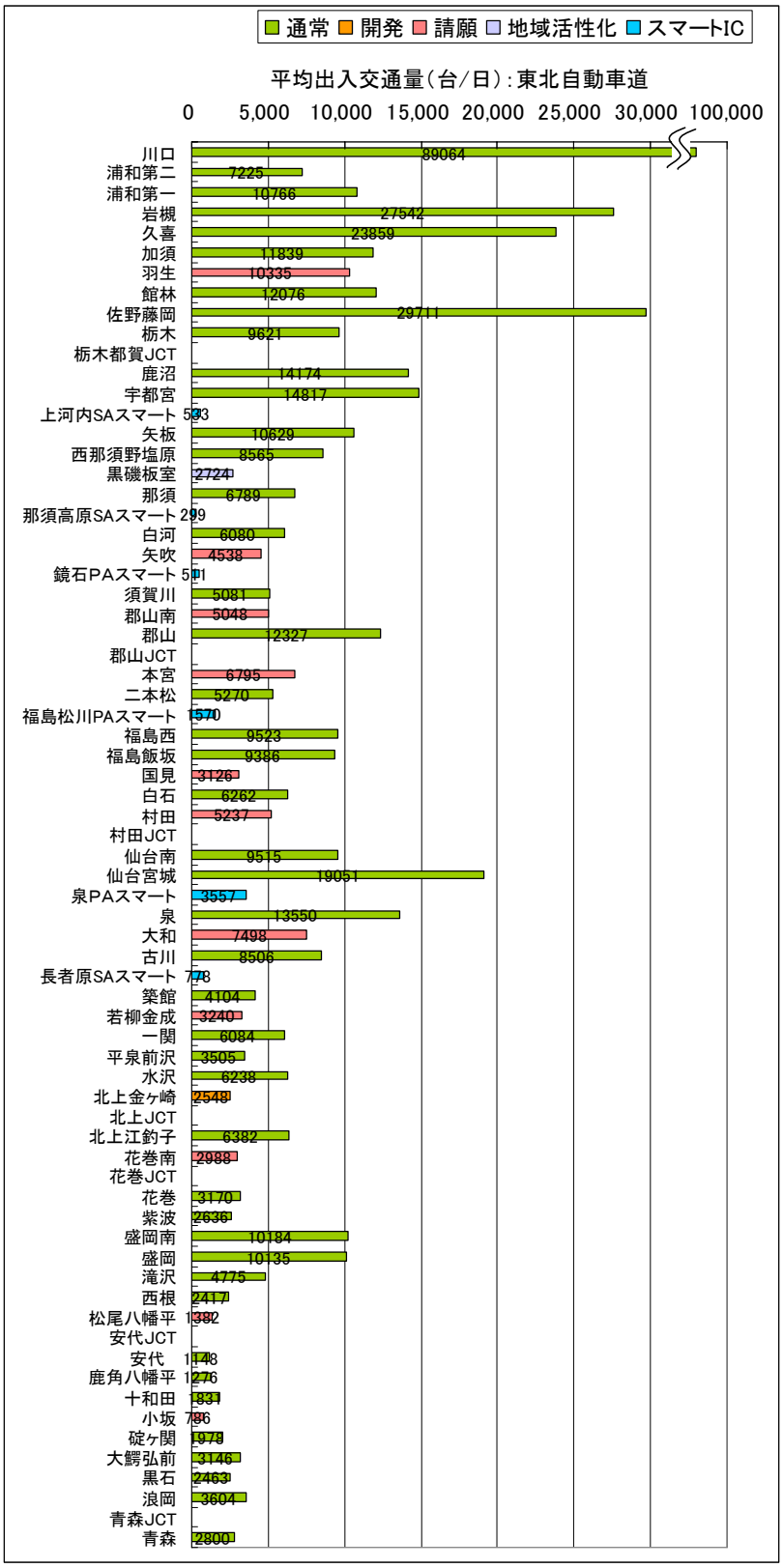
20	北房	15.7	1,341
21	大佐SAスマート	12.5	312
22	新見	24.8	1,756
23	東城	30.2	1,403
24	庄原	17.0	2,693
25	三次	20.1	5,949
26	高田（請願IC）	15.0	1,348
27	千代田	26.1	3,595
	千代田JCT		
	広島北JCT		
28	加計BSスマート	5.4	630
29	戸河内	16.2	2,420
30	吉和	27.0	689
31	六日市	27.0	891
32	鹿野	16.8	489
33	徳地	20.0	438
34	山口	12.7	1,481
	山口JCT		
35	小郡	18.1	6,167
36	美弥	13.5	3,264
37	美弥西（開発IC）	12.9	1,160
	下関JCT		
38	小月	15.5	5,724
39	下関		20,507
	吹田JCT		17,974
	吹田本線		
	広島北JCT		

出典：高速道路便覧 2009

表２－８　平均出入交通量（平成20年度）：東名高速道路

出典：高速道路便覧 2009

表２－９ 平均出入交通量（平成20年度）：東北自動車道

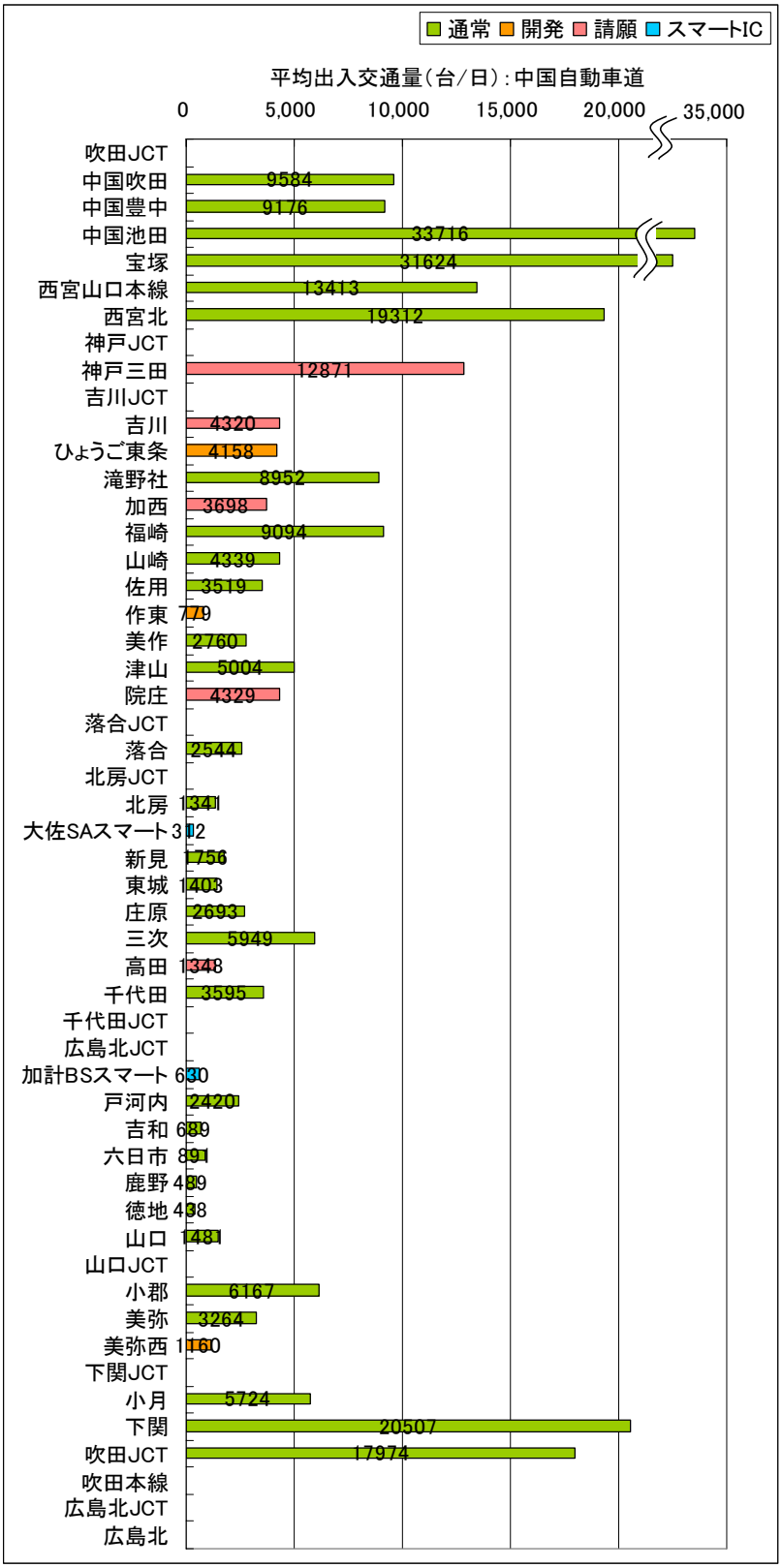


出典：高速道路便覧 2009

表２－１０ 平均出入交通量（平成20年度）：関越自動車道

出典：高速道路便覧 2009

表２－１１　平均出入交通量（平成20年度）：中国自動車道



出典：高速道路便覧 2009

２－２．整備水準のあり方及び需要推計に関する検討

開発 IC などのスマート IC 制度が創設される前までの追加 IC は、旧日本道路公団の IC 配置計画などに従い整備が行われ、整備費用に数十億円を要す投資規模が多大、かつ、大量の交通を円滑に処理することのできる規模構造が大きい IC、いわば整備水準の高い IC が整備されてきました。

今日においては、利用車両が限定されているものの、SA・PA 及び BS の活用を基本としながら、本線直結型も追加された簡易な料金所の設置のみで IC 整備をすることができるスマート IC という整備手法が制度化されました。

スマート IC は、従来までの数十億円の費用をかけずに、数億円程度での整備が可能となり、平成 22 年 7 月現在において 68 箇所において連結許可がされ、一般的なものとなってきました。また、整備費用が従前の IC に比べると安価であることもあり、十分な交通量が見込まれないと整備することが難しいとされた箇所においても、IC を整備することができるようになりました。

高速道路会社では、このスマート IC 制度を利用し、高速道路の IC 間隔を欧米並み（約 5km）に改善することを念頭に、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 IC のない市町村等における整備に重点をおき、平成 30 年までに追加で 200 箇所の IC の設置目標を掲げているところです。

今後、追加 IC が約 200 箇所整備されるとすれば、全体としての投資規模が大きくなることが予想されることから、IC の利用交通量を予測した計画交通量を基に整備水準を考え、投資規模の効率化を図りながら整備をしていくことが重要です。

本部会においては、特に開発 IC に関する計画交通量と実際の出入交通量について経年的推移についての整理を行い、今後の整備水準のあり方についての検討を行いました。

（１） 開発 IC における出入交通量の経年的推移及び計画交通量について

開発 IC について、平成 20 年度の出入交通量（台/日）と計画交通量（予測年次は各々）を整理したところ、その達成率が 200%を超える所が 5 箇所（A）、50%を下回る所が 5 箇所（B）ありました。

表２－１２ 開発 IC における計画交通量及び出入交通量

追加ICの手法	道路名	所在地	開通時期（本格導入）	前IC			当該IC						後IC			交通体系（接続道路）	目的						
				IC名	出入交通量（H20）	距離→	IC名	出入交通量（H20）	計画交通量	予測年次	予測年次における交通量	達成率	IC名	出入交通量（H20）	←距離		研究	工業	農業	観光	交通	流通	住宅
開発	山形道	酒田市	H9.10.30	鶴岡	2,354	8.5	庄内空港 A	4,813	1,310	H19	5,622	429%	酒田	1,668	7.1	県道		○					
開発	上信越道	東御市	H8.11.14	小諸	4,052	6.5	東部湯の丸	4,625	1,300	H12	4,027	310%	上田菅平	8,305	8.3	県道		○	○	○			
開発	広島道	広島市安佐南区	H13.7.6	広島北	5,245	10.4	広島西風新都	7,077	3,000	H22	8,505	284%	－	－	－	県道		○					
開発	東名	牧之原市	H5.3.25	吉田	15,053	11.0	相良牧之原	6,716	2,100	H12	5,493	262%	菊川	6,245	5.2	国道		○	○	○			
開発	伊勢道	松阪市嬉野一志町	H8.3.28	久居	10,361	5.8	一志嬉野	2,807	3,600	H22	8,081	224%	松阪	10,318	6.4	県道		○	○	○			
開発	東名	みよし市	H5.3.22	豊田	22,098	5.0	東名三好	15,871	8,300	H12	16,331	197%	名古屋	53,244	9.7	県道	○	○					
開発	山陽道	三原市	H5.10.26	三原久井	3,610	11.3	本郷	4,322	2,500	H22	4,478	179%	河内	6,665	8.2	県道		○			○		
開発	九州道	北九州市門司区	H5.3.31	門司	9,797	4.5	新門司	3,238	1,600	H12	1,987	124%	小倉東	10,357	8.9	県道		○			○		
開発	東名	横浜市青葉区	H10.3.20	東名川崎	32,186	5.7	横浜青葉	29,477	24,400	H12	29,057	119%	横浜町田	79,902	6.4	国道					○		
開発	中国道	加東市	H8.4.10	古川	4,320	4.0	ひょうご東条	4,158	2,900	H12	3,330	115%	滝野社	8,952	11.8	県道		○		○			○
開発	九州道	筑紫野市	H10.3.31	大宰府	64,319	6.9	筑紫野	14,057	13,035	H12	12,182	93%	久留米	21,996	14.7	県道					○		
開発	北陸道	富山市	H15.3.29	富山	16,137	7.4	富山西	4,980	7,300	H22	6,351	87%	小杉	9,154	5.2	県道	○	○					
開発	東名	掛川市	H5.12.21	菊川	6,245	6.0	掛川	9,030	9,135	H12	7,178	79%	袋井	14,674	11.6	市道					○		
開発	九州道	上益城郡益城町	H11.3.24	熊本	18,890	5.2	益城熊本空港	12,287	11,900	H12	9,229	78%	御船	8,508	6.7	県道		○			○		
開発	東海北陸	郡上市	H11.11.27	白鳥	2,670	8.0	高鷲	2,225	2,800	H12	1,669	60%	ひるがの高原スマート	924	7.1	県道			○	○			
開発	常磐道	日立市	H5.10.20	日立南太田	14,153	12.2	日立中央	6,664	10,300	H15	5,969	58%	日立北	7,573	6.8	県道		○	○	○			
開発	関越道	利根郡昭和村	H10.3.26	赤城	2,869	9.4	昭和	2,682	3,542	H12	2,047	58%	沼田	9,625	5.2	県道				○			
開発	東北道	北上市	H8.10.8	水沢	6,328	8.7	北上金ケ崎	2,548	3,900	H12	2,202	56%	北上江釣子	6,382	6.7	県道		○			○		
開発	磐越道	郡山市	H7.8.2	船引三春	1,930	8.0	郡山東 B	2,622	3,700	H12	2,000	54%	磐梯熱海	1,736	15.9	国道					○		
開発	東海北陸	郡上市	H9.11.10	郡上八幡	4,563	6.2	ぎふ大和	1,165	1,900	H12	938	49%	白鳥	2,670	10.4	県道			○	○			
開発	東名	磐田市	H11.4.4	袋井	14,674	4.0	磐田	6,766	10,736	H12	4,743	44%	遠州豊田スマート	650	1.9	県道		○	○				
開発	関越道	比企郡嵐山町	H16.3.27	東松山	27,688	8.1	嵐山小川	5,354	14,700	H22	5,692	39%	花園	17,486	8.6	県道	○	○					
開発	中国道	美祢市西厚保町	H9.9.13	美祢	3,264	13.5	美祢西	1,160	3,200	H22	1,095	34%	小月	5,724	12.9	県道		○		○	○		
開発	磐越道	東蒲原郡阿賀町	H3.11.14	津川	1,315	7.8	三川	409	4,100	H12	528	13%	安田	2,121	14.9	県道				○			
開発	九州道	八女郡広川町	H10.3.23	久留米	21,996	8.1	広川	9,890	8,500	H5	－	－	八女	13,855	4.8	県道		○	○	○			
開発	関西空港道	泉佐野市	H6.4.2	－	－	－	上之郷	2,818	3,000	H12	－	－	泉佐野りんくう	15,549	6.0	国道	○	○			○		
開発	磐越道	会津若松市	H4.10.29	猪苗代磐梯高原	3,184	13.9	磐梯河東	3,308	5,600	H5	－	－	会津若松	5,583	6.0	県道				○			
開発	関越道	魚沼市	H7.8.7	小出	2,825	7.6	堀之内	1,059	3,700	－	－	－	越後川口	2,126	8.9	県道				○			
開発	中国道	美作市	H17.3.6	佐用	3,519	12.0	作東	779	2,785	H12	－	－	三作	2,760	8.2	県道	○	○				○	
開発	播磨道	たつの市新宮町	H15.3.29	－	－	－	播磨新宮	1,197	9,500	H12	－	－	久世	2,303	14.6	県道	○	○					○

表２－１３ 達成率が200%を超える所（A）及び50%を下回る所（B）[表2-12拡大]

当該IC					
IC名 A	出入交通量（H20）	計画交通量	予測年次	予測年次における交通量	達成率
庄内空港	4,813	1,310	H19	5,622	429%
東部湯の丸	4,625	1,300	H12	4,027	310%
広島西風新都	7,077	3,000	H22	8,505	284%
相良牧之原	6,716	2,100	H12	5,493	262%
一志嬉野	2,807	3,600	H22	8,081	224%

当該IC					
IC名 B	出入交通量（H20）	計画交通量	予測年次	予測年次における交通量	達成率
ぎふ大和	1,165	1,900	H12	938	49%
磐田	6,766	10,736	H12	4,743	44%
嵐山小川	5,354	14,700	H22	5,692	39%
美祢西	1,160	3,200	H22	1,095	34%
三川	409	4,100	H12	528	13%

（A）についてみると、計画交通量が約 1,000～3,000 台/日となっており、比較的少ない交通量を見込んだ計画であった可能性があります。しかしながら、例えば、庄内空港 IC については、実際には 5,000 台前後の交通量があり、計画交通量と比べると約 4 倍に増えています。また、（B）についてみてみると、約 2,000～15,000 台/日の計画交通量を見込んだ計画が立てられていますが、中には、計画交通量と実際の交通量の差が約 8 倍開くなど、予測と実績の乖離が大きいものもありました（三川 IC）。

さらに、開発 IC における計画交通量から見た出入交通量の推移を経年的にみてみると、（A）については、特徴的な推移が 3 つありました。

■供用時から予測と実績値の乖離が大きい IC について

庄内空港 IC（山形道）及び東部湯の丸 IC（上信越道）については、供用時から予測と実績値の乖離が大きくなっています。また、相良牧之原 IC（東名道）については、初年度において将来計画交通量を下回っていましたが、供用の翌年度以降からは交通量の増大が続いており、大きな乖離がみられます。これら事例においては、正確な予測ができず、計画交通量を過少に推計がされています。

（予測年次における比率：庄内空港 IC＝410%、東部湯の丸 IC＝310%、相良牧之原 IC＝262%）

■供用時から段階的に予測と実績値の乖離した IC について

広島西風新都 IC（広島道）については、供用後数年の間において、実際の出入交通量は計画交通量予測とほぼ似たような水準で推移していますが、毎年増加し、5 年目頃から大きな乖離がみられています。この事例においては、予測年次（平成 22 年）のデータはまだ出ていませんが、結果的に予測と実績値に乖離が生じています。

■予測年次における出入交通量が、概ね正確に推計されている IC について

新門司 IC（九州道）については、概ね推計に近い出入交通量となっており、予測年次における予測は、概ね正確に推計されたものです。

（予測年次における比率：新門司 IC＝124%）

[参考：計画交通量について]

道路構造の決定にあたっては、多様な機能を十分考慮し、地域の状況に応じて必要とする機能に対応した道路構造とすることが重要とされており、IC を整備する場合にも一つの指標として計画交通量の推計がされます。

計画交通量とは、道路の設計の基礎とするために、当該道路の存する地域の発展の動向、将来の自動車交通の状況等を勘案して定める日交通量のことをいいます（道路構造令§2-21）。

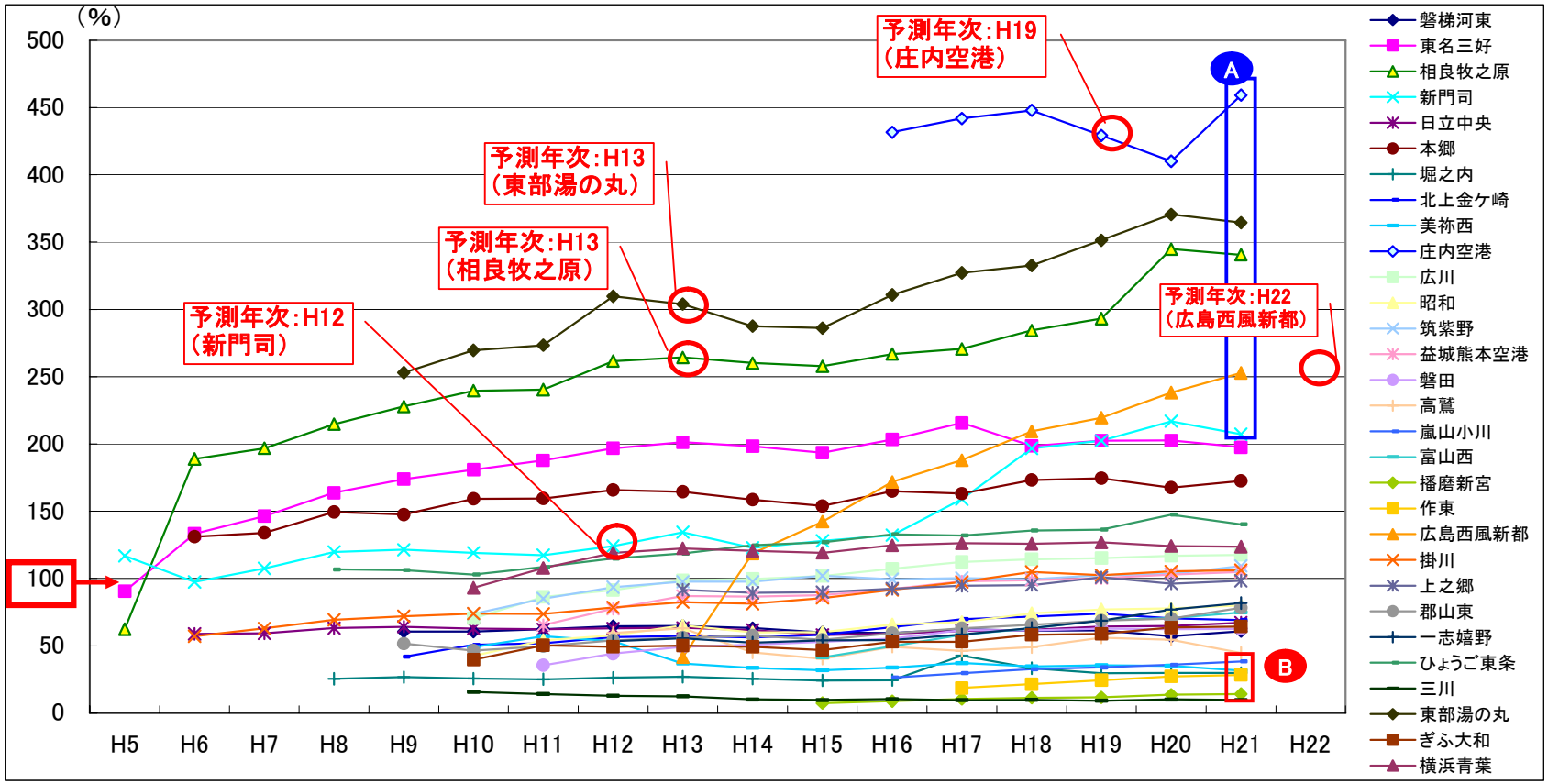


図２－３ 開発 IC における計画交通量からみた出入交通量の推移（計画交通量を100とした場合）

次に、整備水準を考えた場合、（A）については、計画交通量が約 1,000～3,000 台/日と少ない交通量が推計された IC ですが、今日における出入交通量はその計画交通量を上回っています。これは、当時の制度に則り整備水準の高い IC が作られたため、計画交通量を大幅に上回る出入交通量となった場合でも、円滑に交通を処理することができ、道路交通に影響を及ぼすことはないといえます。また、（B）については、計画交通量を推計する時点では多くの交通量を見込み、実際に出入する交通量が少なかった例ですが、多くの交通量を見込んだ整備水準の高い IC が整備されているため、道路交通が影響を受けることはありません。

（２） 需要推計の改善に関する動向について

将来における交通需要は、地域経済の発展や、当該地域の産業構造等の変容の影響を長期的うけ、時代により要因が変化するため、正確に推計することは非常に困難です。国土交通省においては、需要推計の改善に向けた検討を行っており、平成 22 年 4 月に「将来交通需要推計手法検討会議」を設置し、平成 22 年 8 月 19 日に中間とりまとめが作成されました。

将来交通需要推計は、事業評価の前提となり、その予測と実績に乖離が見られ、また、交通機関ごとに独自の需要推計を行っていることから、信頼性、透明性を確保し、社会資本整備の二重投資を防ぎ、料金施策等の影響の事前把握を可能とするため、関係府庁と共有可能な各交通機関共通の推計モデルの検討をすることとしています。検討の中には、情報公開のあり方も含まれており、道路・鉄道・港湾・空港の 4 分野が検討の対象となっています。

検討事項：
①現在の推計手法の検証及び交通機関（分野）間の推計の整合性確保
②各交通機関共通の総合推計モデルの検討
③情報公開のあり方

推計手法の改善スケジュールは、以下のとおりです。
■第一段階
既存の推計モデルを改善する　⇒　平成２３年度予算要求に反映
■第 2 段階
推計モデルを統合する　⇒　平成 24 年度予算要求に反映
（平成 23 年 8 月末までに統合モデルにより交通需要推計を実施）

また、将来交通需要推計を分野横断的に所管する組織として、新に「交通需要推計室」を設置して改善を進めることとしています。

（３） 今後の整備水準のあり方について

現在運用されているスマート IC については、設置目的、接続道路や地形条件等の違いから、利用可能な路線の方向や出入口、車種等の運用は多様となっています。

利用可能な路線の方向・出入口については、フル方向での運用が行われている箇所が 32 箇所と最も多くなっています。

利用可能車種では、接続道路の状況により、通行が制限されている IC が存在し、利用可能な車両の長さについても、大半の IC において 12m 以下に限定がされています。

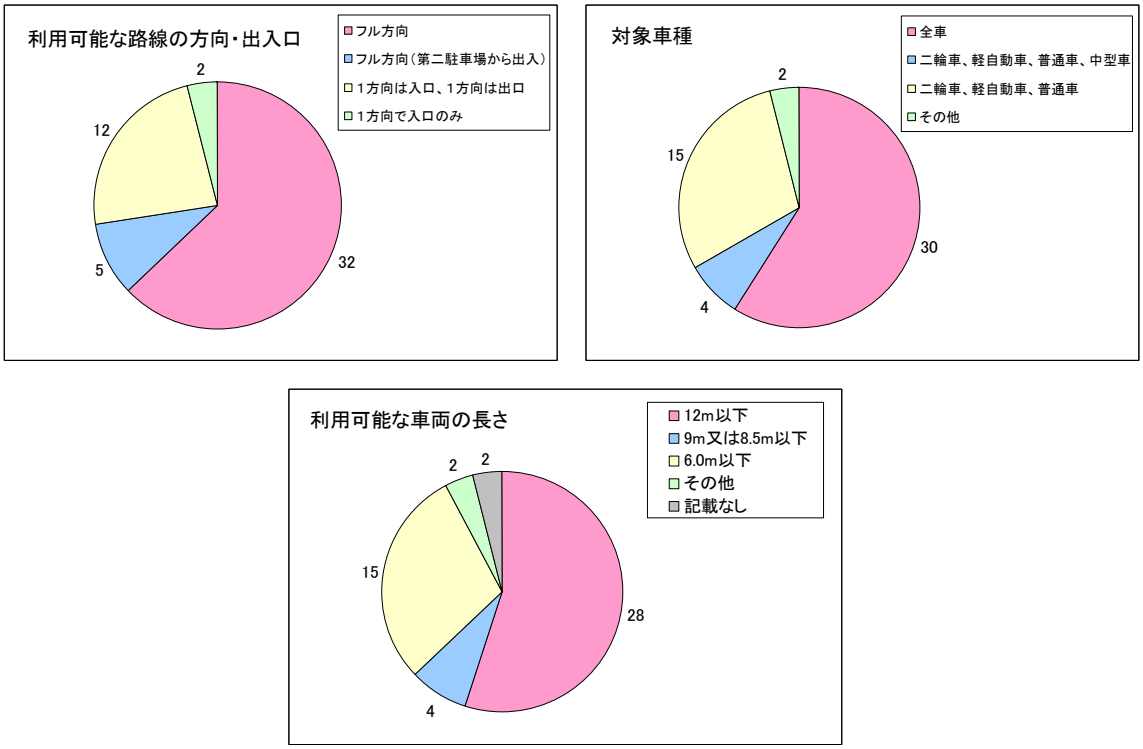


図２－４ スマート IC の運用状況

H22.10 現在の運用状況を HP より整理

これまでの道路は、揮発油税及び地方揮発油税などの道路特定財源で整備がなされてきましたが、平成 21 年には道路特定財源制度が廃止され、一般財源化されることとなりました。また、高速道路会社においては、高速道路の整備にかかった費用等を、(独)日本高速道路保有・債務返済機構へ返済をしていかなければならず、着実な債務の償還を進めていかなければなりません。このような背景から、道路建設に関しても、無駄な公共投資の削減を図っていくべきであり、今後は、真に必要な道路の整備を着実に行っていく必要があります。また、今後の経済成長は安定的に推移し、人口は減少傾向に進むものと予測され、今後の公共投資については、成長・発展の時代とは異なる視点で考えていくとともに、利用交通量に見合った水準の道路整備を進めていく必要があります。

今後の整備について、投資効率の観点からみてみると、より精度の高い予測が行われるならば、少ない計画交通量を推計した場合においては、整備水準の高い IC を整備することは非効率的であり、整備コストの安価なスマート IC 整備が検討の対象となります。先例のように、計画交通量を実際の出入交通量に大幅な乖離が生じてしまうと、投資効率が適切であったということは難しいとともに、料金所及び本線上など、道路交通に渋滞などの影響を及ぼしてしまう可能性も生じます。

このように、投資効率の向上を図り、円滑な追加 IC 整備をする場合においては、将来交通需要推計の精度を向上させることが重要です。

IC 整備計画を立てる時点においては、計画交通量の推計が重要であるのはもちろんのことですが、利用者ニーズを把握し、利用者の動向を整備方針に反映していくことも重要です。現在のスマート IC は、フル方向での利用がすべての IC で可能となっておらず、利用可能な路線の方向・出入り口は、多様に設定されていますが、例えば大型車の交通が著しく低い場合などは、大型車の通行を禁止し、小型車（普通車）専用の IC 整備が有効な手法であり、この場合、用地取得に係る費用の縮減や整備期間の短縮により、効率的な IC 整備ができます。

また、今後、より容易に ETC 専用の料金所が設置できるのであれば、緊急退出路等の既存の交通路を活用した運用形態も採用される可能性があります。

さらに、現行制度及び計画では、スマート IC 整備が進められることとなっていますが、多くの交通需要が発生することが予め想定される場合においては、料金所や本線上で思わぬ渋滞を引き起こし道路交通に影響を与えることもあり、また、事故へ繋がる可能性もあることから、このような場合には、スマート IC 以外の整備を検討することも必要です。

今後整備が進められていくスマート IC においては、従来整備がされてきた SA・PA 及び BS だけでなく、本線直結型という整備手法もできました。これにより、整備に多大な費用を要する個所もでてくるため、整備に関するすべての事項について、十分な検討が必要です。例えば、一般的に利便性が高いとされる IC はフル型ですが、十分な利用交通量を確保することができないことが想定される個所については、過剰な整備を行わないことが肝要であり、当該地域における利用交通量を十分精査した上で、必要なものだけを整備していくことが重要です。

今後の追加 IC の整備においては、精緻な将来需要の予測を実現させ、それに基づき整備水準を策定することが、投資の効率化を図り、また、社会資本整備の過剰投資を防ぐことに有効です。国土交通省においても、「需要推計の改善」の検討が行われているところであり、この検討が早期にとりまとめられ、精度が高い需要予測がされることを期待します。しかしながら、将来需要を予想すること、すなわち遠い将来について見通

しを立てることは、非常に難しいものでもあります。需要推計の予測をしたとしても、将来に大きな変化が生じ、予測と異なる結果となる場合もあることから、追加としての投資が発生する可能性を念頭におきつつ、慎重な整備計画を立てることで、無駄な公共投資の削減を図っていく必要があります。

２－３．運営コスト縮減に関する検討

整備費用についての検討の次に重要な課題は、管理運営コストについてです。IC 整備後は、高速道路会社による管理運用が行われ、継続的に行っていかなければなりません。その削減方策の検討をすることは、今後約 200 箇所に及ぶ整備を行っていく中で、高速道路会社の確実な負担減につながり、また効率的な運用の実現が期待されます。

（１） スマート IC の運用形態における課題について

現在整備されているスマート IC は、高速道路の本線や SA・PA 及び BS から乗り降りができるように設置される IC であり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETC を搭載した車両に限定しています。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、また、料金徴収員が不要なため、従来の IC に比べて低コストで導入できるなどのメリットがありますが、運営の無人化の実現に至っているケースはほとんどありません。高速道路会社における約 200 箇所のスマート IC を整備する際には、人件費を含めた管理コストの縮減が課題となります。管理コスト縮減を図るためには、運用時間に制限を設けることや、無人化での運用が考えられるため、事例を検証することとしました。また、場合によっては、高速道路会社以外の民間事業者等が参画して追加 IC を整備する可能性もあるため、整備後に運営する際の管理費用の財源確保や採算性の確保についても、今後、検討していく必要があります。

（２） スマート IC の運用時間の制限について

現在運用されているスマート IC の運用時間の状況については、利用見込み等の地域条件の違いから、制限されている個所もあります。終日運用の IC が 26 件と最も多いものの、16～17 時間運用の IC も 24 箇所存在し、特に、利用需要が少ない深夜時間帯の利用を制限する運用が行われています。運営管理コストの縮減をはかることを目的にしていることのほか、除雪などの夜間作業を実施するため、深夜時間帯の利用を制限している IC もあります。

今後、運用時間の制限について柔軟に対応していく場合には、スマート IC の利用見込みに応じ、地域においてイベントなどが開催される際や、時期や期間が限定される夏の海水浴や冬のスキーなどの行楽シーズンにあわせた臨時開放など、新たな施策を考える必要があります。

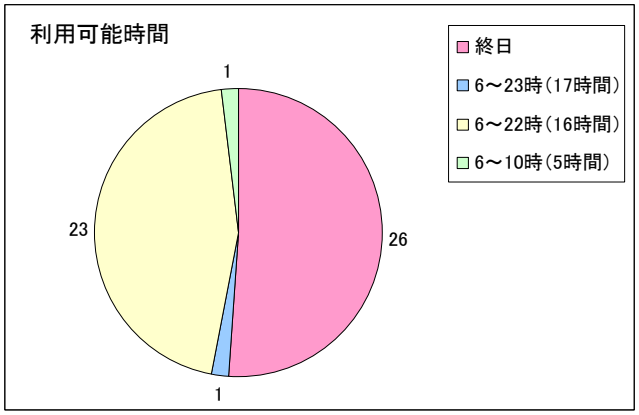


図２－５ スマート IC の運用時間の状況

H22.10 現在の運用時間を HP より整理

（３） スマート IC の無人化について

スマート IC の利活用を増進し、IC の設置効果を十分に発揮するためには、基本的に利用時間に制限がないことが望まれますが、24 時間運用の実施には、有人管理による管理コスト増という大きなネックが存在します。

料金徴収人件費について、収受員は上下線で各 1 人常駐（24 時間体制で 3 交代）、所長は上下線に各 1 名配置するとして、2 人とする条件を仮定した場合、所長単価：1,000 万円／年、収受員単価：500 万円／年とすると、年間料金徴収人件費は 5,000 万円/8 人となります。

一般に、深夜時間帯の利用台数は昼間に比べて僅少であり、有人による管理コストに見合った収入を期待することは困難ですが、24 時間運用の確保、経済的かつ合理的な運営を図るためには、基本的には、IC 現場の運用について無人管理への対策を検討することが必要です。

無人管理を実現することのできる合理的な対応を見出すことができれば、24 時間運用の拡大を図ることが可能となり、また、スマート IC の利用方法の周知徹底やシステムの改良を進めることにより、今後は、無人化に向けての環境が整備されていくことが望まれます。

スマート IC では、ETC にて料金収受が行われるため、料金収受員の配置はされていませんが、非 ETC 車誤進入時の退出誘導や、ETC カード未挿入車の誤侵入の場合の再通信などのトラブルに対応するため、監視員が常駐しているのが通例となっています。

遠州豊田 PA スマート IC においては、平成 21 年 7 月から下り線にて上り線を監視するという、監視の片側集約を開始しました。また、平成 22 年 5 月からは、隣接する磐田 IC（距離：約 1.8 ㎞）において、上下線ともに遠隔による運用が開始されています。

遠隔運用を行う場合、誤進入時における退出の安全確保のため、退出路の整備が欠かせません。また、トラブルに即応できる監視員が当該スマートICに常駐していないため、利用者の状況を確認するための周辺監視用のカメラや、案内を円滑に行うためのスピーカーやインターホンを整備し、安全かつ的確に利用者を誘導することが必要です。このため、遠州豊田スマートICにおいては、平成20年11月1日～平成21年3月16日までの間、スマートICの一時閉鎖を行い、大型車の通行制限を解除するとともに、退出路の整備や遠隔運用システムの改良工事が行われました。

遠州豊田スマートICにおいては、全体を見渡せるWEBカメラや、モニター付きインターホンの他にリトライ（再通信）ボタンなど設置されており、円滑に利用者を誘導するための機器設備が設置されています。監視については、磐田ICで行っているため、トラブルの内容を一目で把握できるよう監視画面にも工夫がされており、車線を監視する装置に車線映像が映し出されるほか、異常の状況が文字で表示されるようになっています。また、遠隔での対応が困難な場合が月平均5～6回発生しており、この場合には、監視員が遠州豊田スマートICへ赴く（約15分）ことで対応している状況です。

中日本高速道路株式会社では、遠隔運用の評価はこれから行うこととしており、運営コストの効率化と位置づけ、遠隔運用を行っています。また、システム部分を道路線形によりカスタマイズをしているため、すべてのスマートICに同様の仕様を適用することは困難である可能性があります。

今後、遠州豊田スマートICで試行されている遠隔運用が、他のスマートICでの展開を図ることが可能となれば、大幅な運営コストの削減に繋がる可能性もあるため、スマートICの合理的かつ円滑な整備が進むことが期待されます。

３．特定者が直接的な便益を受けるICについて（狭域WG）

狭域WGにおいては、当該IC近隣に立地している工業団地や商業施設などでは特定者に直接的な便益が生じている可能性のある事例を検証し、民間事業者などの受益者により、整備費用の一部の負担など、今後の整備費用負担方策についての検討を行うこととしました。また、民間事業者の費用負担がされる場合には、IC 構造や立地についての要望や、当該社における事業計画（進出計画）にあわせたIC供用をするなど、民間事業者への一定の配慮が必要であり、このような場合には、地区協議会等の活用が見込まれるため、既存の地区協議会の運用状況等を分析し、今後のあり方についての検討を行いました。

（１） 新たな整備費用の負担方策に関する検討について

１） 追加ICにおける事業区分について

既存の追加ICに関する事業区分については、経済状況や社会ニーズの変化に対応して整備が進められてきた経緯から、その費用負担は制度により異なりますが、制度実施要綱等からは、概ね以下のように事業区分の整理ができます。

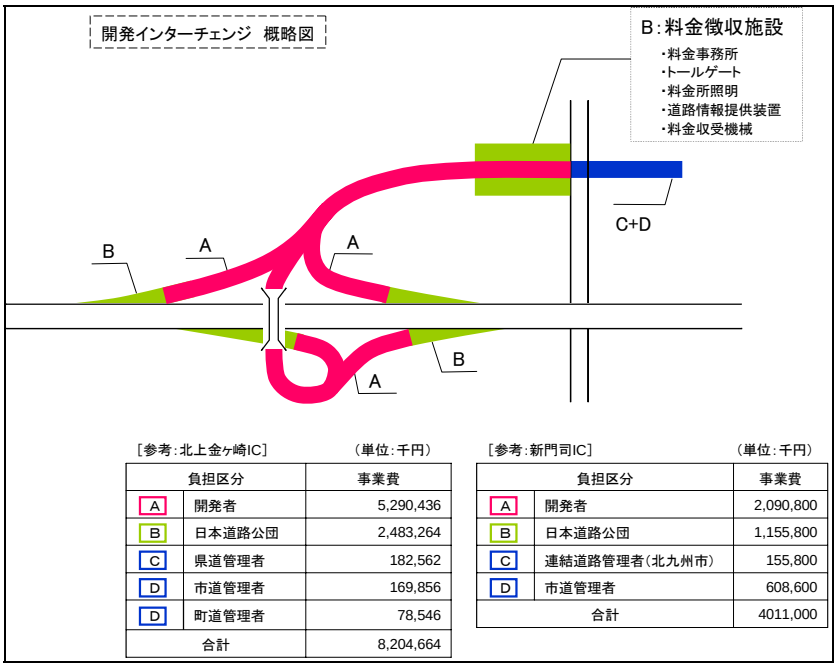
（i） 開発IC及び地域活性化ICに関する事業区分について

整備主体においては、高速道路区域外のIC本体にかかる費用、高速道路会社においては、高速道路区域内の整備及び料金徴収施設にかかる費用、接続道路管理者においては、取付道路等の用地費及び補償費を含めた費用負担がされています。

※開発ICの整備主体：都市開発事業、工業団地造成事業等の開発を行う開発者による費用負担。

※地域活性化ICの整備主体：地方公共団体が発意。

一般道路管理者と一般道路事業者、もしくは一般道路管理者による整備。



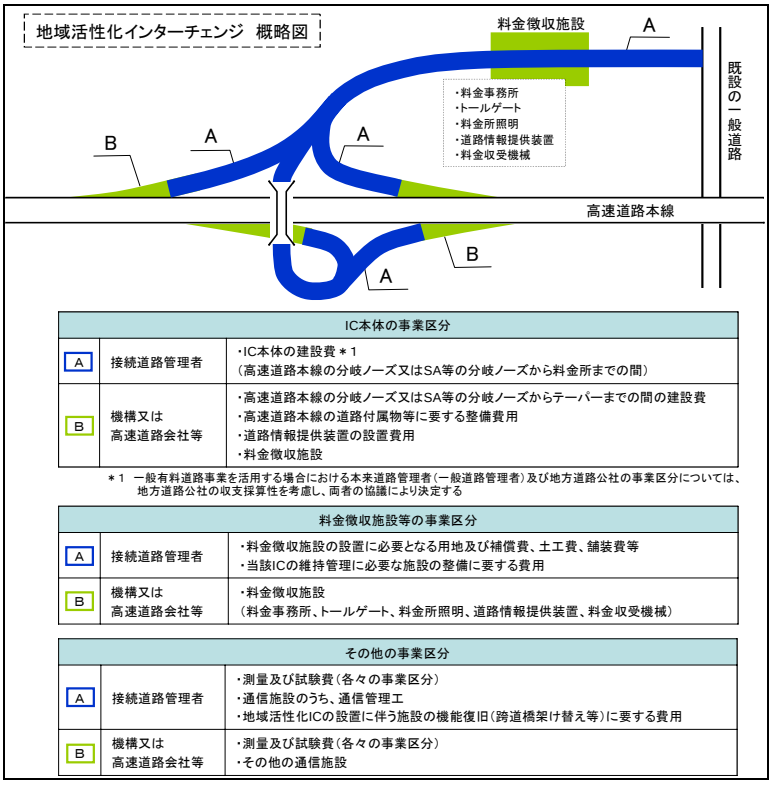
［参考：北上金ヶ崎IC］　（単位：千円）

負担区分		事業費
A	開発者	5,290,436
B	日本道路公団	2,483,264
C	県道管理者	182,562
D	市道管理者	169,856
D	町道管理者	78,546
合計		8,204,664

［参考：新門司IC］　（単位：千円）

負担区分		事業費
A	開発者	2,090,800
B	日本道路公団	1,155,800
C	連結道路管理者（北九州市）	155,800
D	市道管理者	608,600
合計		4011,000

図３－１　開発 IC 概略図



IC本体の事業区分		
A	接続道路管理者	・IC本体の建設費＊1 （高速道路本線の分岐ノーズ又はSA等の分岐ノーズから料金所までの間）
B	機構又は 高速道路会社等	・高速道路本線の分岐ノーズ又はSA等の分岐ノーズからテーパーまでの間の建設費 ・高速道路本線の道路付属物等に要する整備費用 ・道路情報提供装置の設置費用 ・料金徴収施設

＊1　一般有料道路事業を活用する場合における本来道路管理者（一般道路管理者）及び地方道路公社の事業区分については、地方道路公社の収支採算性を考慮し、両者の協議により決定する

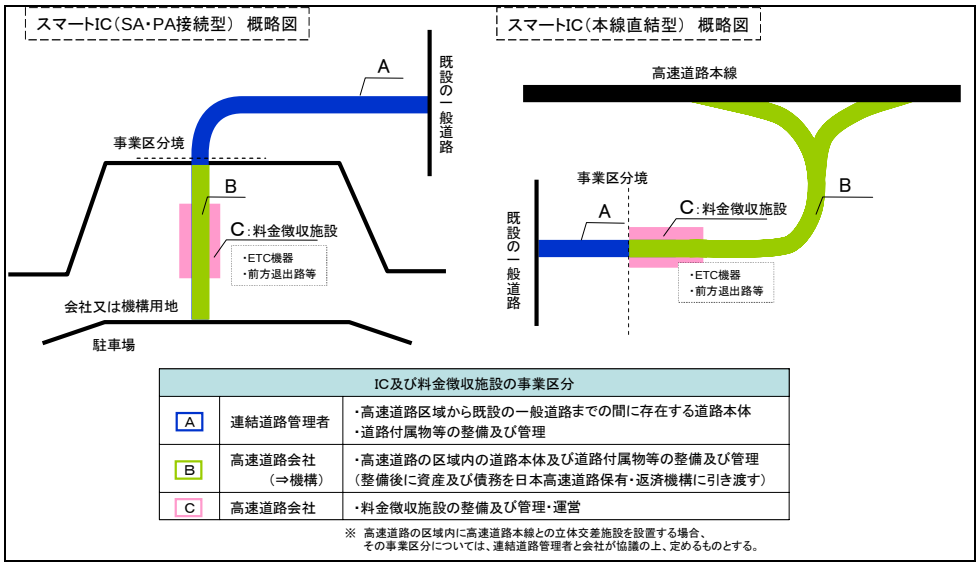
料金徴収施設等の事業区分		
A	接続道路管理者	・料金徴収施設の設置に必要となる用地及び補償費、土工費、舗装費等 ・当該ICの維持管理に必要な施設の整備に要する費用
B	機構又は 高速道路会社等	・料金徴収施設 （料金事務所、トールゲート、料金所照明、道路情報提供装置、料金収受機械）

その他の事業区分		
A	接続道路管理者	・測量及び試験費（各々の事業区分） ・通信施設のうち、通信管理工 ・地域活性化ICの設置に伴う施設の機能復旧（跨道橋架け替え等）に要する費用
B	機構又は 高速道路会社等	・測量及び試験費（各々の事業区分） ・その他の通信施設

図３－２　地域活性化 IC 概略図

（ⅱ） スマート IC に関する事業区分について

発意者は地方公共団体とされておりますが、高速道路会社において高速道路区域内外の IC 本体及び料金徴収施設にかかる費用負担、接続道路管理者においては、取付道路等の用地費及び補償費を含めた整備費用負担がされています。



IC及び料金徴収施設の事業区分		
A	連結道路管理者	・高速道路区域から既設の一般道路までの間に存在する道路本体 ・道路付属物等の整備及び管理
B	高速道路会社 （⇒機構）	・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 （整備後に資産及び債務を日本高速道路保有・返済機構に引き渡す）
C	高速道路会社	・料金徴収施設の整備及び管理・運営

※ 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、連結道路管理者と会社が協議の上、定めるものとする。

図３－３　スマート IC 概略図

２）　開発 IC における開発計画等について

開発 IC は、高速道路沿線における開発事業（都市開発事業や工業団地造成事業等）の促進を図り、地域振興に資することを目的とし、その開発者の負担（既存高速道路区域内は一部道路公団の負担）で、30 箇所の整備が行われました。昭和 60 年、国営企業であった旧日本電信電話公社が民営化されることに伴い、その株式の売却売却益の活用という方策が打ち出され、その活用方策の一つとして、IC 整備を行う開発事業者への貸出が行われ整備されました。開発事業者の事業者の多くは、国や地方公共団体と民間が合同で出資・経営を行う第三セクターであり、償還期間中に経済情勢が変化（土地神話崩壊・バブル経済崩壊）したこともあり、その事業に綻びが生じた例も少なくありません。

部会において、30 箇所において調査したところ、9 事業者が自己破産等による解散をしています。

表３－１ 開発 IC における開発計画等

開発IC　30箇所

	路線名	IC名	所在県※ 市町村名は連結許可申請時点	H21年度 出入交通量 （台/日）	連結許可 年月日	供用開始 年月日	計画交通量				開発計画				
							IC本体	アクセス道路		予測年次	土地利用	開発事業者※		面積	事業期間
							交通量	道路名	交通量						
1	東北縦貫自動車道　弘前線	北上金ケ崎	岩手県北上市	2,600	H4.12.10	H8.10.8	3,900	(県)相去飯豊線	3,900	2000	北上南部工業団地整備事業	北上南部開発株式会社	北上南部開発(株)は、解散(負債総額13億円)	83.7ha	H3-H14
2	東北横断自動車道　酒田線	庄内空港	山形県酒田市	5,400	H4.12.10	H9.10.30	1,310	(県)庄内空港立川線	4,624	2007	黒森工業団地造成事業 浜中流中団地造成事業 湯野浜住宅団地造成事業	庄内臨空開発株式会社	庄内臨空開発(株)は、解散 (2001年)	20ha 19ha 18ha	H4-H10 H4-H10 H4-H12
3	東北横断自動車道　いわき新潟線	郡山東	福島県郡山市	2,800	H5.7.30	H7.8.2	3,700	一般国道288号線	4,700	2000	工業団地造成 倉庫団地造成 住宅団地造成	郡山東部開発株式会社		56.8ha 27.4ha 44.1ha	H6-H8
4		磐梯河東	福島県河沼郡河東町	3,500	H1.12.22	H4.10.29	5,600	(県)会津若松裏磐梯線	8,130	1993	磐梯清水平リゾート開発事業 (ゴルフ場、スキー場、ホテル)	磐梯リゾート株式会社	磐梯リゾート開発(株)は、2002年に民事再生法の適用を申請(負債総額約946億円)、(株)星野リゾートが2003年4月に資本参加	1032ha	H2-H7
5		三川	新潟県東蒲原郡三川村	400	H1.12.22	H8.11.14	4,100	(県)三川インター線		2000	阿賀高原ゴルフ場開発事業 阿賀高原スキー場開発事業	株式会社阿賀高原開発		160ha 40ha	H1-H6 H6-H8
6	関越自動車道　新潟線	嵐山小川	埼玉県比企郡嵐山町	5,600	H5.7.30	H16.3.27	14,700	(県)熊谷小川秩父線	10,100	2010	花見台工業団地整備	−		9ha	H5-H6
7		昭和	群馬県利根郡昭和村	2,800	H5.7.30	H10.3.26	3,542	(県)下久屋渋川線	9,088	2000	関谷工業団地造成事業 糸井工業団地造成事業 中野別荘地分譲事業	利根昭和インターチェンジ開発株式会社	利根昭和インターチェンジ開発(株)は、2003年5月29日に会社の解散、清算が決議され、11月25日に清算が結了	48.7ha 1.6ha 47.4ha	H4-H8 H4-H6 H4-H16
8		堀之内	新潟県北魚沼郡堀之内町	1,100	H1.12.22	H7.8.7	3,700	(県)堀之内インター線			ゴルフ場開発計画	奥只見道光高原リゾート株式会社	奥只見道光高原リゾート(株)は、2006年1月13日に民事再生法の適用を申請し、再生計画案が9月4日に債権者集会で可決され、同日新潟地裁長岡支部が認可	115ha	H1-H4
9	関越自動車道　上越線	東部湯の丸	長野県小県郡東部町	4,600	H1.9.11	H8.11.14	1,300	(県)祢津田中停止場線	2,000	2000	上川原工業団地整備事業 インター流通団地整備事業	浅間山麓総合開発株式会社		14.9ha 14ha	H1-H12 H4-H12
10	常磐自動車道	日立中央	茨城県日立市	6,900	H1.9.11	H5.10.20	10,300	(県)日立山方線	12,704	2003	グリーンタウン上合住宅団地整備事業 山側道路周辺工業団地整備事業 屋惣カントリークラブ	日立市住宅・都市整備公社		41ha 103ha 128ha	S61-H10 H3-H12 H2-H15
11		横浜青葉	神奈川県横浜市	29,300	H2.12.6	H10.3.20	24,400	一般国道246号線		2000	港北ニュータウン	都市基盤整備公団		1317ha	S49-H4
12		相良牧之原	静岡県榛原郡相良町	6,700	H1.9.11	H5.3.25	2,100	(県)相良金谷線	12,678	2000	白井工業団地開発事業	牧之原総合開発公社	1995年に工業団地が完成したが、分譲地の売却が進まず、最後の土地売買契約は2007年。公社は27億円の負債が残り、同年公社は解散し、負債は全て金融機関が負担。	39ha	H1-H10
13	第一東海自動車道	掛川	静岡県掛川市	9,200	H1.12.22	H5.12.21	9,135	(市)市立病院通り線	15,472	2000	宮脇住宅団地 富部住宅団地 高御所住宅・工業団地 上張杉谷区画整理内業務用地 山鼻住宅団地	小笠山麓開発株式会社		23.5ha 8.1ha 8.4ha 2.6ha 5.0ha	H5-H12 H4-H8 H6-H10 H3-H11 H3-H6
14		磐田	静岡県磐田市	6,300	H4.12.10	H11.4.4	10,736	(県)横川磐田線	15,603	2000	高見丘工業流通系団地開発事業 竹之内住宅団地開発事業	磐田原総合開発株式会社		54ha 85ha	H6-H11 H6-H16
15		東名三好	愛知県西加茂郡三好町	15,900	H1.12.22	H5.3.22	8,300	(県)豊田知立線		2000	黒笹地区造成事業 機織池地区造成事業 莇生地区造成事業 福田地区造成事業 米ヶ廻間地区造成事業	株式会社名古屋東武開発センター		23ha 14ha 28ha 25ha 23ha	H3-H7 H5-H9 H7-H11 H9-H13 H11-H15
16	東海北陸自動車道	ぎふ大和	岐阜県郡上郡大和町	1,200	H1.12.22	H9.11.10	1,900	(県)白鳥板取線	2,389	2000	郡上大和スキー場	郡上大和総合開発株式会社		56ha	H3-H7
17		高鷲	岐阜県郡上郡高鷲村	2,000	H5.7.30	H11.11.27	2,800	(県)鮎立恩知線	2,513	2000	総合レクリエーション施設整備事業	株式会社イーグル		8.6ha	H6-H8
18	北陸自動車道	富山西	富山県富山市	5,400	H9.12.25	H15.3.29	7,300	(県)新湊平岡線	19,400	2010	金屋企業団地造成事業 呉羽南部企業団地等造成事業	−		26ha 84ha	H6-H10 H9-H20
19	近畿自動車道　伊勢線	一志嬉野	三重県一志郡嬉野町	3,000	H4.12.10	H8.3.28	3,600	(県)伊勢八太停止場線	5,200	2010	天花寺工業団地造成事業 釜生田工業団地造成事業 森本工業団地造成事業 一志工業団地造成事業	三重中部総合開発株式会社		41.4ha 4.7ha 9.9ha 5.0ha	H4-H7 H4-H7 H5-H8 H6-H9
20	中国縦貫自動車道	ひょうご東条	兵庫県加東郡東上町	4,200	H2.9.6	H8.4.10	2,900	(県)平木東条線	2,800	2000	南山土地区画整理事業	都市基盤整備公団		158.5ha	H2-H9
21		作東	岡山県英田郡作東町	800	H6.10.27	H17.3.6	2,785	(県)上福原作用線		2000	作東工業団地整備事業 山城工業団地整備事業 瀬戸西工業団地整備事業 瀬戸東工業団地整備事業	−		29ha 8ha 20ha 21ha	H4-H9 H9-H12 H12-H15 H16-H19
22		美祢西	山口県美祢市	1,100	H4.12.10	H9.9.13	3,200	(県)下関萩線	10,100	2010	本郷団地整備事業	美祢南部開発	美祢南部開発(2004年自己破産により解散)	49.9ha	H4-H13
23	山陽自動車道	播磨新宮	兵庫県揖保郡新宮町	1,300	H4.12.10	H15.3.29	9,500	(県)相生山崎線	7,700	2000	播磨科学公園都市住宅建設事業	−		87ha	H5-H20
24		本郷	広島県豊田郡本郷町	4,300	H1.9.11	H5.10.26	2,500	(県)瀬野川福富本郷線	7,400	2010	新広島空港周辺整備事業(ホテル、駐車場、ゴルフ場、業務用造成事業)	広島空港ビルディング株式会社		134ha	H3-H5
25	中国横断自動車道　広島浜田線	広島西風新都	広島県広島市安佐南区	7,500	H5.7.30	H13.7.6	3,000	(県)広島湯来線	11,200	2010	伴北工業地区 伴北工業地区 善當寺工業地区	−		79ha 110ha 58ha	H5-H12 H5-H12 H6-H14
26	九州縦貫自動車道　鹿児島線	新門司	福岡県北九州市	3,300	H1.9.11	H5.3.31	1,600	(県)新門司港大里線	17,550	2000	新門司地区臨海土地造成事業	北九州土地開発公社		30ha	H1-H2
27		筑紫野	福岡県筑紫野市	14,600	H4.12.10	H10.3.31	13,035	(県)舟木二日市線	12,100	2000	永岡(A)流通団地整備事業 原田工業流通団地整備事業	筑紫の国開発株式会社		45.4ha 16.8ha	H5-H9 H4-H7
28		広川	福岡県八女郡広川町	10,000	H2.9.6	H10.3.23	8,500	(県)川瀬藤田線	8,110	1993	湯の楚地区流通団地整備事業 新代地区流通・住宅団地整備事業	筑後中部地域開発株式会社	筑後中部地域開発(株)は解散	9.7ha 59.9ha	H2-H10
29		益城熊本空港	熊本県上益城郡益城町	12,700	H4.12.10	H11.3.24	11,900	(県)熊本益城大津線	42,200	2000	空港南側流通団地整備事業 益城団地住宅整備事業	熊本県土地開発公社		35ha 30ha	H4-H9 H4-H12
30	関西国際空港線	上之郷	大阪府泉佐野市	2,900	H1.9.11	H6.4.2	3,000	(府)日根野羽倉崎線	44,200	2000	泉佐野コスモポリス	株式会社泉佐野コスモポリス	(株)泉佐野コスモポリスは、1998年5月13日に民事調停が成立し、9月30に解散、1999年10月6日に特別清算終結決定(負債総額638億円)	100ha	H2-H7

※国交省資料に加筆個所

３） 開発 IC における整備費用の負担バランス等について

（i） 事業費について

事業費における関係各社の負担バランスについて、三川 IC（H3.11.14 供用）については、旧日本道路公団による負担割合が約 74%を占めており、開発者による負担は比較的低かったのではないかと推測できます。

一方、嵐山小川 IC（H16.3.27 供用）及び筑紫野 IC（H10.3.31 供用）においては、開発者による負担が 50%を超えており、開発者による負担割合が多くありました。

表３－２ 事業費における負担バランス

三川IC		嵐山小川IC		筑紫野IC	
開発者	10.11%	開発者	54.51%	開発者	69.07%
旧日本道路公団	73.78%	旧日本道路公団	19.89%	旧日本道路公団	26.54%
連結道路管理者(村)	2.11%	連結道路管理者(県)	19.60%	市道管理者	4.39%
連結道路管理者(県)	14.00%	町道管理者(村)	6.00%		

出典：国土交通省資料

表３－３ 事業費負担について

事業費(単位:千円)

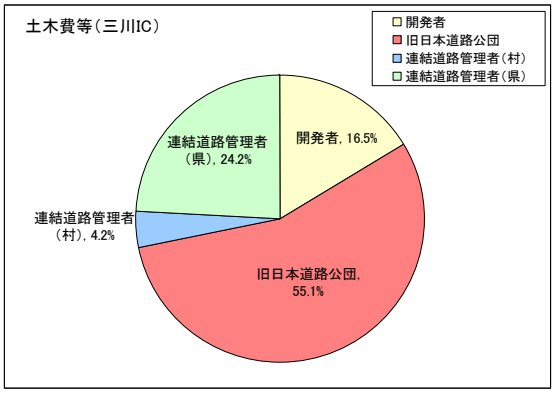
三川IC		嵐山小川IC		筑紫野IC	
開発者	153,000	開発者	3,057,743	開発者	3,446,076
旧日本道路公団	1,117,000	旧日本道路公団	1,115,929	旧日本道路公団	1,324,042
連結道路管理者(村)	32,000	連結道路管理者(県)	1,099,225	市道管理者	219,256
連結道路管理者(県)	212,000	町道管理者(村)	336,606		
合計	1,514,000	合計	5,609,503	合計	4,989,374

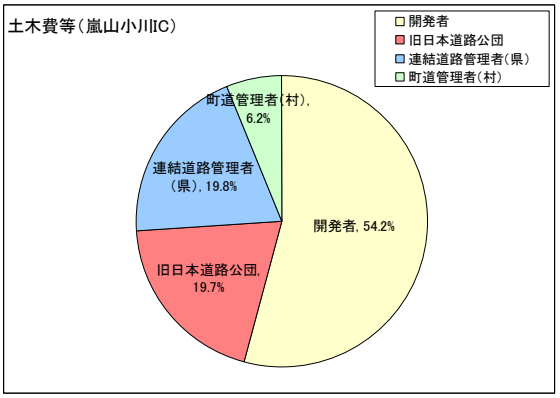
出典：国土交通省資料

（ii） 土木費等について

三川 IC における土木費等の負担割合は、旧日本道路公団が 55%を占めていますが、その一方、嵐山小川及び筑紫野 IC においては、50%以上を開発者が負担しています。

土木費等とは、土木費・舗装費・橋梁費・造園工費などとして計上されたものを合算して算出したものであることから、IC の規格や地形等の条件などに左右されるものと推察されます。





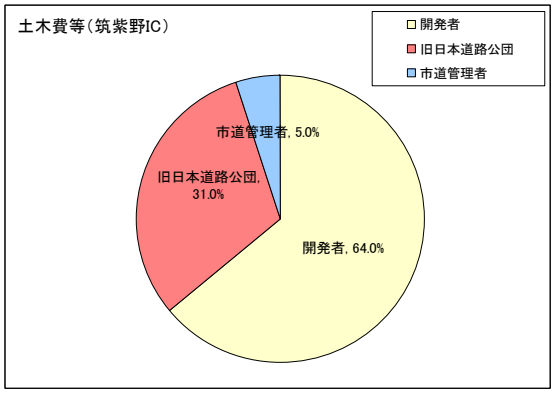


図３－４ 土木費等における負担割合について

出典：国土交通省資料

（iii） 交通管理施設費について

三川 IC においては、旧日本道路公団が 90%を超える負担をしていますが、嵐山小川 IC 及び筑紫野 IC においては、開発者により 90%を超える負担がされています。

交通管理施設には、標識工、防護柵工、照明工などが含まれていますが、当該 IC の整備時の設置位置により、負担バランスに違いが生じています。加えて、整備関係者による負担バランスの整理がなされていなかったため、このようなケースが生じたものと推察されます。

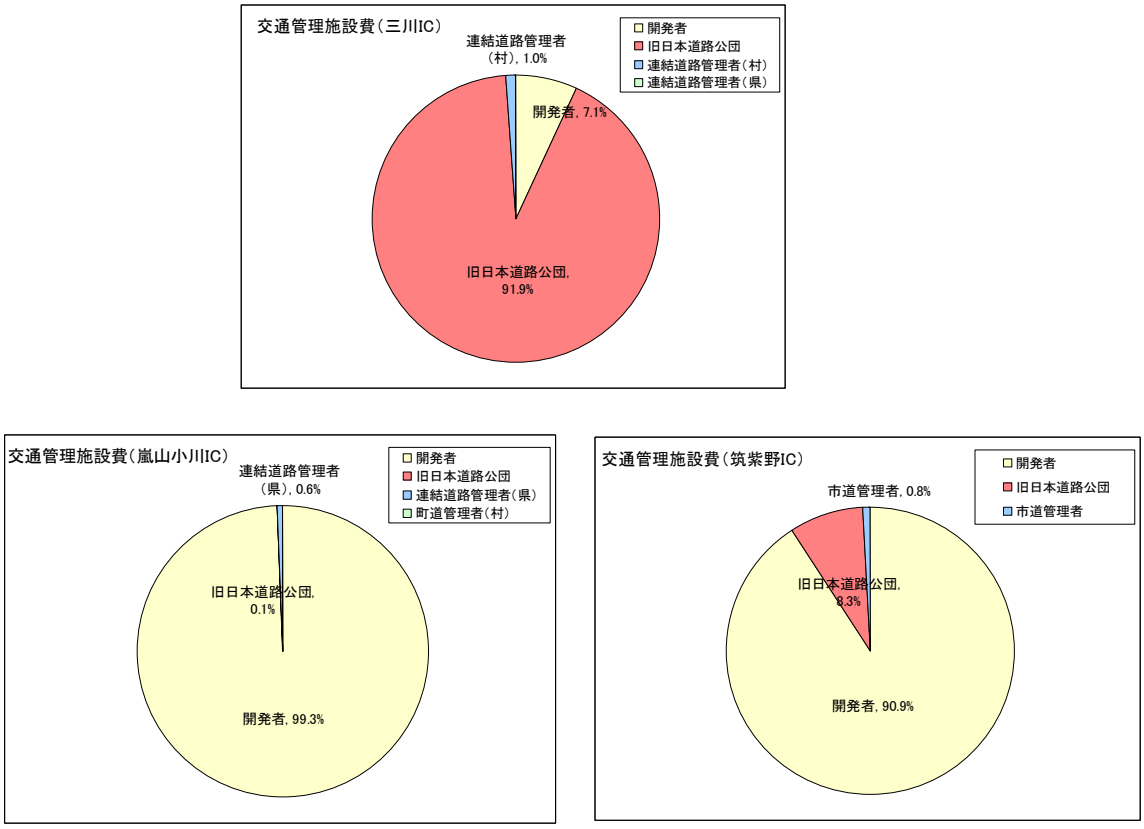


図３－５ 交通管理施設費における負担割合について

出典：国土交通省資料

（iv） 用地及び補償費について

すべての IC について、旧日本道路公団による負担がなく、三川 IC においては、連結道路管理者（県及び村）による負担が 50%となっており、開発者による負担が 50%を占めています。また、嵐山小川 IC 及び筑紫野 IC における開発者の負担も半数以上を占めています。このことから、用地及び補償費にかかる負担は開発者が主に行うと整理がされていたものと推測することができます。今後、民間事業者が参入する場合においても、用地及び補償費の負担は、IC 建設を望んでいる者による負担が相当であると想定できます。

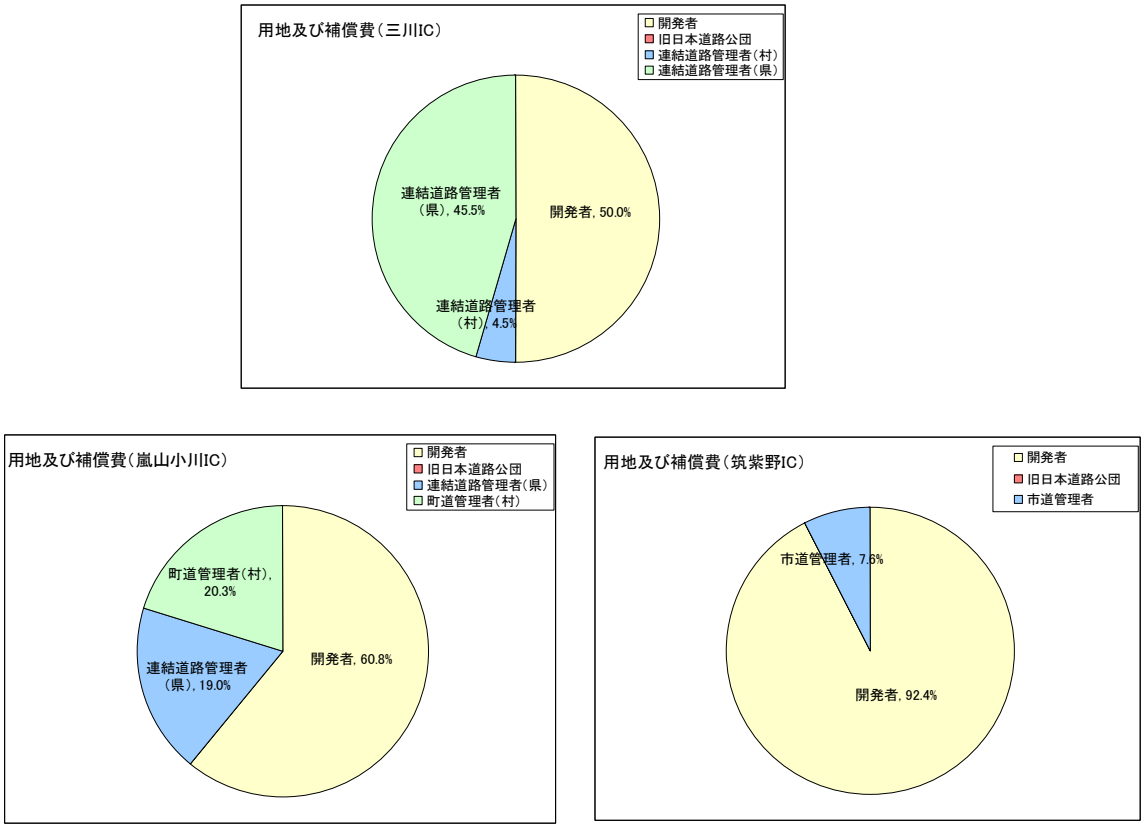


図３－６ 用地及び補償費における負担割合について

出典：国土交通省資料

４）　高速道路会社の費用負担について

高速道路会社の負担部分をみてみると、開発 IC 及び地域活性化 IC については、基本的には高速道路区域外の IC 本体を整備主体が負担する制度であるため、その負担割合は全体の約 30%であり、割合としては大きいものではありません。一方、スマート IC 整備は、平成 16 年より、円滑な導入を図るため、整備箇所における導入の効果及び整備、運営上の課題等の把握を目的とした社会実験により実施され、その費用は、SA・PA 等のスマート IC に伴う土木工事費、スマート IC の ETC 機器で構成される設備及び料金収受機械は国による負担がされていましたが、当該設備は社会実験終了後も引続き長期にわたる利用が可能であるため、有償とするよう会計検査院からの指摘（平成 18 年度）を受けています。現在では取付道路以外のスマート IC 設備等の費用は、すべて高速道路会社が負担整備することとなっているため、その負担割合は大きくなっています。

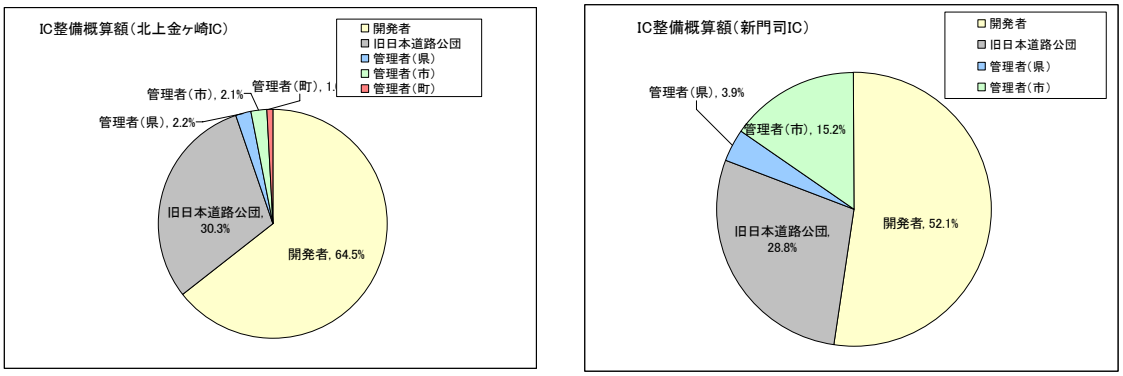


図３－７　開発 IC における負担割合

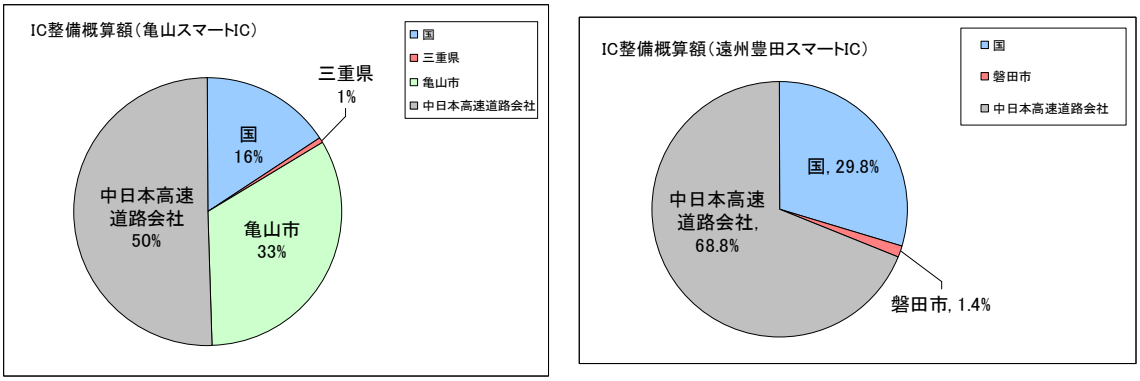


図３－８　スマート IC における負担割合

※スマート IC における負担割合について、国が負担したとされる部分については、現状では独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が保有しており、今後は高速道路会社が当該費用を償還していくこととされています。

ところで、実際の整備費用をみてみると、スマートICは、整備費用に数十億円を要する規模構造の大きなICである開発ICや地域活性化ICと違い、全体として数億円程度での整備が可能であるものの、高速道路会社が負担する事業費を比べてみると、スマートIC整備費用は、高速道路会社にとって著しく安価であるとはいえず、例えば、開発ICである北上金ヶ崎ICにおいては約25億円、新門司ICについては約12億円、亀山PAスマートICにおいては約6.5億円、遠州豊田スマートICにおいては約14億円の負担がなされています（社会実験中の国による整備費用を含む）。

今後、既存ストックを活用し、効率的に整備することができる追加ICである約200箇所のスマートICを整備する場合においては、開発ICにおける費用負担の考え方を応用し、IC整備により直接便益を享受する者（民間事業者等）による費用負担方策を講じることも方策の一つです。

表３－４ 高速道路会社が負担した整備費用（※社会実験中に国による整備費用負担額を含む）

IC名	整備費用（全体）	高速道路会社が負担した整備費用
北上金ヶ崎IC（開発IC）	約82億円	約25億円
新門司IC（開発IC）	約40億円	約12億円
亀山PAスマートIC	約10億円	約6.5億円※
遠州豊田スマートIC	約14億円	約14億円※

また、ICは整備するだけではなく、整備後の管理・運営費は高速道路会社が負担することになることから、IC整備による増加する交通量が一定の水準を超えなければ、管理・運営を行う高速道路会社は新たな赤字を抱えることとなります。そこで、管理・運営費の抑制も検討するとともに、今後は、開発により利益が生じた高速道路会社以外の民間活力を活用することや、整備費用の一部負担を地方公共団体が担う方策を検討する必要があります。

５） 具体的事例から見た整備効果について（地方公共団体、民間事業者等への効果）

工業団地及び商業施設に隣接した追加 IC（開発 IC 及びスマート IC）について、経済指標等を用いた整備効果についての分析を行いました。

検討の対象は、以下の通りです。

表３－５ 整備効果の検討対象について

IC 名	隣接する施設等
北上金ヶ崎 IC （開発 IC：北上市）	■北上南部工業団地 （整備主体：北上南部開発株式会社）
新門司 IC （開発 IC：北九州市）	■新門司2期臨海造成地［マリナクロス新門司］ （整備主体：北九州市土地開発公社）
亀山 PA スマート IC （スマート IC：亀山市）	■名阪亀山・関工業団地 （開発主体：亀山市土地開発公社） ■亀山・関テクノヒルズ （開発主体：住友商事株式会社）
遠州豊田スマート IC （スマート IC：磐田市）	■ららぽーと磐田 ［磐田市遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業内］ （事業者：三井不動産）

（i） 検討の対象とした4箇所の IC の周辺開発の状況等について

（ｉ-ｉ）北上金ヶ崎 IC（東北縦貫自動車道（弘前線））［開発 IC］（H8.10.8 供用）

（概要）

本線供用は昭和 52 年 11 月 19 日にされ、平成 3 年 12 月 3 日に整備計画決定、平成 4 年 12 月 10 日に連結許可、平成 8 年 10 月 8 日に開通しました（連結施設：県道相去飯豊線）。

北上市周辺は、国土開発幹線ネットワークの結節点として広域的な交通拠点となっており、今後増大する交通量に対処する必要がありました。また、当該地域が北上川流域テクノポリス圏域にあることから北上南部工業団地をはじめとする多くの工業団地が開発されており、その交通便益を図るとともに、当該地域の開発促進を図るために連結許可申請が出されました。

北上金ヶ崎 IC は、北上南部開発株式会社により開発され、北上南部工業団地整備事業の開発利益をもって負担することとされたフル型の開発 IC です。

水沢 IC から約 8.7 ㎞、北上江釣子 IC から約 6.7 ㎞のところに位置しており、平成 20 年度の交通量は、2,548 台/日でした。また、前後の IC である水沢 IC は 6,238 台/日、北上江釣子 IC は 6,382 台/日でした。

表３－６ 整備経緯及び交通量（北上金ヶ崎 IC）

IC 名	本線 供用	整備 計画	連結 許可	共用 開始	計画交通量	出入交通量 （平成20年度）
水沢 IC					－	6,238台/日
北上金ヶ崎 IC	S52.11.19	H3.12.3	H4.12.10	H8.10.8	3,900台/日	2,548台/日
北上江釣子 IC					－	6,382台/日

（開発経緯等）

整備主体である北上南部開発株式会社において開発された北上南部工業団地は、昭和 61 年に造成が計画され、第 1 期～第 3 期にわたり造成が行われました。北上金ヶ崎 IC は、そのうちの第 3 期に造成主体となった北上南部開発株式会社の開発利益をもって IC 整備がされました。第 3 期造成分は、造成が完了した平成 8 年度より分譲が開始され、現在分譲中です（30 区画（27 社）分譲済）。北上金ヶ崎 IC 供用されたのちにも継続的に分譲がされています。

表３－７ 北上南部工業団地開発経緯

	造成主体	造成年次
第１期	北上地区広域開発公社	H1年度～2年度
第２期	北上地区広域開発公社	H3年度～5年度
第３期	北上南部開発株式会社 （北上金ヶ崎 IC 整備主体）	H6年度～8年度

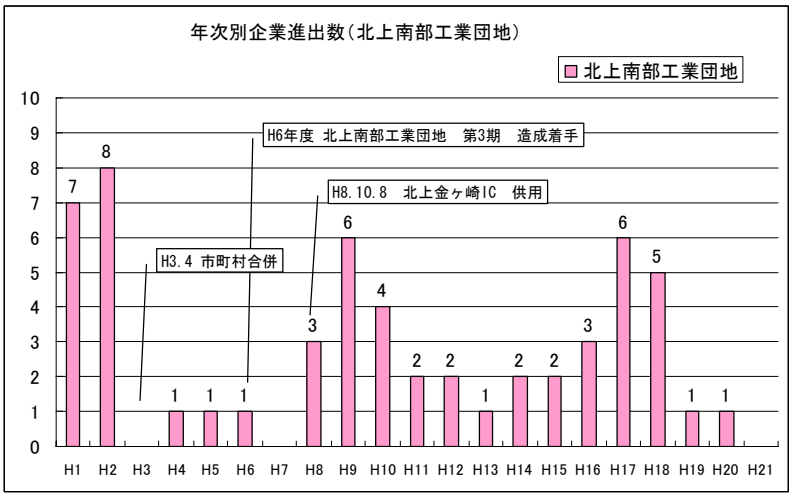


図３－９ 年次別企業進出数（北上南部工業団地）

（ｉ-ⅱ）新門司 IC（九州縦貫自動車道（鹿児島線））[開発 IC]（H5.3.31 供用）

（概要）

本線供用は昭和 59 年 3 月 27 日にされ、平成元年 9 月 11 日に連結許可、平成 5 年 3 月 31 日に開通しました（連結施設：県道新門司港大里線）。

新門司地区は、海上交通の盛んな瀬戸内海の西端に位置し、陸上交通と海上交通の要衝となっているため、高速輸送機能を活用する企業の立地条件を促進するため、周辺灘沿岸に大規模な臨海開発プロジェクトを進めていました。また、平成 2 年には、北九州市と京阪神との間の長距離フェリーが新門司港に移転、集約されることとなっていました。このような中、陸・海・空を有機的に連携させた複合物流拠点の形成、交通輸送基盤の整備などを推進し、国内物流の重要な拠点として機能しうる高度な物流空間の創造を図るために連結許可申請が出されました。

新門司 IC は、北九州市土地開発公社により開発され、新門司地区臨海土地造成事業の開発利益をもって整備費用を負担することとされたハーフ IC（福岡方向の出入可能）です。

門司 IC から約 4.5 ㎞、小倉東 IC から約 8.9 ㎞のところに位置しており、平成 20 年度の交通量は、3,238 台/日でした。また、前後の IC である門司 IC は 9,797 台/日、小倉東 IC は 10,357 台/日でした。

表３－８ 整備経緯及び交通量（新門司 IC）

IC 名	本線 供用	連結 許可	共用 開始	計画交通量	出入交通量 (平成20年度)
門司 IC				－	9,797台/日
新門司 IC	S59.3.27	H1.9.11	H5.3.31	17,550台/日	3,238台/日
小倉東 IC				－	10,357台/日

（開発経緯等）

整備主体である北九州市土地開発公社が開発した新門司第二期臨海造成地については、分譲開始当初から多くの分譲がされ、4 年後の IC 供用年の分譲はありませんでした。

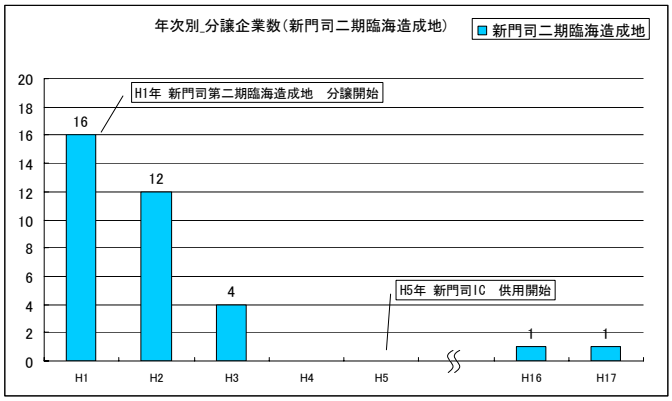


図３－１０ 年次別分譲企業数（新門司第二期臨海造成地）

（ⅰ-ⅲ）亀山 PA スマート IC（近畿自動車道（名古屋大阪線））[スマート IC]
（H17.12.17 社会実験開始）

（概要）

平成 17 年 12 月 17 日より、東名阪自動車道亀山 PA にスマート IC が設置されました（社会実験）。その後、スマート IC の社会的認知度があがるにつれ、利用者が順調に増加したこともあり、本格導入に向け「亀山 PA スマート IC 地区協議会」が設立されました。平成 19 年 1 月 31 日、国に連結許可の申請を提出し、平成 19 年 3 月 16 日に連結許可がされ、平成 19 年 4 月 1 日から本格導入に移行しています。

亀山 PA スマート IC は、名阪亀山・関工業団地（開発主体：亀山市土地開発公社）及び亀山・関テクノヒルズ（開発主体：住友商事株式会社）に近接しており、当該地域への物流・通勤交通による国道 1 号の車両の交通分散を図り、一般道ならびに高速道路の利便性を向上させ、渋滞緩和を図るとともに産業の振興に資するため連結を必要としました。

（開発経緯等）

２つの工業団地が隣接していますが、先に亀山市土地開発公社により造成された名阪亀山・関工業団地は、IC 整備前にほぼ分譲が完了していました。後に開発された亀山・関テクノポリスについては、IC 整備直後からの企業進出が相次ぎ、IC 整備による企業進出が進んだものと推察できます。

表３－９ 亀山・関テクノヒルズ概要

亀山・関テクノヒルズ	
開発主体	住友商事株式会社
所在地	三重県亀山市
開発面積	約147ha　（内訳）：産業用地：約103ha(約70%) 道路：約11ha(約8%) 公園・広場・緑地：約22ha(約15%) その他：約11ha(約7%)
沿　　革	平成元年10月 構想着手 平成10年11月 第1工区の計画承認 平成14年4月 造成開始

表３－１０ 名阪亀山・関工業団地概要

名阪亀山・関工業団地	
開発主体	亀山市土地開発公社
所在地	三重県亀山市
開発面積	約82.2ha
沿　　革	昭和60年8月　名阪亀山・関工業団地開発協定締結 平成1年　造成工事完了 平成2年2月　竣工式

表３－１１ 亀山・関テクノヒルズにおける主な進出企業

	操業時期	会社名	敷地面積	建築面積	延床面積	構造種類
社会実験開始	H15.11	ユーテック㈱	約30,400㎡	約17,350㎡	約31,800㎡	鉄骨造2階建
	H16.1	凸版印刷㈱（三重工場）	約99,200㎡	－	約54,500㎡	－
	H16.1	シャープ㈱（第1工場）	約330,400㎡	約66,400㎡	約240,000㎡	鉄骨造5階建
	H18.8	シャープ㈱（第2工場）				鉄骨造３階建（一部7階建）
	H18.12	丸一㈱	約21,700㎡	約5,050㎡	約9,550㎡	鉄骨造3階建
本格運用開始	H19.6	中部電力㈱				
	H19.11	富士運輸㈱				
	H19.11	㈱カワキタエクスプレス				
	H20.7	東海西部運輸㈱				
	H20.9	日本トランスシティ㈱	58,000㎡		9,000㎡	地上2階建
	H19.8※	㈱赤福				
	H20.9※	福田三商㈱				
	H20.9※	㈲清水製作所				

※　進出決定

表３－１２ 名阪亀山・関工業団地における主な進出企業

立地年度	操業年度	事業所名	業種
S61	H2	(株)ジェイテクト亀山工場	一般機械器具製造業
S62	S64	ダイシン工業(株)鈴鹿工場	金属製品製造業
S63	H3	(株)エフテック亀山事業所	輸送用機械器具製造業
S63	H2	住友金属鉱山シポレックス(株)三重工場	窯業・土石製品製造業
S64	S64	三重シポレックスサービス(株)	その他
S64	H2	セメダイン(株)三重工場	化学工業
H8	H9	不二精工(株)亀山工場	製造業
H8	H10	八千代工業(株)亀山事業所	輸送用機械器具製造業
H13	H13	光洋熱処理(株)亀山工場	金属製品製造業
H15	H16	(株)ロジックス亀山SMC	こん包業
H17	H18	(株)ユーパック	段ボール製造業

（ⅰ-ⅳ）遠州豊田 PA スマート IC（第一東海自動車道（東名高速道路））

[スマート IC]（H17.1.11 社会実験開始）

（概要）

磐田市遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業と一体となって整備された経緯があり、地域再生計画「パーキングエリアを活用した地域経済の雇用の創出」が内閣総理大臣認定をうけたことにより、事業が本格的にスタートし、土地区画整理事業組合設立後の翌年には、ららぽーと磐田を含め、進出企業のすべてが内定しました。地域再生計画の認定が契機となり、IC 整備とともに周辺の開発が進みました。

遠州豊田 PA スマート IC は、磐田市に位置し、磐田 IC（開発 IC）から約 1.8 ㎞、浜松 IC から約 4.8 ㎞の距離にあります。平成 21 年度出入交通量は約 2,600 台であり、他のスマート IC に比べると、交通量が多い IC です（平成 21 年度第 5 位)。

	浜松市	磐田市	袋井市	掛川市	菊川市
通過延長(km)	23.6	6.8	7.0	9.1	2.7
人口(人)	819,842	174,384	86,915	115,507	48,758
面積(Km²)	1,511.17	164.08	108.56	265.63	92.24

図３－１１　遠州豊田スマート IC 位置図

出典：中日本高速道路株式会社

表３－１３ 平成21年スマート IC 出入交通量（上位10位）

	道路名	所在地	開通時期（本格導入）	当該IC	出入交通量	交通体系（接続道路）
1	関越道	吉岡町	H18.10.1	駒寄スマートIC	5,200	町道
2	東北道	仙台市泉区	H19.4.1	泉PAスマートIC	4,600	県道、市道
3	九州道	須恵町	H18.10.1	須恵スマートIC	4,200	町道
4	関越道	三芳町	H18.10.1	三芳スマートIC	3,400	町道
5	東名	磐田市	H19.4.1	遠州豊田スマートIC	2,600	市道
6	常磐道	水戸市	H21.4.1	水戸北スマートIC	2,500	国道
7	常磐道	笠間市	H18.10.1	友部SAスマートIC	2,400	市道
8	北陸道	富山市	H21.4.1	流杉スマートIC	2,400	市道
9	上信越道	小布施町	H18.10.1	小布施スマートIC	2,100	町道
10	山陽道	廿日市市	H21.4.1	宮島スマートIC	2,100	市道

出典：国土交通省

ａ）整備目的について

遠州豊田スマート IC は、スマート IC を有効活用した工業・商業施設の誘致による地域経済の活性化、雇用の創出、磐田市街地～浜松市が一間の所要時間の短縮（利便性の向上）、国道 1 号等天竜川渡河部における渋滞緩和・解消にむけた交通分散を目的として整備されました。

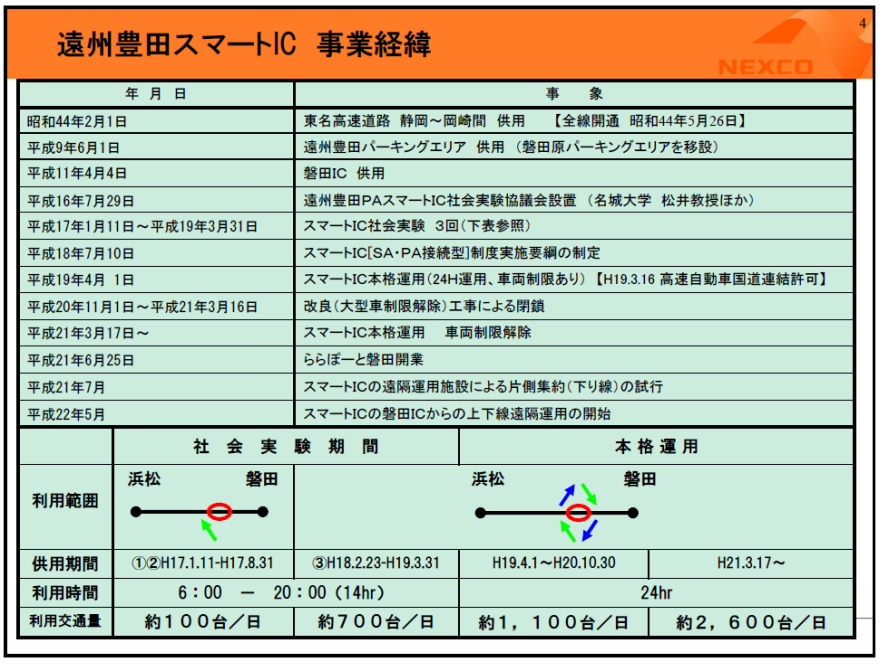
ｂ）事業経緯について

遠州豊田 PA は、磐田 IC（開発 IC、平成 11 年 4 月供用）整備するため、従前の磐田原 PA に代わる PA として平成 9 年 6 月 1 日に供用されました。

事業主体である磐田市（当時は豊田町）において、土地区画整理事業による面的整備により、商工業団地を造成し企業を誘致することにより、スマート IC の設置効果が最大限発揮されるとする地域再生計画を策定し、平成 16 年 6 月内閣総理大臣の認定を受けました。

その後、平成 16 年 7 月 29 日遠州豊田 PA スマート IC 社会実験協議会が設置され、平成 17 年 1 月 11 日より 3 回にわたる社会実験を経て、平成 19 年 4 月 1 日より本格運用されました。平成 20 年 11 月 1 日～平成 21 年 3 月 16 日までの間、大型車の通行制限を解除するための改良工事で一時閉鎖されましたが、平成 21 年 3 月 17 日より、12m 以下の大型車の通行が可能となりました。

また、平成 21 年 7 月には、遠隔運用を片側（下り線）で集約試行後、平成 22 年 5 月から磐田 IC において上下線の遠隔運用が開始されました。



遠州豊田スマートIC　事業経緯

年 月 日	事　象
昭和44年2月1日	東名高速道路 静岡～岡崎間 供用　【全線開通 昭和44年5月26日】
平成9年6月1日	遠州豊田パーキングエリア 供用（磐田原パーキングエリアを移設）
平成11年4月4日	磐田IC 供用
平成16年7月29日	遠州豊田PAスマートIC社会実験協議会設置（名城大学 松井教授ほか）
平成17年1月11日～平成19年3月31日	スマートIC社会実験 3回（下表参照）
平成18年7月10日	スマートIC[SA・PA接続型]制度実施要綱の制定
平成19年4月 1日	スマートIC本格運用（24H運用、車両制限あり）【H19.3.16 高速自動車国道連結許可】
平成20年11月1日～平成21年3月16日	改良（大型車制限解除）工事による閉鎖
平成21年3月17日～	スマートIC本格運用　車両制限解除
平成21年6月25日	ららぽーと磐田開業
平成21年7月	スマートICの遠隔運用施設による片側集約（下り線）の試行
平成22年5月	スマートICの磐田ICからの上下線遠隔運用の開始

	社 会 実 験 期 間		本 格 運 用	
利用範囲	浜松 磐田		浜松 磐田	
供用期間	①②H17.1.11-H17.8.31	③H18.2.23-H19.3.31	H19.4.1～H20.10.30	H21.3.17～
利用時間	6：00 － 20：00（14hr）		24hr	
利用交通量	約１００台／日	約７００台／日	約1，１００台／日	約2，６００台／日

図３－１２　遠州豊田スマート IC 事業経緯

出典：中日本高速道路株式会社

ｃ）遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業について

平成 14 年 1 月組合設立準備委員会が発足しましたが、地権者の総意がまとまらず、区画整理事業が本格的に動きだせずにいた中、遠州豊田 PA スマート IC の事業主体である磐田市（当時は豊田町）において、地域再生計画を策定し、平成 16 年 6 月内閣総理大臣の認定を受けたことにより事業が本格的にスタートしました。組合員の同意率 87.8%をもって、遠州豊田 PA 周辺土地区画整理組合が設立され、平成 18 年には、当該地区への進出企業のすべてが決定しました。商業街区については、磐田市主催の提案競技にて大型商業施設であるららぽーと磐田に決定し、また、工場用地における進出企業については、28 社の希望社があったなか、市における選定委員会にて 14 社に決定されることとなりました。このうちの 13 社が操業を開始しています。

当該地域における商工業団地の開発は、計画から 20 年の歳月を費やしましたが、組合理事長に町職員 OB が就任するなど、地元の開発意欲とともに、地域再生計画の認定が契機となり、開発が進展しました。

表３－１４ 遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業概要

施行者	遠州豊田PA周辺土地区画整理組合
施行面積	42.1ha
施行期間	H17年度～H22年度（H17.9.9設立認可）
組合員数等	当初148人 同意率87.8%（解散時25名）
総事業費	4,768,678千円（保留地処分金　約46億円）
まち交対応	約10億円（調整池、都計道、埋文　ほか）
減歩率	44.95%（公共7.99% 保留地36.96%)
土地利用計画	住居2.0ha 工業30.3ha 商業9.8ha
将来人口計画	商工業団地造成目的のため未策定

出典：磐田市

表３－１５ 遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業経緯

14．1	組合設立準備委員会発足
16．6	地域再生計画認定（内閣総理大臣）
17．4	農業振興地域除外、市街化区域編入
17．9	遠州豊田PA周辺土地区画整理組合設立
18．1	埋蔵文化財調査着手（19.3調査完了）
18．4	茶他補償契約締結（5月茶他伐開工事開始）
18．6	工事着手（住宅移転先造成、調整池　等）
18．8	商業街区三井不動産進出内定
18．11	進出企業内定（工場14社）
19．10	仮換地指定
19．10	分譲開始　（地権者と企業・20．7契約完了）
21．6	保留地分譲完了
21．11	換地処分公告
22．3	組合解散（解散総会　2月21日）

出典：磐田市

No.	企　業　名
1	東海精機㈱
2	㈱山田
3	㈱大光製作所
4	㈲アオヤマ精工
5	㈱テクノモーターエンジニアリング
6	㈱エフワイケー
7	㈱ライト
8	㈱ヤマイチプライメタル
9	㈱静岡産業社
10	㈱遠州米穀
11	青山特殊鋼㈱
12	ゼンウェルオーダード㈱
13	㈱久野金型製作所
14	㈱コーリツ
15	平野建設㈱
16	㈱静岡県貨物
17	㈱クア・アンド・ホテル
18	三井不動産㈱（らら ぽーと磐田）

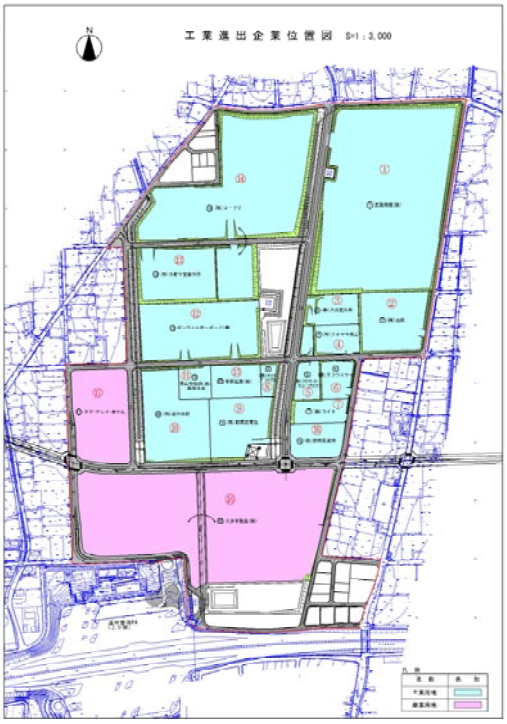


図３－１３ 遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業進出企業

出典：中日本高速道路株式会社

ｄ）スマート IC 整備による効果について

地域再生計画「パーキングエリアを有効に活用した地域経済の活性化と雇用の創出」において、通勤時間・移動時間の短縮（所要時間平均 11 分短縮）、渋滞の緩和（渋滞が 3km から 1km に減少）、企業誘致への優位性の向上（納品時間の短縮及び正確性の向上）、地域の活性化、財政力強化、雇用の創出（大型商業施設集客予測：年 900 万人（レジ客：年商 220 億）、入浴施設付きビジネスホテル（約 300 室）、進出工場：16 社（約 22ha（既存企業 2 社））、全体の雇用：約 2,700 人（税収約 5 億円／年））がスマート IC 設置による効果として見込まれ、磐田市へのヒアリングを行った結果、平成 22 年度末までには当該効果が達成される見通しです。

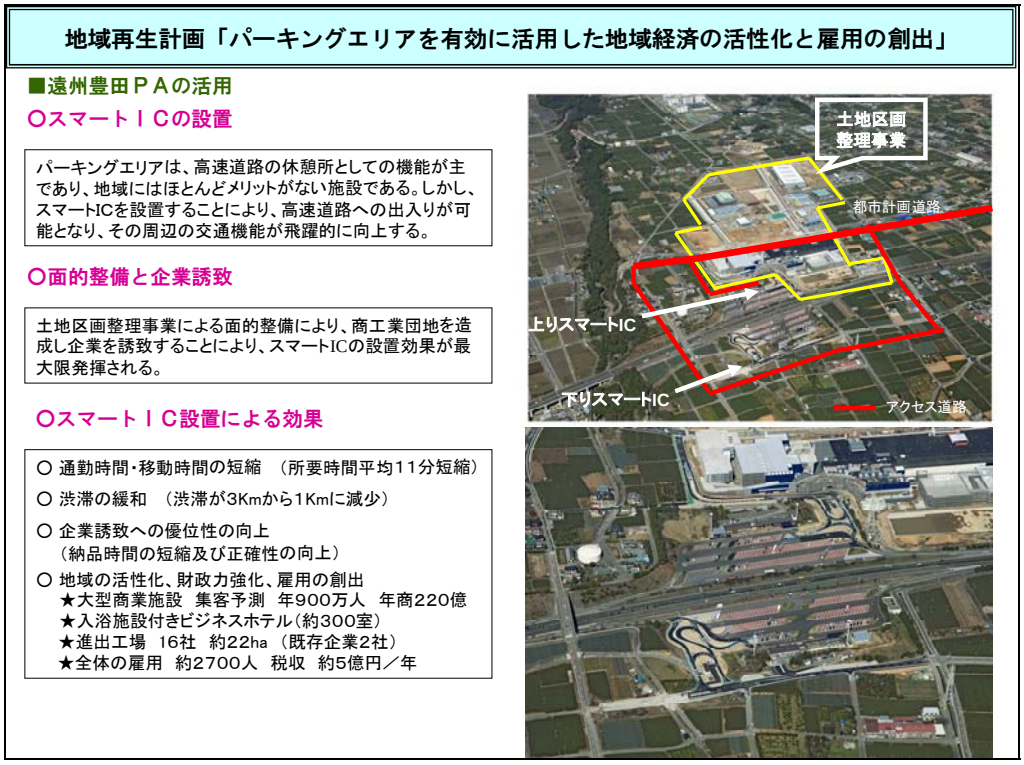


図３－１４　地域再生計画概要

出典：磐田市

e）交通量推移について

出入交通量について、本格運用開始前後においては、遠州豊田 PA スマート IC～磐田 IC 間の休日交通量は約 3 割増となりました。これは、ETC 休日特別割引が平成 21 年 3 月 28 日から実施された影響もありますが、平成 21 年 6 月のららぽーと磐田の影響を強く受け、開業後は休日の利用が平日を上回り、休日においては 5 倍、平日においても 8 割り増しと利用交通量は全体的に増加傾向にあります。

時間別交通量について、ららぽーと磐田の開業前は、朝夕の通勤時間帯における利用が多くありましたが、ららぽーと磐田の開業後は、営業時間中の利用が顕著に現れています。また、休日において、その影響を強く受けています。

隣接する磐田 IC を含めて交通量の推移をみてみると、改良工事などによりスマート IC の閉鎖期間中は磐田 IC への利用が移りましたが、改良後の本格運用開始以後、磐田 IC の交通量が約 200 台減少したものの、磐田 IC 及び遠州豊田スマート IC の交通量が 1,500 台/日増しており、地域へ大きく寄与しています。

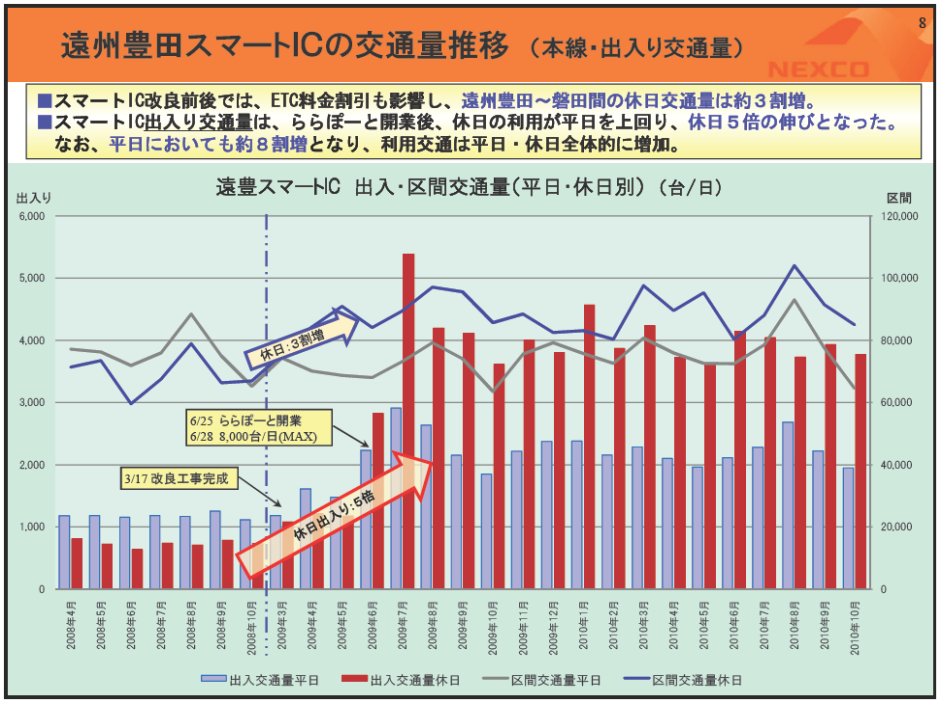


図３－１５ 遠州豊田スマート IC 交通量推移１

出典：中日本高速道路株式会社

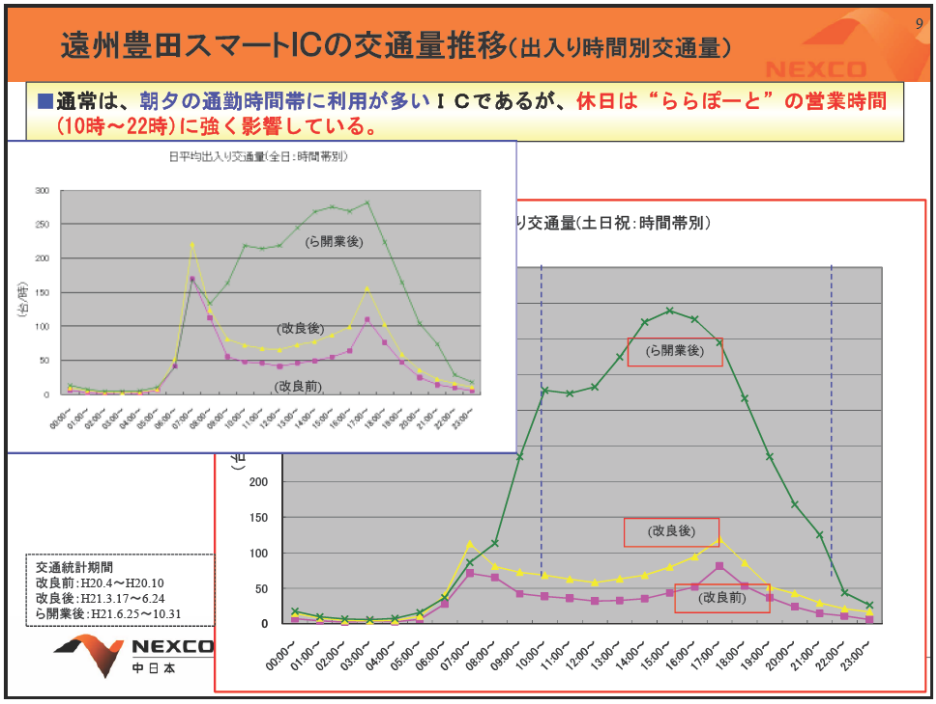


図３－１６　遠州豊田スマート IC 交通量推移２

出典：中日本高速道路株式会社

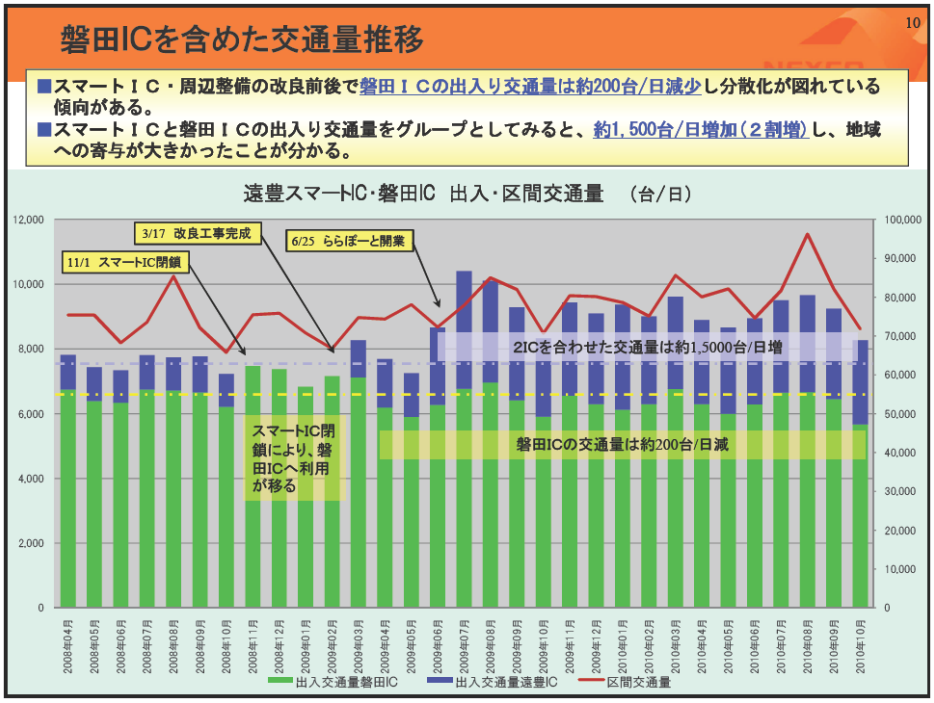


図３－１７　遠州豊田スマート IC 交通量推移３

出典：中日本高速道路株式会社

（ii） 検討の対象とした4箇所の IC の立地について

北上南部工業団地は、北上金ヶ崎 IC に直結しており、工業製品の物流拠点としても効果を十分に発揮できる立地状況です。

新門司第二期臨海造成地については、新門司 IC から 2.0km(3 分)に位置しており、また、大阪、神戸、徳島、東京に内航フェリーが就航しており、国内輸送には欠かせない輸送網が備わっています。

亀山 PA スマート IC については、亀山・関テクノポリスまで約 800m の場所に位置しており、工業製品等の物流に適した位置にあります。

遠州豊田スマート IC については、大型商業施設ららぽーと磐田約 500m に位置し、高速道路を利用し、一般道を利用することなくスムーズに駐車場に入ることができる場所に位置しています。

今回の追加 IC における整備効果等の検討は、工業団地及び商業施設に隣接した追加 IC でありますが、必ずしも直結していなくても、IC から数キロ程度の距離であれば、その整備効果を十分に発揮できます。

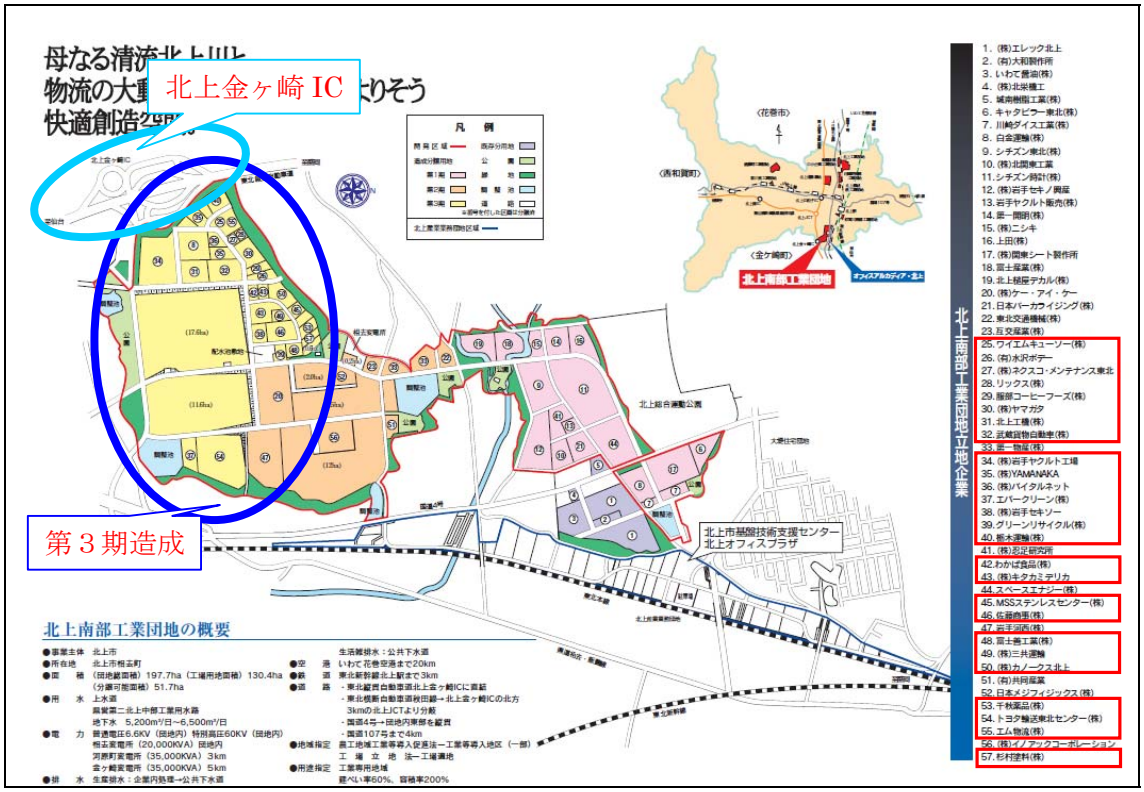


図３－１８ 北上南部工業団地立地状況図

出典：岩手県北上市商工部企業立地課 HP

図３－１９　新門司 IC 位置図

出典：Mapfun

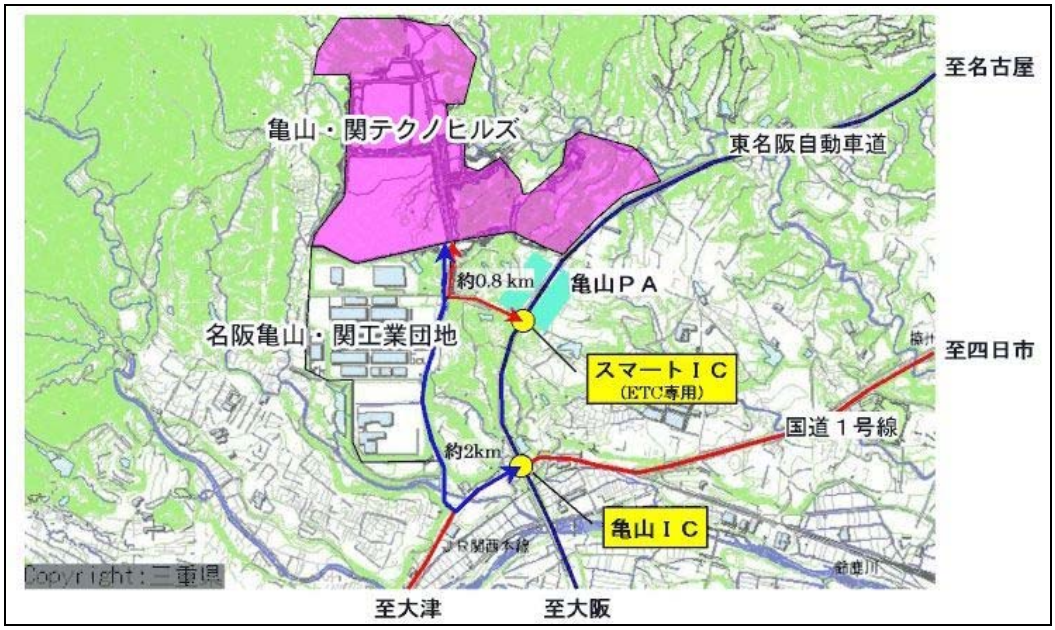


図３－２０　亀山 PA スマート IC 位置図

出典：中部地方整備局 HP

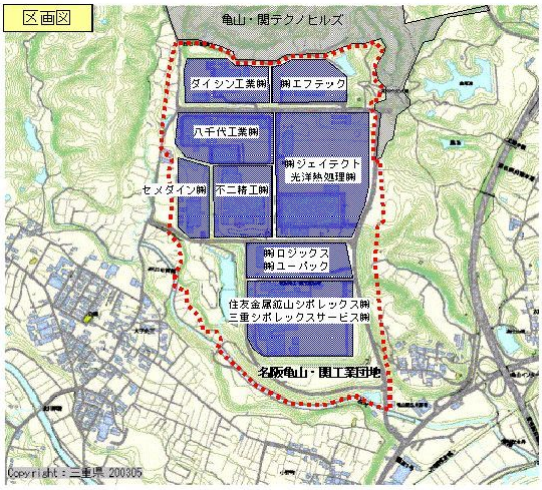


図３－２１　名阪亀山・関工業団地

図３－２２　亀山・関テクノヒルズ

出典：亀山市 HP

図３－２３　遠州豊田スマート IC 周辺開発状況

出典：中日本高速道路株式会社

（ⅲ） 地方公共団体における便益について

IC が位置する地方公共団体においては、工業団地の造成や商業施設誘致により、企業進出による雇用の創出などによる市町村税を含む地方税収額の増収や、企業立地による固定資産税の増収が見込まれるものと考えられます。このことから、IC 整備による地方公共団体における便益についての分析を行いました。

（ⅲ-ⅰ）地方税収入額からみた IC 整備効果について

工業団地及び商業施設に隣接した追加 IC（開発 IC 及びスマート IC）が整備された地域について、当該地域への IC 整備によってもたらされる地方公共団体における受益について、平成 2 年を 100 とした指数による地方税収入額の推移からみてみると、北上金ヶ崎 IC が位置する北上市については、平成 6 年に北上南部工業団地の造成が始まり、平成 8 年に IC の供用がされてから、全国水準を約 30%上回る推移を示しています。また、遠州豊田 IC が位置する磐田市においては、スマート IC 社会実験が開始されてから、全国水準を 20%程度上回る推移をしています。特に効果が顕著であった亀山 PA スマート IC については、亀山・関テクノヒルズが分譲されてから、平成2年比で150%を超え、その後スマートIC社会実験が開始されてからは200%、また、スマート IC の本格運用後には 250%を超える推移となり、全国水準の倍以上となっています。一方で、北九州市に位置する新門司 IC については、新門司 2 期臨海造成地の分譲開始や IC の供用による特段の変化が出現せず、全国平均とほぼ同水準の推移をしていました。北九州市はもともと税収額が大きな大都市であることが要因と推察されますが、新門司 IC が供用された平成 5 年から比べると、平成 20 年の地方税収入額は 110 億円増えています。

平成 19 年度からの個人住民税所得割の 10%比例税率化の実施など、国から地方への税財源移譲が進められたことにより、地方税収額が増えたことも考慮する必要性はありますが、北上市、亀山市、磐田市については、工業団地の造成や土地区画整理事業と一体となって追加 IC が整備されたことで、一定の整備効果があらわれています。

表３－１６ 追加 IC が位置する市における地方税収額

地方税収額　　（単位:千円）

	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8
全国	13,634,459,159	14,524,208,018	15,204,069,190	15,180,578,990	14,478,417,597	15,093,527,499	15,582,716,560
北上市(北上金ヶ崎IC)	7,927,255	8,940,402	9,195,330	9,770,961	9,653,773	10,567,007	11,026,389
北九州市(新門司IC)	144,276,344	152,456,614	154,579,066	156,456,128	151,402,465	156,995,429	160,195,329
亀山市(亀山スマートIC)	5,321,096	6,027,080	6,846,179	6,645,649	6,406,771	6,781,248	6,852,178
磐田市(遠州豊田スマートIC)	19,208,138	20,750,919	22,254,440	22,178,007	20,994,690	22,709,349	23,249,050
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
全国	16,240,525,766	15,740,578,116	15,603,782,829	15,172,290,355	15,236,301,631	14,978,005,190	14,590,582,776
北上市(北上金ヶ崎IC)	11,626,446	11,663,357	11,599,775	11,550,552	11,853,212	11,478,086	11,068,913
北九州市(新門司IC)	168,862,505	164,466,180	164,418,892	159,642,214	159,036,994	156,901,722	150,245,900
亀山市(亀山スマートIC)	7,302,312	7,421,572	7,409,761	7,443,748	7,706,570	7,386,335	7,174,990
磐田市(遠州豊田スマートIC)	25,214,290	24,258,096	24,633,139	23,841,047	24,060,677	24,684,864	24,085,897
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	
全国	15,040,076,902	16,120,638,371	16,628,278,606	17,809,111,389	17,901,563,538	－	
北上市(北上金ヶ崎IC)	11,291,308	11,903,105	11,949,635	13,260,483	13,482,985	－	
北九州市(新門司IC)	151,990,243	158,407,071	159,254,747	168,622,537	167,490,841		
亀山市(亀山スマートIC)	8,039,491	10,092,475	11,000,089	13,253,921	14,617,516		
磐田市(遠州豊田スマートIC)	23,075,909	25,390,775	26,837,783	30,345,019	29,968,943		

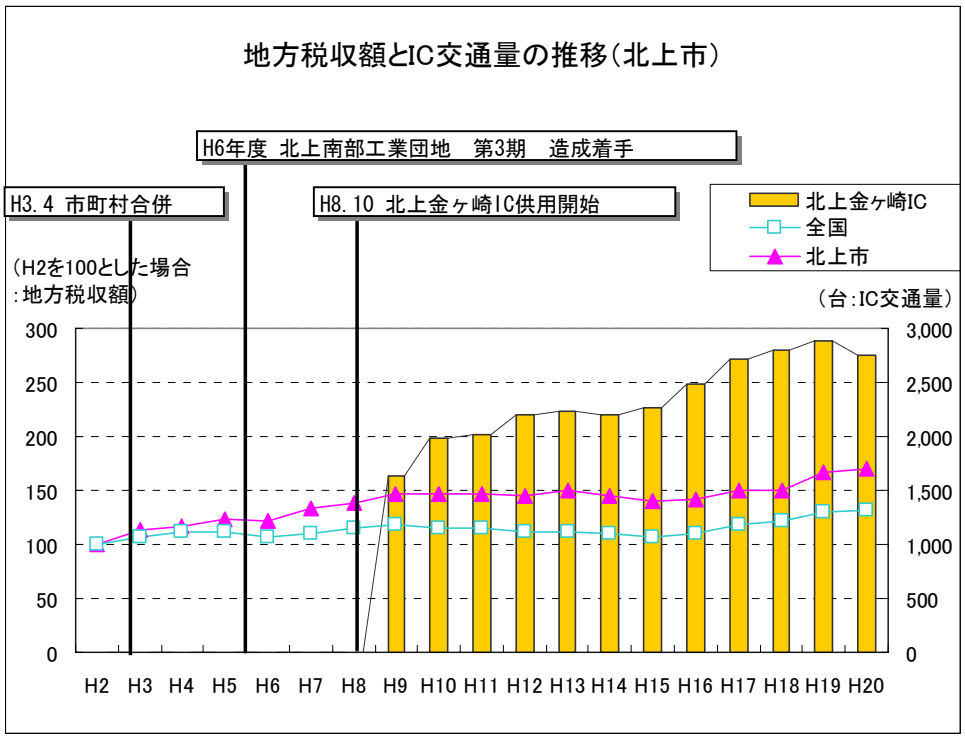


図３－２４ 北上市における地方税収額

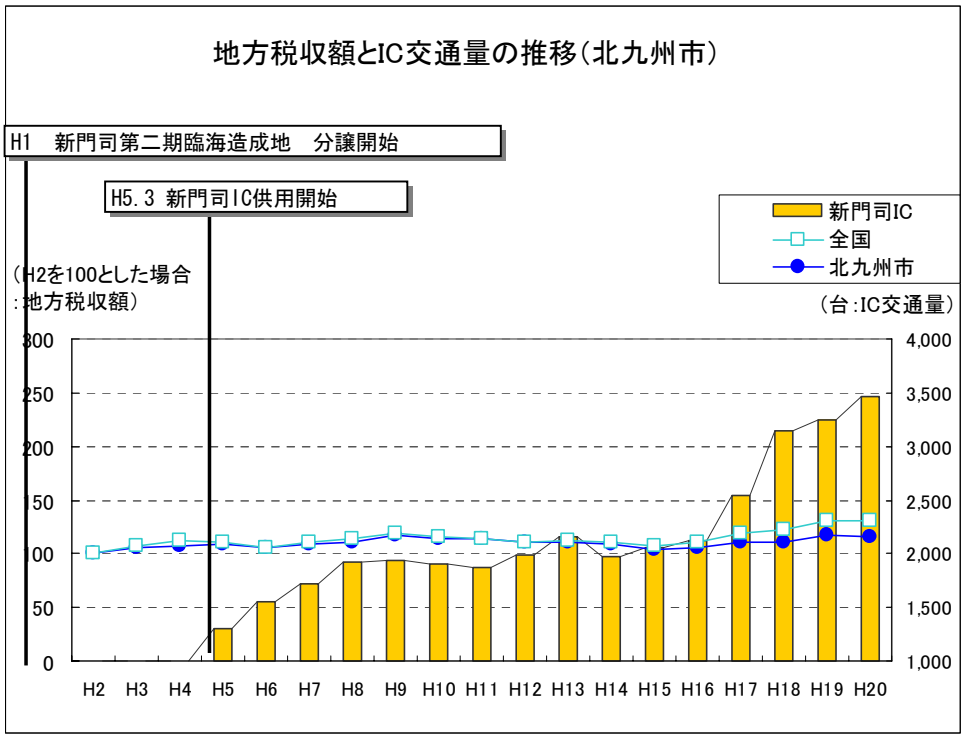


図３－２５ 北九州市における地方税収額

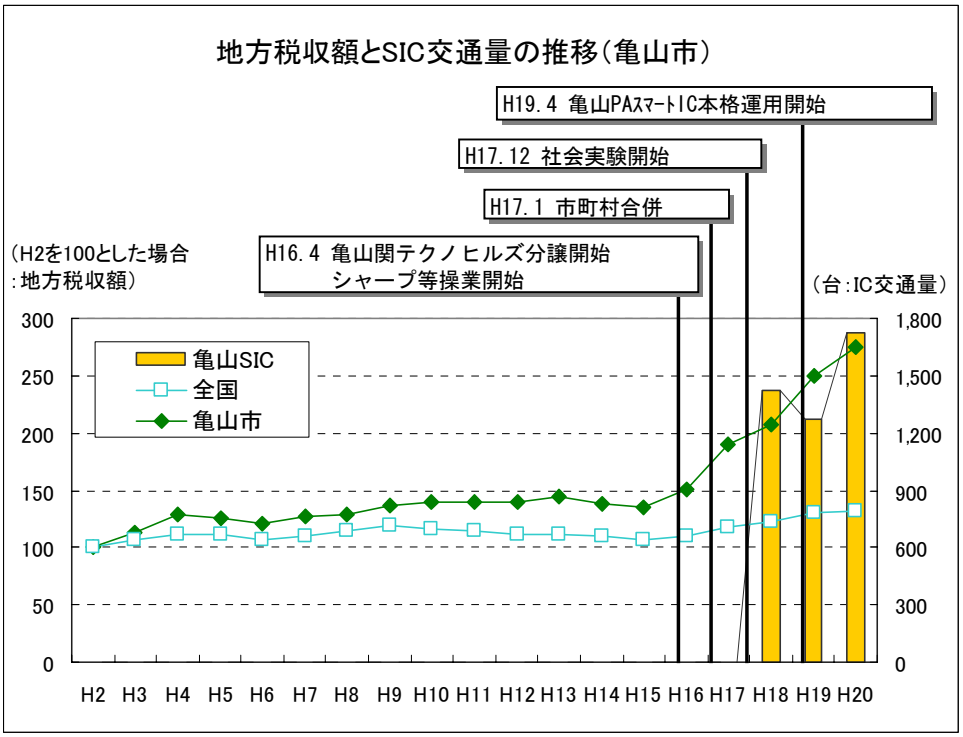


図３－２６　亀山市における地方税収額

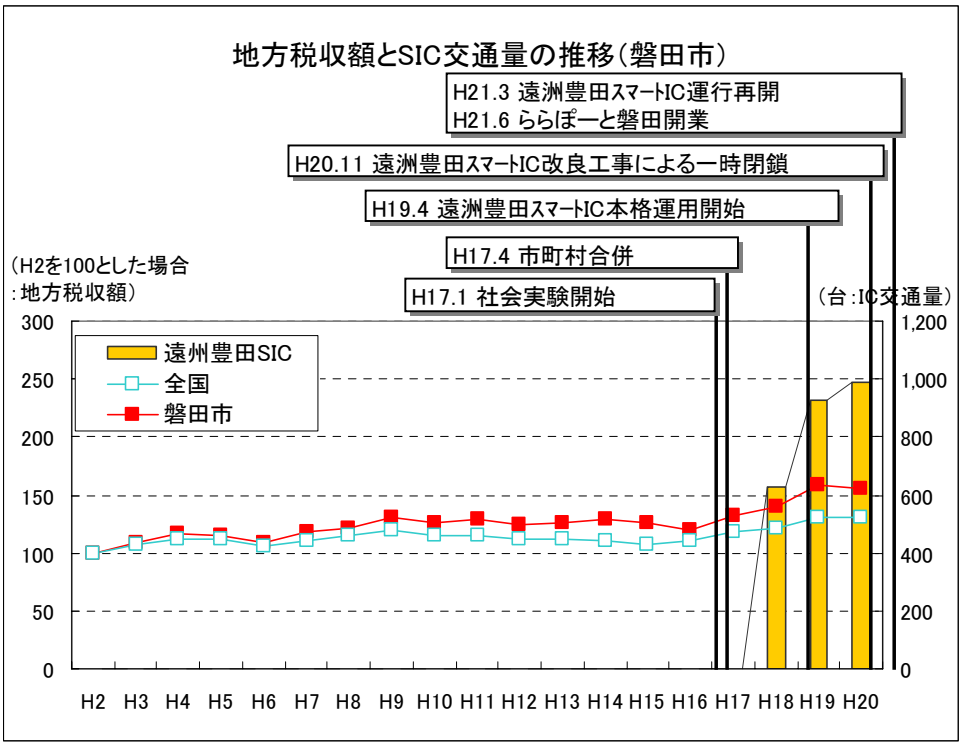


図３－２７　磐田市における地方税収額

（iii-ii）固定資産税の税収額からみたIC整備効果について

固定資産税の税収額については、町村データがないため、市データのみを使用し、整備効果の分析を行いました。なお、遠州豊田スマートICが位置する磐田市については、市町村合併による税収の変動が大きかったため分析の対象としないこととしました。

北上金ヶ崎ICが位置する北上市においては、IC供用後から平成2年比200%で推移しており、全国平均を超える水準を維持しています。

新門司ICが位置する北九州市においては、全国水準を下回る推移をみせていますが、IC供用された平成5年と比べると平成20年の固定資産税は約53億円増えていました。

亀山PAスマートICが位置する亀山市においては、H2から全国を上回る推移をしていますが、特に亀山・関テクノヒルズが分譲されてから急激に増加しています。分譲後の平成14年に約200%を超え、平成19年スマートICが本格運用されると、500%を超える推移を示しました。工業団地が造成されたことで建築物が増え、そのため固定資産税の推移が上昇したものと考えることができます。

したがって、工業団地の造成とともにIC整備が行われることにより、当該市町村における増収が期待できます。

表３－１７ 追加ICが位置する市における固定資産税額

固定資産税額　（単位:千円）

	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8
全国	4,262,965,582	4,664,810,838	5,094,719,341	5,369,439,944	5,641,968,548	5,950,461,204	6,220,572,754
北上市(北上金ヶ崎IC)	3,138,949	4,114,949	4,487,821	4,825,903	5,166,600	5,551,899	5,863,223
北九州市(新門司IC)	58,770,314	62,295,719	65,055,503	67,506,732	70,476,000	73,171,126	75,328,371
亀山市(亀山スマートIC)	1,694,867	1,957,745	2,272,991	2,457,231	2,498,189	2,581,846	2,674,800
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
全国	6,243,597,233	6,447,943,217	6,614,899,676	6,419,136,048	6,505,169,218	6,532,899,091	6,293,194,705
北上市(北上金ヶ崎IC)	6,059,064	6,400,742	6,588,443	6,383,794	6,741,778	6,792,942	6,535,568
北九州市(新門司IC)	79,446,681	80,219,674	81,546,157	79,286,712	79,522,058	79,551,013	76,190,436
亀山市(亀山スマートIC)	2,756,651	3,016,280	3,209,661	3,154,729	3,240,066	3,370,942	3,132,666
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	
全国	6,563,989,641	6,985,177,037	6,760,692,625	6,886,607,903	7,013,617,379	－	
北上市(北上金ヶ崎IC)	6,647,957	7,130,563	6,697,530	6,922,876	7,194,516	－	
北九州市(新門司IC)	76,099,532	76,356,431	72,736,710	73,062,548	72,839,324	－	
亀山市(亀山スマートIC)	4,215,432	5,654,334	5,792,647	7,578,310	9,116,854	－	

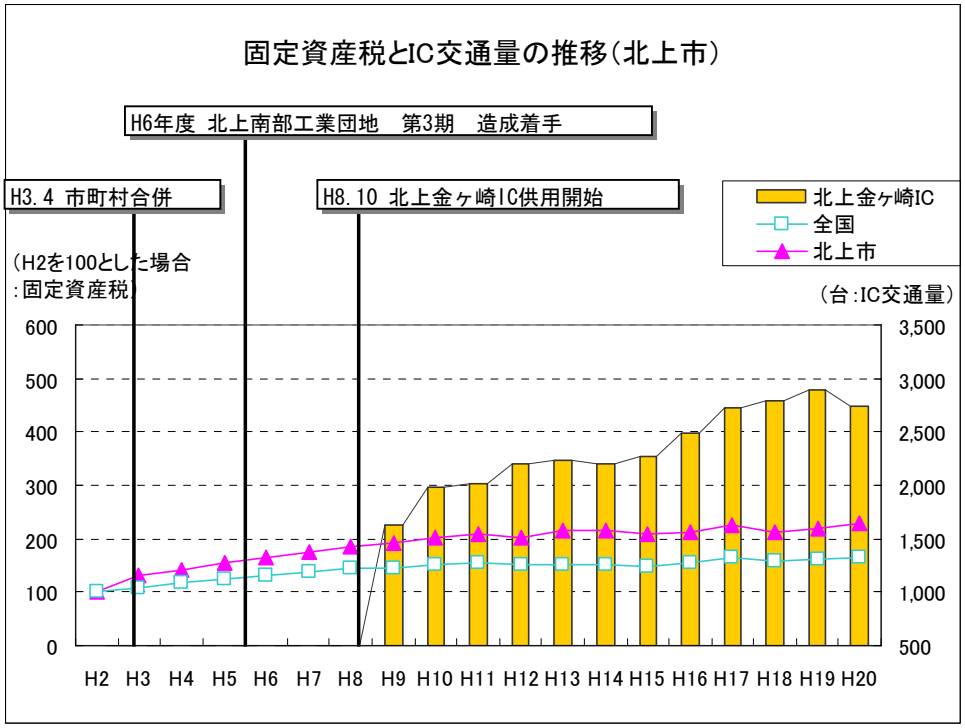


図３－２８　北上市における固定資産税額

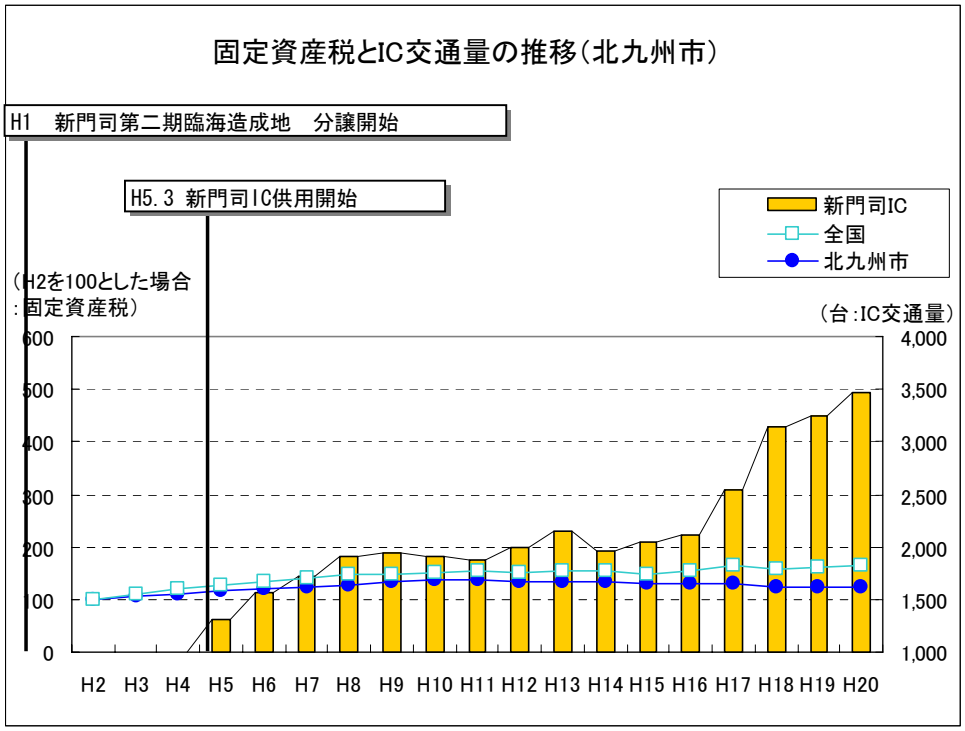


図３－２９　北九州市における固定資産税額

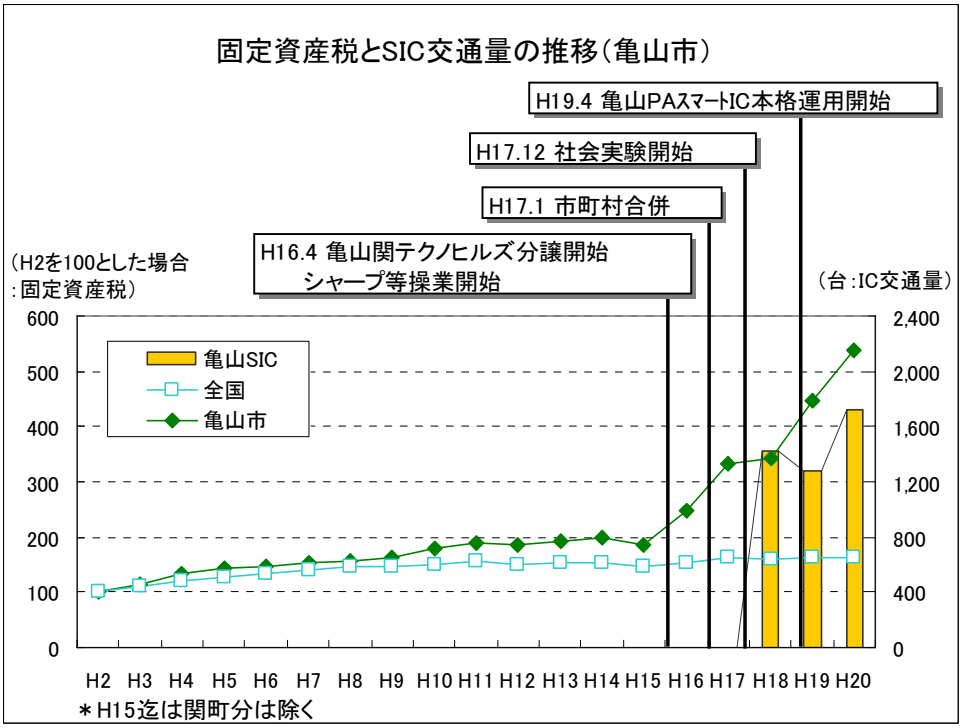


図３－３０　亀山市における固定資産税額

（ⅳ） 民間事業者等における便益について

民間事業者等が IC 近傍にある工業団地へ進出した場合、物流の効率化を図ることができ、製造品出荷額の向上が見込まれます。また、IC 近傍の土地区画整理事業を利用して商業施設を立地することは、集客力が向上し、小売販売額の上昇につながることから、当該箇所へ進出した民間事業者等についての IC 整備による便益の分析を行いました。

（ⅳ-ⅰ）製造品出荷額からみた IC 整備効果について

追加 IC の近隣に工業団地が存在する市においては、工業製品の出荷に関する製造品出荷額についての推移から、IC 整備効果を図るため、その調査分析を行いました。

平成 5 年～平成 18 年の間は全国の推移が平成 2 年より下回る水準であるにもかかわらず、北上南部工業団地の造成された北上金ヶ崎 IC が位置する北上市については、北上南部工業団地が造成された年には平成 2 年と比べて 30%増加しており、また、IC 整備の翌年には約 50%増加していました。その後の推移は平成 13 年に水準を下げたものの、平成 19 年には、200%をこえる水準となっています。

新門司第二期臨海造成地に隣接する新門司 IC が位置する北九州市においては、全国における水準、もしくは、全国を下回る水準の推移となっていました。

亀山・関テクノヒルズに隣接する亀山 PA スマート IC が位置する亀山市においては、分譲開始までは、ほぼ全国水準と同様の推移をしてきましたが、分譲の翌年には約 80%増であるとともに、その後も著しい伸びを示しています。

このことから、工業団地の造成が行われた近隣に IC が整備されることにより、当該地域の製造品出荷額が伸びる傾向がうかがわれます。

表３－１８ 追加 IC が位置する市における製造品出荷額

製造品出荷額　　（単位:万円）

	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8
全国	32,337,260,296	34,083,463,439	32,952,063,930	31,119,947,932	29,902,736,881	30,602,955,890	31,306,838,549
北上市(北上金ヶ崎IC)	23,001,038	30,230,456	30,023,134	28,810,706	30,594,994	32,185,999	31,522,830
北九州市(新門司IC)	251,007,833	272,391,826	258,686,781	237,515,189	226,135,037	228,259,854	230,481,232
亀山市(亀山スマートIC)	33,528,898	36,501,635	34,878,711	33,030,875	30,928,882	32,054,705	33,824,643
磐田市(遠州豊田スマートIC)	138,276,624	148,466,237	152,689,708	146,198,019	137,068,112	137,706,760	146,030,856
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
全国	32,307,183,085	30,583,999,157	29,144,955,413	30,047,760,377	28,666,740,567	26,936,180,544	27,373,443,638
北上市(北上金ヶ崎IC)	33,890,300	31,524,502	33,177,035	36,739,858	30,198,736	31,873,927	33,102,327
北九州市(新門司IC)	240,984,675	215,509,590	194,156,440	195,863,075	184,338,504	156,053,274	158,002,823
亀山市(亀山スマートIC)	36,626,291	34,042,535	34,129,814	34,574,048	35,886,833	34,064,580	34,505,037
磐田市(遠州豊田スマートIC)	151,108,989	153,234,373	162,245,491	185,723,987	178,235,080	215,500,028	173,754,400
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	
全国	28,347,571,789	29,534,554,252	31,483,462,133	33,675,663,493	33,557,882,536	－	
北上市(北上金ヶ崎IC)	35,749,211	37,486,928	41,498,535	50,357,653	50,248,289	－	
北九州市(新門司IC)	175,261,803	187,698,863	193,450,794	231,326,282	246,093,029	－	
亀山市(亀山スマートIC)	59,565,631	78,952,176	87,667,724	109,204,797	138,431,396	－	
磐田市(遠州豊田スマートIC)	186,050,608	206,790,025	247,921,480	246,815,546	233,981,784	－	

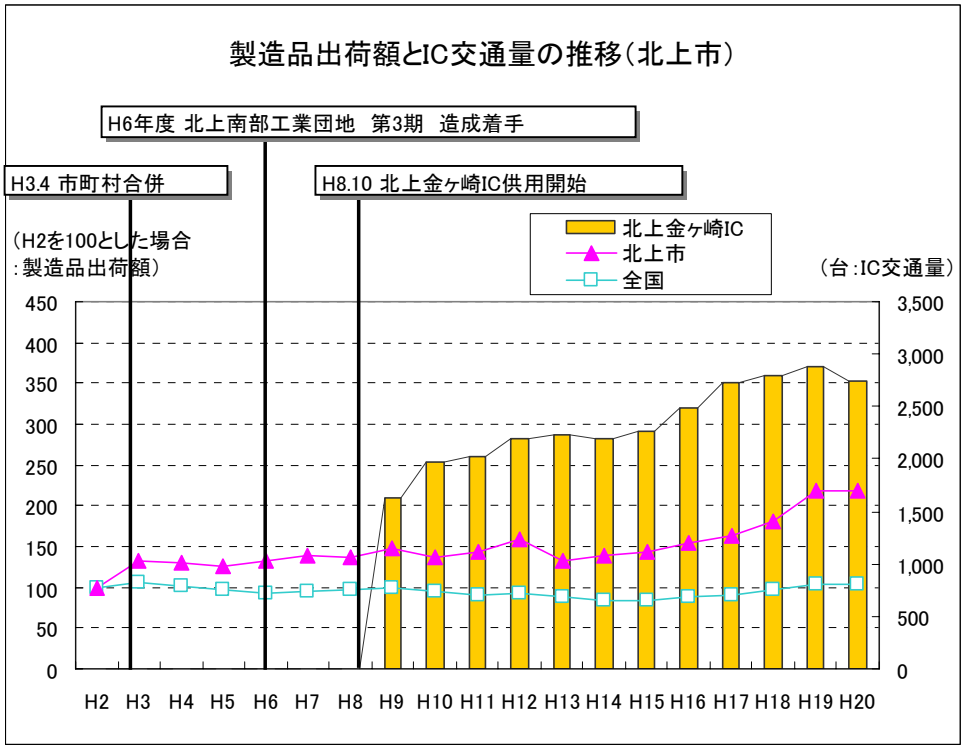


図３－３１　北上市における製造品出荷額

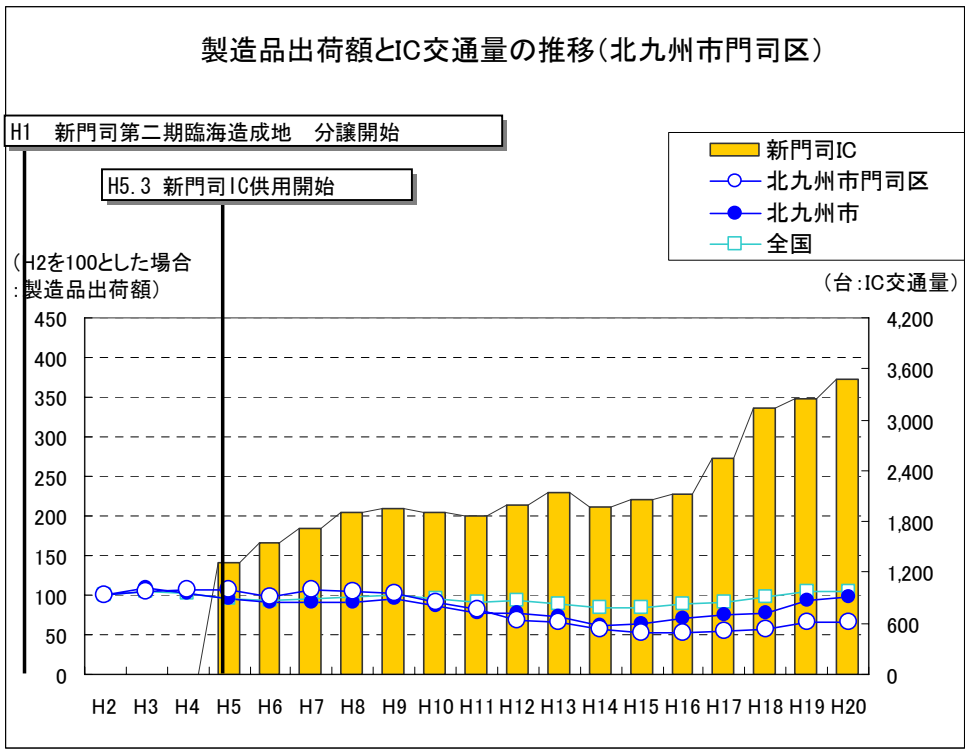


図３－３２　北九州市における製造品出荷額

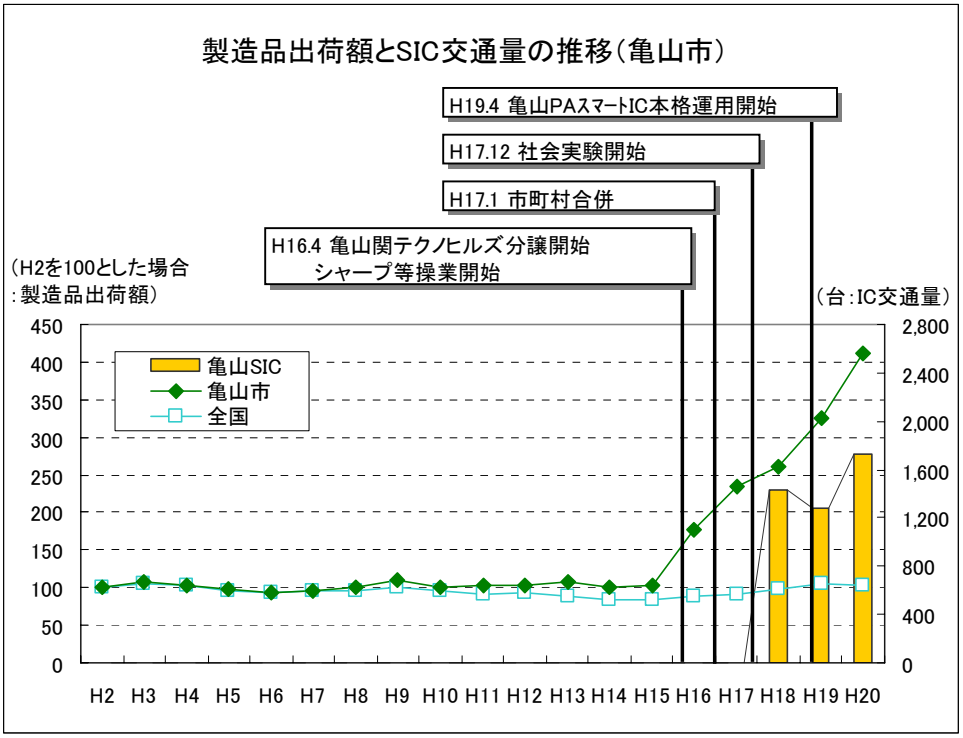


図３－３３　亀山市における製造品出荷額

（ⅳ-ⅱ）小売販売額からみたIC整備効果について

追加ICの近隣に商業施設が立地した地域での小売販売額の推移については、推移が上昇傾向にあるとするならば、地域住民などにより消費活動が活発化した要因である可能性が大きいため、大型商業施設である、ららぽーと磐田に隣接している遠州豊田ICが位置する磐田市について調査分析を行いました。

その結果、磐田市については、各調査年度ともに全国平均を上回り、また平成3年の水準を上回るものとなっていましたが、大型商業施設であるららぽーと磐田が当該土地に進出した時期が平成19年であることから、統計値がまだ得られず、現時点ではその効果を数値で見ることはできませんでした。

表３－１９　追加ICが位置する市における小売販売額

小売業販売額　　（単位　百万円）

	H3	H6	H9	H11	H14	H16	H19
全国	142,291,133	143,325,065	147,743,116	143,832,551	135,109,295	133,278,631	134,705,448
北上市（北上金ヶ先IC）	94,943	99,100	102,269	94,659	104,956	99,778	108,794
北九州市（新門司IC）	1,194,694	1,238,348	1,301,729	1,245,328	1,114,102	1,146,500	1,090,390
亀山市（亀山スマートIC）	37,325	41,089	37,728	37,673	34,426	33,880	40,971
磐田市（遠州豊田スマートIC）	129,429	138,541	139,169	147,948	138,577	133,673	141,722

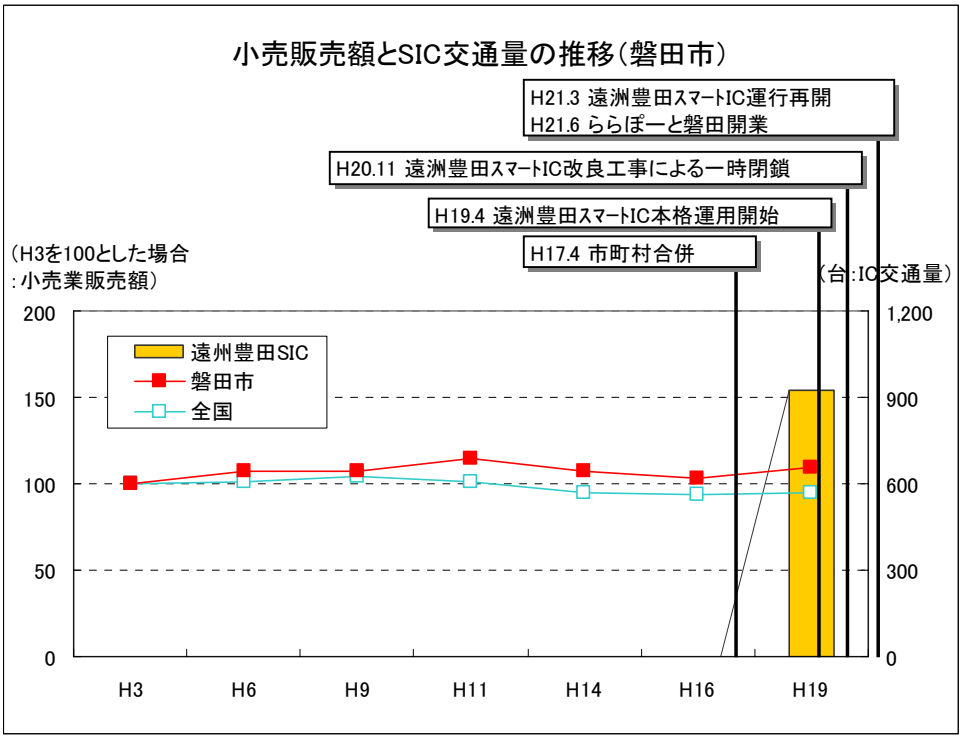


図３－３４　磐田市における小売販売額

６） まとめ（事例分析及び事業区分について）

今回の調査においては、IC 近隣に工業団地及び商業施設が立地することによる、地方公共団体及び民間事業者等における整備効果についての分析を行いました。

地方公共団体における整備効果をみてみると、全体として地方税収額の増収が見込まれるとともに、工業団地の造成が行われた市については、固定資産税の増収が見込まれます。亀山 PA スマート IC が位置する亀山市については、その効果が顕著に出現していますが、一般的には、固定資産税を含む地方税収額は、土地用途の変更（調整区域→市街化区域→宅地整備など）に伴う段階的な地価の上昇により、経年的に効果が出現するため、長期間の推移をみることで全体としての推移の上昇がみられれば、整備効果があったものと推察されます。また、新門司 IC が位置する北九州市については、市の財政規模が大きく、大規模工業団地が多くあることから、統計上の数値における効果は、十分に確認することはできませんでした。

しかしながら、事例分析の結果より、地方公共団体における税収の増加など、一定の整備効果を確認することができたことから、地方公共団体における IC 整備費用の一部負担をすることは、地域住民等の理解を得るとともに、その負担は当該地方公共団体の財政状況を見ながら検討する必要があります。整備費用が比較的安価なスマート IC を整備することを検討する場合においても、真に必要な整備水準を精査した上で、負担の割合などについての検討を十分に行うことが必要です。

また、新たな負担方策としては、事例調査により地域に IC 整備され、地方税収の増加が確認できた地方自治体もあることから、例えば、現在は高速道路会社による負担が行われている IC 本体の整備費用や管理運営費について、5 年間の期限付きなどで増加分を充当することも考えられます。

次に、IC 近傍の工業団地及び商業施設に進出した民間事業者による整備効果についてみてみると、物流の効率化や利便性の向上により、特に亀山 PA スマート IC の位置する亀山市においては、製造品出荷額の推移の上昇が顕著に現れていました。また、商業施設の立地があった遠州豊田スマート IC が位置する磐田市に関しては、平成 19 年の開業であるため統計値が得られませんでしたが、地域住民等の消費活動が活発化することによる小売販売額の上昇が見込まれます。

事例分析の結果から、民間事業者においても、スマート IC 整備効果を直接享受している個所もあることから、民間事業者による IC 整備費用の一部負担方策を考えることが次の課題です。その際に参考となるのが、民間事業者が整備負担を負担し IC 整備を行うことができた追加 IC である開発 IC 制度です。当該制度を利用した事業者の多くは、官民共同出資による事業体である第三セクターであり、整備費用の多くを負担する仕組みとなっていました。その結果、多くの事業者においては負担過多が生じている状

況がみうけられ、その後の経済状況の変化を伴った経営状態の悪化なども影響し、当初計画していた償還計画に支障が生じ、破綻に至った事業者も少なくありませんでした。

今後の IC 整備において民間活力を活用する場合には、負担過多を生じることなく、また、負担する事業者等の財政基盤に多大な影響を及ぼすことのない費用負担方策を考える必要があります。さらに、民間活力を活用する場合に課題となることは、民間事業者は本来道路管理者ではないため、道路管理を行うことは必ずしも適当ではないことから、財政支援を行うという形態にて整備に参画することが合理的ではないかと考え、民間活力を活用し今後の追加 IC 整備を行う場合においては、地域活性化 IC 及びスマート IC における地方公共団体及び高速道路会社により負担が行われている部分について、整備費用の一部を民間事業者が当該 IC 整備で増加した利益をもって協働出資することのできる負担形態が望ましいと考えます。

一方、維持管理に関する費用については、高速道路会社が使用していないスペースにおいて、運転に支障のない範囲で IC 近傍の民間施設等の案内板を設置するなど、高速道路会社が広告事業を展開し、広告料収入を得るなど、幅広い視点で維持管理費用の調達を考えることが必要です。

（２） 地区協議会のあり方に関する検討について

１） 地区協議会の設置について

スマートIC制度実施要綱によると、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こととされています。地区協議会で検討・調整する主な事項は、以下の通りです。

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の構造及び整備方法
⑤ 当該IC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ICの設置・管理・運営する上で必要な事項

また、地区協議会は、当該ICが供用後も継続して、その社会便益・安全性・採算性・運営形態等について定期的にフォローアップし、必要に応じて見直すこととされています。

２） 地区協議会の運用状況について

IC毎に設置される地区協議会について、現在連結許可がされている68箇所のスマートICを対象に調査し、56箇所において構成メンバーを整理しました。

スマートIC制度実施要綱に記載されている、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については、すべての地区協議会に参加しています。

警察については、道路交通法などを遵守したICとするため、66%の地区協議会（37箇所）に参加しています。

商工会については、地域の事業の発展や地域の発展のための意見交換として、73%の地区協議会（41箇所）に参加しています。

幅広く知見を取り入れることから、大学が参加している地区協議会がありましたが、14%（9箇所）となっており、ほとんどの地区協議会では大学の参加はありません。

また、民間事業者（株式会社）の意見を取り入れ意見交換をしている地区協議会を調査したところ、16%（8箇所）と、大学の参加と同程度の低い水準となっています。民間事業者の業種については、レストラン・ホテル・スキー場経営、物産品販売など観光に関する企業もありますが、スマートIC近隣の工業団地内に立地している企業なども地区協議会に参加しています。

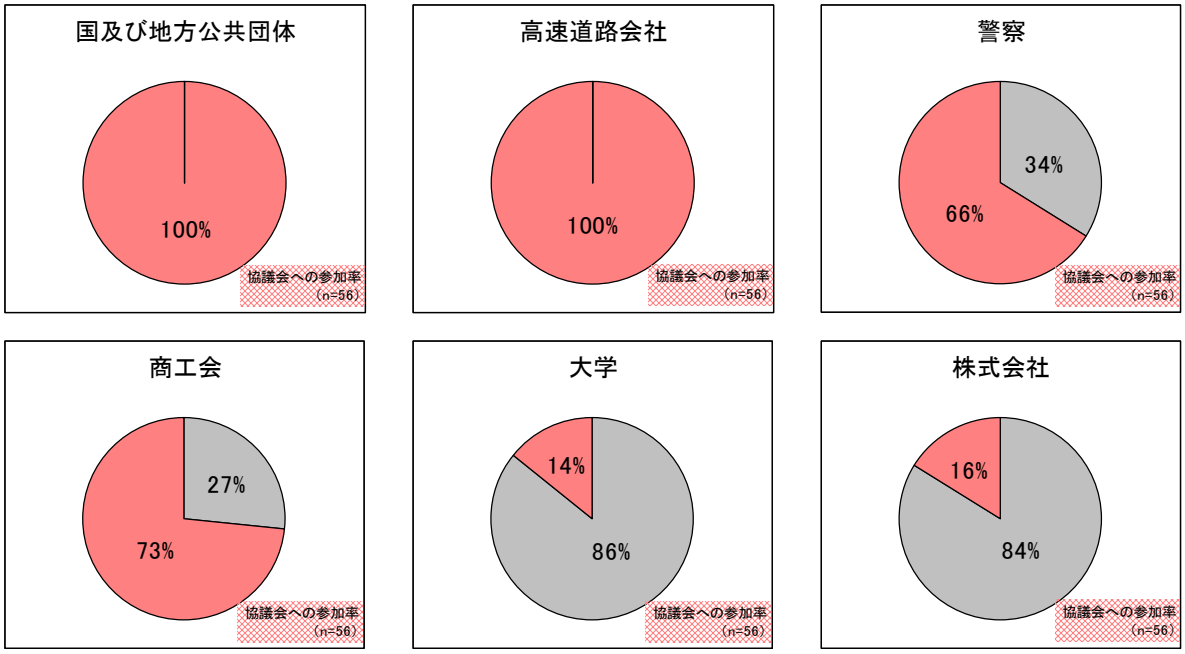


図３－３５ 関係者の地区協議会参加率

表３－２０ 地区協議会に参加している民間事業者

スマート IC 名	企業名	事業等
寒河江 SA	㈱チェリーランドさがえ	レストラン経営、物産品の販売等
小布施	㈱ア・ラ・小布施	ホテル経営、観光案内所運営等
	㈱小布施ハイウェイオアシス	レストラン経営、物産品の販売等
佐久平	佐久平尾山開発㈱［三セク］	レストラン及びスキー場経営等
東海	三菱原子燃料㈱	原子燃料の開発・設計、製造、販売
	日本原子力発電㈱	原子力発電所の建設、運転操作電気の供給
君津 PA	㈱マザー牧場	体験型牧場、物産品の販売等
水戸北	サテライト水戸	競輪場外車券売場
	ツインリンクもてぎ	サーキット場
成田	成田国際空港㈱	空港管理等
蓮田 PA※	東光電気㈱	電力機器事業等
	積水化学工業㈱	住宅事業等
	㈱エルビー	清涼飲等の製造及び販売
	東京積水工業㈱	ユニット住宅の組立・製造

※PA 近隣工業団地立地企業

表３－２１ 地区協議会に参加している商工会

	スマートIC名	商工会		スマートIC名	商工会
1	福島松川	松川町商工会	21	富士川	静岡県商工会議所連合会（専務理事） 富士川町商工会（代表）
2	寒河江SA	寒河江市商工会 朝日町商工会 大江町商工会	22	遠州豊田	豊田市商工会（代表）
3	友部SA	友部町商工会（経営指導員）	23	亀山PA	亀山市商工会議所（会頭）
4	三芳	三芳町商工会（会長）	24	金城	金城町商工会
5	双葉	甲斐市商工会（会長）	25	吉備	岡山商工会議所
6	小布施	小布施町商工会	26	東海	東海村商工会（会長）
7	姥捨	千曲商工会議所会（会頭） 戸倉町商工会副会（会長） 上山田町商工会（会長）	27	鏡石	鏡石町商工会
8	黒埼	新潟商工会議所（専務理事）	28	水戸北	水戸市商工会（副会頭） 城里町商工会（主席経営指導員）
9	大和	大和町商工会（会長）	29	三郷料金所	三郷市商工会 吉川市商工会 松伏町商工会
10	新井	新井商工会議所（会頭）	30	流杉	富山商工会議所（理事、事務局長） 大山商工会（会長）
11	入善	入善町商工会（会長）	31	ひるがの高原	郡上市商工会
12	徳光	松任商工会議所（専務理事）	32	宮島	廿日市商工会議所
13	大佐	大佐商工会（会長）	33	成田	成田商工会議所
14	加計	加計町商工会（会長）	34	白河中央	白河商工会議所 表郷商工会 大信商工会 ひがし商工会
16	泉PA	みやぎ仙台商工会（会長） 仙台商工会議所（常務理事）	35	長岡南越路	越路町商工会
17	新鶴	会津坂下商工会 会津高田町商工会 新鶴村商工会	36	蓮田SA	●●商工会（会長）
18	上河内	上河内商工会（会長） 日光地区商工会議所（会頭）	37	梓川	松本商工会議所（会頭） 安曇野市商工会（会長）
19	那須高原	那須町商工会（会長）	38	栄	三条商工会議所 栄商工会 下田商工会
20	豊栄	新潟商工会議所			

３） 今後の地区協議会のあり方について

地域活性化方策の検討は、地域が一丸となって行われるべきであり、また、IC 整備が一定の地域貢献を果たすためにも、民間事業者から整備に関する意見を広く聞くことが必要です。現行の事業主体である国、地方公共団体及び高速道路会社においては、その民間事業者の意見を効果的に反映しながら、今後の IC 整備を行うことで、より一層の IC 利活用や地域活性化の促進が期待できます。

スマート IC と工業団地及び商業施設等が隣接されて整備がされると、特定の事業者に直接に受益が発生する場合があります。このような狭域的な範囲内におけるスマート IC 整備では、主に工業団地造成者及び立地者及び事業者、商業施設立地者及び事業者、土地区画整理事業組合員などが、その利益を享受することが想定されます。

現在、スマート IC 整備の準備としては、地区協議会設立準備会等を経て地区協議会

が開催され、関係者による意見交換が行われています。地区協議会の開催は、地方公共団体が事務局となるケースが多く、主な参加者は、国及び地方公共団体・高速道路会社・警察であり、民間事業者が参加している例はほとんどありません。しかしながら、IC整備を地域貢献、地域活性化に活かしていくには、受益者を含めて、当該ICにおける整備費用の負担方法、通行の対象とする車両の種類、時間制限の有無や通行可能時期などについての意見を聴取することが重要です。

また、当該スマートIC整備が今後の企業活動の重要な要素であり、スマートICに隣接した立地を希望する民間事業者の中には、整備費用の一部負担に肯定的な立場をとる事業者もいるため、民間活力を活用したIC整備は、今後推し進めていくべき施策であると考えます。このような場合には、今後約200箇所のスマートIC整備費用の一部を、民間事業者が協働出資等ですることや、地区協議会において、当該民間事業者を含めて立地条件や整備費用の割合、今後の運営等について、十分な議論を行うことが必要です。さらに、地区協議会における議論に民間事業者が参加することにより、官民が一体となった周辺開発を行うことができ、その効果として、より一層のIC利活用や地域活性化の促進が期待できます。

地区協議会は、運営方針などの検討を行うことで、周辺の開発状況等に応じた利便性などの見直しが期待されることから、IC整備がされた後においても、定期的に開催されることが望ましく、そのためには連絡体制の構築及び維持に努めることが必要です。

４．受益が広域的範囲に及ぶICについて（広域WG）

高速道路・ICにおいて、より一層の活用が図られるためには、当該IC及びその周辺だけではなく、他のICと連携を図り地域の活性化に努めていくことが重要です。そこで、広域WGでは、高速道路・ICを活用した地域活性化に資する方策として、地域間が連携を図りながら観光等へ取組んでいる事例、地域が高速道路の SA・PA を活用して農産品の販売等をしている取組み事例及び料金施策などを整理・分析することとしました。

（１） 高速道路を活用した観光による地域の活性化方策の検討

１） 観光をめぐる動向

平成18年12月に成立した観光立国推進基本法[1]においては、観光立国の実現は「21世紀のわが国経済社会のために不可欠な重要課題」と位置づけられるとともに、４つの基本施策として「国際競争力の高い魅力のある観光地づくり」、「観光産業の国際競争力の強化・観光振興に寄与する人材の育成」、「国際観光の振興」、「観光旅行の推進のための環境整備」が示されています。

平成19年6月に閣議決定された観光立国推進計画[2]には、国内における観光旅行消費額、日本人の国内観光旅行による１人あたりの宿泊数といった目標値が設定されており、その達成に向けて、観光圏整備法が施行され、平成21年4月には、観光庁は、観光圏整備実施計画認定対象地域[3]として、30地域を認定し、同計画に位置付けられた観光圏整備事業について、補助金交付等の総合的な支援を実施しています。

観光立国を目指すためには、観光拠点をつなぐ広域的なネットワークの整備が必要であり、高速道路は重要な役割を担っていると考えられます。独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と、高速道路6社は、高速道路の有効活用・機能強化、生活対策の一環として、平成20年3月13日から高速道路料金の引き下げを行い、地方圏における休日の普通車の利用については、1000円を上限とする取組みを行ったほか、平成22年6月28日から高速道路無料化社会実験を行っています。

本項では、高速道路を利用した観光等による地域の活性化事例を紹介し、高速道路のインターチェンジが果たしている役割について整理します。

---

[1] 出典：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanko/061220kihonhou.html(2009.04.21アクセス)

[2]出典：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanko/061220kihonkeikaku.html(2009.04.21アクセス)

[3]出典：http://www.mlit.go.jp/kankocho/news04_000001.html(2009.04.21アクセス)

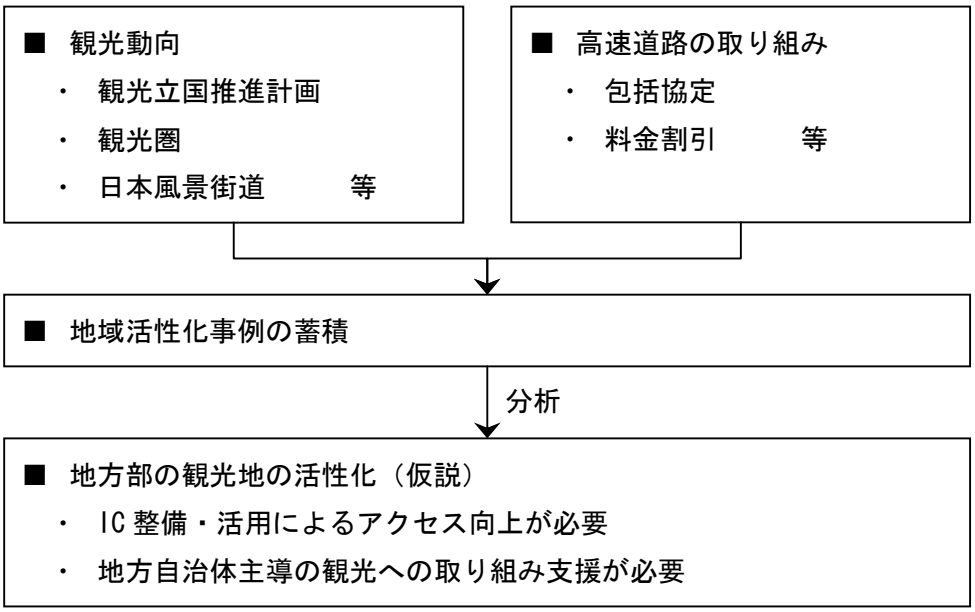

■ 観光動向
・ 観光立国推進計画
・ 観光圏
・ 日本風景街道 等
■ 高速道路の取り組み
・ 包括協定
・ 料金割引 等
■ 地域活性化事例の蓄積
分析
■ 地方部の観光地の活性化（仮説）
・ IC 整備・活用によるアクセス向上が必要
・ 地方自治体主導の観光への取り組み支援が必要

図４－１ 検討の方向性

（i） 観光立国に向けた国の動き

わが国においては、平成 18 年 12 月 13 日に議員立法により観光立国推進基本法が成立し、平成 19 年 1 月 1 日より施行されています。同法において、観光は「21 世紀における日本の重要な政策の柱」として明確に位置付けられています。

同法は、政府の観光施策の根幹をなすものであり、その基本理念として、「地域の工夫を生かした主体的な取組み」のもと、「地域住民の誇りと愛着を持つことのできる活力に満ちた地域社会」の発展を通じて、「国内外からの観光を促進」することが、将来にわたっての「豊かな国民生活」を実現すると定められています。

また、観光立国実現のために必要な基本施策として、「国際競争力の高い魅力のある観光地づくり」、「観光産業の国際競争力の強化・観光振興に寄与する人材の育成」、「国際観光の振興」、「観光旅行の推進のための環境整備」が示されており、必要な施策を講じることになっています。平成 19 年 6 月に閣議決定された観光立国推進基本計画[4]には、国内における観光旅行消費額、日本人の国内観光旅行による 1 人あたりの宿泊数といった目標値が設定されています。

参考　観光圏整備法

「国際競争力の高い魅力のある観光地づくり」を図るための施策として、観光圏整備法が位置づけられています。同法において、観光圏、観光圏整備事業は以下のように定義されています。

「観光圏」

滞在促進地区が存在し、かつ、自然、歴史、文化等において密接な関係が認められる観光地を一体とした区域であって、当該観光地相互間の連携により観光地の魅力と国際競争力を高めようとするものをいう。

「観光圏整備事業」

観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に資する事業であって、次に掲げるものをいいます。

[4] 出典:http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanko/061220kihonkeikaku.html (2009.04.21 アクセス)

1　観光旅客の宿泊に関するサービスの改善及び向上に関する事業
2　観光資源を活用したサービスの開発及び提供に関する事業
3　観光旅客の移動の利便の増進に関する事業
4　観光に関する情報提供の充実強化に関する事業
5　１から４までに掲げる事業に必要な施設の整備に関する事業
6　その他観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に資する事業

図４－２　観光圏整備の概要[5]

[5] 出典：http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kankochi/seibi.html(2011.01.31 アクセス)

観光庁は、観光圏整備実施計画認定対象地域[6]として、下図に示すように、30 地域を認定し、同計画に位置付けられた観光圏整備事業について、補助金交付等の総合的な支援を実施しています。

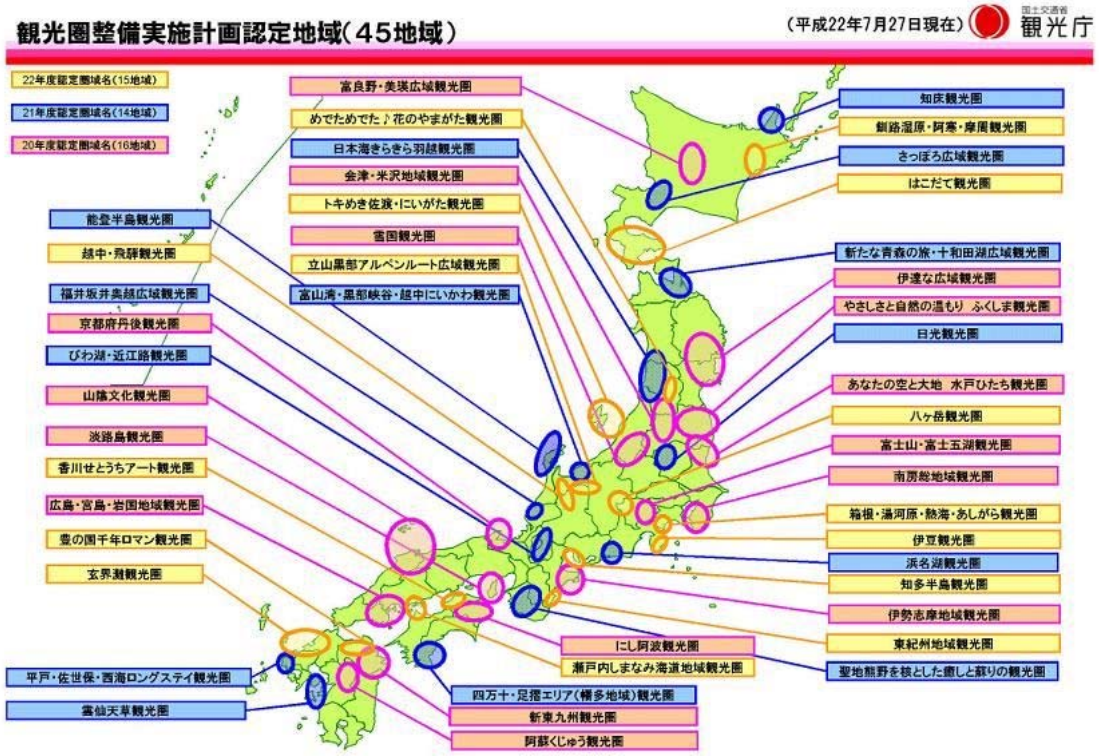


図４－３ 観光圏一覧[7]

（ii） 地方自治体の観光基本計画

国の施策として、観光が、周遊観光のみではなく、着地型旅行や、観光まちづくり、人材育成など、幅広く概念が定義づけられていることから、観光振興については、国、都道府県、市町村が連携し、進める必要があります。

都道府県において、観光基本計画が策定されています。（図表参照）こうした都道府県の観光計画においては、2002 年以降、6 割以上の 30 都道府県が新しく策定しており、国の観光立国に向けた取組みと併せて、計画策定等を進めている状況であります。

---

[6] 出典：http://www.mlit.go.jp/kankocho/news04_000001.html（2009.04.21 アクセス）

[7] 出典：http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kankochi/seibi.html（2011.01.31 アクセス）

表４－１ 地方自治体における観光基本計画[8]

都道府県名	観光基本計画の概要		
	計画名称	策定時期	計画期間
北海道	北海道観光のくにづくり行動計画	H20	～H24（5年間）
青森県	単独計画としてはなし（生活創造推進プラン）	（H16）	（～H20（5年間））
岩手県	単独計画としてはなし（いわて産業振興ビジョン）	（H11）	（～H22（12年間））
宮城県	みやぎ観光戦略プラン	H18	～
秋田県	改訂版秋田花まるっ観光振興プラン	H17	～H22（12年間）
山形県	山形観光振興プラン	H18	～H22（5年間）
福島県	うつくしま、ふくしま観光振興プラン	H13	～H22（10年間）
茨城県	茨城県観光振興基本計画	H18	～H22（5年間）
栃木県	新世紀とちぎ観光振興計画	H14	～H17（4年間）
群馬県	はばたけ群馬観光プラン（群馬県観光振興計画）	H20	～H24（5年間）
埼玉県	彩の国観光振興ビジョン	H7	規定なし
千葉県	観光立県ちば推進ビジョン	H16	規定なし
東京都	東京都観光産業振興プラン	H19	～H23（5年間）
神奈川県	かながわツーリズム推進方針	H16	規定なし
新潟県	うるおいの新潟観光プラン	H9	規定なし
富山県	単独計画としてはなし（未来とやま戦略アクションプラン）	H18	（概ね5年）
石川県	新ほっと石川観光プラン	H17	～H26（10年間）
福井県	ビジット“ふくい”推進計画	H16	～H20（5年間）
山梨県	山梨県観光振興基本計画	H19	～H22（4年間）
長野県	「観光立県長野」再興計画[2008～2012]	H20	～H24（5年間）
岐阜県	飛騨・美濃じまん運動実施計画	H19	H20～24（5年間）
静岡県	観光しずおか躍進計画後期行動計画	H11	～H22年度（6年間）
愛知県	愛知県観光基本計画	H9	～H22
三重県	三重県観光振興プラン	H16	～H19（4年間）
滋賀県	滋賀県観光振興方針　湖国観光交流ビジョン	H13	規定なし
京都府	競争力のある観光地づくりプラン	H17	規定なし
大阪府	大阪府観光戦略プログラム	H17	～H19（3年間）
兵庫県	ひょうごツーリズムビジョン	H14	～H22（9年間）
奈良県	21世紀の観光戦略	H17	～H22（5年間）
和歌山県	和歌山県観光振興指針	H17	～H21（5年間）
鳥取県	単独計画としてはなし（鳥取の自然まるごと体験行動計画）	（H15）	（規定なし）
島根県	快適観光地　しまね21世紀プラン	H12	～H22（10年間）
岡山県	岡山県観光立県戦略（素案段階）	H21	～H25
広島県	ひろしま観光立県推進基本計画	H20	～H24（5年間）
山口県	山口県観光基本構想「おいでませ山口ビジョン」	H11	～H22（12年間）
徳島県	徳島県長期観光振興プラン	H9	（～H18（10年間））
香川県	単独計画としてはなし（香川県新世紀基本構想）	（H17）	（～H22（6年間））
愛媛県	愛媛県新観光振興計画	H10	～H22（13年間）
高知県	高知県観光ビジョン	H17	～H21（5年間）
福岡県	新観光ビジョン　中期事業実施指針	H14	～H18（5年間）
佐賀県	単独計画としてはなし（佐賀県総合計画2007）	H19	H22年度（4年間）
長崎県	長崎県観光振興計画	H18	H19～22年（4年間）
熊本県	観光パートナーシップアクションプラン	H17	～H19（3年間）
大分県	単独計画としてはなし（大分県長期県総合計画）	（H17）	（～H27（11年間））
宮崎県	宮崎県観光・リゾート振興計画	H17	～H26（10年間）
鹿児島県	かごしま新観光戦略21	H14	～H22（9年間）
沖縄県	第3次沖縄県観光振興計画（沖縄振興特別措置法）	H20	～H23（4年間）

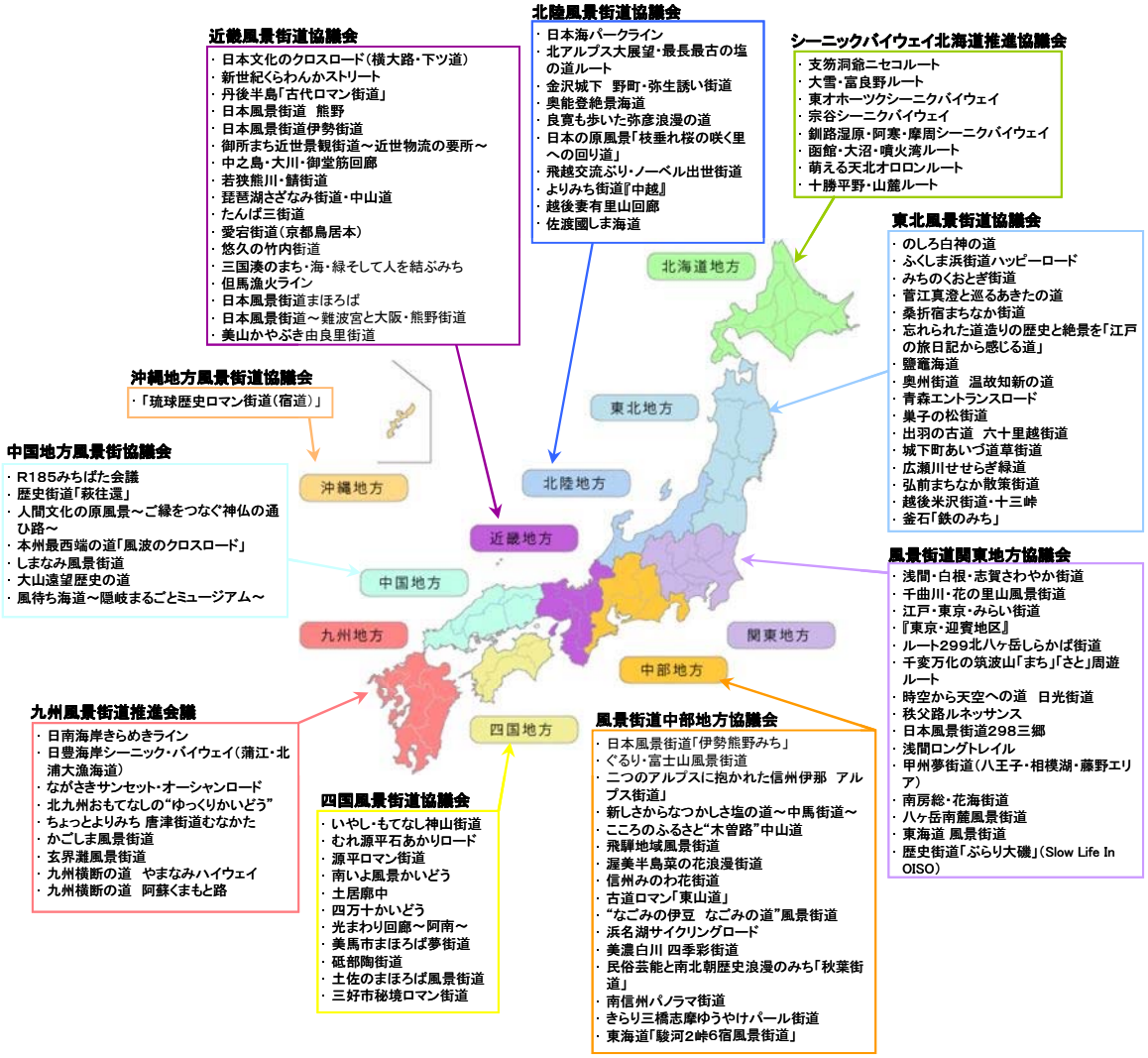
[8]出典：梅川（2008）「地方自治体による「観光基本計画」の今日的役割と今後の展望」交通工学 2008, Vol. 43, p. 32

（ｉｉｉ） 観光ドライブ旅行ルート

観光立国推進基本計画以外にも、観光ドライブ旅行に関わる取組みとして、「日本風景街道」「ユネスコ世界遺産」などがあります。

（iii-ｉ）日本風景街道9

日本風景街道は、行政、企業、地域住民らが、道を舞台に、文化資源、国土景観、地域活性化、観光振興といったさまざまな施策を複合的に組み合わせて国土文化を復興させる取り組みをいいます。現在、以下のルートが登録されています。



[9]出典：国土交通省道路局 HP、風景街道全国マップをもとに作成
http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/index-map2.html 2009 年 8 月 6 日アクセス

（iii-ii）日本の世界遺産10

ユネスコの世界遺産とは「顕著にして普遍的な価値をもつ人類共通のかけがえのない財産」として、世界遺産条約に基づいて保存されるものです。

日本にあるユネスコ世界遺産は 2009 年 8 月現在、14 件(文化遺産 11 件、自然遺産 3 件)が登録されています。文化遺産には「法隆寺地域の仏教建造物」「姫路城」「古都京都の文化財」「白川郷・五箇山の合掌造り集落」「広島の平和記念碑(原爆ドーム)」「厳島神社」「古都奈良の文化財」「日光の社寺」「琉球王国のグスク及び関連遺産群」「紀伊山地の霊場と参詣道」「石見銀山遺跡とその文化的景観」、自然遺産には「白神山地」「屋久島」「知床」が登録されています。

[10]出典：
http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%97%A5%E6%9C%AC%E3%81%AE%E4%B8%96%E7%95%8C%E9%81%BA%E7%94%A3
（2009.5.7 アクセス）

（iv） 観光旅行に対する需要

観光旅行に関する意識調査を用いて、観光旅行に対する需要を概観します。

調査１　レジャー白書 2008

社会経済生産性本部のレジャー白書 2008 によると、個人の余暇への参加については、「国内観光旅行（避暑、避寒、温泉）」や「帰省旅行」等の遠距離の移動を伴う種目は伸び悩み、逆に身近な行楽系の種目や“インドア系”の種目に比較的好調な種目が目立っています。

観光・行楽部門に限っても、都市部のラグジュアリーホテルなどを中心に活況との報告がなされています。

単位：％

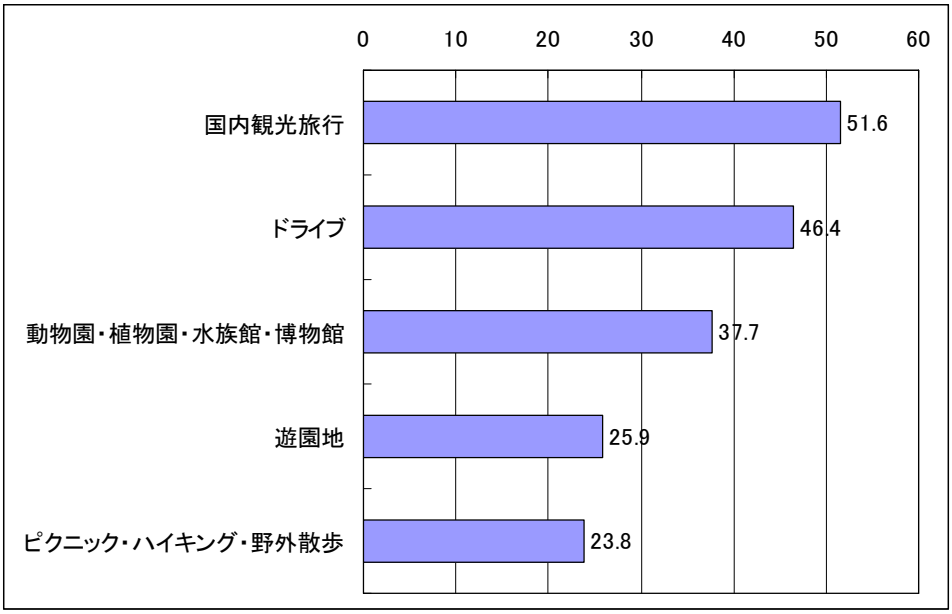


図４－４　余暇活動への参加率[11]

「国内観光旅行」のほか、「ドライブ」への参加は約 50％となっており、過去１年間で２人に１人が１回以上行っていることになります。このため、地方部等へのドライブ旅行等に対する潜在的なニーズが高くなっています。

[11] 参加率とは、ある余暇活動を１年間に１回以上行った人の割合

調査２　「観光立国と観光庁に関する特別世論調査」

内閣府の「観光立国と観光庁に関する特別世論調査」（平成 20 年 11 月 27 日）によれば、国内旅行に行きたいと思うようになるための条件として、以下の調査結果が示されています。

「宿泊料や入場料が安いこと」「移動手段が安いこと」が上位に挙げられています。また、観光地の魅力や、連続して休めることも、国内旅行を躊躇させている原因であります。

単位：%

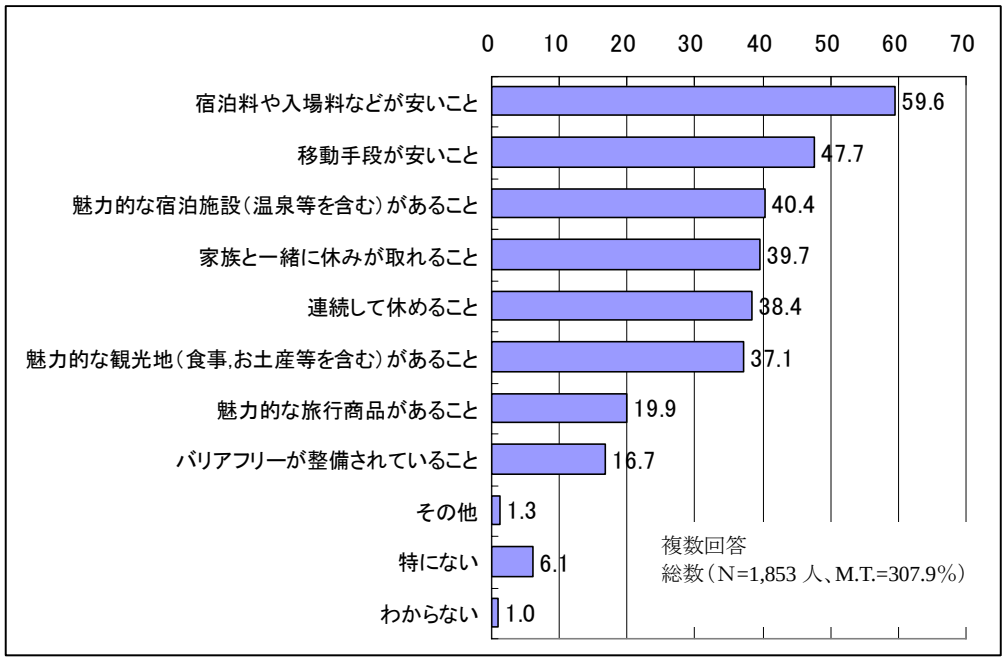


図４－５ 国内旅行に行きたいと思うようになるための条件

高速料金の割引や高速道路と宿泊施設の旅行パックなどの旅行商品の企画などは、観光客の潜在需要が高くなっています。

また、観光地の魅力の向上、連続休暇を取得することに対する企業の理解、体制の確保が必要です。

国内観光旅行等の遠距離の移動を伴う余暇への参加率は伸び悩んでいるものの、余暇活動全体においては、国内観光旅行やドライブには参加率が高くまた、国内観光旅行には、宿泊及び移動のコストが高いことが、余暇活動への参加を躊躇させる原因になっています。

２）　高速道路の活用による観光振興に関連する様々な取組み

近年、高速道路を活用することによって、観光分野の需要喚起、活性化等を行った取り組みが各方面で実施されています。ここでは、代表的な取組事例として、１）地方自治体と高速道路の包括協定、２）高速道路の料金割引施策、各地域において高速道路利用して３）周遊型観光を行っている取組みを収集・整理しました。

（i）　自治体と高速道路会社による包括協定の活用

道路公団の民営化されてからの新たな取り組みとして、地方自治体と高速道路会社とで、「包括的業務協定」を締結する動きがあります。これは、地方自治体と高速道路会社とで、相互の連携を強化し、双方の資源を有効活用することにより、地方自治体の観光・産業の振興と、地域活性化、高速道路を利用者の利便性向上や、利用の拡大を図ることを目的としています。

多くの自治体と高速道路会社が結ぶ包括的業務協定に大きな違いはありません。具体的に連携する分野は、以下のように多岐にわたっております。

・　観光・産業振興分野
・　環境分野
・　防災分野
・　教育・福祉分野

（ｉ-ｉ）包括協定制度の締結状況

包括協定制度は NEXCO 中日本を中心に、NEXCO 東日本、NEXCO 西日本で導入が進んでいます。

表４－２ 包括業務協定を締結している自治体一覧

都道府県	高速道路会社	協定	締結日
宮城県	NEXCO 東日本	包括的提携協定	2006年6月23日
茨城県	NEXCO 東日本	包括的提携協定	2010年11月29日
栃木県	NEXCO 東日本	包括的提携協定	2008年11月14日
群馬県	NEXCO 東日本	包括的提携協定	2010年12月15日
東京都	NEXCO 東日本 NEXCO 中日本 首都高速道路	包括的連携基本協定	2011年2月10日
神奈川県	NEXCO 中日本	包括的提携協定	2010年2月26日
富山県	NEXCO 中日本	包括的連携協定	2008年6月6日
石川県	NEXCO 中日本	包括的提携協定	2008年9月3日
福井県	NEXCO 中日本	包括的提携協定	2009年4月13日
山梨県	NEXCO 中日本	包括的提携協定	2006年4月7日
長野県	NEXCO 東日本、 NEXCO 中日本	包括的連携協定	2009年1月27日
静岡県	NEXCO 中日本	包括的提携協定	2009年3月23日
愛知県	NEXCO 中日本	連携と協力に関する包括協定	2009年12月18日
岐阜県	NEXCO 中日本		2005年10月
三重県	NEXCO 中日本	包括的提携協定	2009年1月8日
滋賀県	NEXCO 中日本	包括的提携協定	2010年2月8日
奈良県	NEXCO 西日本	包括的相互協力協定	2010年5月26日
鳥取県	NEXCO 西日本	大規模災害発生時等における 相互協力に関する協定	2011年2月4日

出典：各高速道路会社 HP

（ⅰ-ⅱ）包括協定事例

ａ）包括協定の概要

地方自治体と高速道路会社との包括的提携協定により多様な連携事業の実施が想定されています。ここでは、参考として三重県と中日本高速会社の連携事業を紹介します。県民生活の安全・安心の確保、高速道路利用者の利便向上、県内産業の振興等を目的としており、防災、災害時の応急復旧業務、交通安全啓発、地場産業 PR、地産地消の取り組みなどが両者の協力・連携で進められています。

三重県と中日本高速道路株式会社の連携事業

三重県と中日本高速道路株式会社との連携は、県民生活の安全・安心の確保、高速道路利用者の利便向上、県内産業の振興等を目的とするもので、そのために両者は高速道路をはじめとする県内社会資本の有効活用と円滑な運用に必要となる協力を相互に行います。

（１）防災訓練等を通じ、災害発生に備えます
県民ならびに高速道路利用者の生命を災害からまもるため、防災訓練、国民保護訓練等への合同参加を通じて、平素から相互防災の意識を高めていきます。
（２）災害等で損壊した道路の復旧を支援します災害等により高速道路、一般道路が損壊したときは、応急復旧業務に必要な資機材
の提供、技術的支援、派遣連絡員の受け入れなどを相互に実施します。
（３）交通安全の啓発に取り組みます
中日本高速道路が実施している無料の出張講座「高速道路交通安全セミナー」の輪を、四季の交通安全活動などの場を通じて県内の学校、企業等にひろげ、交通安全の啓発に取り組んでいきます。
（４）高速道路ＳＡ、ＰＡで「三重の木」をＰＲします
三重県内のＳＡ、ＰＡ建物の装飾などに三重県産木材を採用し、地場の林業をＰＲします。
（５）三重県の観光ＰＲに取り組みます
三重県の観光情報と、中日本高速道路のホームページ『高速日和』を活用し、旬の観光イベント情報を発信します。また、伊勢志摩キャンペーン等県内の観光キャンペーンやサービスエリアでのイベント共催などの取り組みを通じて、集客交流の拡大に努めます。
（６）「地産地消」を推進します
サービスエリアのレストランで地元の季節の食材を使用したメニューを展開し、また売店では地域色豊かな品揃えをして、お客様に三重県の旅の想い出としていただきます。

上記のほか、高速道路沿道の緑化・美化、不法投棄の早期発見・処理、高速道路の現場公開など、三重県民ならびに高速道路利用者の双方にメリットが生まれる取り組みを、連携して行っていきます。

出典：三重県 HP

ｂ）観光に関わる提携事例

観光分野に関わる包括協定には、観光マップの製作・配布、利用促進イベントの共催などの事例があります。

事例１観光マップや高速道路ドライブマップ等の広報ツールの制作・配布

「北関東ドライブマップ」は、NEXCO と「北関道」で結ばれる群馬県、栃木県、茨城県と連携して作成した北関道沿線の観光施設などお得な情報冊子です。北関沿線観光施設、おすすめドライブコース、産業観光施設、公営日帰り温泉施設を掲載しています。

図４－６ 北関東ドライブマップ

[高速道路会社と地域組織の役割分担等]

高速道路会社：観光マップの作成、広報ツールの制作→高速道路利用者の増加

地元観光施設：掲載されている施設は、スタンプラリーや ETC 割引で協力→訪問客の増加

出典：NEXCO 東日本 HP

事例２　観光 PR、高速道路の利用促進イベント等の共同開催

北関交流フェアは、北関東自動車道の沿線各地で開催されるイベントに沿線地域が相互に参加し、北関東３県のグルメや観光情報、地元の方々への北関道 PR、ドライブマップの配布による北関紹介、北関の事業概要を紹介しています。

出典：NEXCO 東日本 HP

[高速道路会社と地域組織の役割分担等]

高速道路会社：イベント支援→高速道路 PR→高速道路利用者の増加

地元商工会等：イベント実施→地元産品の PR

出典：宇都宮市役所 HP

事例３　地元自治体と高速道路会社による PR

神奈川県と NEXCO 中日本では、以下に示すような PR イベントに取り組んでいます。

第 61 回全国植樹祭（5/23 開催）PR

花菜（かな）ガーデン（県立花と緑のふれあいセンター）PR

圏央道海老名 JCT～海老名 IC 開通 PR

＊NEXCO 中日本は、「第 61 回全国植樹祭」を協賛・応援を行っています。また、花菜（かな）ガーデンは、プレオープニングイベントの場を活用し、事業 PR を行っています。

第 61 回全国植樹祭

花菜（かな）ガーデン

開通 PR パンフ

[高速道路会社と地域組織の役割分担等]

高速道路会社：イベント支援→高速道路 PR→高速道路利用者の増加

地元商工会等：イベント実施→地元産品の PR

（ⅱ） 地域発の取組みを活用した高速道路の利用促進

観光による地域振興を検討するに当たっては、「観光地の魅力」が、地域が旅行先として選択されるための重要な要素です。地域における観光資源の活用や観光地の魅力向上に関する取組み及び高速道路との関わりについて整理しました。

（ⅱ-ⅰ）観光地の魅力に関する課題

観光地の魅力に関する課題とその解決の方向性について、広域 WG において議論を行い課題及び考えられる解決策について、以下の通り検討しました。

[広域 WG における主な意見]

- 観光客は、１回の自動車旅行で、多くの魅力ある観光施設を訪問したいというニーズがありますが、そのような受け皿を持たない観光地が多く存在すること。
- 観光地による観光客への、観光ルートなどを提案し、多くの観光施設を回れるような情報提供が必要。
- １つの観光地で多くの観光施設を有さない場合は、近隣の観光地と連携して、周遊ルートなどの提案が必要。

多くの観光施設を回れるような情報提供と近隣観光地と連携した周遊ルートの提案が必要

（ⅱ-ⅱ）地域による高速道路利用促進事例

広域 WG での要請に応えるようなものとして、高速道路交流推進財団より、『観光資源活用トータルプラン』として、地域発のテーマにそった広域的な様々な観光プランの取組みが紹介されています。以下にその取組みを紹介します。

ａ）制度の概要

高速道路交流推進財団では、平成 18 年度から広域的に点在している歴史遺産、伝統芸能、工芸品、食文化等の観光資源を磨き上げ、それらを結合することで地域の魅力度が高まり、観光客の増加、ひいては高速道路等の利用増に繋がることが期待されるプランを募集しています。募集は毎年行い、優秀な団体には表彰のうえ、3 年以内のプラン実現等を条件に、計画実施支援金として、最優秀賞に対し最高 3,000 万円、優秀賞に対し最高 1,000 万円を支援しています[12]平成 23 年 2 月 24 日には第 5 回の受賞団体が決定しました。

以下に、財団法人高速道路交流推進財団『観光資源活用トータルプラン』を特徴別に整理し、長崎県観光連盟の取組みを事例として紹介します。

[12]出典：高速道路交流推進財団　http://www.highway.or.jp/index.html

表４－３ 財団法人高速道路交流推進財団『観光資源活用トータルプラン』

NO	テーマ	取組主体	エリア・ルート規模	利用する高速道路・IC	エリアの特性	取組の特徴
事例1	新しい文化の創造「ながさき巡礼」の創設に向けて	（社）長崎県観光連盟	壱岐・対馬を除く県域全体 （一辺100キロの正三角形）	西九州自動車道（佐世保ICほか） 長崎自動車道（長崎ICほか）	＊長崎、雲仙、島原などの観光地 ＊キリスト教文化施設	＊キリシタン文化を活かした地域活性化・観光振興の実現 ＊長崎大司教区、教会、信者、巡礼者、地域の行政、地域住民の連携・協力 ＊巡礼ルール・巡礼の手引きの作成、大司教区認定の公認ガイドの育成 ＊長崎巡礼全図（マップ）による情報発信 ＊広域・民間団体や旅行会社との連携による誘客事業等
事例2	『時を紡ぐ空間づくり』	気仙沼商工会議所	宮城県北部・岩手県南部 （東西約50キロ、南北約80キロ）	三陸縦貫自動車道（鳴瀬奥松島ICほか） 国道284号ほか 東北自動車道（一関IC）	＊造り酒屋等の歴史的建造物があるが、交通の便が悪くあまり知られていなかった	＊県域を越えたトータルプラン ＊歴史的建造物と日本酒のコラボ ＊商工会議所と民間研究団体による景観復元マニュアルの作成（風待ち区域観光のまちづくり）
事例3	信州のど真ん中・爽やかな高原地帯を巡り歩く旅 「信州・桃源郷街道」プロジェクト 　高速道路利用の回廊型観光の提案	長野県商工会連合会	信州中央部 （東西約60キロ、南北約80キロ）	中央自動車道（諏訪IC、松本ICほか） 長野自動車道（更埴ICほか） 上信越自動車道（須坂IC、佐久ICほか）	＊一方で、長野・松本・軽井沢の有名観光地のトライアングルゾーンであり、従来の観光イメージでは空白地帯ともいえる（農村地域） ＊最盛期（H4）年間815万人の観光客も近年（H17）は653万人に減少	＊「官・民」対等の立場、主体的な事業参加、できることから実践することにより、地域振興に寄与 ＊住民との交流を意図的に結びつける ＊日帰り農村体験などの体験型メニュー ＊生きる力度の判定と獲得ポイントによるサービスの提供
事例4	浦（URA）文化復興（ルネッサンス）プロジェクト ～日豊海岸津々浦々を繋いで～	日豊海岸ツーリズムパワーアップ協議会	大分県南西部（日豊海岸） （約30キロ） （＊湯布院・別府との広域連携では約100キロ）	東九州自動車道（臼杵IC、佐伯ICほか） ＊広域連携では、大分自動車道（湯布院ICほか）	＊リアス式海岸に囲まれた多彩な自然と点在する浦（漁村）の文化（一方で、高齢化の課題） ＊大友宗麟の佐伯城、臼杵石仏等の文化財	＊浦文化の復興 ＊散在する既存の住民活動の連携強化による活動の選別化と情報発信力等の強化 ＊東九州自動車道の延伸による効果の発現 ＊ロングステイのための空き家バンク ＊周遊・体験型のコース設定
事例5	会津まほろば街道体験空間事業	「会津まほろば街道」観光資源活用トータルプラン推進協議会	会津地方（喜多方周辺） （新鶴SIC周辺から喜多方周辺の40～50キロの街道）	磐越自動車道（新鶴SIC）	＊近隣には有名観光地の磐梯山周辺、猪苗代湖、鶴ケ城などがあるが、当エリアは昔ながらの会津文化を残す知名度が低い農村地域	＊史跡研究の民間組織と3つの観光協会との連携活動 ＊スマートICの活用、公共施設活用の駐車スペース確保と廃油を利用したレトロバスの運行の組み合わせ ＊泊食分離によるモニターツアーの実施（宿泊は喜多方で素泊まり）
事例6	埋もれた「天下一」ルート ふくいやまぎわ歴史街道の発掘 ～古代から続く“やまぎわ空間”の魅力に迫る！～	（社）福井県観光連盟	福井県西部（越前・福井・勝山・大野市など） ふくいやまぎわ歴史街道（武生IC～白鳥ICの一般道約80キロ）	北陸自動車道（武生IC） 東海北陸自動車道（白鳥IC）	＊有名観光地（永平寺）もあるが、他の観光資源は認知度が低く、また、これらをつなぐルートが不十分	＊県観光連盟が6市町の観光協会、商工会、NPO等をつないで活動 ＊大学、農業・漁業者、山や川の専門家などの協力 ＊新たな観光ルートの開発（点から線へ、広域化） ＊体験、触れ合い型のプログラム、来訪者との双方向の交流
事例7	銀の国・鐵の国 島根産業ジパング体験ルート創設	（社）島根県観光連盟	銀のエリア（大田市・美郷町など）と鐵のエリア（安木市・奥出雲町など） （東西約100キロ南北約40キロ）	米子道（米子IC） 山陰自動車道（出雲IC～松江玉造IC） 松江自動車道（三刀屋・木次IC）	＊銀の国は、石見銀山で近年有名になったエリアで、鐵の国（安木市など）は認知度が低いエリア	＊大田市を中心にして民間と行政が連携 ＊二つのエリアをむすぶルートの開発と体験型プログラム（灰吹法、たたら操業など） ＊滞在できる古民家ネットワークの構築 ＊日本風景街道への登録
事例8	阿波文化の融合による「新たな道の文化」の創出に向けて	南阿波観光振興協議会	徳島全県	高松自動車道（鳴門ICほか） 徳島自動車道（徳島IC～井川池田IC）	＊霊場は主に県内北部、農村舞台は主に県内南部に点在	＊霊場と農村舞台群・阿波人形浄瑠璃などのネットワーク ＊「界」を超えたネットワークの構築による地域の活性化 ＊札所巡礼者が地域行事に参加できる（体験） ＊団体、大学等との連携
事例9	加賀四湯・ひなかプロジェクト	加賀温泉郷・ひなかプロジェクト	加賀市の4湯 （東西・南北各10数キロ）	北陸自動車道（加賀IC・片山津IC）	＊山城温泉等の加賀4湯は、従来から知られた温泉観光地で、多くの旅館業が立地している	＊「観光」から、新しい「感幸」へ（「あびる」、「たべる」、「ながめる」、「わかる」をテーマとしたといった、誰にでも参加できる4つのテーマを掲げ、のんびりと湯けむりの里を満喫できる魅力プログラムを提案） ＊湯めぐり総湯手形やグッズの制作・販売 ＊四湯ウオーク（観光ボランティアガイドが案内） ＊四湯出張キャンペーン（50キロ離れたSA、PA等で移動式足湯装置、地域芸能などによるPR）
事例10	奈良県東部の中山間地域における工房街道づくり	奈良のむらづくり協議会	奈良県東部中山間地域 （奈良市南部地区、宇陀市、吉野町などの東西約20キロ南北約40キロのエリア）	西名阪自動車道（天理IC） 名阪国道（針ICなど）	＊奈良県東部の中山間地域で、近年、木工等の工房が多く開設されてきたエリア	＊中山間地域の地区間の連携強化、他地域との連携拡大により多様で充実したサービスの提供を行う ・広域来訪者の拡大及び都市住民と生産者の交流　・工房同士の交流促進と、デザインカ・販売力等の向上　・見学・体験等を通じた都市の子供たちや市民、退職シニア等の物づくりへの関心の拡大　・名阪道路の活用 ＊PR作戦の展開と交流イベントの開催 ＊工房街道の拠点づくり＊工房街道の情報システムの整備＊工房街道ブランド・工房街道キットの開発＊来訪者受入のための条件整備の支援
事例11	北海道ガーデン街道 ～旭川・富良野・十勝ルート ツーリズム・ヴェール構築による観光産業活性化～	北海道ガーデン街道協議会	上川エリア（旭川・富良野）と十勝エリア（十勝）との広域連携 （延長約200キロの帯）	道央自動車道（旭川北ICなど） 道東自動車道（トマムIC、占冠ICなど）	＊上川、十勝の両エリアは、それぞれ従来から知られた観光エリア	＊団塊の世代、富裕層をターゲットとして、新たなルートの定着とブランド化、2泊3日以上の滞在型観光促進を図り、地域経済の活性化、公共交通機関の利用促進、交流人口の拡大、地域の活性化と移住の増加、住民の意識改革を期待する ＊広報及び利用者への情報発信（ロゴマーク作成、案内マップの作成など） ＊ツーリズム・ヴェールの質の向上へ向けた啓蒙活動（シンポジウム、ワークショップなど） ＊利用者の立場に立ったサービス向上（判り易い・統一感のある案内看板の設置、SAへのポスター掲示、インフォメーションセンター等でのラック型
事例12	のしろ白神の道づくり	白神ネットワーク	能代市と八峰町のエリア （約30キロ四方）	琴丘能代道路（能代南ICなど）	＊近年、世界遺産に指定された白神山地の山裾にあり、木工等の産業を主体とするエリア	＊様々な取り組みや地域にある魅力ある風景を資源として、既存の高速道路や空港を活用しながら都市との交流を積極的に推進することにより、一体的な圏域としての「のしろ白神の道」を創出しようとする ＊木づくり木育“プロジェクト ＊木のあるまちで“ふれあい”プロジェクト ＊木のぬくもり・香り“グッズ”開発・販売プロジェクト
事例13	舞鶴若狭自動車道を通じた「ひと肌を感じる出会いづくり」	若狭・中丹広域観光誘客協議会	若狭・中丹地域	舞鶴若狭自動車道西紀サービスエリア	＊海、山、里といった多様な環境があり、豊かな「食」の生産地で関西の生活文化の原風景の残るエリア	＊農林漁業体験観光プログラム化 ＊祭り・行事等への来訪者の参加支援 ＊ハレの日の文化の再発見
事例14	「大地の芸術祭の里」アートを道しるべに里山を巡る地域・世代・ジャンルを超えた協働によるまちづくり	NPO法人 越後妻有（つまり）里山協働機構	越後妻有地域（760k㎡）	関越自動車道（越後湯沢IC、塩沢IC、六日町IC） 北陸自動車道（上越IC）	＊里山、農山村が残る中山間地域で3年に1度現代アート祭を開催するなど芸術文化で地域づくりを進めているエリア	＊作品の活性化、コミュニティデザインプロジェクト ＊ブランディング・プロモーション
事例15	神話の聖地 スピルチュアル・スポットを巡る旅	出雲商工会	出雲地域	山陰自動車道（出雲IC）	＊日本神話の伝承地域で出雲大社、日御碕神社など多数の観光名所	＊神話の聖地のブランド化戦略の展開 ＊高速道路を利用した周遊ルートの設定 ＊周遊ルート紹介パンフレットの制作と配布 ＊ウエルカムキャンペーンによる雰囲気づくり

ｂ）事例の紹介

参考事例　長崎県観光連盟

長崎県観光連盟では、教会群とキリシタン文化の「面的」なネットワークにより新たな長崎文化の象徴となる『ながさき巡礼』の創設を検討しています。長崎大司教区、教会、信者、巡礼者、地域の行政、地域住民の連携・協力体制の構築しようとしています。

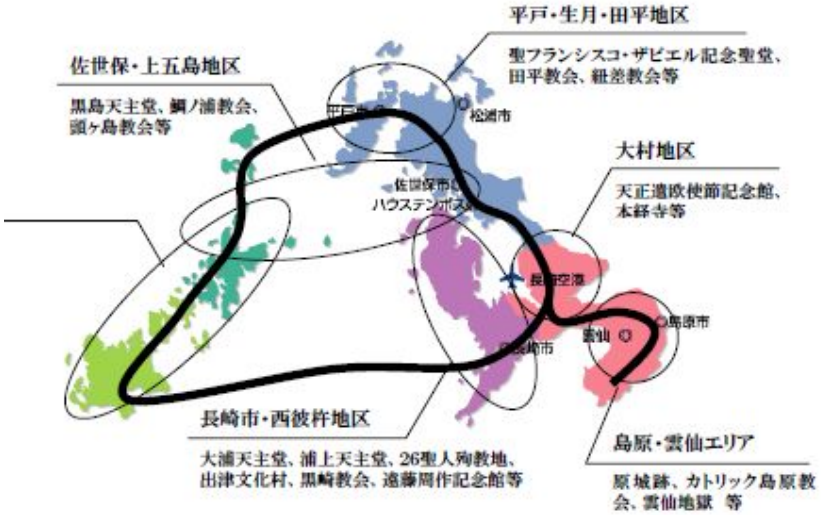
対象エリアは、壱岐・対馬を除く県域全体（一辺 100 キロの正三角形）を想定しています。このため、西九州自動車道（佐世保ＩＣほか）、長崎自動車道（長崎ＩＣほか）の利用が想定されます。

長崎県観光連盟の具体策（例）

○　長崎大司教区との協働による『巡礼地』の選定と巡礼の道づくり
○　巡礼の手引きづくりと公認ガイドの育成
○　巡礼ルート案内板・教会案内板等の設置
○　多様な PR 活動の実施（イベント、メディア、サービスエリア活用）
○　『ながさき巡礼全図（マップ）』等の作成による情報発信
○　情報発信センターの設立
○　『ながさき巡礼』を活用した連携事業・誘客活動

－広域・民間団体との連携（九州観光推進機構や県内各観光協会や民間団体との連携・協働による事業実施）－

－旅行会社との連携（「ながさき巡礼」講座の開催、モニターツアーの実施、ツアーの共同開発など－



３）　まとめ

本項では、観光を巡る動向を整理した後、高速道路に関する取組みとして、自治体と高速道路会社による包括協定、近年の料金割引施策の概要とその効果、地域発の観光による地域活性化に資する高速道路の利活用事例などを整理しました。

観光による地域の活性化という観点から、地域の目線で、上記の施策をみると、特に地方部の観光地では、公共交通機関が整備されていないことから、自家用車での移動を中心とせざるをえない状況であること、また、移動の快適性の観点から、IC の整備・活用による観光地へのアクセス向上が非常に重要です。

一方で、ソフトウェア的な観点から、高速道路交流推進財団の表彰事例にあるような事例を、高速道路会社や地方自治体が支援することで、高速道路の利用促進と地域の活性化につながります。

（２） 施設・空間を利用した地域の活性化

企業や地域生産者などと相互にメリットのある新事業、サービスを創造し、高速道路利用者や観光、雇用の創出などで地域の活性化を目指す事例が増えてきています。

１） 商業施設の開発

（ⅰ） テーマ性のある PA

ＮＥＸＣＯ東日本が民営化後に進めている「道ナカ」ビジネスが拡大しており、パサール（ｐａｓａｒ）などの施設ラインを立ち上げています。これらとは、別の施設ラインとして、PA にテーマ性を持たせ、利用者の満足感と集客力を高める試みも始まっています。埼玉県の関越道・寄居 PA は、日本における星の王子さまのライセンス管理をしている「Le Petit Prince（ル・プチ・プランス）」と、星の王子さまのグッズ販売や店舗運営を行う「セラム」との提携し、「星の王子様 PA」と名付け、フランス人小説家サン＝テグジュペリ作「星の王子さま」の世界と南仏風の「癒やし」をテーマとした施設としてオープンしました。

図４－７ 寄居（星の王子様 PA）

出典：NEXCO 東日本 HP

（ii） SA・PA 宿泊施設

利用者の利便性を考慮して、SA・PA において、㈱旅籠屋が経営するロードサイドホテルが出店しています。

事例１　佐野 SA 店

ホテルは、東北自動車道「佐野サービスエリア」内にあり、上り線・下り線から利用可能です。一般道からは進入できません。2009/10 年度は利用者数が約 3500 人、客室稼働率は約 70%でした。

周辺地図

建物外観

事例２　壇ノ浦 PA 店

ホテルは、関門自動車道壇之浦 PA 内にあり、高速道路側・一般道路側の両方から利用できます。2009/10 年度は利用者数が約 3500 人、客室稼働率は約 70%でした。

周辺地図

建物外観

出典：㈱旅籠屋 HP

（iii） 利便増進施設（コンビニエンスストア等）

利用者の利便を考慮してSA･PA内にコンビニエンスストアの設置が進んでいます。こういった利便増進施設は、高速道路会社が管理する高速自動車国道及び自動車専用道路の SA・PA の利用可能地に、占用許可に基づき、事業者が高速道路利用者の利便の増進に資する施設という位置づけで、設置されます。

＜参考資料＞

●NEXCO 西日本グループの「ハイウェイ･コンビニエンス」

道路名	エリア名	店舗名	オープン日
近畿自動車道	東大阪PA(下り線)	ミニストップ/ISM(イズム)	H18.10.15
九州自動車道	基山 PA(上り線)	ローソン/Highway PIT by LAWSON(ハイウエイ ピット バイ ローソン)	H18.11.17
九州自動車道	基山 PA(下り線)	ローソン/Highway PIT by LAWSON(ハイウエイ ピット バイ ローソン)	H18.11.17
名神高速道路	黒丸 PA(上り線)	ローソン/Highway PIT by LAWSON(ハイウエイ ピット バイ ローソン)	H18.11.18
名神高速道路	草津 PA(上り線)	ミニストップ/ISM(イズム)	H18.11.18
名神高速道路	草津 PA(下り線)	ミニストップ/ISM(イズム)	H18.11.18
九州自動車道	須恵 PA(上り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H18.12.10
九州自動車道	須恵 PA(下り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H18.12.10
山陽自動車道	佐波川SA(上り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H18.12.16
山陽自動車道	佐波川SA(下り線)	ファミリーマート/PeSPOT(リ･スポット)	H18.12.16
高松自動車道	府中湖PA(上り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H19. 7. 31
九州自動車道	直方 PA(上り線)	ミニストップ/ISM(イズム)	H19. 7. 31
九州自動車道	鞍手 PA(下り線)	ミニストップ/ISM(イズム)	H19. 7. 31
九州自動車道	山江 SA(上り線)	デイリーヤマザキ/D' space(ディー スペース)	H19. 8. 8
九州自動車道	山江 SA(下り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H19. 8. 8
九州自動車道	玉名 PA(上り線)	ポプラ/ハイウェイ彩家(さいか)	H19. 9. 23
九州自動車道	玉名 PA(下り線)	デイリーヤマザキ/D' Space(ディー スペース)	H19. 9. 23
第二神明道路	垂水 PA(下り線)	ミニストップ/ISM(イズム)	H19.10.31
山陽自動車道	白鳥 PA(下り線)	ポプラ/ハイウェイ彩家(さいか)	H19.11.6
山陽自動車道	奥屋 PA(上り線)	ポプラ ハイウェイ彩家(さいか)	H19.12.19
徳島自動車道	吉野川SA(下り線)	デイリーヤマザキ D' Space(ディー スペース)	H19.12.19
松山自動車道	入野 PA(上下線)	ミニストップ/ISM(イズム)	H20. 7.29
山陽自動車道	瀬戸 PA(下り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H20. 7.29
大分自動車道	玖珠 SA(下り線)	ミニストップ/ISM(イズム)	H20. 8. 8
山陽自動車道	八幡 PA(上下線)	デイリーヤマザキ D' Space(ディー スペース)	H20. 11.5
長崎自動車道	今村 PA(上り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H20. 12.19
長崎自動車道	木場 PA(下り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H20. 12.19
大分自動車道	玖珠 SA(上り線)	ファミリーマート/ReSPOT(リ･スポット)	H20. 12.23

NEXCO西日本グループが進める「ハイウェイ･コンビニエンス」とは

24 時間営業によりお客様の利便性を高めるとともに、ドライブで疲れた体をほぐすリラクゼーションコーナー、医薬部外品を集めたメディカルコーナー、 軽食を楽しめるキッチンコーナー(イートイン)、 くつろぎのひと時を過ごす café コーナー等、市中の店舗では見られないコンテンツを、エリアごとの特性に応じて展開する新しいスタイルのコンビニエンスストアです。

ポプラ ハイウェイ彩家とは

生活に彩(いろどり)をあたえるような商品を提供する店舗、生活を彩る家になろうという意味です。
「ハイウェイ彩家」は、「高速道路にゆとりの空間を彩る(いろどる)お店」を目指しています。

ミニストップ ISM(イズム)とは

「ISM」とは「主義」という意味の英単語です。I=Individual(個々の) S=Sense (感覚) M=Meeting(集合)
ミニストップが、その全てを受け入れる場所「ISM」である。という意味です。

デイリーヤマザキ D' Space(ディー スペース)とは

Driver's･･ドライバーの、 Delight Space･･明るく楽しい場所を、 Daily Yamazaki's･･デイリーヤマザキの提供する場所という意味です。

ローソン Highway PIT by LAWSON(ハイウェイ ピット バイ ローソン)とは

PIT STOP (自動車レースの)ピットインからドライブ中のトイレ、お食事などで停車するという意味です。

ファミリーマート ReSPOT(リ･スポット)とは

"気持ちをあらたに"元気づける･安心させる場の提供(「Re-FRESH」「Re-LAX」「Re-MIND」「Re-LIEF」)という意味を込めて、"Re"SPOT(リスポット)と名づけました。

２）　SA・PA 等におけるサービスについて

広域 WG では、高速道路利用促進や地域の活性化に資する SA・PA サービスについて検討を行いました。その結果、観光地と高速道路の連携には、高速道路上の施設からも観光情報の提供・地域固有の物産の宣伝等を行うべきなど、SA・PA サービスの更なる拡充について意見が出されました。

現在行われている主な取組みについて、紹介します。

（i）　SA・PA での地域特産品の販売

エリア周辺の地元生産者がつくった農産物を「やさい村」で販売する取組みです。地元産品の PR や SA・PA の利用者増加に寄与しています。最近では、「ハイウエイマルシェ」としてリニューアルされ、広域展開も始まりました。

東名高速道路 中井 PA（上り線）
営業時間：10:00～20:00
定休日：年末年始（12/31～1/3）
お勧め品：ナス、きゅうり、トマト、ハウスみかん

中央自動車道　阿智 PA（下り線）
営業時間：11:00～17:00
定休日：土日祝、7/18～8/31
　　12 月～3 月
お勧め品：りんご、トマト、きゅうり

中央自動車道　恵那峡 SA（下り線）
営業時間：11:00～18:00
定休日：土日・祝日
　　12 月～3 月休業
お勧め品：ネギ、ほうれん草

（ii） SA・PA のレストラン等での地域特産品食材を利用したメニューの提供

高速道路会社は、高速道路のネットワークを生かし、地域社会の活性・発展に寄与することを社会的な役割として、SA・PA 等で地元特産品等を販売しています。地域特産品イベントは、イベントによる集客が期待でき、地域の商品 PR・販売促進に寄与します。また、地元特産品をレストランメニューに取り入れています。

事例１　地域特産品イベント

地域の農林水産業の活性化を目指して、サービスエリア（SA）の各店舗による『地産地消メニューコンテスト』が開催されています。

● 近江・摂津・大和地区

道路名	メニュー	主な使用地場食材 コメント	テナント名 料理長
名神高速道路 大津SA(上り線)1階	 近江鶏の味噌すき鍋 1480円	近江鶏(滋賀県甲南産) 九重味噌(滋賀県大津産) 永源寺舞茸(滋賀県永源寺産) 味噌でつくる鳥すき焼きです。近江鶏は、十分な運動が確保されている分、程よい歯ごたえと、旨みがあります。低カロリーの自家製醗酵飼料でじっくり育てていますので、余分な脂も無く、飽きの来ない味です。ときほぐした卵をからめてどうぞ。	 料理長名　西村　卓 (株)叶匠壽庵
名神高速道路 大津SA(上り線)2階	 近江黒鶏のとんちゃん丼 900円	近江黒鶏(滋賀県産) 米(滋賀県産) 三色きざみゆば(滋賀県産) ホルモンのタレ(味噌だれ)に鶏を漬け込んで焼いたものを滋賀県旧安曇川町では、『とんちゃん』と言います。玉ねぎ・スライスした近江地鶏を炒めて、仕上げに特製味噌だれを絡ませて、ご飯の上に盛りつけ青ねぎを散らし、白髪ねぎを、三色きざみゆばを彩りよく風味をだし上品などんぶりとなっております。	 料理長名　斎藤　敏明 (株)グランビスタホテル＆リゾート

出典：NEXCO 西日本 HP

事例２　地元特産品メニュー

各高速道路会社の SA・PA レストランにおいては、地元食材の提供が行われています。

出典：NEXCO 西日本 HP

（iii） ハイウェイオフィス

パソコン利用者の利便を増進する施設として、ハイウェイオフィスの設置も進んでいます。ハイウェイオフィスでは、備付のパソコンで観光情報検索ができるようになっています。また SA・PA 利用客の持込みのパソコンを利用するためのコーナーを設置しており、無線 LAN サービスの提供も行われています。

■ハイウェイオフィス及び無線LANスポット利用時間一覧表

平成22年6月1日現在

	道路名	エリア名	上下	無線LANサービス（ホットスポット）	ハイウェイオフィス	無線LANサービスが提供されているコーナー	無線LANサービス利用時間	ハイウェイオフィス備え付けPC利用時間	ハイウェイオフィスプリンター利用時間	全座席数	持込パソコン用座席数	備付パソコン台数	備付プリンタ台数
1	名神高速道路	大津SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
2	名神高速道路	大津SA	下	○		スナックコーナー	24時間						
3	西名阪自動車道	香芝SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
4	阪和自動車道	香芝SA	下	○		スナックコーナー	24時間						
5	阪和自動車道	岸和田SA	上	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)9:00～18:00 (土・日・祝日)9:00～19:00	3	1	2	1
6	阪和自動車道	紀ノ川SA	下	○		スナックコーナー	24時間						
7	中国自動車道	西宮名塩SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
8	中国自動車道	西宮名塩SA	下	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)8:00～18:00 (土・日・祝日)7:00～19:00	4	2	2	1
9	中国自動車道	加西SA	下	○	○	レストラン内のハイウェイオフィス	7:00～20:00	7:00～20:00	7:00～20:00	3	1	2	1
10	舞鶴若狭自動車道	西紀SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
11	第二神明道路	垂水PA	下	○		無線LANコーナー	7:00～23:00						
12	山陽自動車道	三木SA	上	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)9:00～18:00 (土・日・祝日)9:00～19:00	4	2	2	1
13	山陽自動車道	三木SA	下	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)8:00～17:00 (土・日・祝日)7:00～17:00	4	2	2	1
14	山陽自動車道	吉備SA	上	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)9:00～19:00 (土・日・祝日)8:00～20:00	2	0	2	1
15	山陽自動車道	吉備SA	下	○		スナックコーナー	24時間						
16	山陽自動車道	福山SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
17	山陽自動車道	福山SA	下	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)8:00～18:00 (土・日・祝日)7:00～19:00	3	1	2	1
18	山陽自動車道	小谷SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
19	山陽自動車道	小谷SA	下	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	24時間	2	1	1	1
20	山陽自動車道	宮島SA	上	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)9:00～17:00 (土・日・祝日)9:00～18:00	2	1	1	1
21	山陽自動車道	下松SA	下	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	24時間	3	1	2	1
22	山陽自動車道	佐波川SA	上	○		スナックコーナー	8:00～20:00						
23	高松自動車道	豊浜SA	上	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)8:00～17:00 (土・日・祝日)7:00～17:00	4	2	2	1
24	松山自動車道	石鎚山SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
25	松山自動車道	石鎚山SA	下	○		スナックコーナー	24時間						
26	松山自動車道	伊予灘SA	上	○		スナックコーナー	7:00～22:00						
27	松山自動車道	伊予灘SA	下	○		スナックコーナー	7:00～22:00						
28	高知自動車道	南国SA	上	○		スナックコーナー	7:00～22:00						
29	高知自動車道	南国SA	下	○		スナックコーナー	6:00～21:00						

平成22年6月1日現在

	道路名	エリア名	上下	無線LANサービス（ホットスポット）	ハイウェイオフィス	無線LANサービスが提供されているコーナー	無線LANサービス利用時間	ハイウェイオフィス備え付けPC利用時間	ハイウェイオフィスプリンター利用時間	全座席数	持込パソコン用座席数	備付パソコン台数	備付プリンタ台数
30	関門橋	めかりPA	上	○		スナックコーナー	24時間						
31	関門橋	壇之浦PA	下	○		スナックコーナー	24時間						
32	九州自動車道	直方PA	上	○		無線LANコーナー	24時間						
33	九州自動車道	鞍手PA	下	○		無線LANコーナー	24時間						
34	九州自動車道	古賀SA	上	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)9:00～19:00 (土・日・祝日)8:00～20:00	5	3	2	1
35	九州自動車道	古賀SA	下	○		スナックコーナー	24時間						
36	九州自動車道	基山PA	下	○		スナックコーナー	24時間						
37	九州自動車道	広川SA	上	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)9:00～19:00 (土・日・祝日)8:00～20:00	4	2	2	1
38	九州自動車道	宮原SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
39	九州自動車道	宮原SA	下	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	(平日)9:00～18:00 (土・日・祝日)9:00～19:00	3	1	2	1
40	九州自動車道	山江SA	上	○		無線LANコーナー	24時間						
41	九州自動車道	山江SA	下	○		無線LANコーナー	24時間						
42	大分自動車道	別府湾SA	上	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	9:00～17:00	3	1	2	1
43	大分自動車道	別府湾SA	下	○	○	ハイウェイオフィス	24時間	24時間	9:00～17:00	3	1	2	1
44	長崎自動車道	川登SA	上	○		スナックコーナー	24時間						
45	長崎自動車道	川登SA	下	○		スナックコーナー	24時間						
46	宮崎自動車道	霧島SA	上	○		スナックコーナー	7:00～22:00						
47	宮崎自動車道	霧島SA	下	○		スナックコーナー	7:00～22:00						
				47	16								

（３） スマートICを活用した地域活性化事例について

広域WGでは、高速道路・ICを活用した地域活性化に資する方策として、観光を中心に、国・地方公共団体・高速道路会社における動向や取組み、高速道路の利用促進に資する地域発の取組み、高速道路会社による地域活性化への取組みについて事例を分析してきました。

広域WGが考えるICの広域的利用については、観光を例にとって考えてみると、複数のICを利用して各ICの近傍にある観光地を周遊するタイプ（広域的利用イメージＡタイプ）と、１つのICの周辺に点在する観光地を訪れるタイプ（広域的利用イメージＢタイプ）の2つのイメージが考えられます。

ここでは、具体的な事例を用い、地域にスマートICが整備されることによる地域活性化の効果について、出入交通量や観光客入込客数などから検証することとしました。

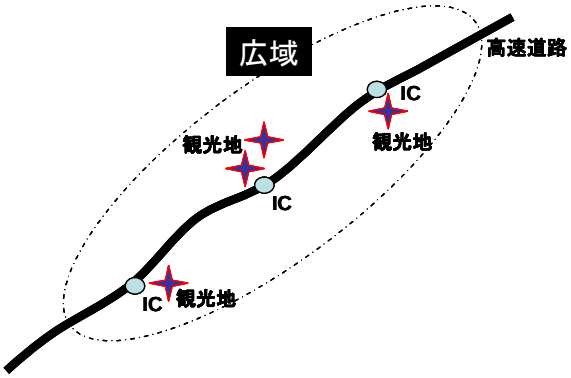
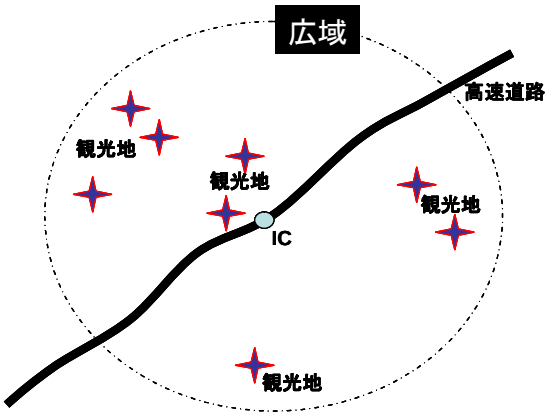
（広域的利用イメージＡタイプ） 複数のICを利用して各ICの近傍にある観光地を周遊するタイプ	（広域的利用イメージＢタイプ） １つのICの周辺に点在する観光地を訪れるタイプ
	

図４－８ ICの広域的利用イメージ

１） 供用済スマートICと地域活性化の関係について

地域にスマートIC整備がされたことによる地域活性化にかかる効果について、観光を中心とした地域との連携事例や、地域活性化に資する取組み事例などをもとに、出入交通量や観光客入込客数などから検証することとしました。

（i） 新鶴スマートIC（磐越自動車道・福島県）の例

⇒ 広域利用イメージＡタイプ、Ｂタイプ

新鶴スマートICは、平成17年12月26日に社会実験開始、平成19年4月1日から本格運用が開始されたICです。

先に取り上げた高速道路交流推進財団の「観光資源活用トータルプラン」において評価された「会津まほろば街道」観光資源活用トータルプラン推進協議会によると、会津若松市を中心とする会津盆地は、毎年 1,500 万人が訪れる全国に名だたる観光地でありながら、その多くは磐梯山周辺や猪苗代湖、鶴ヶ城、白虎隊で有名な飯盛山、蔵とラーメンの街喜多方市などとなっており、本来、寺社・仏閣の多いエリアである地域が観光資源として活かされていません。

新鶴スマート IC 整備事例は、当該スマート IC を利用することで、周辺に点在している「会津まほろば街道」上に位置している観光地を訪れることができるため、広域的利用イメージのＢタイプに該当します。また、隣接する会津若松 IC の利用との連携が図られると、双方の IC を利用し、「会津まほろば街道」上に点在する観光地と会津若松 IC 近傍の磐梯山周辺や猪苗代湖などの観光地を周遊でき、広域的利用イメージのＡタイプにも該当します。このことから、新鶴スマート IC 及び会津若松 IC の広域的利用を図ることで、「会津まほろば街道」にある観光スポットのような大型観光地の近傍の観光資源を活かすことができ、地域の活性化に寄与します。

実際の整備効果をみてみると、新鶴周辺の観光地では約 2.3 万人の観光客が増加したという効果が現れており、交通量においても、平成 18 年度には 377 台／日、平成 20 年には 488 台／日であった出入交通量が、平成 21 年度には 714 台／日と増加しています。

また、「会津まほろば街道」にある観光スポットは、大型観光地を訪れる観光客が少し足を伸ばせば行くことができる距離にあり、また、新鶴スマート IC が整備されたことにより、アクセス性が改善し、利便性の向上が図られました。

表４－４ 出入交通量（台／日）

	平成18年度	H20年度	平成21年度
新鶴スマート IC	377	488	714
会津若松 IC	5,728	5,583	6,624

出典：高速道路便覧

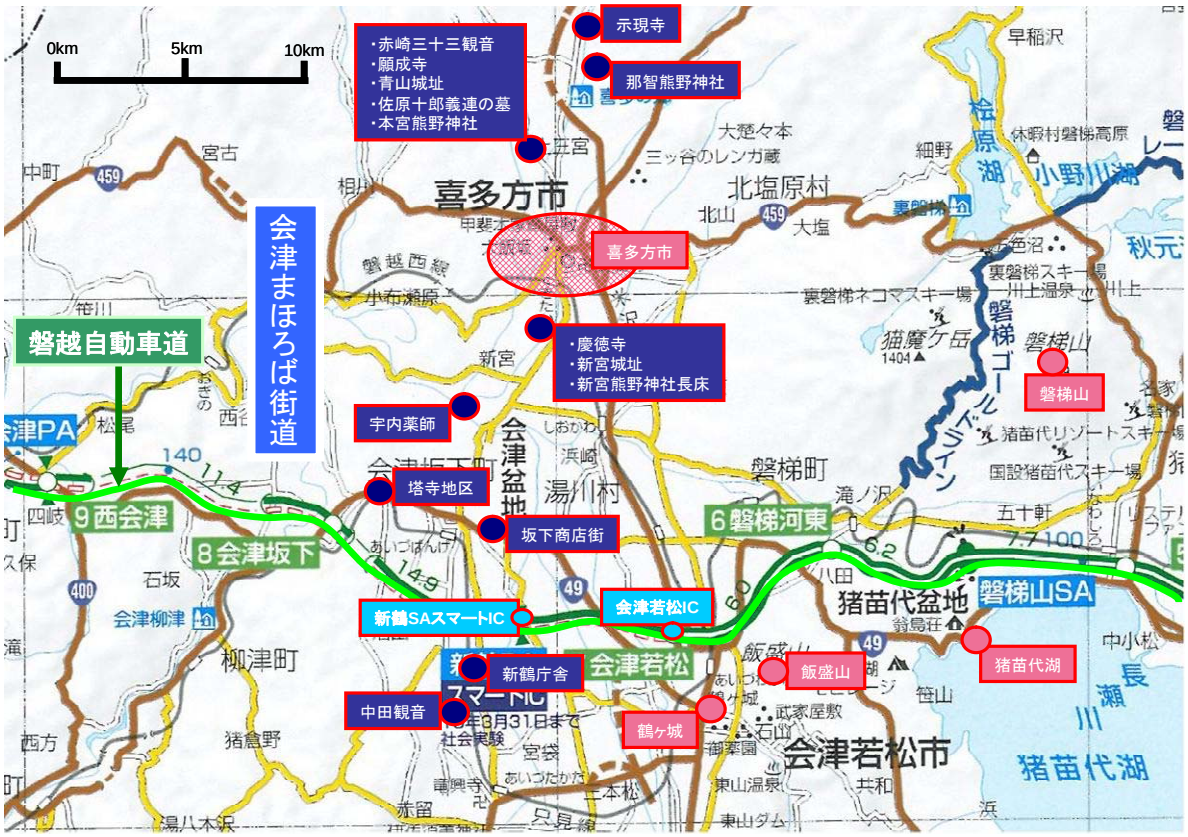


図４－９　新鶴スマート IC 周辺の観光資源について

図４－１０　新鶴スマート IC における整備効果

出典：国土交通省

（ⅱ） 別府湾 SA スマート IC（東九州自動車道・大分県）の例

⇒ 広域利用イメージ A タイプ、B タイプ

別府湾 SA スマート IC は、平成 20 年 9 月 12 日に社会実験開始、平成 21 年 4 月 1 日から本格運用が開始された IC であり、もともと観光資源が豊富で多くの観光客が訪れる大型観光地である湯布院温泉・別府温泉の近傍に位置しています。また、当該 IC は、別府湾 SA から周辺観光地（アフリカンサファリ・明礬温泉・亀川温泉等）へのアクセスの向上、及び別府 IC と別府湾スマート IC との利用分散により、行楽シーズンの混雑緩和などを目的として整備されました。

別府湾 SA スマート IC の整備事例は、当該スマート IC を利用することで、周辺に点在しているアフリカンサファリ・明礬温泉・亀川温泉等の観光施設を訪れることができるため、広域的利用イメージ B タイプに該当します。また、別府湾 SA スマート IC と隣接しており、周辺に大型観光地が点在する湯布院 IC 及び別府 IC との連携が図られると、観光地を周遊することができ、広域的利用イメージ A タイプにも該当します。このことから、滞在型ではなく立寄り先となる可能性の大きい観光スポットが大型観光地周辺に点在することは、周遊を期待することができ、地域活性化に寄与します。また、社団法人別府市観光協会が運営するポータルサイト「別府なび」においては、観光施設の割引券をプリントアウトすることができ、周辺観光地であるアフリカンサファリの割引券が入手でき、地域での連携が図られています。

由布市における観光客総数をみてみると、平成 19 年に約 472 万人、平成 20 年に約 405 万人、平成 21 年に約 388 万人が訪れています。そのうち、利用交通機関をみてみると、自家用車・タクシーを利用している観光客数は、平成 19 年に約 424 万人、平成 20 年に約 358 万人、平成 21 年に約 344 万人であり、約 90%が自家用車・タクシーを利用して訪れています。

次に、別府市における観光客総数をみてみると、平成 19 年に約 1,169 万人、平成 20 年に約 1,151 万人、平成 21 年に約 1,199 万人が訪れています。そのうち、利用交通機関をみてみると、自家用車・タクシーを利用している観光客数は、平成 19 年に約 957 万人、平成 20 年に約 946 万人、平成 21 年に約 1,019 万人であり、約 80%が自家用車・タクシーを利用して訪れています。

実際の交通量をみてみると、別府湾 SA スマート IC においては、平成 20 年には 215 台／日であった出入交通量が、平成 21 年度には 294 台／日と増加しています。湯布院 IC においては、平成 18 年には 4,850 台／日であった出入交通量が、平成 21 年度には 4,941 台／日、別府 IC においては、平成 18 年には 9,825 台／日であった出入交通量が、平成 21 年度には 10,404 台／日と増加しています。

また、別府湾 SA スマート IC 近傍の観光地は、自家用車・タクシーで訪れる観光客の多い由布市及び別府市からの立寄りを期待することができる距離に位置あることからも、地域間の連携や、周遊ルートを提案することで、近年、安定的な推移がみ

られる観光客数の増加が図られる可能性があります。また、スマートICを広域的に利用することで双方の利用効果が高まり、地域活性化につながります。

表４－５ 由布市における観光客数（単位：人）

	観光客総数	自家用車・タクシーで訪れる観光客数	自家用車・タクシー利用者の占める割合
平成19年	4,720,800	4,240,895	90%
平成20年	4,056,699	3,589,324	88%
平成21年	3,885,654	3,440,353	89%

出典：由布市観光動態調査

表４－６ 別府市における観光客数（単位：人）

	観光客総数	自家用車・タクシーで訪れる観光客数	自家用車・タクシー利用者の占める割合
平成19年	11,696,910	9,579,095	82%
平成20年	11,518,360	9,462,933	82%
平成21年	11,999,003	10,192,646	85%

出典：別府市観光動態調査

表４－７ 別府市地域別推計観光客数（単位：人）

	北浜・中央地域	鉄輪・明礬地域	その他地域
平成19年	1,431,639	831,726	1,571,240
平成20年	1,426,327	664,043	1,648,370
平成21年	1,552,358	611,768	1,488,219

※その他地域：山の手・中部・観海寺・城島・亀川・北部地域

出典：別府市観光動態調査

表４－８ 別府市主要観光施設観光客推移（単位：人）

平成19年	3,771,737
平成20年	3,756,081
平成21年	3,891,334

※主要観光地施設名：

セントレジャー城島パーク・アフリカンサファリ・地獄めぐり・近鉄別府ロープウェイ・竹細工伝統産業会館・別府リンゴ園・美術館・スギノイパレス・高崎山・うみたまご・関の江海水浴場・志高湖野営場・アクアビート・グローバルタワー・ビーコンプラザ・大分香りの博物館・神楽女湖菖蒲園

出典：別府市観光動態調査

表４－９ 出入交通量（台／日）

	平成18年度	H20年度	平成21年度
別府湾SAスマートIC	―	215	294
湯布院IC	4,850	4,776	4,941
別府IC	9,825	9,422	10,404

出典：高速道路便覧

図４－１１　別府湾 SA スマート IC 周辺の観光資源について

図４－１２　アフリカンサファリ割引券

（iii） 南条 SA スマート IC（北陸自動車道・福井県）の例

⇒ 広域利用イメージ A タイプ

南条 SA スマート IC は、平成 17 年 12 月 17 日に社会実験開始、平成 21 年 4 月 1 日から本格運用が開始された IC です。

南条スマート IC 近傍には、先に取り上げた高速道路交流推進財団の「観光資源活用トータルプラン」において評価された（社）福井県観光連盟によると、当該地域には歴史的・文化的に価値の高い地域資源が存在し、その周遊ルートを「埋もれた「天下一」ルート」として提案しています。

南条スマート IC の整備事例は、隣接する武生 IC 周辺に観光施設が多くあることから、双方の IC を利用して各 IC の近傍にある観光地を周遊することが期待でき、広域的利用イメージ A タイプに該当します。このことから、大きな観光資源がない地域においても、周辺の IC 近傍にある主要観光施設を訪れる際の立寄り先とすることができ、地域活性化に寄与します。

実際の交通量を見てみると、南条 SA スマート IC においては、平成 18 年には 133 台／日であった出入交通量が、平成 21 年度には 244 台／日と増加していますが、武生 IC においては、平成 18 年には 5,061 台／日であった出入交通量が、平成 21 年度には 4,818 台／日と若干ながら減少しています。

また、「埋もれた「天下一」ルート」上にある観光地の平成 19 年から平成 21 年にかけての観光客入込客数をみてみると、一乗谷朝倉氏遺跡、大本山永平寺、福井県立恐竜博物館・かつやま恐竜の森の 3 施設については増加が見られています。また、武生 IC の隣の南条スマート IC 近傍には、整備時の観光アクセスの改善の目標とされた花はす温泉があり、平成 19 年度に比べ平成 21 年度の観光客入込客数は約 9,000 人増加しています。

このように、地域が提案する周遊ルートに、例えば、南条スマート IC 近傍にある花はす温泉等を立寄るルートを組合せるなど、地域が連携を図りながらスマート IC を広域的に利用することで、主要観光地だけでなく、大きな観光資源が少ない地域においてもその魅力が向上し、双方の利用効果の高まりとともに、地域活性化効果が期待できます。

表４－１０ 出入交通量（台／日）

	平成18年度	H20年度	平成21年度
南条 SA スマート IC	133	187	244
武生 IC	5,061	4,897	4,818

出典：高速道路便覧

表４－１１　福井県の主要観光地入込客数（単位：人）

	平成19年	平成20年	平成21年
一乗谷朝倉氏遺跡	451,000	446,000	540,000
大本山永平寺	581,000	597,000	616,000
福井県立恐竜博物館 ・かつやま恐竜の森	388,000	408,000	442,000
平泉寺白山神社	197,000	193,000	190,000
花はす温泉そまやま	97,000	104,000	106,000

出典：福井県観光客入込数（推計）

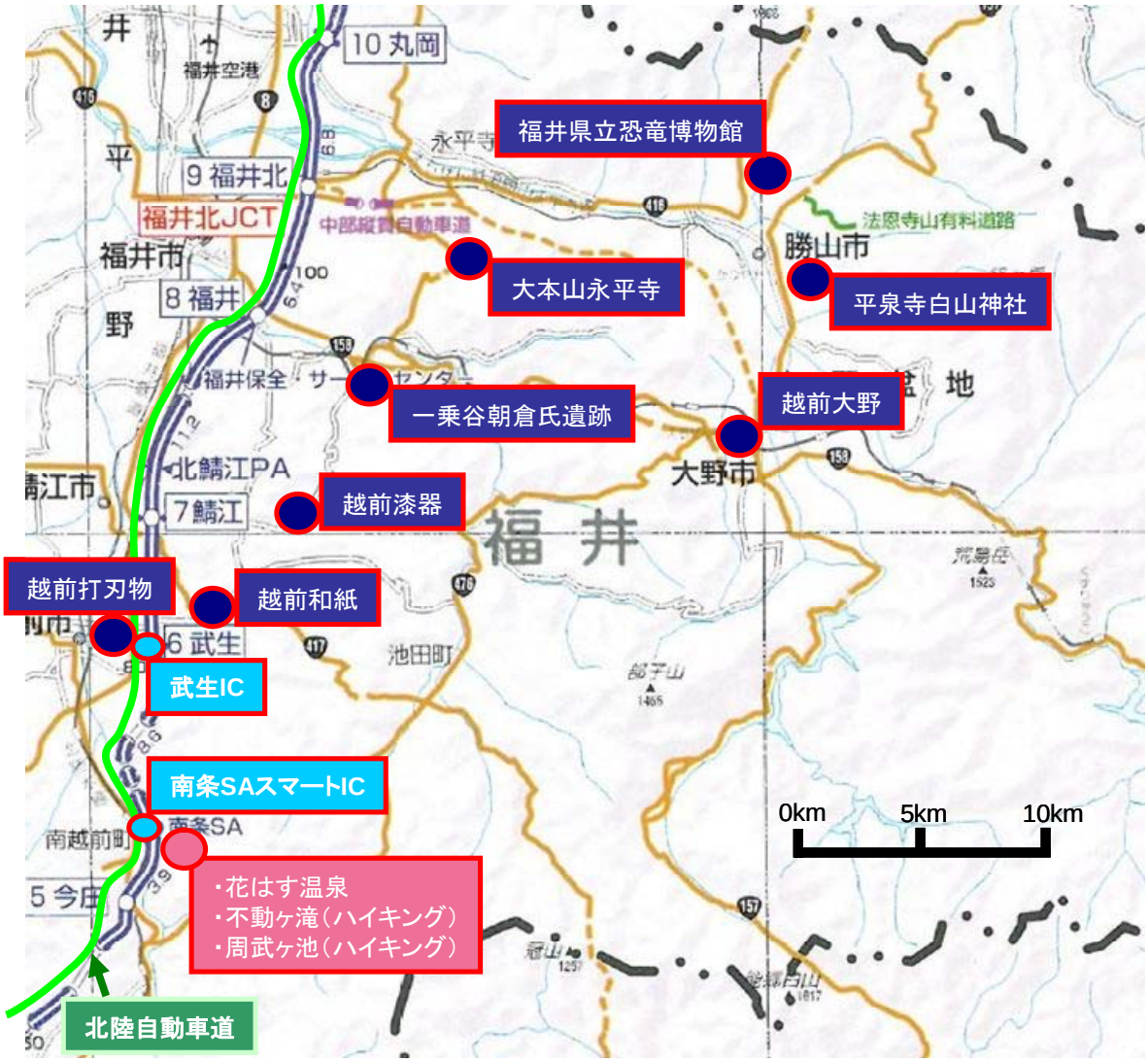


図４－１３　南条 SA スマート IC 周辺の観光資源について

（iv） 駒寄スマートIC（関越自動車道・群馬県）の例

⇒　広域利用イメージBタイプ

駒寄スマートICについては、平成17年4月17日に社会実験開始、平成18年10月1日から本格運用が開始され、平成18年度には2,699台／日であった出入交通量が、平成21年度には5,157台／日と増加しており、供用中スマートICの中での出入交通量は、全国１位となっています。

駒寄スマートIC整備事例は、当該スマートICを利用することにより、周辺に点在している商業施設等に足を運びやすくなることから、広域的利用イメージBタイプに該当します。IC周辺への複数の商業施設等の進出は、広域的な利用が進むことによって地域活性化に寄与しており、事業所数及び従業者数において、全国及び群馬県における前回調査比が下がる中、吉岡町は増加しています。

当該ICの出入交通量の増加については、高速道路会社の施策であるETC搭載車に限定した通勤割引制度（通勤割引対象道路の最大100km分の料金を最大5割引）が、ほぼ最大限適用される練馬ICから98.5kmという距離にあることが要因のひとつであると推察できますが、スマートIC及びIC付近の主要地方道整備により、商業施設が開業するとともに、集客を見込んだ商業施設の集積が進行したという整備効果も確認できたため、周辺開発が行われていない地域での整備が効果的です。

表４－１２ 出入交通量（台／日）

	平成18年度	H20年度	平成21年度
駒寄 SA スマート IC	2,699	4,604	5,157

出典：高速道路便覧

表４－１３ 吉岡町における経済指標からみた地域活性化効果

小売販売額 （百万円）

	平成16年	平成19年	前回比
全国	133,278,631	134,705,448	101.1
群馬県	2,126,670	2,125,778	100.0
吉岡町	18,296	18,291	100.0

事業所数

	平成16年	平成19年	前回比
全国	1,238,049	1,137,859	91.9
群馬県	21,588	19,653	91.0
吉岡町	125	124	99.2

従業者数 （人）

	平成16年	平成19年	前回比
全国	7,762,301	7,579,363	97.6
群馬県	129,002	123,501	95.7
吉岡町	1,310	1,488	113.6

出典：商業統計調査

図４－１４ 駒寄スマートICにおける整備効果

出典：国土交通省

２）　整備が検討されているスマート IC と地域活性化の関係について

既存のスマートIC整備における地域活性化効果を踏まえ、今後スマートIC整備の検討がされている個所について、広域的利用の可能性や整備によって期待できる効果について分析を行いました。

（ｉ）　（仮称）諏訪湖 SA スマート IC の例

⇒　広域利用イメージ A タイプ、B タイプ

岡谷市・諏訪市・長野県において、諏訪湖SAスマートIC整備へ向けた検討会や準備会が行われています。当該地域は、大型観光資源として諏訪湖が位置しており、また地域間には複数の観光資源が存在しています。

先に取り上げた高速道路交流推進財団の「観光資源活用トータルプラン」において評価された長野県商工会連合会が提案した「信州・桃源郷街道」プロジェクトでは、上信越自動車道の佐久・小諸・東部・上田・坂城・長野・須坂と、長野自動車道の松本・麻績・更埴と、中央自動車道の岡谷・諏訪の各ICに囲まれた地域を「信州桃源郷街道」と位置づけ、自然環境・立地等において恵まれた地域であるものの、その魅力を充分に活かしきれていない当該地域の魅力を再構築し、平成17年度に653万人であった観光客数を、平成4年当時の815万人（162万人増）の水準にすることを目指しています。

当該WGにおいては、スマートIC整備の受益が広域的範囲に及ぶことを検証するため、当該プロジェクトの周遊ルートを参考とし、スマートIC整備が周辺地域を広域的に活性化される可能性を探るため、具体的事例としての観光周遊ルートを作成しました。

当該観光ルートは、「信州・桃源郷街道」プロジェクト同様に、複数のICを利用できるとともに、中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道を利用するため、高速道路ネットワークを充分に活用することができます。また、諏訪湖を中心としたICを利用することで、周辺に点在している観光地に訪れることができるため広域的利用イメージのＢタイプに該当するとともに、新鶴・別府湾SA・南条SAスマートICの事例のように、周辺に観光地が点在しているため、地域との連携が図られると、観光地を周遊することができ、広域的利用イメージAタイプにも該当します。

これらのことから、（仮称）諏訪湖SAスマートICが整備されると、諏訪湖へのアクセス利便性の向上が図られることで、高速道路と地域のアクセスがより密接になり、訪れる観光客の満足度の向上にもつながります。また、これまで単独では集客力の高くなかった観光スポットへの人の流入を促進する効果、すなわち、双方の利用効果が高まり、地域活性化効果が期待できます。

【ルート1】

諏訪湖 SA スマート IC（中央自動車道） → 諏訪湖（周遊） → 岡谷 IC（長野自動車道） → 梓川スマート IC（長野自動車道） → 鹿教湯（かけゆ）温泉（宿泊） → 海野宿 → 東部湯の丸 IC（上信越自動車）

【ルート2】

諏訪湖SAスマートIC（中央自動車道） → 諏訪湖（周遊） → 霧ケ峰 → 白樺湖（宿泊） → 佐久平PAスマートIC

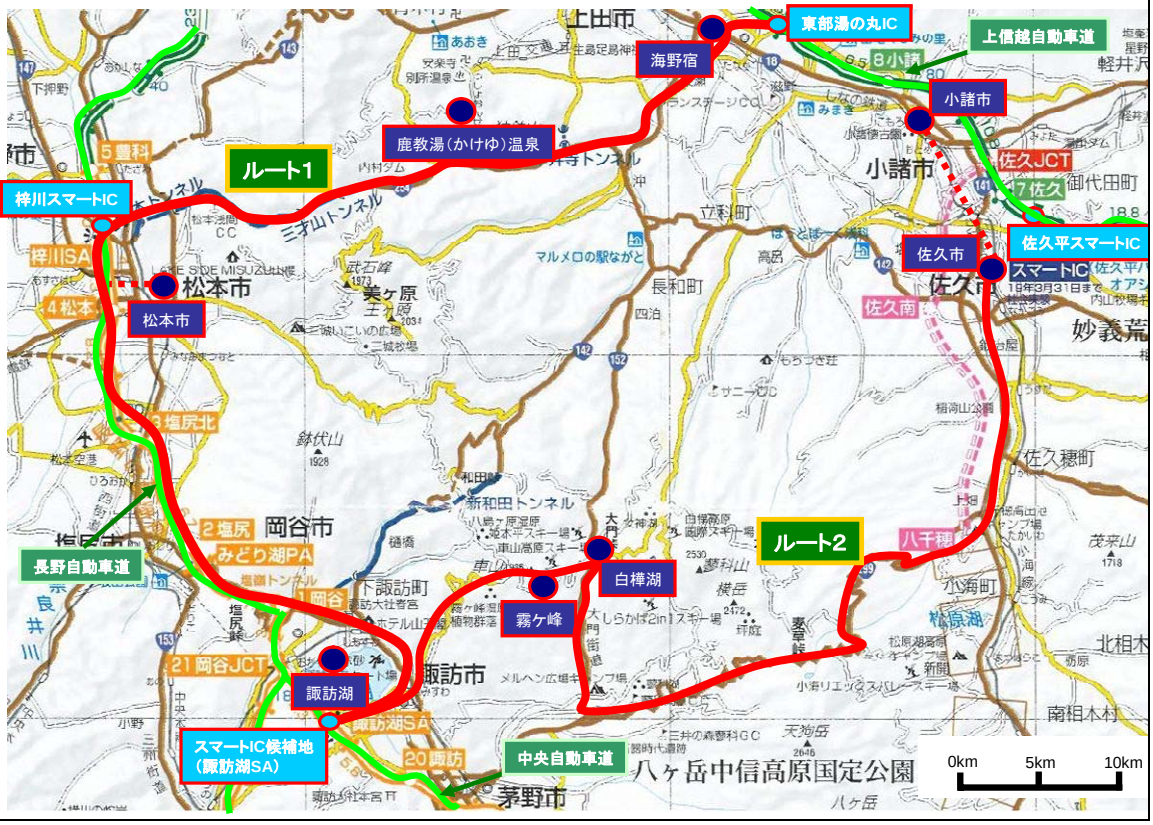


図４－１５　（仮称）諏訪湖 SA スマート IC 周辺の観光ルート例

（ⅱ） （仮称）神坂・馬籠スマート IC の例

⇒ 広域利用イメージ B タイプ

中津川市・岐阜県において、スマートIC整備へ向けた神坂・馬籠スマートIC設置準備会設立総会が開催されました（H22.6.2）。当該スマートICは、新たな広域観光ネットワークの構築による観光産業の振興や災害等緊急時における防災ネットワークの向上、交通分散による生活環境の改善などの設置効果を目指しており、平成27年3月の完成を目標としています。

当該地域における周辺地域の観光資源について整理したところ、IC周辺に観光施設が点在しており、1つのICの周辺に点在する観光地を訪れることのできる広域的利用イメージのBタイプに該当します。このことから、（仮称）神坂・馬籠スマートIC整備がされると、複数の周辺観光地へ立寄りを期待することができるとともに、これまで単独では集客力の高くなかった観光スポットのある地域が連携を図ることで、人の流入を促進する効果が高まり、地域活性化効果を期待できます。

表４－１４ （仮称）神坂・馬籠スマート IC 周辺の観光資源について

分類	施設名	概要
文化・歴史資源	馬籠宿	江戸時代の宿場町（島崎藤村の故郷）。
	妻籠宿	江戸時代の宿場町。
	苗木城址	国指定史跡。絶壁をなす山上にあり、自然の巨石・岩盤を利用したという特色をもつ城。
自然・温泉	男滝・女滝	吉川英治著の『宮本武蔵』に登場し、武蔵とお通の恋物語の舞台になった滝。
	田立の滝群	日本の滝百選にも選ばれた田立の滝がある。
	南木曽温泉	地下循環型の天然温泉。宿泊可。
	坂下温泉	沸かし湯温泉。浴槽は男１女1。
	夕森温泉	冷泉の沸かし湯。
	くつかけの湯	放射能泉の沸かし湯。
	阿寺断層	岐阜県を代表する活断層の1つ。
	乙女岩	乙女渓谷にある岩。
文化施設	まごめ自然植物園	約１kmの遊歩道がある自然なままの植物園。

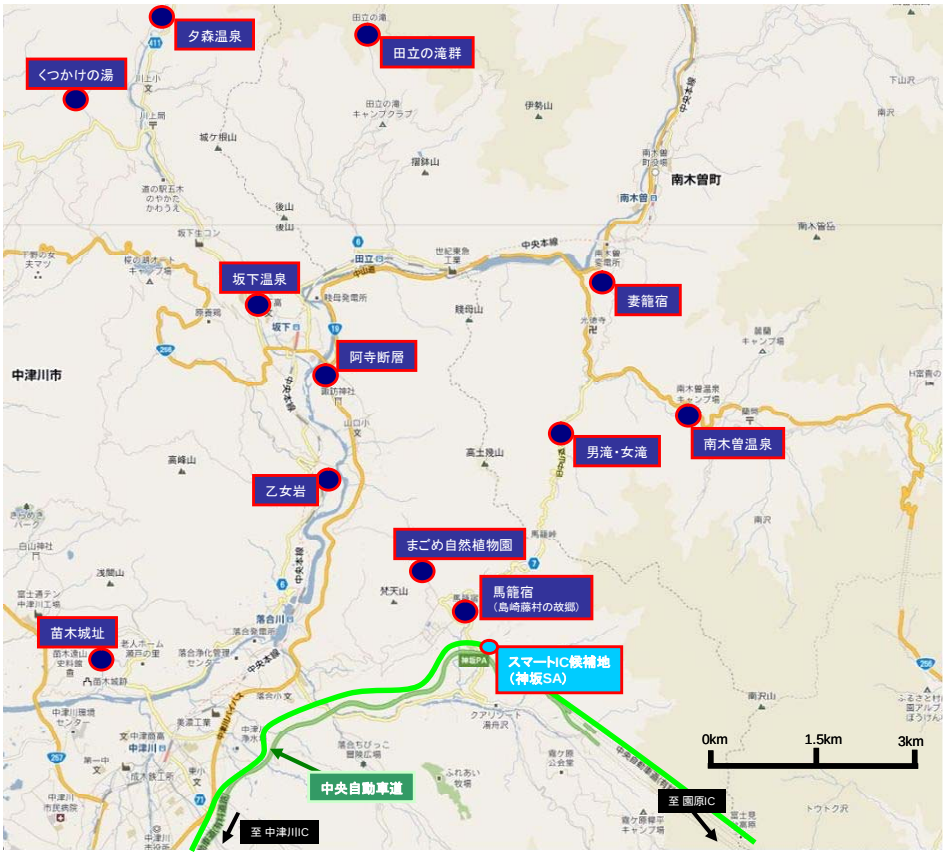


図４－１６　（仮称）神坂・馬籠スマート IC 周辺の観光資源

３） まとめ

事例からも見受けられるとおり、スマートIC整備による地域活性化が図られるためには、地域間の連携が必要であるとともに、地方公共団体が作成する観光基本計画や、（財）高速道路交流推進財団が地域の観光振興及び活性化を促し、ひいては観光立国の実現に寄与することを目的として毎年公募している「地域との連携推進事業」のような、地域から提案される事業計画書が必要です。

このような計画や事業が進められることにより、周辺観光地における連携が図られ、広域的に点在している観光資源が磨かれるとともに、地域の魅力が向上します。また、その地域の特色を活かした文化や地場産品などがPRされ、観光客の増加及び高速道路の利用増につながります。

また、広域的利用で周遊観光をする場合には、利用者は高速道路を一度降りることとなり、金銭的負担が大きくなります。利用者に広域的な周遊観光を促し、高速道路を利用した地域の活性化を図るためには、利用料金面についての工夫も必要です。具体的には、ETC（有料道路における自動料金支払いシステム）を活用する方策があります。例えば、首都高速道路株式会社において実験が行われたスマートPA(仮称)（利用者が、首都高の外にある施設をPAとして利用したのち、概ね1時間を目安に再度首都高に入っても料金の重複徴収は行わない）を応用し、ETCシステムで利用者の乗継管理を行い、設定時間内の出入りについての利用料金の重複徴収をなくすことで、利用料金の負担を軽減することができます。また、このようなシステムを利用し、フリーパスや乗継ぎ可能な周遊券等による割引企画なども行うことが可能であるため、施策の積極的な導入が期待されますが、割引施策導入にあたっては、次の項で示す国や高速道路会社における料金割引施策を参考とするとともに、その費用対効果を検証しながら地域活性化へむけた企画を導入していくことが必要です。

以上のような、地域活性化に資する施策においては、地域との連携を図り近傍の観光施設をPRしていくことが重要であることから、地域と高速道路会社とが協力し、SA・PA等におけるIC利用者への積極的な広報活動も必要です。

（４） 料金割引施策の活用について

観光による地域活性化を検討するに当たっては、高速道路の料金引き下げ・各種割引も効果が期待できます。広域 WG では「観光客にとって、高速道路料金が高い」、「高速道路と観光施設が連携した料金割引が必要である」といった指摘が出され、料金割引施策を活用すべきであるといった議論がなされました。ここでは、近年の動きとして、高速道路料金の引き下げ・無料化・各種割引といった施策について、概要を紹介するとともに効果を検証してみます。

１） 高速道路料金引き下げ制度の概要とその効果

本項では、国・地方公共団体主導で実施された施策のうち、効果が認められている、高速道路料金引き下げ制度である「緊急総合対策」「生活対策」の料金割引制度、「無料化実験」制度及び交付金を利用した値下げ事例(東京湾アクアライン)について概要とその効果を取りまとめました。

（ｉ）　「緊急総合対策」と「生活対策」による料金割引施策

制度概要

「安心実現のための緊急総合対策[13]」として、平日夜間・深夜割引の拡充、休日昼間時間帯の割引が導入されました。また、「生活対策[14]」として、平日の全時間帯に３割引や、土日祝日に普通車以下を対象に終日５割引(上限料金 1000 円)等が導入されました。

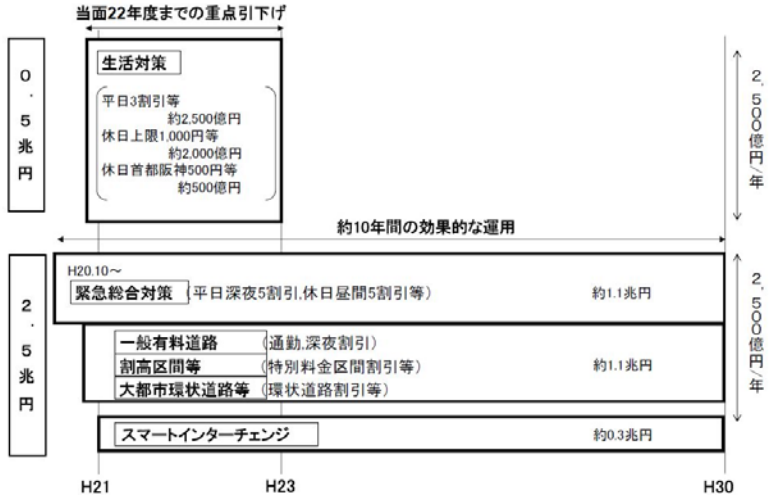


図４－１７　今後の高速道路料金施策の措置

出展：社会資本整備審議会　第 11 回道路分科会　資料１

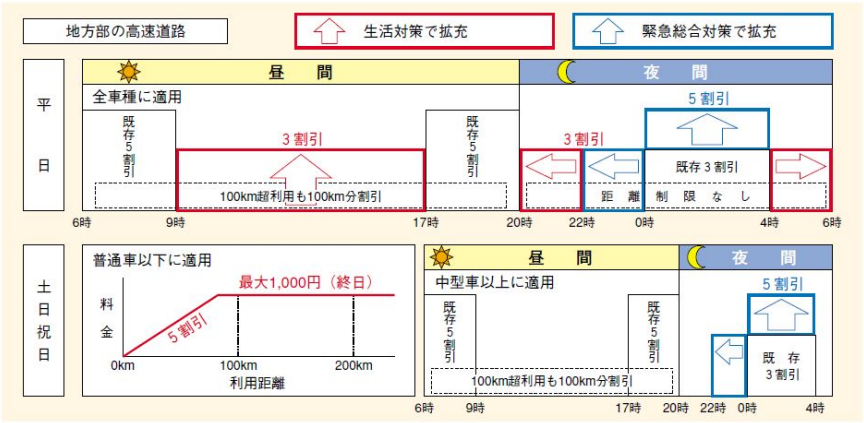


図４－１８　高速道路料金の引下げ概要

出展：国土交通白書 2009

---

[13] 「安心実現のための緊急総合対策」に関する政府・与党会議（2008.8.29）経済対策閣僚会議合同会議決定

[14] 新たな経済対策に関する政府・与党会議(2009.10.30)経済対策閣僚会議合同会議決定

緊急総合対策と料金割引施策による交通量への影響

生活対策の高速道路料金引き下げでは、高速道路地方部及び本四高速で休日交通量が増えたことが確認されました。特に本四高速では、対前年同月比で２倍を超える休日も多くなっていることが確認されました。

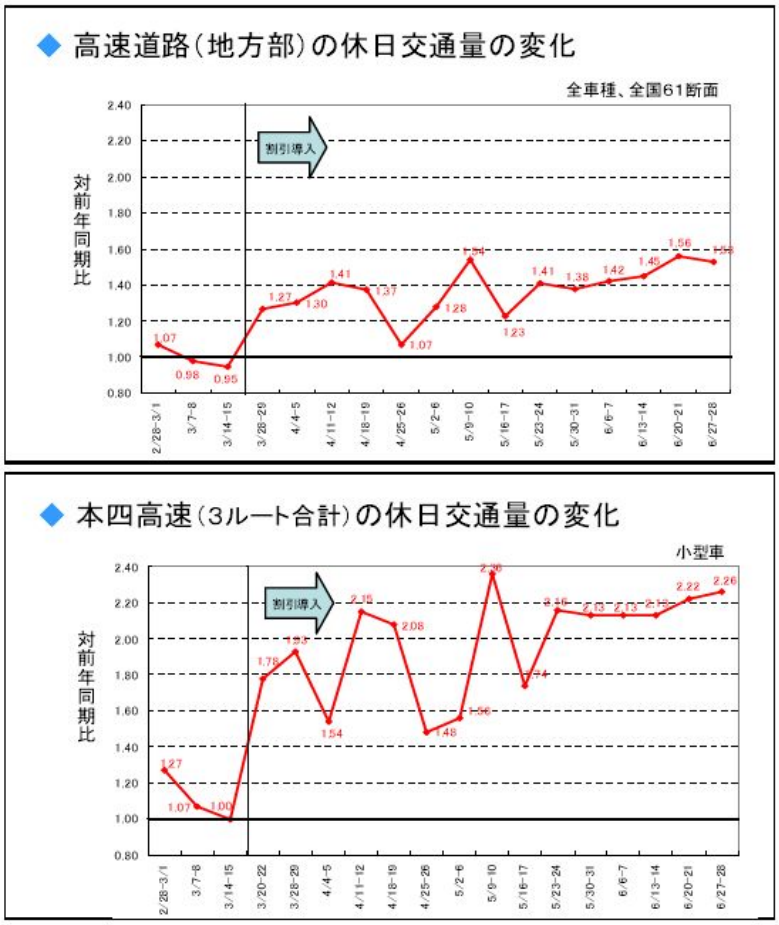
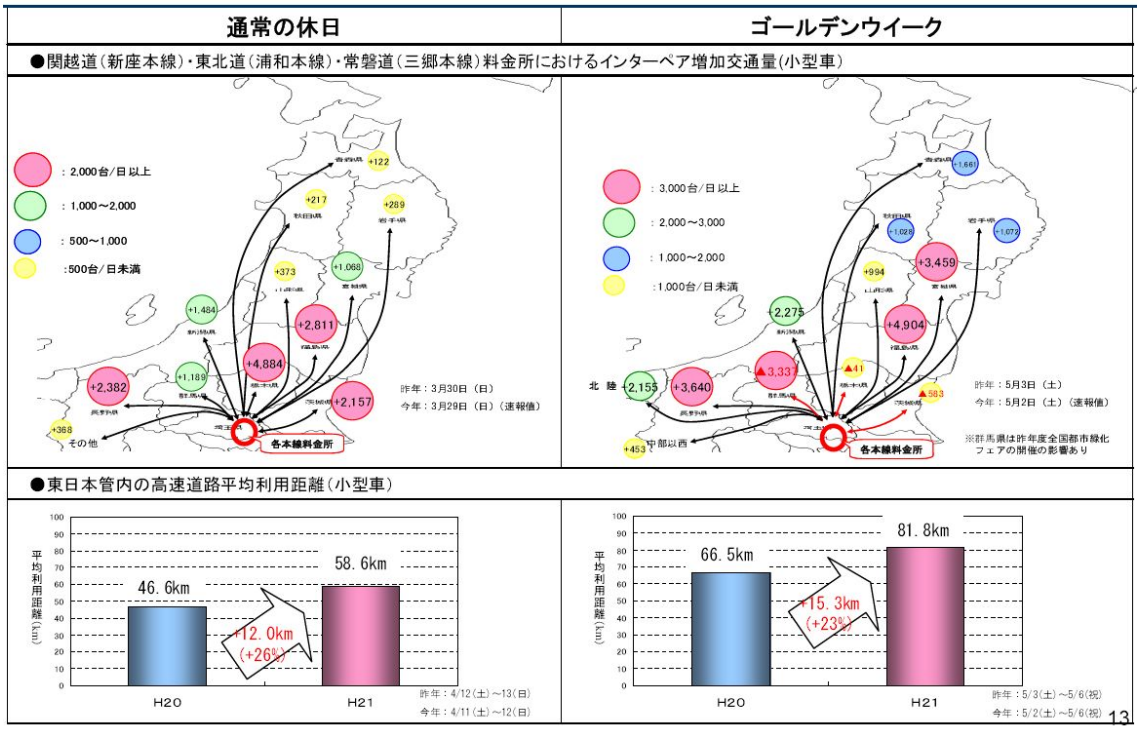


図４－１９ 休日割引による高速道路の利用の変化

出典：国土交通省社会資本整備審議会道路分科会、第 11 回会議配布資料　資料１「最近の話題について」、平成 21 年 7 月 7 日　P.11。

通常の休日と GW におけるトリップ長への影響

東日本管内の利用状況を比較すると、通常の休日と GW の対前年比で 15km 程度、トリップ長が長くなっていました。例えば、通常の休日では、東京を起点とするトリップは、北関東地域では特に伸びが高く、東北、北陸も増加しました。また、ゴールデンウィーク時は東北、北陸地域で交通量が増えていますが、北関東エリアなどでは、交通量が減少しています。料金施策の割引の内容や条件等により、地域間で格差がでています。



出典：国土交通省社会資本整備審議会道路分科会、第 11 回会議配布資料　資料 1 「最近の話題について」、平成 21 年 7 月 7 日　P.13。

割引による地域へ効果

緊急総合対策と生活対策制度により、休日 1,000 円割引が導入されました。高速道路の利用距離に変化が生じ、料金割引が地域活性化に寄与していることが確認されています。

下の図表は、生活対策路料金割引の適用前後の千葉県、香川県、大分県の観光客数の変化を示しています。特に千葉県では、対象とした 20 の観光施設において、約 10 万人増加しています。高速道路の料金施策の効果は大きく、地域活性化に関わる高速道路施策の役割は重要であるといえます。

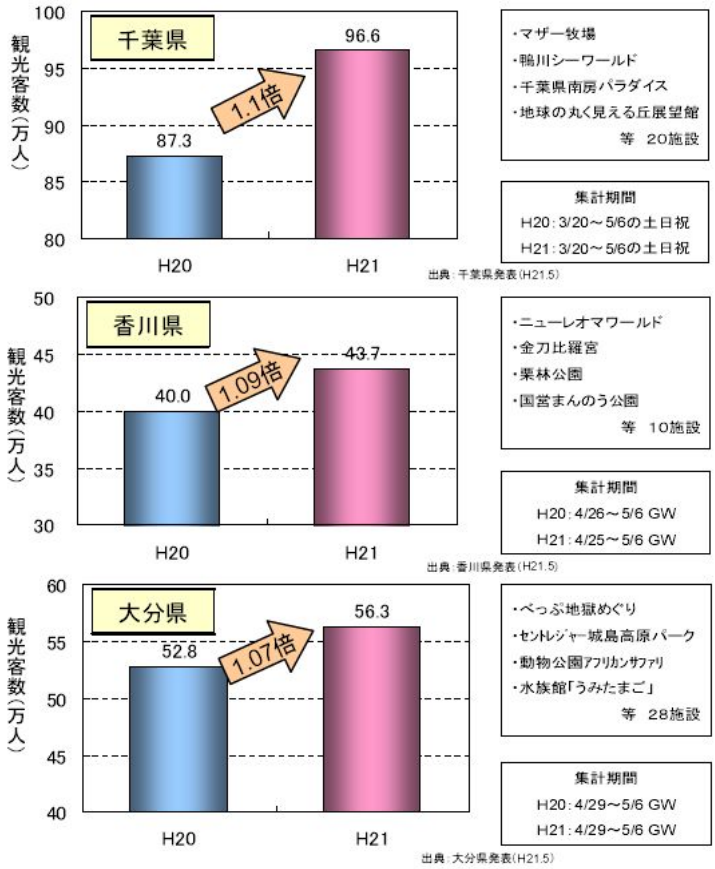


図４－２０ 観光客数の変化

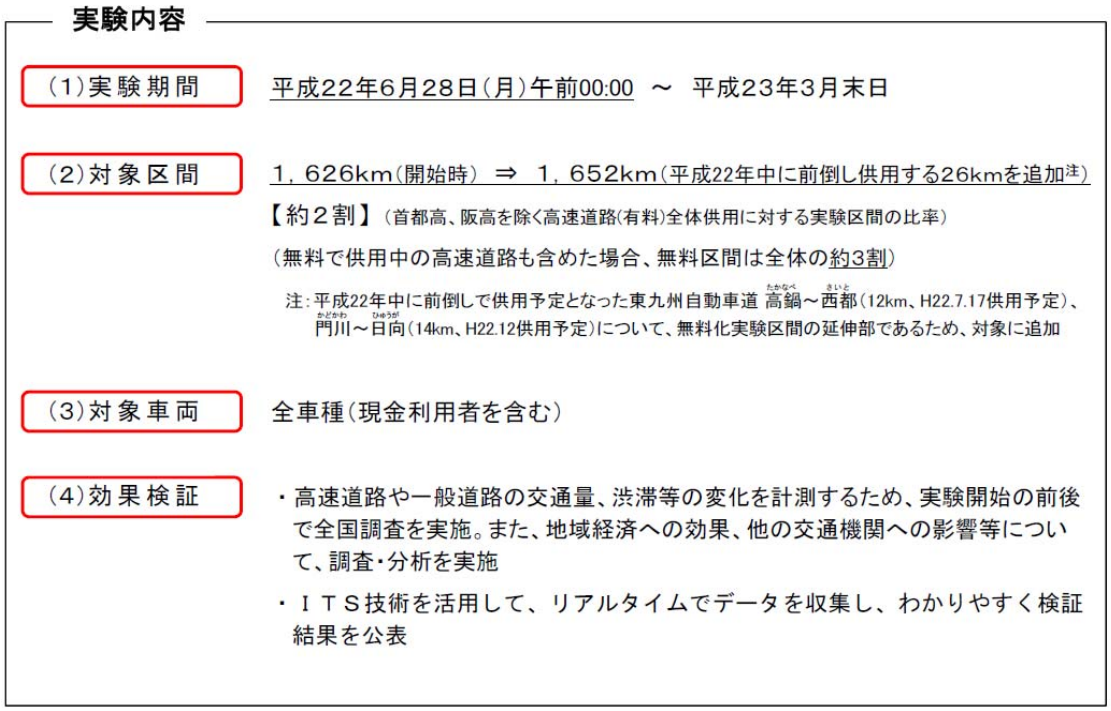
出典：国土交通省社会資本整備審議会道路分科会、第 11 回会議配布資料　資料 1 「最近の話題について」、平成 21 年 7 月 7 日　P.12。

（ii） 「高速道路無料化実験」

制度概要

流通コストの引き下げを通じた生活コストの引き下げや、産地と消費地へ商品を運びやすくするなどして地域と経済の活性化することを目的とした高速道路の原則無料化の方針のもと、平成 22 年 6 月 28 日から平成 23 年 3 月末日までの期間で高速道路無料化実験が実施されています。

社会実験では、特に地域経済への効果、渋滞や環境への影響を把握することとしています。



出典：国土交通省社会資本整備審議会道路分科会、第 12 回会議配布資料　資料 1 「高速道路無料化社会実験の状況」、平成 22 年 8 月 3 日　P.1。

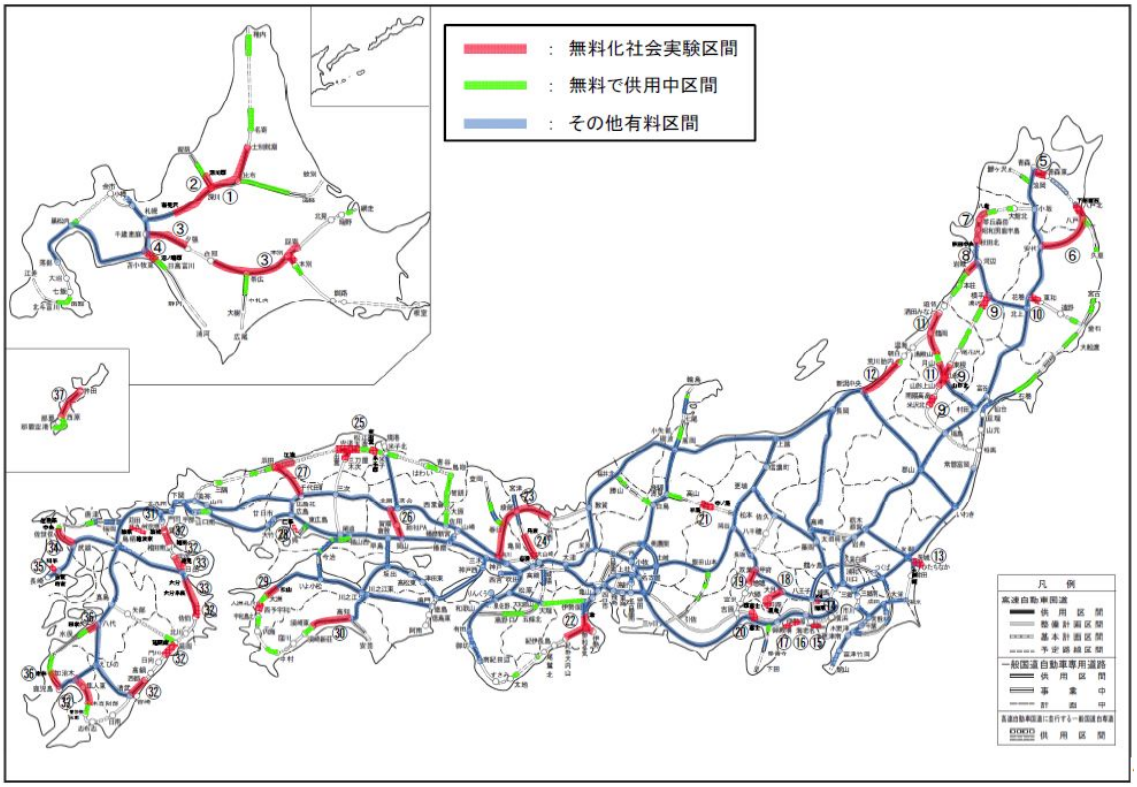
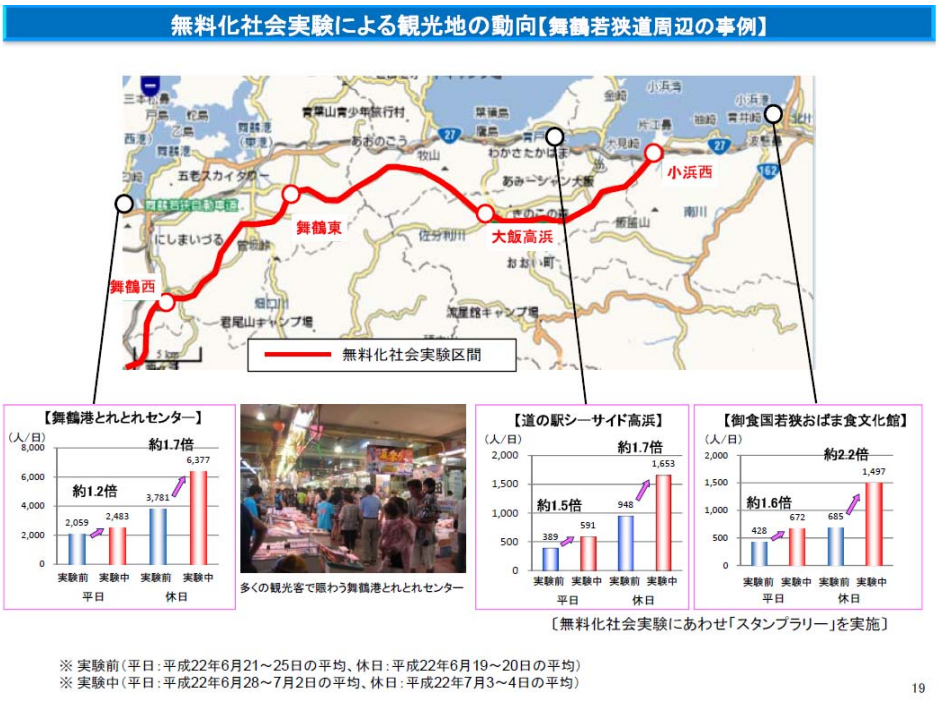


図４－２１　無料化実験区間

出典：国土交通省
http://www.mlit.go.jp/common/000057575.pdf

観光への効果

無料化実験により舞鶴若狭港周辺、東九州道周辺をはじめ、無料化区間周辺の観光施設において、入込客数が増加するなどの効果が確認されています。



出典：国土交通省「平成 22 年度　高速道路無料化社会実験　実験開始後の 1 カ月間の状況について」、平成 22 年 8 月 11 日　PP.19-20。

◇無料化区間IC周辺や、地域の取組みを行っている施設では、入り込み客数が増加

→ 一方、その他の実験沿線施設では、平日に減少傾向

〔前年同期比〕

区分	無料化区間ICからの距離		地域の取組み	
	10km圏内（89施設）	10km圏外（83施設）	有（46施設）	無（126施設）
平日 7/29～8/18（お盆除く）	約 4% 増	約 9% 減	約 5% 増	約 4% 減
休日 7/29～8/18（お盆除く）	約 9% 増	約 1% 増	約 9% 増	約 5% 増
7月3連休 7/17～7/19	約 13% 増	約 3% 増	約 18% 増	約 6% 増
お盆 8/13～8/16	約 7% 増	約 2% 減	約 7% 増	約 1% 増

※調査対象施設：無料化社会実験区間から約30km圏内の観光入込客統計の調査対象である観光施設のうち、協力を得られた172施設

22

参考：地域の主な取組み事例

4. 観光

○ 無料化区間

伊勢自動車道・紀勢自動車道

（津IC～伊勢IC・紀勢大内山IC）

○ 取組み内容

・南三重地域でスタンプラリーを実施し、抽選で宿泊券などを贈呈

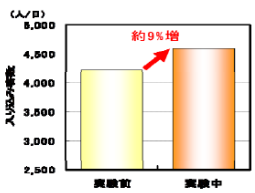
（実施主体：東紀州観光まちづくり公社）

・ラッキーほく（紀北）キャンペーンとしてクーポン付きチラシを作成・配布

（実施主体：紀北町観光協会）

スタンプラリーチラシ

○ 入り込み客数（道の駅紀伊長島マンボウ）



施設内の様子

実験前：平成21年7月18日～20日、7月30日～8月19日の24日間
実験中：平成22年7月17日～19日、7月29日～8月18日の24日間

○ 無料化区間

松山自動車道

（松山IC～大洲IC、大洲北只IC～西予宇和IC）

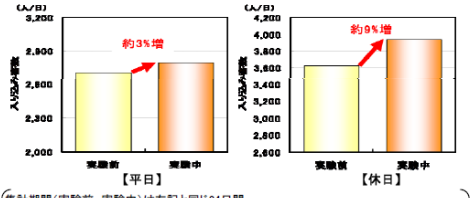
○ 取組み内容

スタンプラリーを開催し、抽選で地域の宿泊券や特産品をプレゼント

（実施主体：えひめ町並みミュージアム構想推進協議会等）

スタンプラリーチラシ

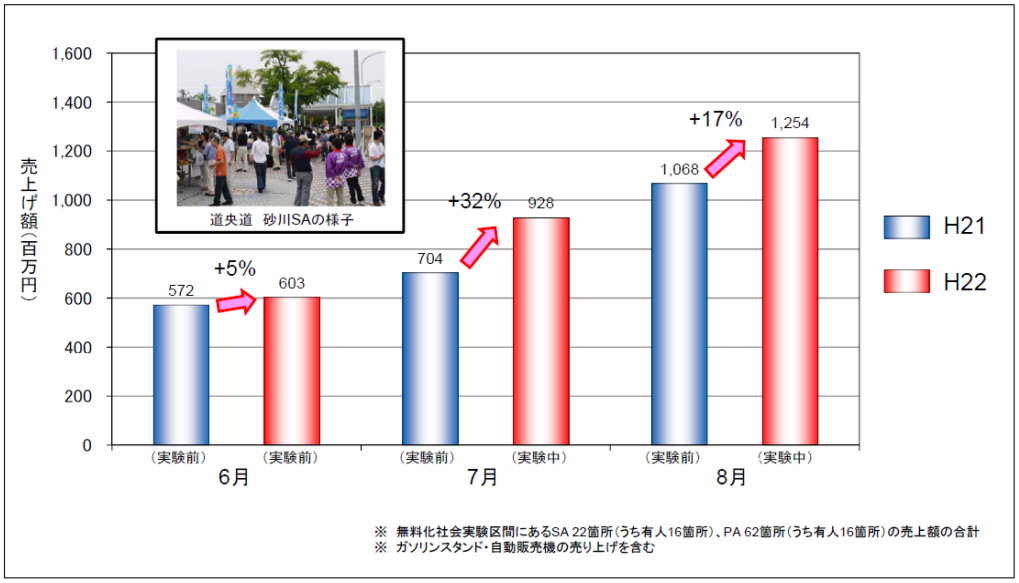
○ 入り込み客数（うわじまきさいや広場）



集計期間（実験前、実験中）は左記と同じ24日間
休日：7月3連休、土日、お盆（実験前：8月14日～17日、実験中：8月13日～16日）の11日間
平日：休日を除いた13日間

23

◇実験区間のSA・PAの売上げは約1.2倍に増加



出典：国土交通省「平成 22 年度　高速道路無料化社会実験　実験開始後の 3 カ月間の状況について」、平成 22 年 11 月 12 日　PP.22-24。

（iii） 交付金を利用した料金値下げ

地域活性化・経済危機対策臨時交付金を利用した事例として、東京湾アクアライン（千葉県）料金の値下げを紹介します。

制度概要

千葉県分として交付される 93 億円程度の国の地域活性化・経済危機対策臨時交付金の一部 10 億円を当てて、平成 21 年 8 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日までの間下記の通り、東京湾アクアラインの通行料金について、社会実験を実施しています。

軽自動車（ＥＴＣ搭載車）1860 円→　640 円
普通車（ＥＴＣ搭載車）　2320 円→　800 円
中型車（ＥＴＣ搭載車）　2780 円→　960 円
大型車（ＥＴＣ搭載車）　3830 円→1320 円
特大車（ＥＴＣ搭載車）　6380 円→2200 円

社会実験による減収額は約 17 億円になります。調査分析・システム改修費等に 3 億円で計 20 億円を東日本高速道路（株）と 2 分の 1 ずつ支払うこととしています。

図４－２２　東京湾アクアライン値下げチラシ

地域への効果

「社会実験」の開始（平成 21 年 8 月）から平成 22 年 3 月まで 8 ヶ月間の交通量は、前年に比べ約 5 割増加（20,900 台 ⇒ 31,400 台）しており、「社会実験」によって、首都圏での「人」、「もの」の動きが活発化しています。

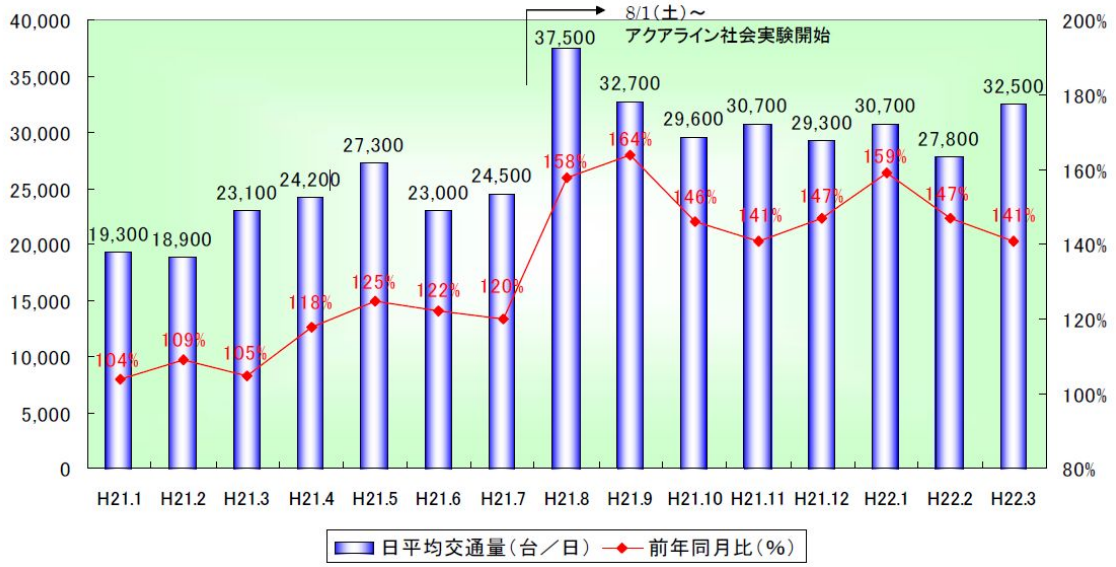


図４－２３ 東京湾アクアライン交通量の推移（全日・全車）

出典：「東京湾アクアライン料金引下げ社会実験」中間とりまとめ[15]

社会実験協議会によれば、2009 年 8 月の開始から 1 年間で経済効果が 358 億円にのぼると算出しています[16]。

経済効果の算出は、東京、千葉、神奈川、埼玉の 1 都 3 県 4000 人の利用者を対象に、宿泊や買い物などの消費額をアンケートで把握し、これに、1 年間の企業の設備投資額などを加味しています。

ホテル宿泊や土産物の売り上げ増などの観光、工場進出やトラック購入といった企業活動などによる経済効果は、千葉が 249 億円と全体の約 7 割を占めています。また、東京 55 億円、神奈川 42 億円、埼玉 11 億円となっています。

[15]出展：http://www.city.kisarazu.lg.jp/resources/content/204/aqua1006-2.pdf　(2011.01.24 アクセス)
[16]出展：http://www.yomiuri.co.jp/atmoney/news/20110121-OYT1T00537.htm?from=main6（2011.01.24 アクセス)

２）　企画割引制度

（ｉ）　制度の概要

道路会社から観光にかかる各種割引が提案されています。高速道路と観光施設の企画割引は、高速道路会社が周遊チケットによる料金割引により利用客の増加による収益の増加を期待し、地元の地元観光協会等が観光施設、駐車場、各種優待券等の提供により利用客の増加による収益の増加を期待するものです。

（ｉｉ）　事例紹介

企画割引制度を実際に活用した事例をいくつか紹介いたします。

事例１　ドラ割【えちごトキめきフリーパス】

新潟県内の高速道路が乗り放題となる企画割引。

平日利用で、普通車および軽自動車（自動二輪車含む）を対象に、首都圏から出発して新潟県内を周遊する利用者向けに「えちごトキめきフリーパス」を発売。

出典：NEXCO 東日本

事例２　今までに実施された企画割引の事例

現在までに実施された企画割引の事例を以下に示します。

表４－１５ 観光企画割引の例

	北陸3県 ETC週末フリーパス	与島PA Uターン割引	にいがた観光周遊パス
実施会社	中日本会社	本四会社	東日本会社
割引区間	名古屋地区⇔北陸地方(周遊区間)	早島IC～与島PA 坂出IC～与島PA	首都圏⇔新潟県内、新潟県内発着(周遊型)
割引形態	連続する2日間乗り放題	Uターン利用で料金半額	連続する2日間または3日間、周遊エリア内乗り降り自由で割引、優待特典付
適用期間	H19.3.16～5.21の金・土・日・月	H19.4.1～5.31 H19.7.1～8.31 H19.10.1～11.30	2日間パス H21.5.13～7.31のうち土曜と7.19を除く毎日 3日間パス H21.5.13～7.31のうち7.18を除く毎日
対象車種	軽自動車等・普通車	軽自動車等・普通車	軽自動車等・普通車
対象車種、販売価格	普通車:8,500円、 軽自動車等:7,000円	普通車:1,600円～2,150円、 軽自動車等:1,250円～1,700円	普通車:2,600円～9,000円、 軽自動車等:2,100円～7,500円
	北海道 ETC夏トクふりーぱす	北海道 夏ワリチケット	えちごトキめきフリーパス
実施会社	東日本会社	東日本会社	東日本株式会社
割引区間	北海道全エリア	北海道全エリア	首都圏往復と新潟県内
割引形態	連続する3日間乗り放題	連続する３日間乗り放題　20枚綴り	連続する最大3日間
適用期間	H21.6.19～9.28の、金・土・日・月・祝日と7.21、8.11～14、9.24	H21.8.7～8.17	H22.9.17～H22.12.17 平日のみ
対象車種	軽自動車等・普通車	軽自動車等・普通車	軽自動車等・普通車
対象車種、販売価格	普通車:3,950円 軽自動車等:3,150円	普通車:6,950円 軽自動車等:5,550円	普通車:8,000円～

※貸付料の支払いに支障のない範囲内で会社が地域や民間企業と連携しながら実施（国土交通大臣への事前届出）

出展：国土交通省、NEXCO 東日本[17]

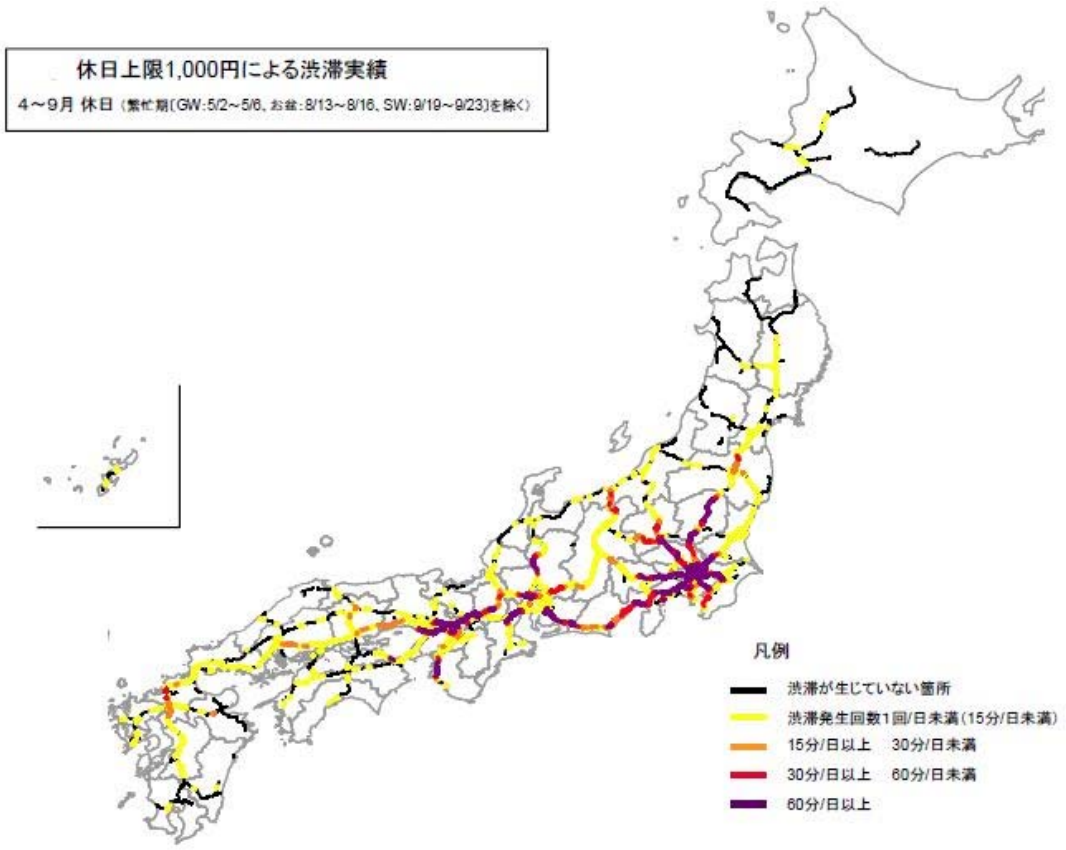
[17] 国土交通省社会資本整備審議会有料道路部会、「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方　-中間答申-　参考資料」（平成 19 年 11 月 30 日 P.20)、NEXCO 東日本 HP の情報を元に作成。

３）　料金割引制度の実施に伴う課題

料金割引施策は景気浮揚効果など地域の活性化に寄与していますが、一方で、交通渋滞も発生しています。交通量の増加は、渋滞や事故のほか、CO2 の排出など環境面でも影響が大きくなります。

（i）　生活対策料金割引による渋滞発生状況

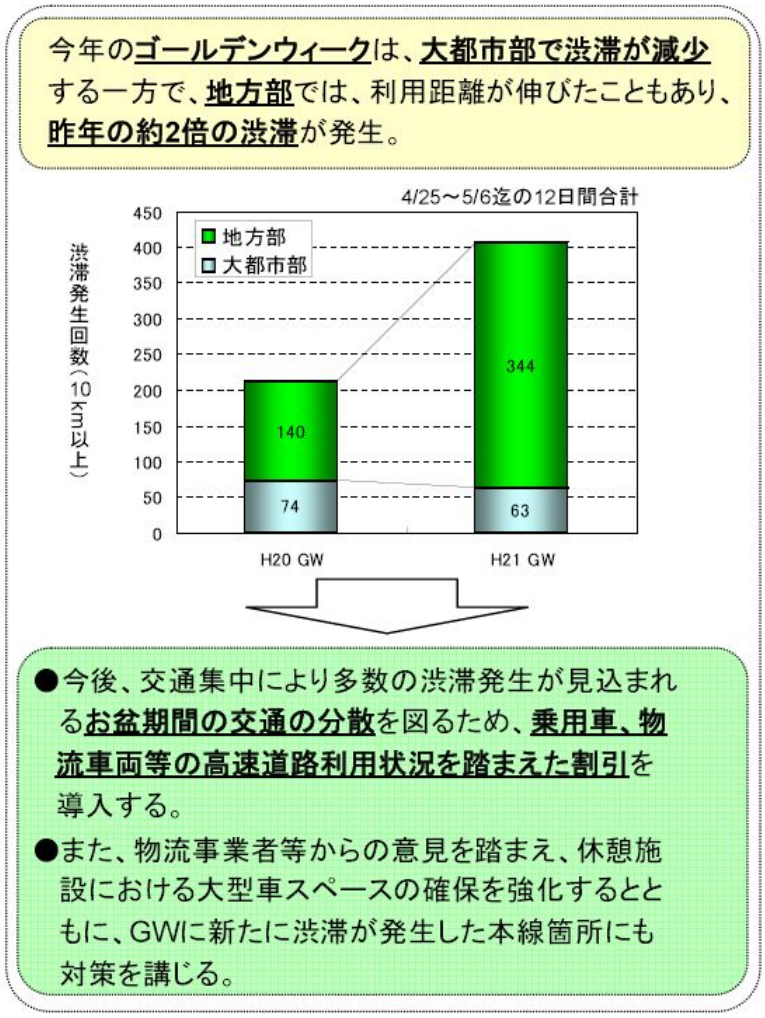
国土交通省では、高速道路無料化社会実験計画を公表した際、平成 22 年 4～9 月の生活対策料金割引による渋滞発生状況を以下のように報告しています。



出典：国土交通省

http://www.mlit.go.jp/common/000057575.pdf

国土交通省では、生活対策による高速道路料金引き下げ後の渋滞は、渋滞が平成 20 年実績に比べ平成 21 年度実績が 2 倍になっており、観光シーズンについては、交通の分散を図る必要があるとしています。

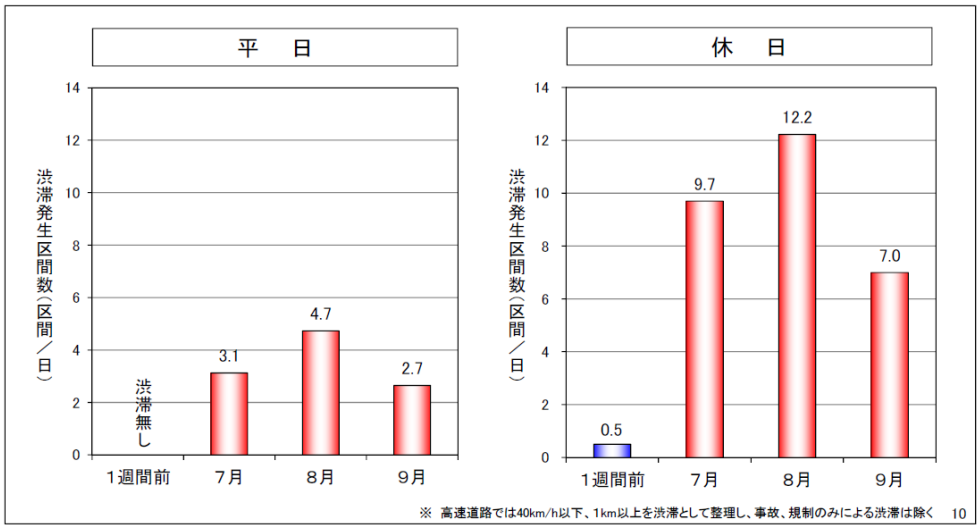


出典：国土交通省社会資本整備審議会道路分科会、第 11 回会議配布資料
資料 1 「最近の話題について」、平成 21 年 7 月 7 日　P.14。

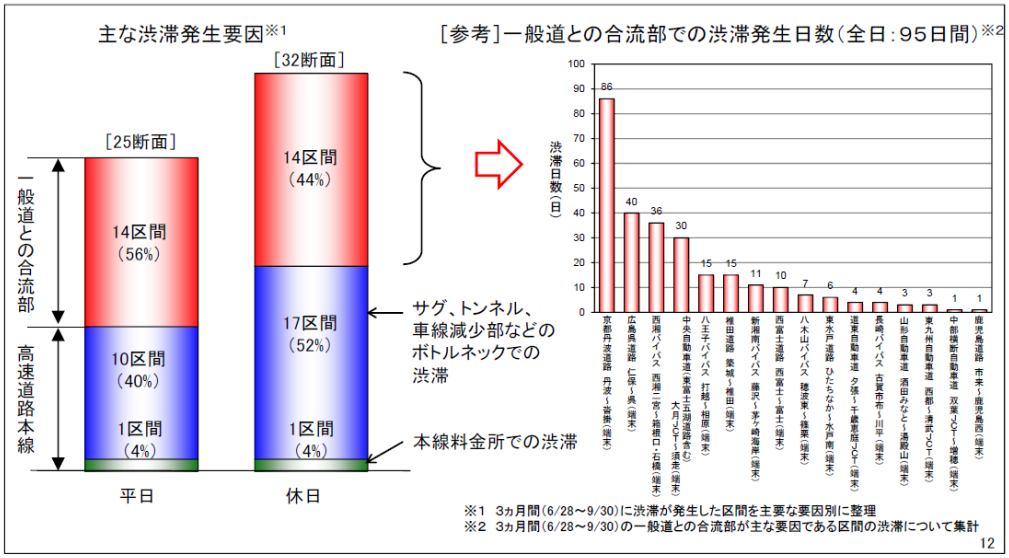
（ii） 高速道路無料化社会実験による渋滞発生状況

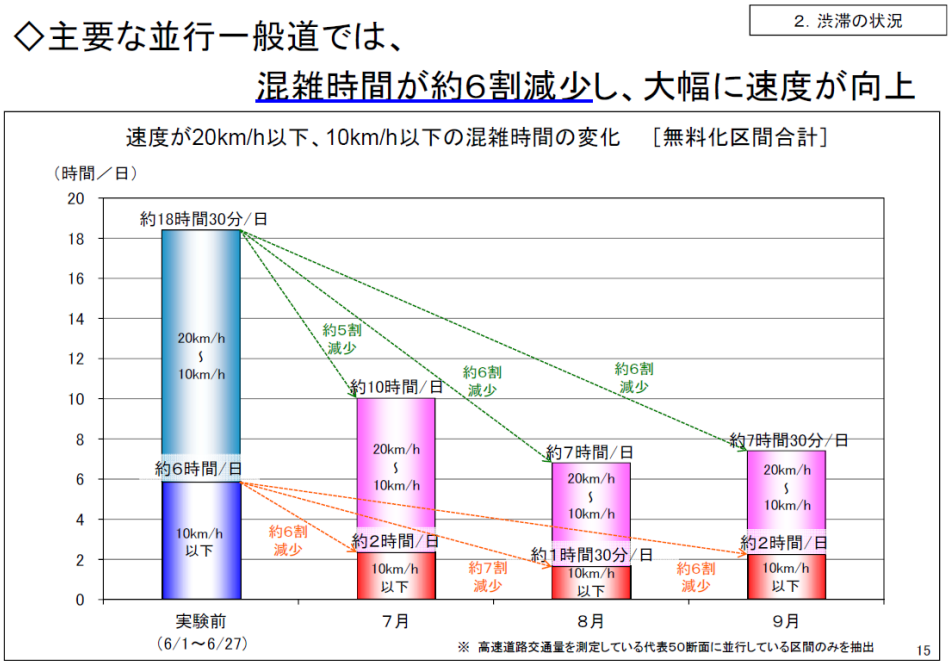
国土交通省は、平成 22 年 6 月 28 日より実施された高速道路無料化社会実験の実験区間において、渋滞の発生状況を報告している。並行する一般道で渋滞が解消される一方で、実験区間において、平日が約１割、休日が約２割の区間で渋滞が発生していると報告しています。また、渋滞の要因は、実験区間の端末の一般道と合流部が約半数と報告されています。

◇高速道路の実験区間（50区間）では、
平日は約1割、休日は約2割の区間で渋滞が発生



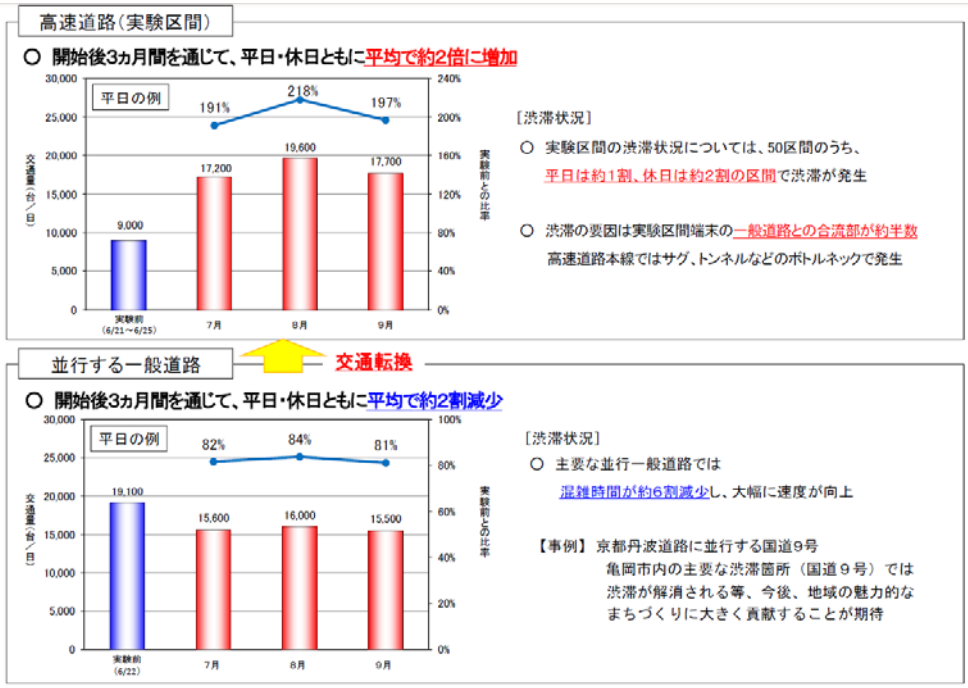
◇渋滞の要因は、実験区間端末の一般道との合流部が約半数
高速道路本線ではサグ、トンネルなどのボトルネックで発生





出典：国土交通省「平成 22 年度　高速道路無料化社会実験　実験開始後の 3 カ月間の状況について」、平成 22 年 11 月 12 日　PP.10、12、15。

高速道路の実験区間の渋滞は、平日休日ともに平均で約 2 倍に増加しています。



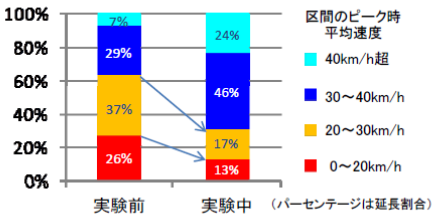
出典：国土交通省「平成 22 年度　高速道路無料化社会実験　実験開始後の 3 カ月間の状況について　概要」、平成 22 年 11 月 12 日。

参考　無料化実験区間に並行する一般道の渋滞解消状況

■京都丹波道路 亀岡市内の一般道におけるピーク時間帯平均速度は、30km/h以下の区間が半減

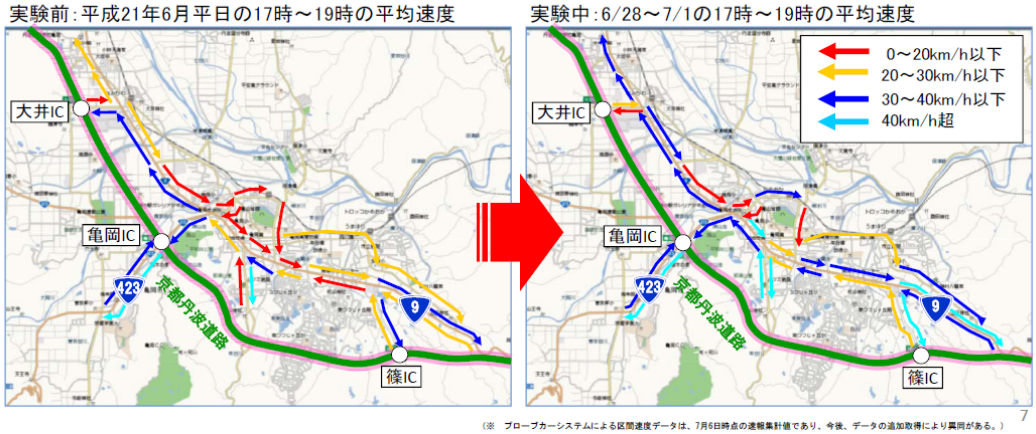
	実験前		実験中
平均 20km/h以下の区間	26%	半減	13%
平均 30km/h以下の区間	64%		30%

（観測延長は全体で39km）



■ピーク時間帯の速度分布の変化

実験前：平成21年6月平日の17時～19時の平均速度　　実験中：6/28～7/1の17時～19時の平均速度



（※　プローブカーシステムによる区間速度データは、7月6日時点の速報集計値であり、今後、データの追加取得により異同がある。）

7

○　亀岡市内の主要な渋滞箇所（国道9号）では、渋滞が解消される等、今後、地域の魅力的なまちづくりに大きく貢献することが期待

8

出典：国土交通省社会資本整備審議会道路分科会、第 11 回会議配布資料　資料 1 「最近の話題について」、平成 21 年 7 月 7 日　PP.7-8。

（ⅲ） 企画割引の課題

企画割引については、各高速道路会社は国土交通大臣に事前に届出をする必要があり、利用者も、事前申し込みの必要があります。観光目的の企画割引は、エリアを限定し、期間を限定しているものが多く、観光客にとっては、割引を受けるための事前の情報収集などに労力がかかっていたり、エリアや期間が外れてしまったりして、割引のメリットを受けられた観光客は限定的であった可能性があるため、工夫が必要です。

（５） まとめ（地域間及び高速道路との連携による地域活性化について）

高速道路におけるその利便性が十分に活用されるためには、今後もIC整備を推し進めていくことが必要です。しかしながら、現状において十分に活用されていないICが存在するなど、IC整備の効果を十分に享受できていない地域もあります。今後、約200箇所のスマートインター整備が推し進められていく中では、その効果を地域が十分に享受するための高速道路・IC の利活用方策を検討するなど、地域の活性化に繋げていくことが重要です。

特に、地方部の観光地等には、公共交通機関の整備がされていない個所も多く存在し、移動の快適性から自家用車の利用が中心となることが想定されるものの、自動車保有率は、今後、安定的に推移していくと思われることから、地域の活性化を図るためには、これらの施策において高速道路の利用が積極的にされることで、地域への来訪者を増加させることが必要です。

収集した事例によると、地域（地方自治体）においては、高速道路利用者の利便性の向上や、県内産業の振興等において高速道路会社との協力関係を構築するため、包括的提携協定を締結し、観光も含めた多様な連携事業の実施を行っていくこととしており、各所において地域活性化に資する取組みが展開されています。また、高速道路会社においては、地方公共団体と連携を図りながら、観光を軸とした高速道路の利用促進を図ってもいます。それらを踏まえ、今後より一層利用者に高速道路を最大限活用してもらうためには、例えば周遊ルートを提案するなど、利用者にわかりやすい高速道路の活用方法を周知し、認知度をあげる必要があります。また、高速道路会社と地方公共団体のみで連携するだけではなく、例えば旅行会社等との連携を図ることも重要であり、高速道路の利用増が期待できるだけでなく、観光地における宿泊の提案など、より多くの地域活性化効果が期待できます。

また、SA・PA などにおいてのパンフレットの配布や、インターネットによる情報提供などは、すでに高速道路会社でも取組んでいる広報活動でありますが、地域発の取組を活用した高速道路の利用促進として、財団法人高速道路交流推進財団が取組んでいる「観光資源活用トータルプラン」のような、地域間で連携を図り、観光地や周遊ルートを詳細に提案している事業や企画についても、高速道路会社において、より積極的に紹

介していくことで、一層の利用増に繋がります。

一方で、観光による地域の活性化に効果が期待できる高速道路料金施策において、国による緊急総合対策・生活対策として、時間帯割引等の施策が実施されており、また、平成 22 年 6 月 28 日（月）より（平成 23 年 3 月末まで）高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引下げ、地域経済を活性化すべく、一部区間で無料化実験が実施されています。また、高速道路会社では、料金割引やフリーパスなど、期間を限定して実施している取組みを既に実施してきているところです。今後はさらに、旅行会社等民間企業との連携を図ることができれば、当該地域への宿泊など、利用者にとっても利便性が高く、地域の魅力をより効果的に PR することができるようになり、地域活性化方策に繋がります。また、あわせて例えば乗継ぎシステムなどの新たな料金施策の導入することができれば、さらに高速道路の利活用が増加し、地域活性化への貢献が期待できます。

現状の施策は、有限的であり、限られた財源の中で実施されていることから、今後も、料金施策だけでなく高速道路会社と地域とが、より一層の協力関係を構築し継続させていくことで、安定した地域の活性化を図る環境を整えていくことが重要です。また、地域の魅力を向上させることで来訪者の増加が見込まれることから、さらなる施策等の工夫が必要であり、併せて積極的な周知活動を展開することが重要です。

５．提案のとりまとめ

高速道路が有する広域的なネットワークを最大限有効活用していくためには、今後整備が予定されている約 200 箇所の追加 IC 整備を、早急に推し進めていく必要があり、また、当部会におけるこれまでの調査・検討に基づき、以下のような方策を具体的に展開していく必要があります。今後の約 200 箇所に及ぶ追加 IC 整備において、これらの方策が適用され、合理的かつ円滑に進められることを期待します。

（１） 整備水準のあり方及び需要推計の改善について

高速道路会社においては、簡易な料金所の設置で運用が可能であるスマート IC を約 200 箇所整備することを目標としているところですが、当該 IC 整備にあたっては、利用交通量の推計を十分に行うとともに、利用者ニーズや動向を把握した整備水準についての検討を行うことが重要です。

例えば大型車の交通が著しく低い場合などは、大型車の通行を禁止し、小型車（普通車）専用での整備を行うことや、より容易に ETC 専用の料金所が設置できるのであれば、緊急退出路等の既存の交通路を活用した運用形態も考えられます。また、一般的に利便性が高いとされる IC はフル型ですが、十分な利用交通量を確保することができないことが想定される個所については、ハーフ型での整備を行うことも検討すべき事項です。

以上のように、今後の IC 整備における整備水準の検討のためには、将来の需要推計の精度を確かなものとすることが求められています。国土交通省においても、「需要推計の改善」の検討が行われているところであり、この検討が早期にとりまとめられ、精度が高い需要予測がされることを期待します。

しかしながら、将来需要を予想すること、すなわち遠い将来について見通しを立てることは、非常に難しいものでもあります。需要推計の予測をしたとしても、将来に大きな変化が生じ、予測と異なる結果となる場合もあることから、将来的に拡充が行われるなどの追加投資が発生する可能性を念頭におきつつ、利用交通量を予測し、需要推計の精度向上を図るとともに、慎重な整備計画を立て、無駄な公共投資の削減の実現を図っていく必要があります。

（２） 新たな整備費用の負担方策について

新たな IC 整備は、高速道路への効率的なアクセスが確保され、企業立地を初め地域経済の浮揚、雇用創出の促進、周辺道路の渋滞緩和などが図られることから、地方活性化の効果があります。

IC 整備を希望する多くの地方公共団体においては、主に地域活性化を目的としていますが、事例調査の結果から、税収の増加などの一定の整備効果が確認できました。

現在整備されているスマートICについては、接続道路管理者である地方公共団体が取付け道路はもちろんのこと、IC 周辺の関連する道路の整備等にかかる費用を負担していますが、今後も、整備等にかかる財源の確保を検討していくとともに、関係者間で十分議論・調整をした上で、適切な負担を継続していく必要があります。

また、IC 整備により地方税収の増加が見込まれる地方自治体においては、費用の負担能力が一定割合増加することから、現在は高速道路会社による負担がされている IC 本体にかかる整備費用やIC管理運営費について、当該増収分を5年間の期限付きなどで充当できるような新たな方策もあります。

さらには、IC 近隣の工業団地内に立地している企業や商業施設を経営している企業においては、IC 整備による受益を享受していることが事例調査で明らかになったことから、民間事業者がIC整備へ参画する方策を考えていくことも必要です。参画方策としては、民間事業者は本来道路管理者ではないため、道路管理を行うことは必ずしも適当ではなく、財政支援を行うという形態が合理的ではないかと考え、整備費用の一部を民間事業者が当該IC整備で増加した利益をもって協働出資することのできる負担形態が望ましいと考えます。しかしながら、開発IC制度においては、民間事業者による整備費用負担がなされ、償還計画に綻びが生じた事例もあることから、慎重な検討が必要です。民間事業者における整備費用の負担がされる場合には、その後の経済状況の変化等により負担の継続が困難となる可能性もあるため、このような場合には、地区協議会などを活用しながら、交通量の増加による当該地区への地域活性化効果や、受益を受ける範囲及び事業者の変化に応じた負担割合の修正など、今後の対応策を検討していくことが望ましいと考えます。

一方、維持管理に関する費用については、高速道路会社が使用していないスペースにおいて、運転に支障のない範囲でIC近傍の民間施設等の案内板を設置するなど、高速道路会社が広告事業を展開し、広告料収入を得るなど、幅広い視点で維持管理費用の調達を考えることが必要です。

（３） 協議会等の活用について

現在の地区協議会には、民間事業者が参加している例はほとんどありません。しかしながら、民間活力を活用したIC整備は、今後推し進めていくべき施策であり、地区協議会における議論の場に民間事業者が参加することにより、官民が一体となった周辺開発を行うことができ、その効果として、より一層のIC利活用や地域活性化の促進が期待できます。

IC整備を地域貢献、地域活性化に活かしていくには、受益者を含めて、当該ICにおける整備費用の負担方法、通行の対象とする車両の種類、時間制限の有無や通行可能時期などについての意見を聴取することが重要です。整備費用の一部を、民間事業者が協働出資等で費用負担を行うという方策がとられる場合には、地区協議会において、当該

民間事業者を含めて立地条件や整備費用の割合、今後の運営等について、十分な議論を行うことが必要です。

また、地区協議会においては、運営方針などの検討を行うことで、周辺の開発状況等に応じた利便性や、民間事業者による費用の負担方策についての見直しができるものと思われることから、IC 整備がされた後においても、定期的に開催されることが望ましく、そのためには連絡体制の構築及び維持に努めることが必要です。

（４） 運営コストの縮減について

スマート IC では、ETC にて料金収受が行われるため、料金収受員の配置はされていませんが、非 ETC 車誤進入時の退出誘導や、ETC カード未挿入車の誤侵入の場合の再通信などのトラブルに対応するため、監視員が常駐しているのが通例となっています。

遠州豊田 PA スマート IC においては、平成 22 年 5 月から、上下線ともに遠隔による運用が開始され、運営費の効率化が図られています。遠隔運用を行う場合には、退出路の整備や遠隔運用システムの改良工事が必要な場合もありますが、今後整備される他のスマート IC での展開を図ることが可能となれば、大幅な運営コストの削減に繋がり、スマート IC の合理的かつ円滑な整備が進みます。今後は、整備費用の軽減や新たな負担方式を考えていくとともに、運営方策おいても、コスト削減となる工夫が必要です。

また、スマート IC の利用見込みに応じ、地域においてイベントなどが開催される際や、時期や期間が限定される夏の海水浴や冬のスキーなどの行楽シーズンにあわせた臨時開放による運用方策など、新たな施策導入の検討も必要です。

（５） 地域間及び高速道路との連携による地域活性化について

高速道路会社や地方公共団体では、包括協定を提携するなど、相互に連携を図りながら地域活性化のための工夫や高速道路料金施策を行うとともに、地域のイベントを掲載した SA・PA におけるパンフレット配布や、インターネットによる情報提供をするなど、観光を軸とした高速道路の利用促進を図っています。今後の情報提供としては、地域発の取組を活用した高速道路の利用促進として、財団法人高速道路交流推進財団が取組んでいる「観光資源活用トータルプラン」のような、地域間で連携を図り、観光地や周遊ルートを詳細に提案している事業や企画についても、高速道路会社において、より積極的に紹介していくことで、一層の利用増に繋がります。

また、これらの提案の活用方策については、利用者がより一層高速道路を利用し、最大限の活用をするため、旅行会社とも連携を図ることが有効であると考えられ、周遊ルートを提案や観光地における宿泊の提案をするなどの取組みを行う必要があります。

（６） 地域活性化に資する今後の料金施策について

高速道路を活用した地域の活性化の実現には、利用者にとって利用しやすい料金施

策が必要です。例えば、ETC（有料道路における自動料金支払いシステム）を活用して乗継管理を行うなど、利用料金を重複徴収せずに高速道路を乗り降りできる乗継システムなどが考えられます。さらに、乗継システムを応用することで、フリーパスや乗継ぎ可能な周遊券等による割引企画も可能となります。このような、新たな料金施策の導入は、地域にある観光地を周遊することができ、利用者の満足度を高めるとともに、地域活性化に貢献します。

今後、地域活性化に資する新たな割引施策導入にあたっては、既に高速道路会社で実施している料金割引施策を参考とするとともに、その費用対効果を検証しながら地域活性化へ向けた企画を導入していくことが必要です。また、この場合には、地域においても割引施策等の効果を地域活性化への観点から検討を行い、高速道路会社に提案するなど、地域と高速道路会社の連携が必要です。

【追補】大規模災害における高速道路の役割について（東日本大震災関連）

当部会においては、今後の追加 IC 整備を合理的かつ円滑に進めるための方策を検討するとともに、経済指標などから、既存の高速道路の地域貢献等を分析してきましたが、今回の東日本大震災を受け、大規模災害発生時における高速道路の役割やその活用方策についての検討を追加することとしました。

１．大規模震災への備えと復旧の状況について

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震では、東北地方を中心に大きな被害がありました。高速道路においても、交通の支障となる被害を受けた路線・区間（20 路線、延べ 854 キロ区間）がありましたが、東北自動車道などの主要路線を中心に、3 月 12 日早朝までに、緊急車両の通行を可能とするための仮復旧（一部徐行等が必要）が概ね完了し、緊急車両の通行や物資の輸送などの緊急輸送路（最大 6 路線、583 キロ区間）として活用されました（平成 23 年 3 月 18 日東日本高速道路株式会社プレスリリースより）。

東日本高速道路会社においては、防災・震災対策として、災害対策基本法（第 39 条）、大規模地震対策特別措置法（第 6 条）及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法（第 6 条）に基づき、災害時における高速道路の道路交通を確保し、災害時においてもその社会的役割を充分果たすことを目的として、平成 19 年 4 月に防災業務計画を策定しています。防災業務計画は、現実の災害に即した構成となっており、時間の経過とともに、災害予防、災害応急対策及び災害復旧における諸業務について定めています。

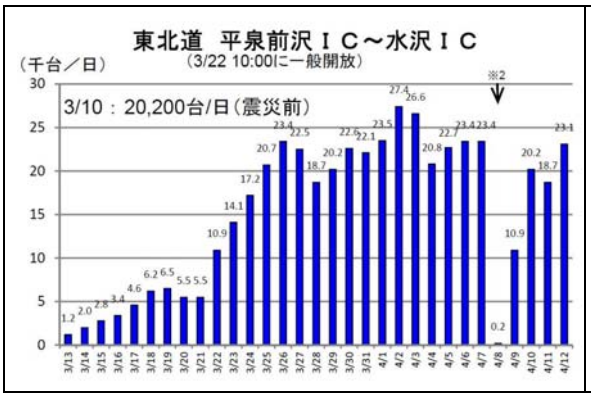
今回の震災において、大津波による被害では、ガレキなどの災害廃棄物が幹線道路や生活道路などに流れ込んできたことで、一般道は寸断されてしまい、道路交通機能を失ってしまった個所が多くありましたが、部分的に供用されていた三陸縦貫自動車道においては、津波浸水区域を回避するルートであったことや、高架にて整備が行われていたために比較的津波被害が僅少でした。また、地震による被害では、高架にて整備されている個所が倒壊することがなく、路面の段差又はクラック（ひび割れ）などの交通の支障となる損傷にとどまりました。このことから、被害が甚大でない個所については、防災計画業務に基づき仮復旧が早急に施され、緊急交通路として活用がされました。

以上のように、今回の震災においては、迅速な対応を可能とする計画策定の重要性が実証される形で、高速道路は一般道に比べ災害発生から比較的早期に復旧したと考えられることから、災害に備え、迅速な対応を可能とする計画が策定されていることが重要です。

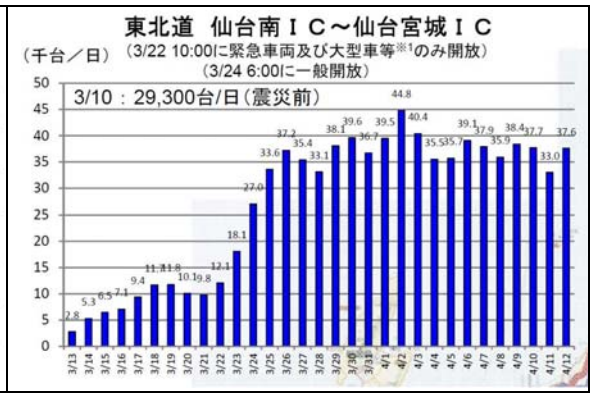
２．復旧後の交通量について

東日本高速道路株式会社においては、3 月 12 日早朝に、東北道などの主要路線を中心に仮復旧を順次完了させ、緊急交通路として被災地を往来する自衛隊の救援車両などの緊急車両の通行に利用されました。

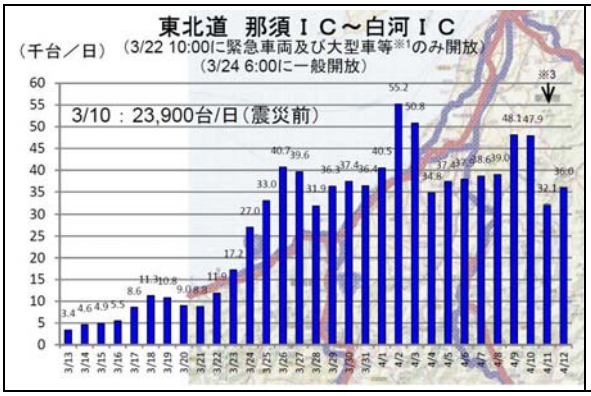
東北道については、3 月 22 日から 3 月 24 日にかけて一般開放がされましたが、その復旧後の断面交通量を見てみると、仙台南 IC～仙台宮城 IC 及び那須 IC～白河 IC については、震災前の 3 月 10 日を越える交通量があり、高速道路が被災地に向かうための重要な交通路としての役割を果たしていることがわかります。



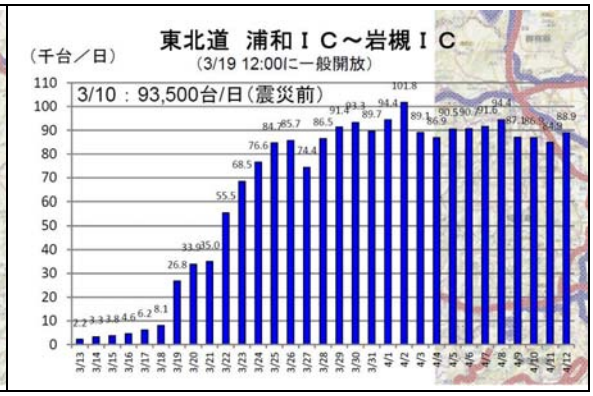
交通量（東北道_平泉前沢 IC-水沢 IC）



交通量（東北道_仙台南 IC-仙台宮城 IC）



交通量（東北道_那須 IC-白河 IC）



交通量（東北道_浦和 IC-岩槻 IC）

※1：1.2.8.9.0 ナンバー及び黒ナンバーの車両

※2：地震による通行止め（下り線：4/7 23:36～4/8 23:00、上り線：4/7 23:36～4/10 6：00）

※3：地震による通行止め（4/11 17:17～4/11 19:30）

図１　復旧状況及び断面交通量について

出典：H23.4.13_10:00 現在_国交省資料

３．大規模災害における高速道路の役割について

こうした大規模な災害が発生した場合において、高速道路の担う役割を考えてみると、災害発生からの時間の経過とともに、以下の６つが考えられます。

（１） 人命の救出救護（人身被害を受けた人の早期救出介護）
（２） 緊急物資の輸送
（３） 避難先から被災地へのアクセス
（４） 災害廃棄物の搬出
（５） 応急仮設住宅資材等の搬入
（６） 地域活性化（日常生活の回復と復興支援）

（１）人命の救出救護について（人身被害を受けた人の早期救出介護）

災害発生直後には、人命の救出救護が最優先で行われます。今回のような大規模地震及びそれに伴う大津波が発生した場合には、自衛隊・消防・警察により、広範囲において多くの人に対する救出救護活動が行われます。このような事態の中では、高速道路は、早急な仮復旧が施され、緊急交通路として活用されることが期待されます。

災害が発生した際、災害応急対策に必要な人員や資材などを運ぶ緊急車両の交通路の確保のため、関係する都道府県公安委員会によって緊急交通路の指定がされます。今回の災害においては、東北自動車道、磐越自動車道及び常磐自動車道の一部が緊急交通路として指定され、道路交通法上の緊急車両及び都道府県知事又は公安委員会が交付した緊急通行車両確認標章を掲示している車両のみが通行することができ、指定期間中の一般車両の通行が禁止されました。緊急交通路は、被災地域へ向かう救援隊等の重要な交通路となることから、高速道路会社の復旧に向けた迅速な対応は、その社会的役割を充分に果たすものとなっています。今回の災害では、緊急交通路指定区間の追加 IC である東北自動車道の北上金ヶ先 IC（開発 IC）及び磐越自動車道の郡山東 IC（開発 IC）において、被災地へ向かうための出入口としての効果が発揮されました。

（２）緊急物資の輸送について

大規模災害発生時には、被災者は避難生活を強いられることから、食料品・飲料品はもちろんのこと、衣類や衛生用品などの日用品など、多くの人が救援物資を必要とします。避難所は、地区ごと設けられており、今回の災害のように被災地が広域的範囲に及ぶ場合、高速道路に多くの出入口があると円滑な輸送が可能となります。

しかしながら、災害発生後に多くの出入口を整備することは困難であるため高速道路会社において整備することとされている約 200 箇所のスマート IC が、災害発生時からの復旧・復興へ向けた円滑な物資の輸送のための出入口の確保につながり、このような有事の際にも活用することができる意義のある施策と考えます。

ところが、今回の災害で緊急交通路として指定された高速道路では、人員の確保が困

難であったことなどの理由から、出入ができないICが数箇所あり、また、すべてのスマートICにおいて、出入が制限されていました。

有事の際においても有効に活用できるスマートICであるためには、緊急時においても出入が可能でなければなりません。人員の確保が困難であることが出入不可の理由であるとするならば、各関係機関などに応援要請をすることで人員の確保を図り、出入制限をなくす措置を講じることが必要です。そのためには、高速道路会社において策定されている防災業務計画にも記載されているとおり、今後も関係機関、協力会社等が、有事の際に相互協力できる体制を構築するとともに、応援要請が円滑に行われるよう、応援体制の確立を図ることが重要です。

（３）避難先から被災地へのアクセス

被災者の多くは、当面の危機が去り、ある程度の復興が進むまでは、避難所若しくは親類・知人のもとなどで避難生活を送ることになりますが、被災した自宅に必要なものを取りに行くなど、被災地域へ赴く機会もあることと思います。親類・知人のもとなど、被災した自宅から離れた場所で避難生活をする場合には、自宅へのアクセスは重要となります。

このような場合において、スマートIC整備が進み、より多くの出入口が確保されるのであれば、高速道路の利便性が発揮されるため、今後の施策とされている約200箇所のスマートIC整備は、高速道路に求められる支援方策であると考えます。

また、被災地の災害対策本部又は各地方自治体の公的な機関の派遣要請にもとづき災害救助に従事する車両は、高速道路会社により通行料無料の取扱いがされていますが、派遣要請のないボランティア活動や観光を目的とするなどで被災地域を訪れる車両についても、通行料の優遇措置が図られることが被災地域支援に結びつくものと考えます。例えば、公的機関の派遣要請によらないボランティア活動を行うために被災地を訪れる車両については、利用者が事前に地方公共団体などの公的機関に申請を行い、証明書の発行を受けるなどの方法が考えられますが、不正通行への対策が必要なことから、証明方法には工夫が必要であり、そのための検討が必要です。

＝＝[参考]＝＝

今回、東日本高速道路株式会社では、災害救助に従事する車両（災害派遣従事者証明書及び緊急通行車両確認標章の交付を受けている車両）及び東京電力の原発事故を受け、避難指示地域から緊急退避する車両（屋内退避対象地域からの自主避難車両を含む）について、通行料金無料の取扱いを行っています。

災害救助に従事する車両については、入口、出口ともに一般レーンを利用し、災害派遣従事者証明書の交付を受けている車両については、出口で通行券とともに証明書を提出し、緊急通行車両確認標章の交付を受けている車両については、視認できる場所に用意することとなっています。

また、東京電力の原発事故を受け、避難指示地域から緊急退避する車両については、災害救助に従事する車両と同じく入口、出口ともに一般レーンを利用し、出口で通行券を渡す際に「原発避難指示地域からの避難車両」である旨を係員に申し出る仕組みとなっています。

（４）災害廃棄物の搬出

今回の震災及び津波被害において、特に被害が大きかった宮城、岩手、福島の東北３県の倒壊した家屋やビルによる災害廃棄物は、阪神大震災の約 1.7 倍に及ぶ約 2,490 万トンと推計されました（環境省発表の推計値（2011/4/5 現在））。被災地においては、被災後一定期間が経過してから、復興に向けた活動がはじまりますが、活動の初期段階においては、被災地から災害廃棄物を早期に搬出することが必要です。このことから、高速道路においては、これら災害廃棄物の搬出に係る輸送の迅速化への支援が期待され、この場合においても、今後の施策とされている約 200 箇所のスマート IC 整備を早期に実現させることが高速道路に期待されている支援方策であり、多くの出入口を確保すること、すなわち被災地へのアクセスを向上させることが、迅速な災害廃棄物の搬出につながるものと考えられます。

（５）応急仮設住宅資材等の搬入

被災地における復興に向けた活動としては、災害廃棄物の搬出と並行し、応急仮設住宅の建設が始まります。国土交通省住宅局の発表では、約 62,000 戸（H23.4.7（13:00 現在））が必要とされており、高速道路には、その大量の建築資材を被災地へ円滑な搬入の支援が求められています。高速道路における支援としては、災害廃棄物の搬出と同様に、スマート IC 整備により多くの出入口を確保することで、円滑な資材搬入がされると考えられ、派遣される建設作業員等の重要な交通路としての活用が期待されます。

（６）地域活性化（日常生活の回復と復興支援）

高速道路には休憩施設として SA・PA が整備されており、今回の災害では、緊急交通路に指定されている区間内の利用可能なほぼ全ての SA・PA において、被災地を往来する緊急車両の中継基地・補給基地として活用されました。このことから、復旧後には、緊急物資の輸送拠点や、その他の物流の拠点としての活用が考えられます。しかしながら、スマート IC は大型車による通行が制限されている個所もあることから、SA・PA を輸送拠点とする場合には、IC の出入に供する車両は普通車や中型車を利用し、SA・PA に集積させた物資を、高速道路を利用して運搬する際には大型車を利用するなど、配送体制を工夫することが考えられます。また、このような場合には、大型車の出入制限がされている IC についての情報提供を行うことが肝要であり、その方法については工夫が必要です。また、避難生活では、生鮮食料品や日用品の購入ができないこと

が多いため、SA・PA を活用し、地元住民への食料品や日用品の提供をするとともに地元の農産物などを販売することが、被災者への食料品等の提供だけでなく、収入にもつながります。

被災地域における復興への道のりは長期に渡ることから、被災地においては、観光・産業の振興など、地域活性化への取組みが必要となります。復興にあたり、被災地域においてスマート IC が重点的に整備されるならば、被災地域の農産物や海産物等などの商品を全国の消費地へ円滑に輸送することが可能となり、当該地域の商品物流の活性化に寄与するとともに、被災者の復興支援につながります。さらには、高速道路を活用した周遊プランを旅行会社等と締結するなど、スマート IC を活用した観光産業の活性化を図ることや、積極的な誘致や観光情報の広報活動を行うことが、災害後の復興に向けた新しい観光産業の育成・活性化につながっていくため、地域と高速道路会社が連携を図りながら、地域の活性化、地域の再建に取組んでいくことができます。

このように、高速道路は、被災後の時間の経過とともに支援方策を変え、当該地域の地域活性化に貢献・寄与することが可能です。

４．今後の施策について

大規模災害発生時における高速道路について、期待されている活用方策及びその役割を十分に果たす今後の施策について考えてみると、アクセス性の向上、通行料金の優遇措置及び高速道路の防災施設としての活用という３つが考えられます。今後、現地の状況や地域の要望を踏まえながら、実現が可能なものから順次展開されていくことが、復興に向けた重要な取組みであると考えるとともに、この取組みにより、高速道路がより一層活用されることを期待します。

（１）アクセス性の向上について

高速道路は、震災直後の人命の救出救護やその後の早期復興へ向けた支援活動、さらには長期的な取組みである地域の活性化に資する活用など、それぞれの局面において重要な役割を果たします。

今回の災害においては、震災直後に仮復旧が早急に施され、災害応急対策に必要な人員や資材などを運ぶ緊急交通路としての指定を受け、多くの人命救出や緊急物資の搬送に活用されました。

大規模災害発生時において、高速道路の活用が期待されることや高速道路に求められる支援方策を改めて考えてみると、多くの出入口を確保することであり、それにより、まず、アクセス性の向上を図ることができます。今回の災害のように被災地が広域的範囲に及んでいる場合、アクセス性の向上は、早急な人命救助・迅速な緊急輸送等を実現させます。しかしながら、今回の災害において緊急交通路と指定された路線上の数箇所の IC で出入制限が設けられました。今後、アクセス性の向上の効果が最大限発揮させ

るためには、出入口を有効に機能させるための人員配置等、体制の構築が必要です。

また、災害後の復興へ向けては、被災地域の農産物や海産物等の商品を消費地へ運ぶなどの商品物流の活性化が期待できるとともに、被災地域への来訪者への利便性を高めることができるため、新しい観光産業の育成・活性化につながります。

以後の防災政策の観点からアクセス性の向上について考えてみると、高速道路会社においては、平成 30 年 3 月 31 日までに全国で概ね 200 箇所のスマート IC を整備することを目標としており、高速道路上に多くの出入口があることは、このような有事の際において、被災地へ向かう緊急車両の通行や円滑な物資の輸送に活用することができます。また、今後のスマート IC 整備においては、今回の災害で被害の甚大であった東北地方を重点的に進めていくことで、地域産業・観光振興の一助となり、早期復興の実現に結びつくものと思います。

（２）通行料金の優遇措置について

高速道路においては、災害発生時及び復興時において、被災地とその他の地域を結ぶ重要な交通路としての機能が発揮され、支援車両などの多くの交通量が生じます。

先に述べたように、東日本高速道路株式会社においては、災害救助に従事する車両（災害派遣従事者証明書及び緊急通行車両確認標章の交付を受けている車両）及び東京電力の原発事故を受け、避難指示地域から緊急退避する車両（屋内退避対象地域からの自主避難車両を含む）について、通行料金無料の取扱いを行っています。

今後は、アクセス性の向上を図るとともに、災害救助等に従事する車両等の特定車両の無料措置以外についても、被災地及び被災者支援のための通行料金の優遇措置等の政策を推進する必要があると考え、被災地域を応援するボランティア活動などを行うためなどの復興支援に伴う通行車両の通行料金においても一定の配慮をする必要があると考えます。また、長期にわたる復興を支援する観点からは、相当時間経過後の被災地においては、観光振興などでの地域の活性化、地域の再建を図ることが想定されることから、来訪者が利用しやすい通行料金の設定をするなどの優遇措置を講じることも復興の一助となるものと考えます。

しかしながら、このような無料化施策などの優遇措置を図るには、通行車両や期間などの一定の制限をする工夫が必要であるとともに、高速道路会社への負担が大きくなることから、国による支援が望まれます。また、併せて、適切な情報を、確実に被災者を含む利用者へ届けることが必要となるため、高速道路会社と国との連携が必要になるものと考えます。

（３）今後の高速道路の防災施設としての活用について

今回の震災においては、高速道路が減災に貢献した事例がありました。盛り土で地上約６メートルにある仙台東部道路は、津波が市街地へ押し寄せてくる中、がれき混じり

の海水が西側市街地に入るのを防ぐ堤防のような役割を果たし、道路西側の被害を和らげました。また、避難所として指定されていなかったものの、多くの人が津波から逃れるために一時避難をしたことから、高速道路は、今後、防災・減災機能を備えた防災道路としての活用も期待されます。

しかしながら、高速道路を一時避難場所にすることは、通行車両にはねられるなどの危険もあり、道路管理上の制約が生じうる可能性もあります。そこで、高速道路会社においては、災害発生時に、高速道路上に設置してある道路情報掲示板で、通行規制情報や近隣住民が避難のための通行の可能性がある旨の情報掲示をすることなどの具体的な対応策を図った上で、地方公共団体及び地域住民の要望を聞きくとともに、相互に協力・工夫をしながら、地域の要望の実現を図り、防災施設としての活用を検討していくことが必要です。

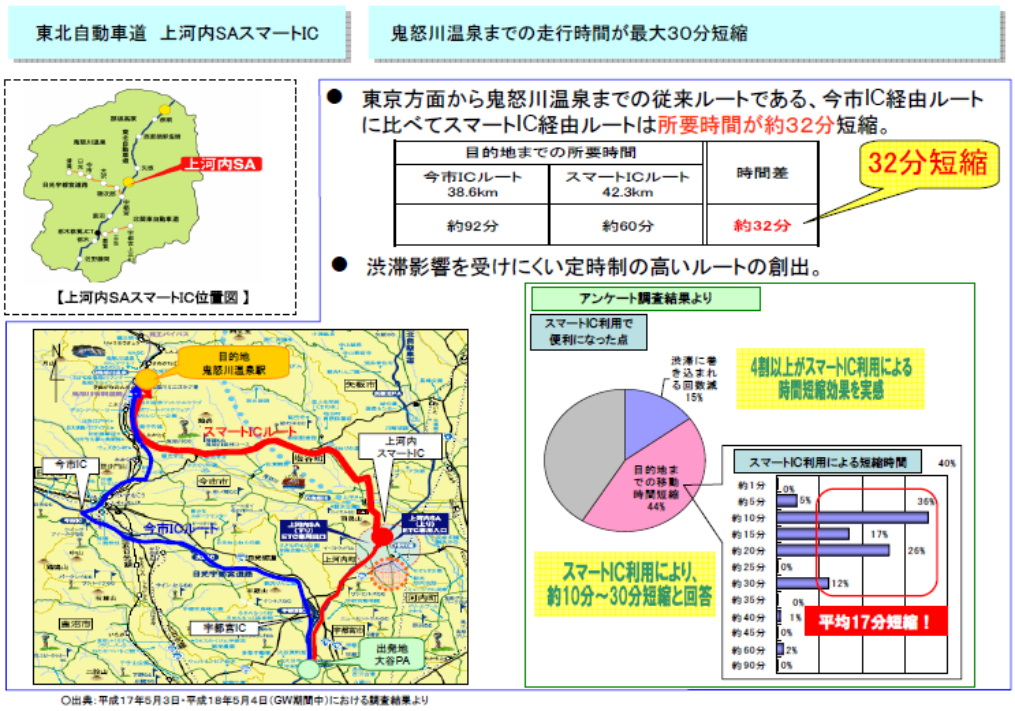
（参考資料 1）スマート IC 整備効果事例

当部会においては、高速道路と地域活性化の関係を調査するにあたり、国土交通省によってとりまとめられている道路整備の効果事例の一部を検討の参考としてきましたが、部会の検討で取り上げたもの以外についてもスマート IC についての整備効果事例がありますので、参考資料として以下に示します。

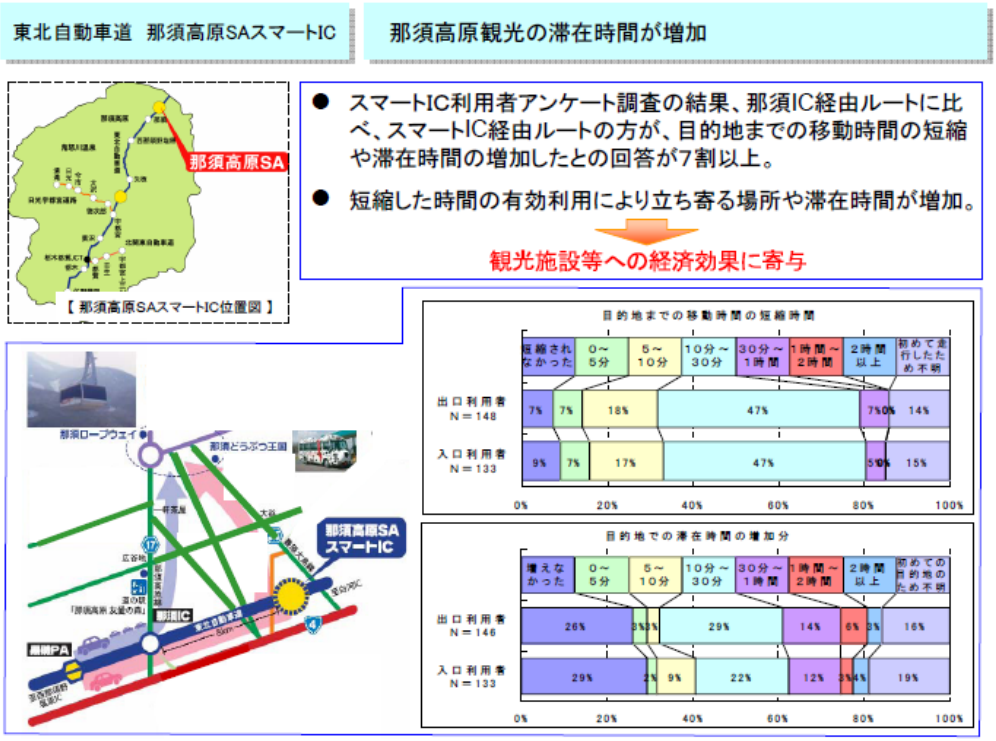
参考１－１　**スマート IC 整備効果事例**

1	上河内 SA スマート IC（東北自動車道）	18	大和スマート IC（関越自動車道）
2	那須高原 SA スマート IC（東北自動車道）	19	新井スマート IC（上信越自動車道）
3	福島松川スマート IC（東北自動車道）	20	入善スマート IC（北陸自動車道）
4	新鶴 PA スマート IC（磐越自動車道）	21	徳光スマート IC（北陸自動車道）
5	泉 PA スマート IC（東北自動車道）	22	富士川 SA スマート IC（東名高速道路）
6	長者原スマート IC（東北自動車道）	23	遠州豊田 PA スマート IC（東名高速道路）
7	寒河江 SA スマート IC（山形自動車道）	24	亀山 PA スマート IC（東名阪自動車道）
8	友部スマート IC（常磐自動車道）	25	吉備 SA スマート IC（山陽自動車道）
9	三芳スマート IC（関越自動車道）	26	大佐スマート IC（中国自動車道）
10	駒寄スマート IC（関越自動車道）	27	加計スマート IC（中国自動車道）
11	双葉スマート IC（中央自動車道）	28	金城 PA スマート IC（中国自動車道）
12	佐久平 PA スマート IC（上信越自動車道）	29	吉野川スマート IC（徳島自動車道）
13	小布施スマート IC（上信越自動車道）	30	須恵スマート IC（九州自動車道）
14	姨捨スマート IC（長野自動車道）	31	喜舎場スマート IC（沖縄自動車道）
15	豊栄 SA スマート IC（日本海東北自動車道）	32	水戸北スマート IC（常磐自動車道）
16	大潟 PA スマート IC（北陸自動車道）	33	南条 SA スマート IC（北陸自動車道）
17	黒埼スマート IC（北陸自動車道）		

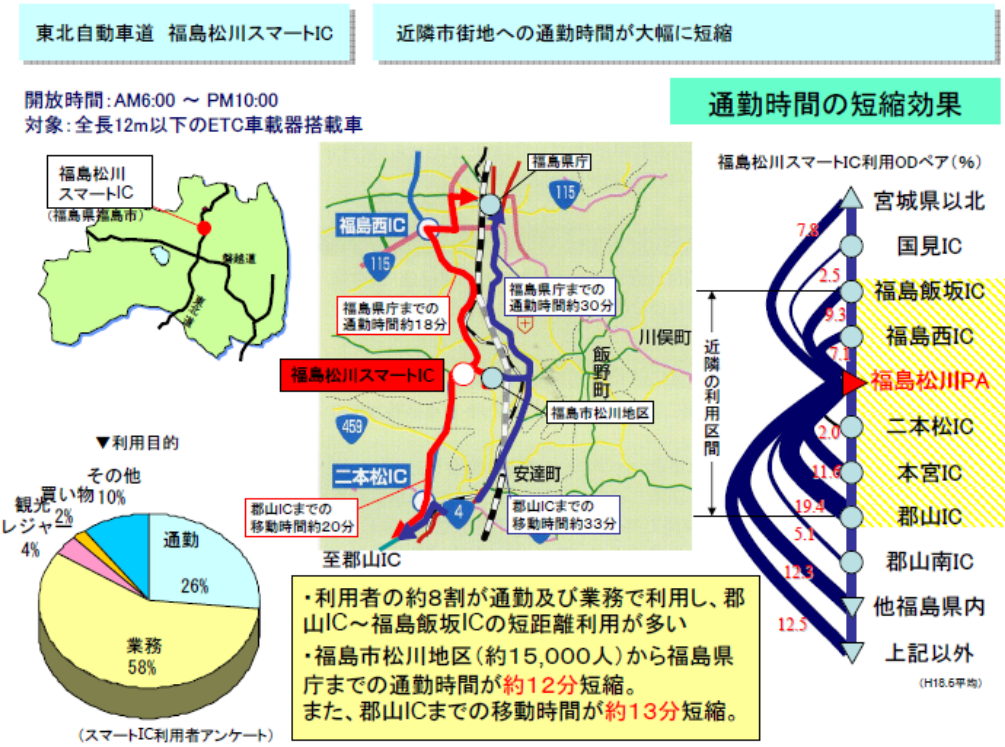
1．上河内 SA スマート IC（東北自動車道）



2．那須高原 SA スマート IC（東北自動車道）

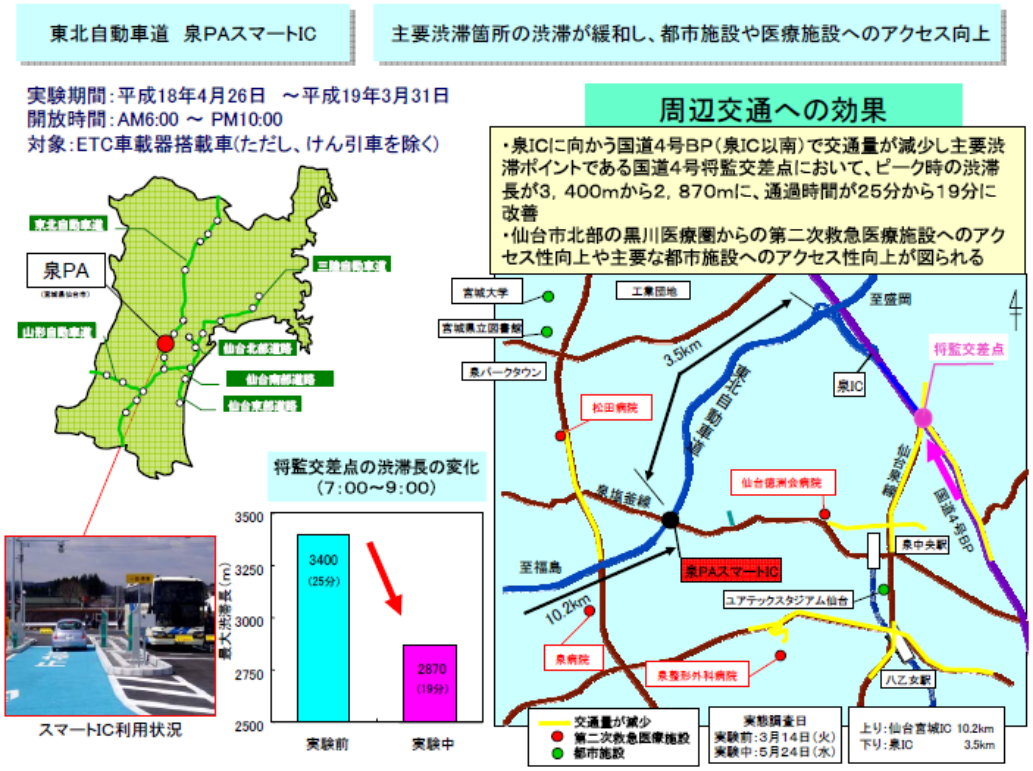


3．福島松川スマート IC（東北自動車道）

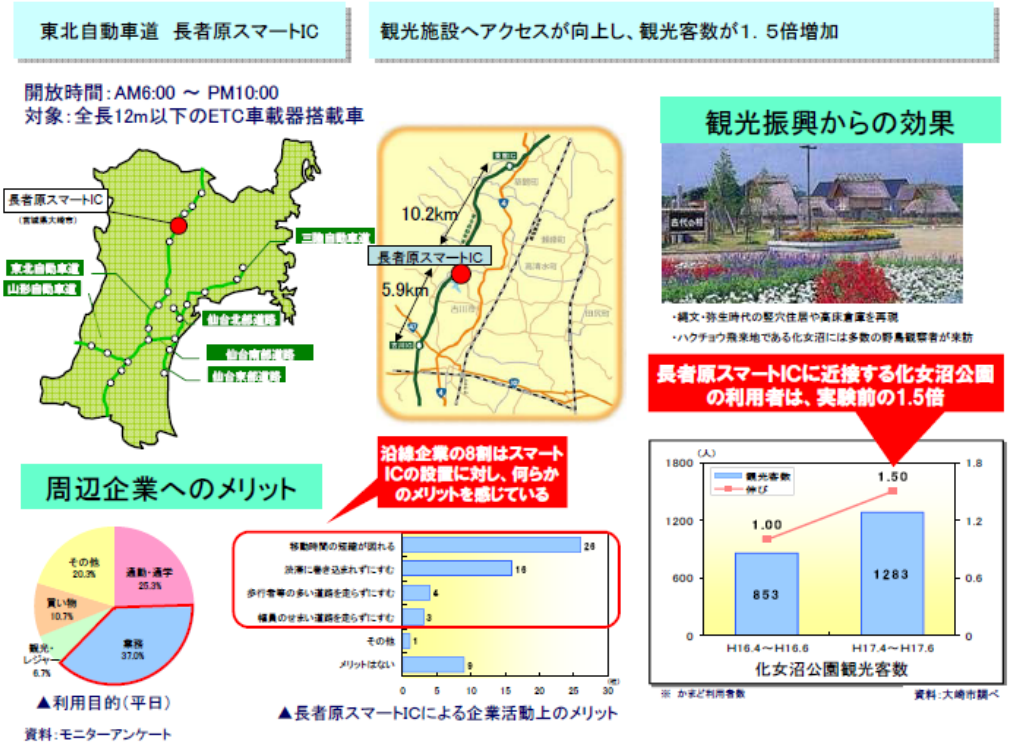


4．新鶴 PA スマート IC（磐越自動車道）

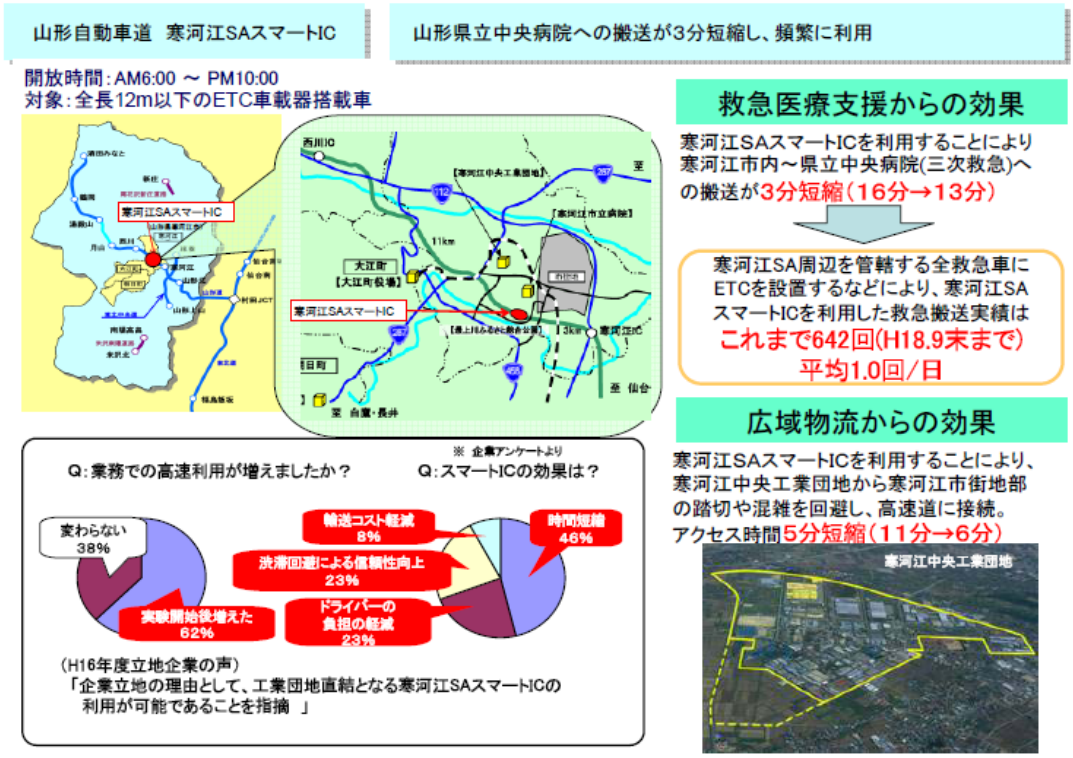
５．泉 PA スマート IC（東北自動車道）



６．長者原スマート IC（東北自動車道）

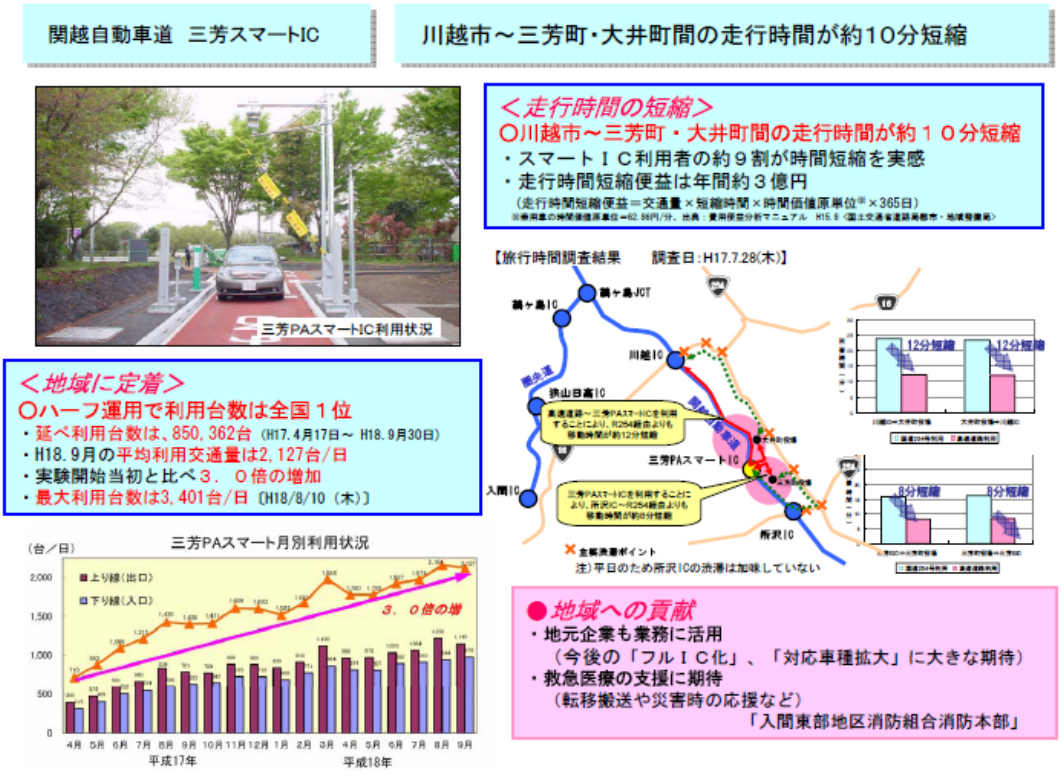


7．寒河江 SA スマート IC（山形自動車道）

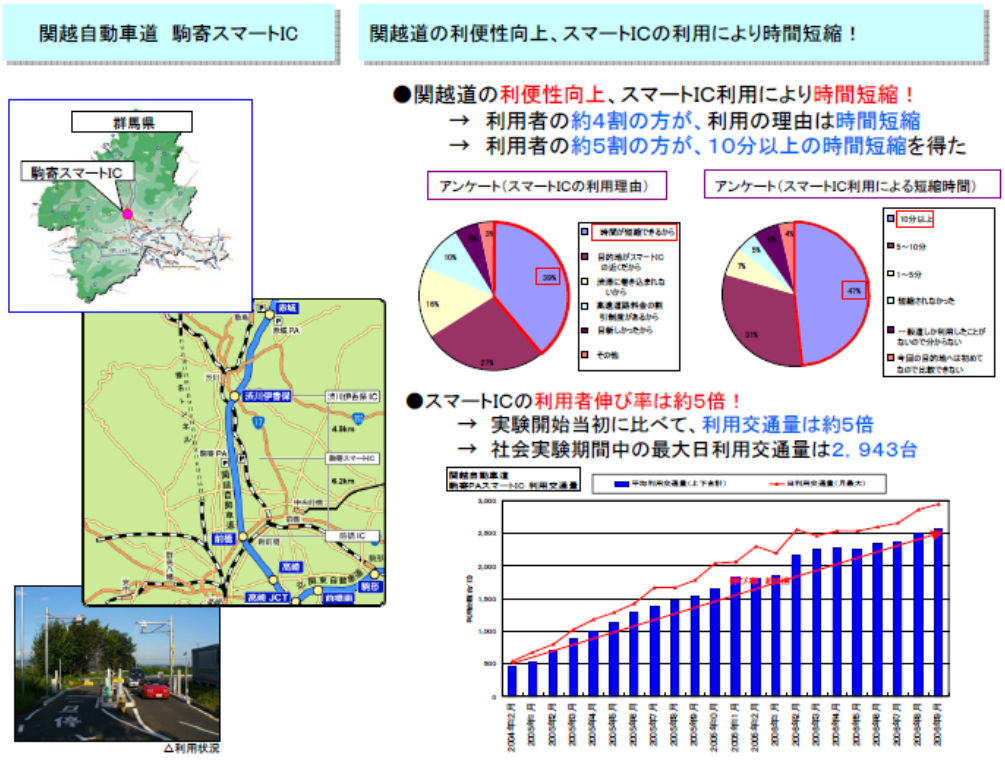


8．友部スマート IC（常磐自動車道）

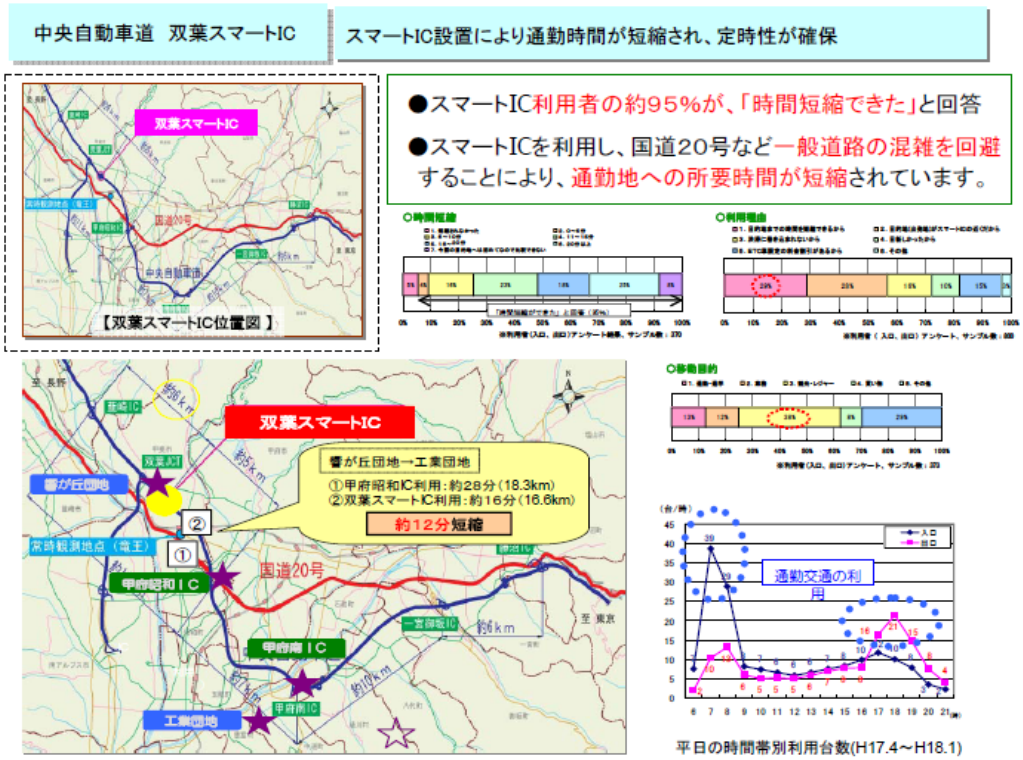
９．三芳スマートIC（関越自動車道）



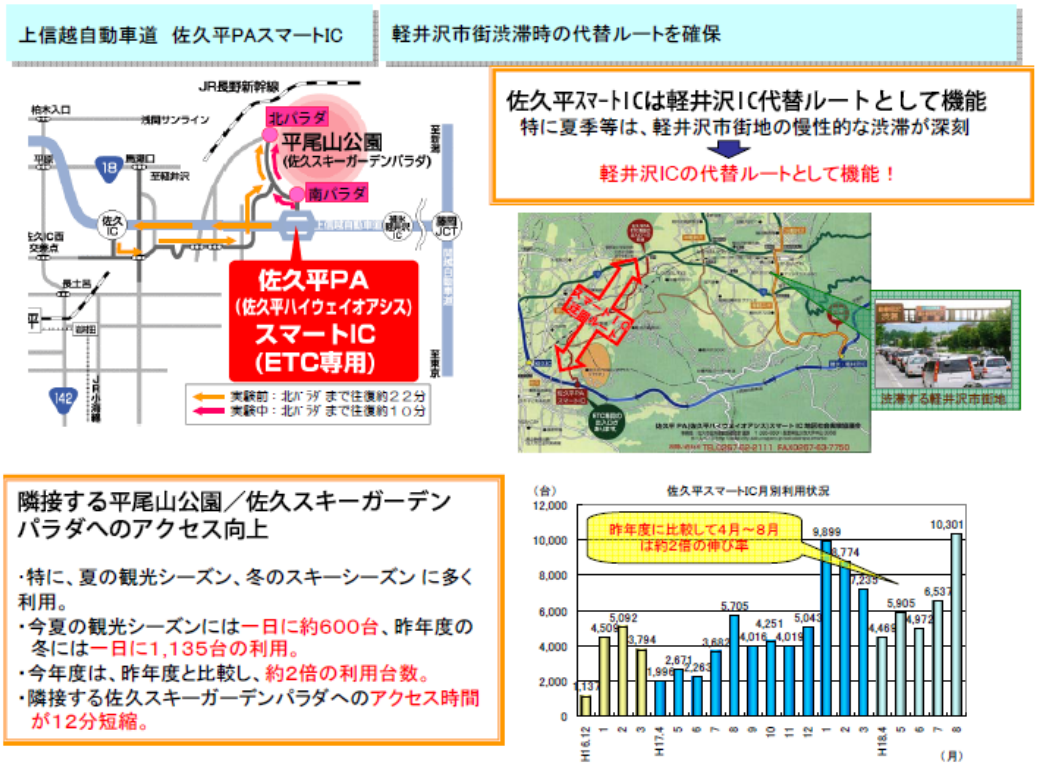
１０．駒寄スマートIC（関越自動車道）



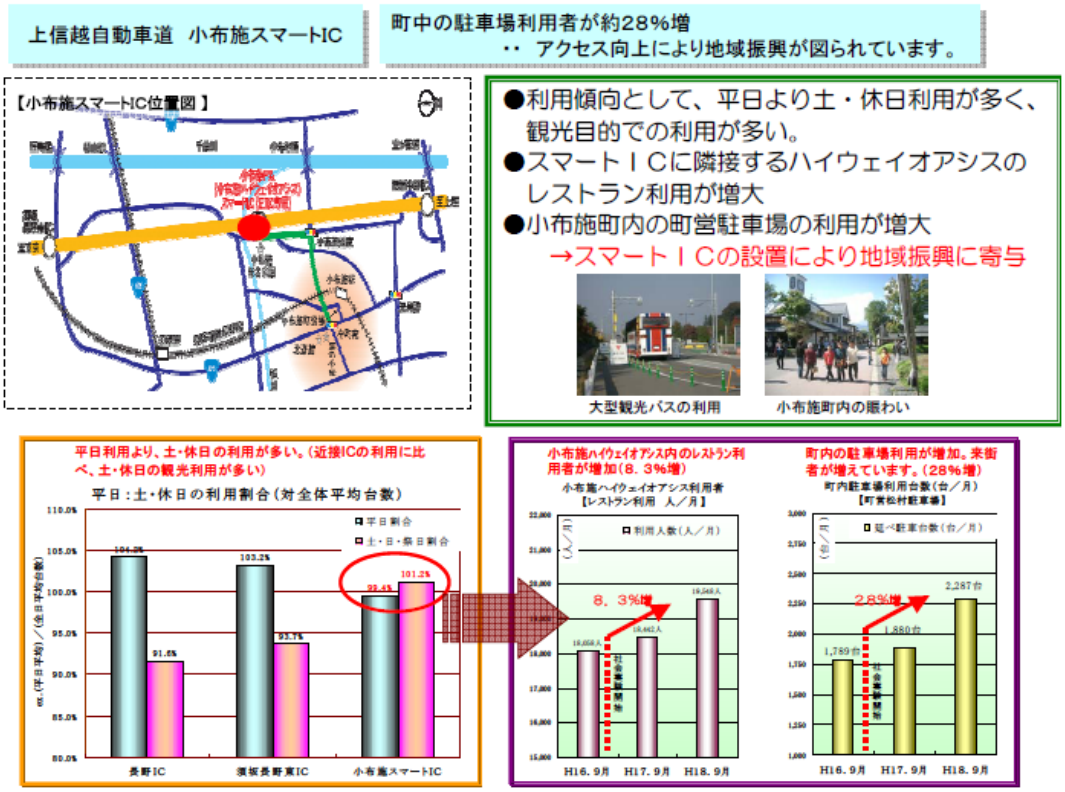
１１．双葉スマート IC（中央自動車道）



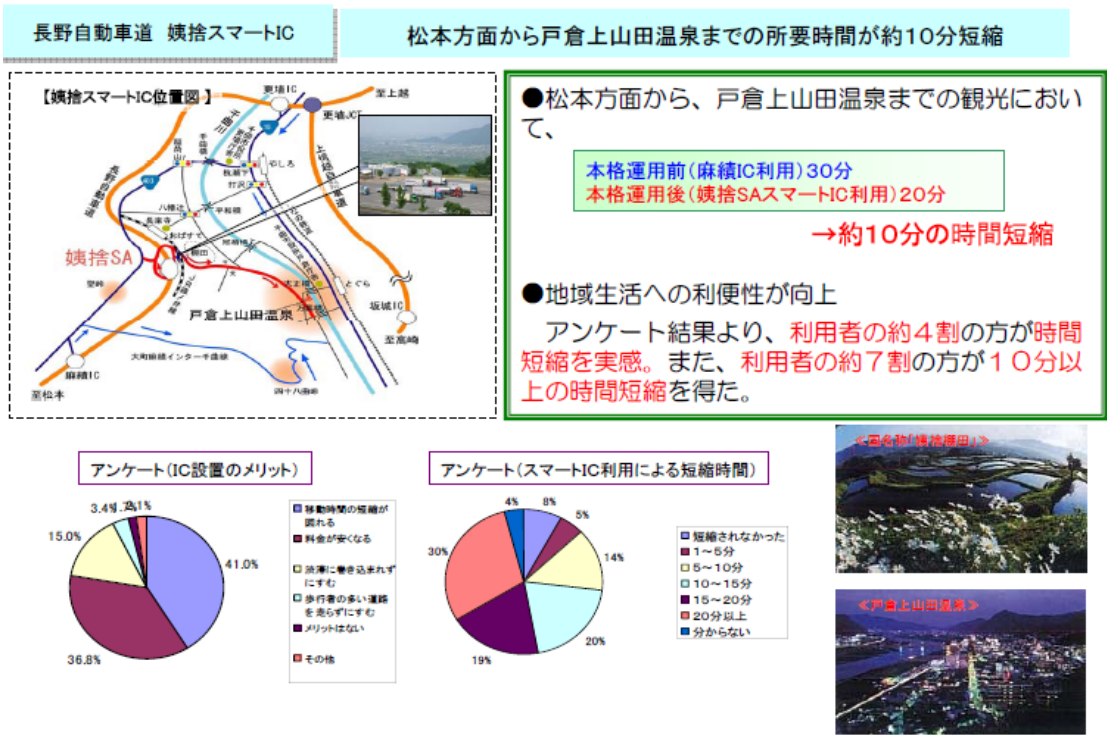
１２．佐久平 PA スマート IC（上信越自動車道）



１３．小布施スマートIC（上信越自動車道）

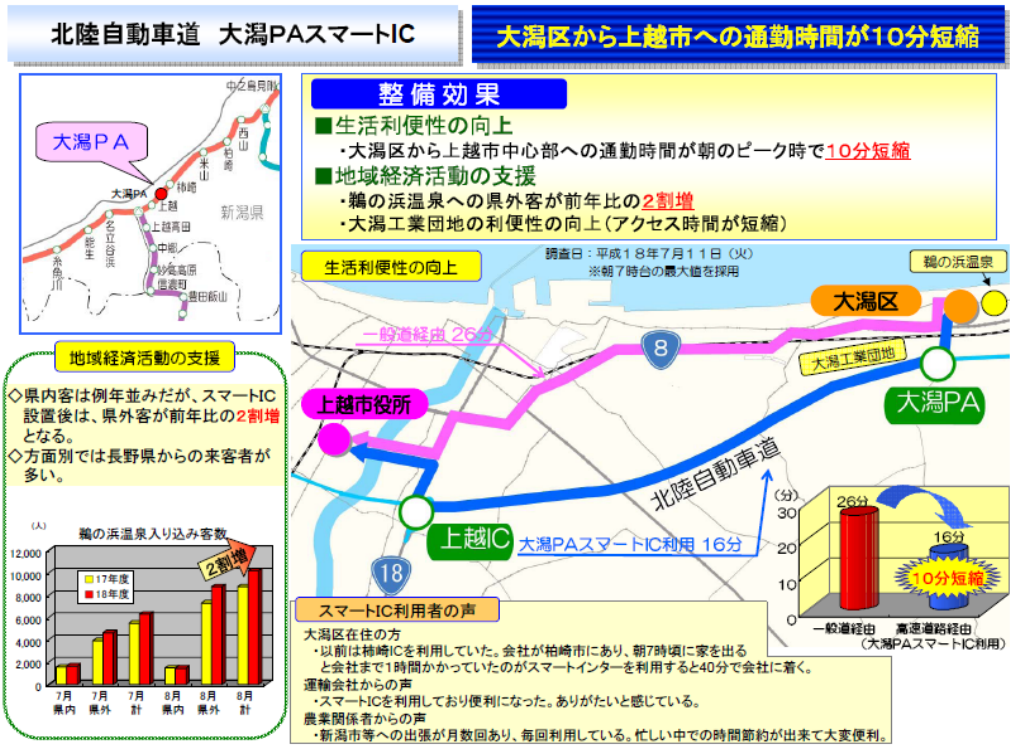


１４．姨捨スマートIC（長野自動車道）



１５．豊栄 SA スマート IC（日本海東北自動車道）

１６．大潟 PA スマート IC（北陸自動車道）



１７．黒埼スマートIC（北陸自動車道）

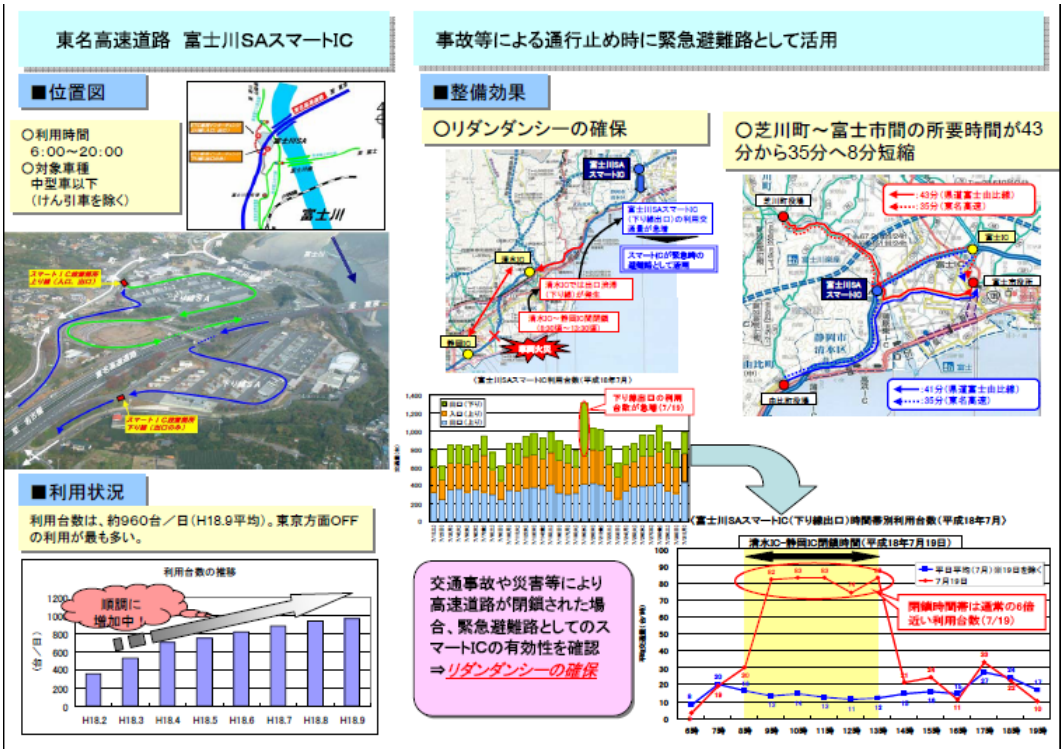
１８．大和スマートIC（関越自動車道）

１９．新井スマートIC（上信越自動車道）

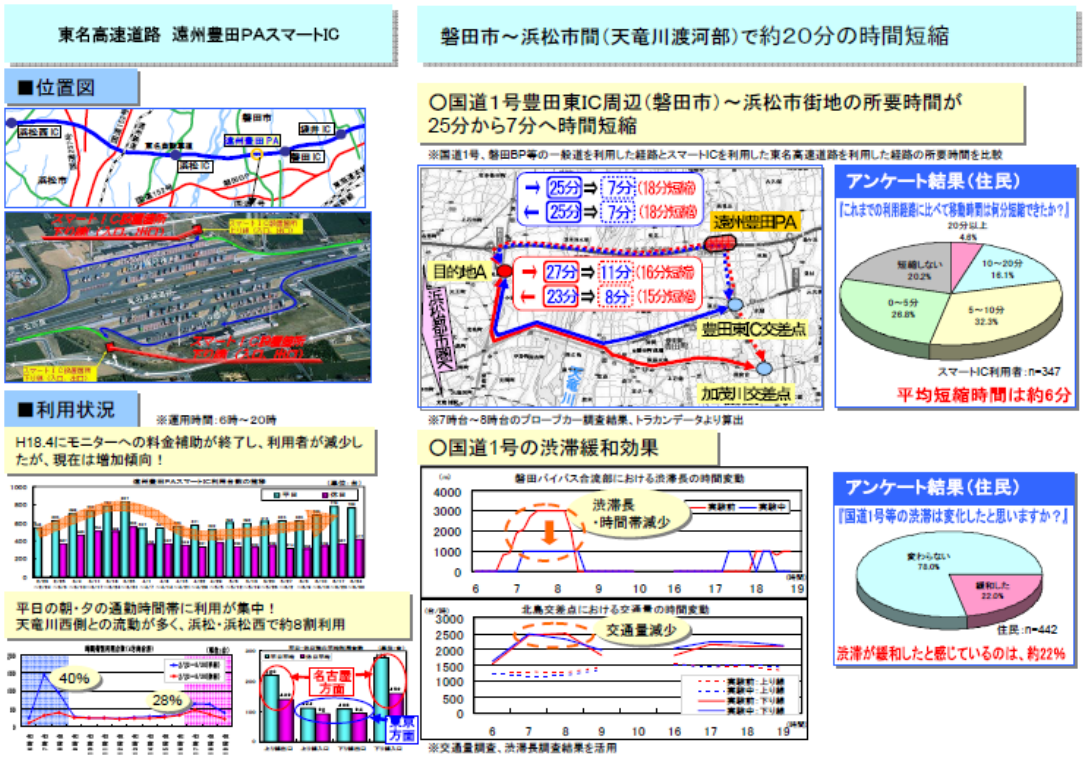
２０．入善スマートIC（北陸自動車道）

２１．徳光スマート IC（北陸自動車道）

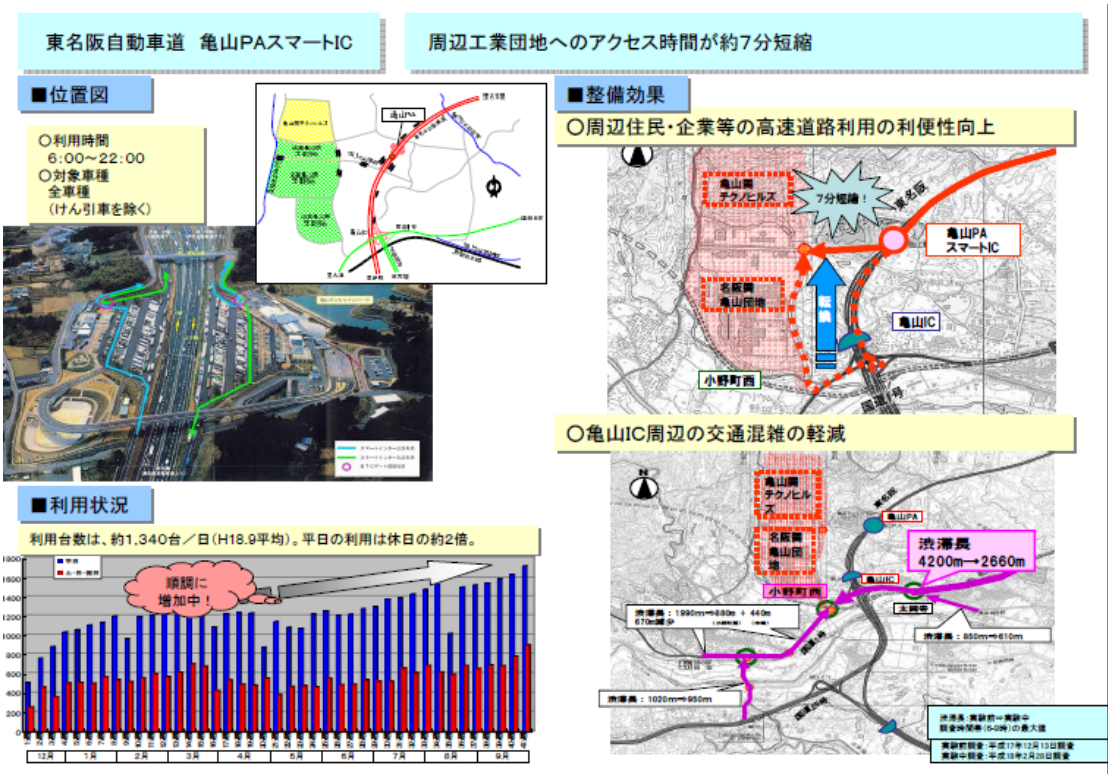
２２．富士川 SA スマート IC（東名高速道路）



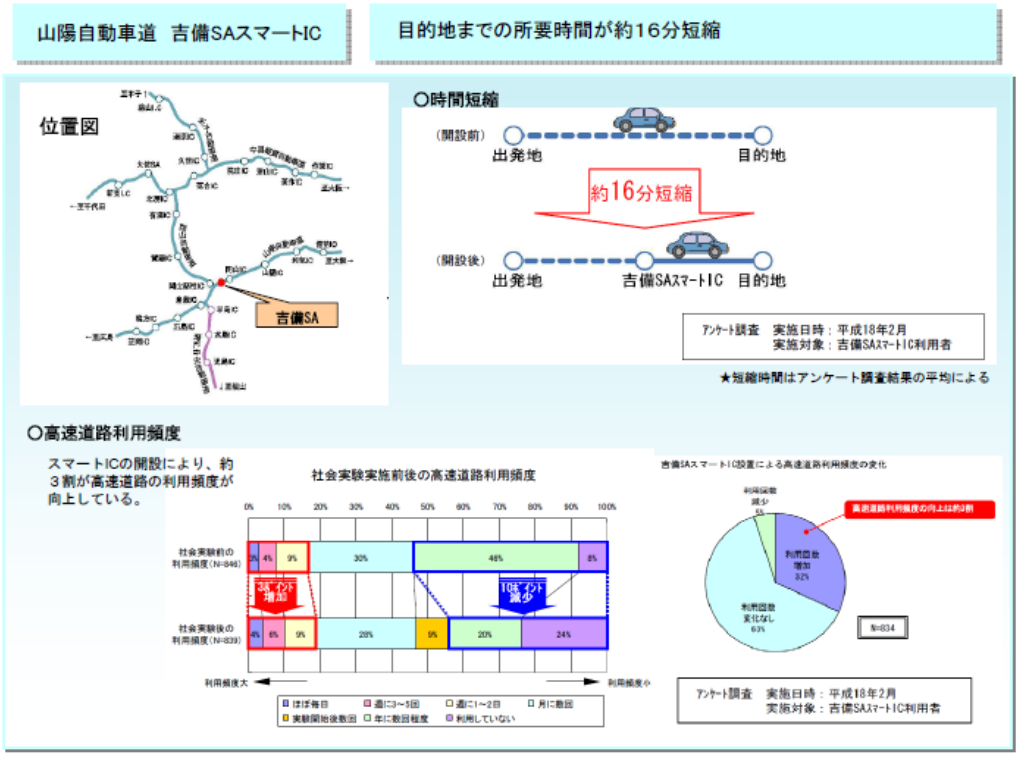
２３．遠州豊田 PA スマート IC（東名高速道路）



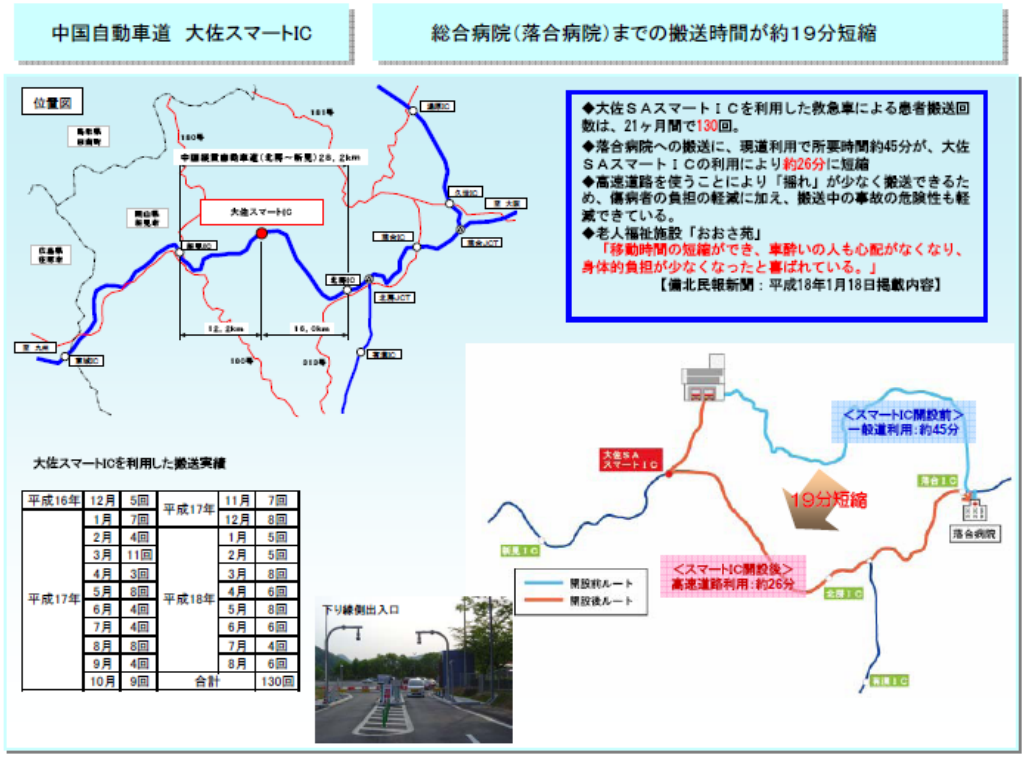
２４．亀山 PA スマート IC（東名阪自動車道）



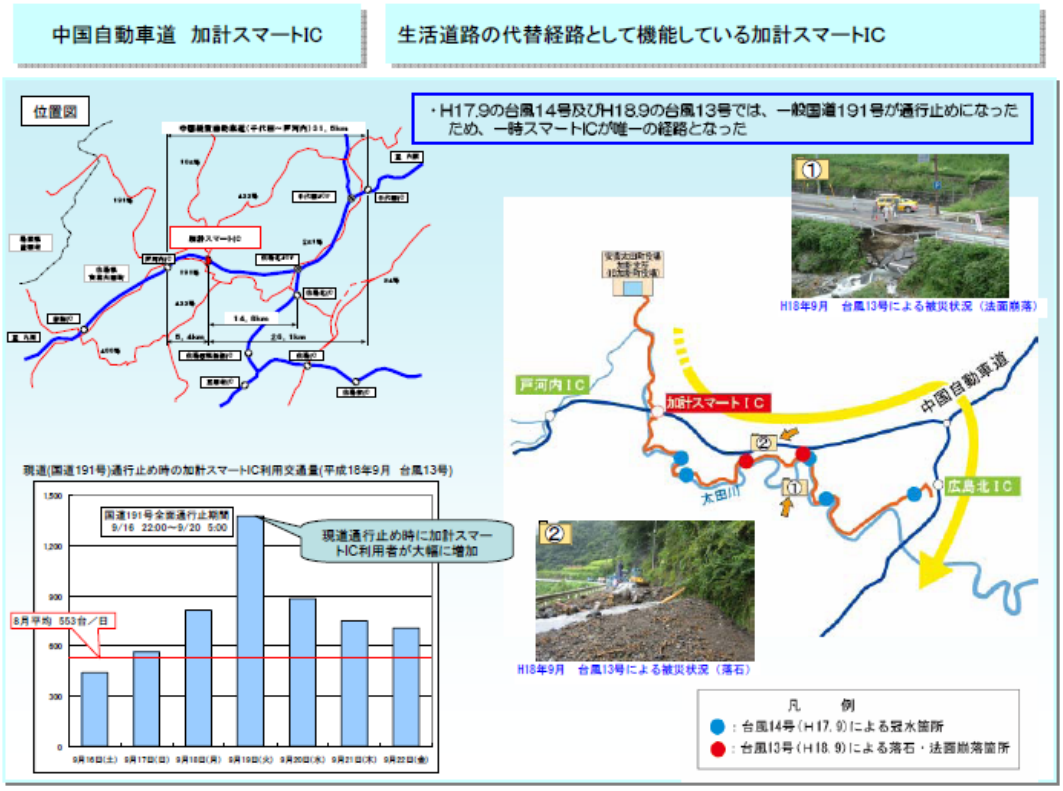
２５．吉備 SA スマート IC（山陽自動車道）



２６．大佐スマート IC（中国自動車道）



２７．加計スマート IC（中国自動車道）

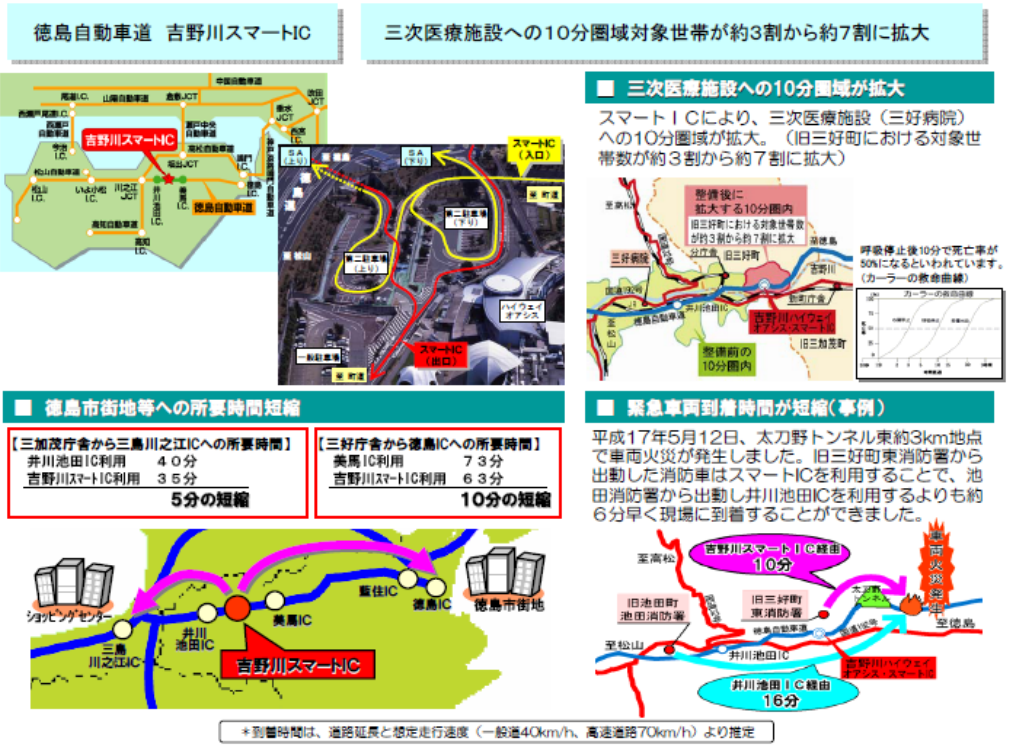


２８．金城 PA スマート IC（中国自動車道）

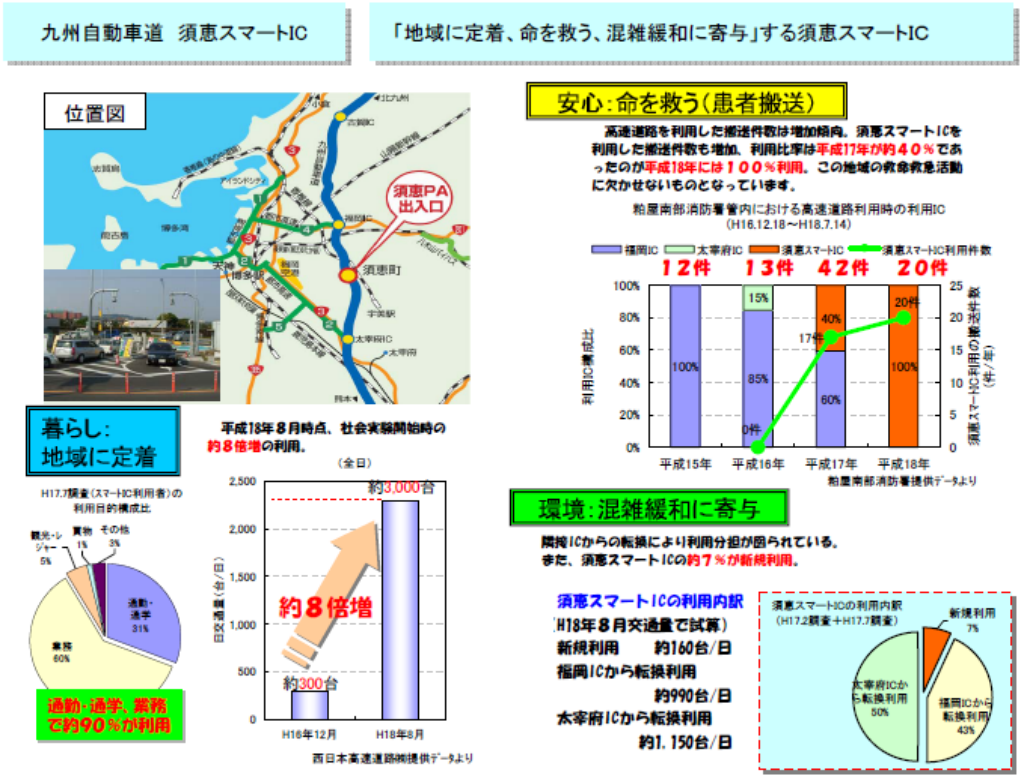
金城PAスマートICを利用した救急車両の出動実績

		浜田医療センター	その他	計
平成16年	12月	2	0	2
平成17年	1月	5	1	6
	2月	6	0	6
	3月	4	1	5
	4月	6	0	6
	5月	1	1	2
	6月	3	0	3
	7月	5	0	5
	8月	4	0	4
	9月	8	0	8
	10月	1	0	1
	11月	3	0	3
	12月	4	1	5
平成18年	1月	5	0	5
	2月	5	0	5
	3月	4	0	4
	4月	2	0	2
	5月	1	0	1
	6月	4	0	4
	7月	2	2	4
	8月	1	0	1
	9月	6	0	6
計		82	6	88

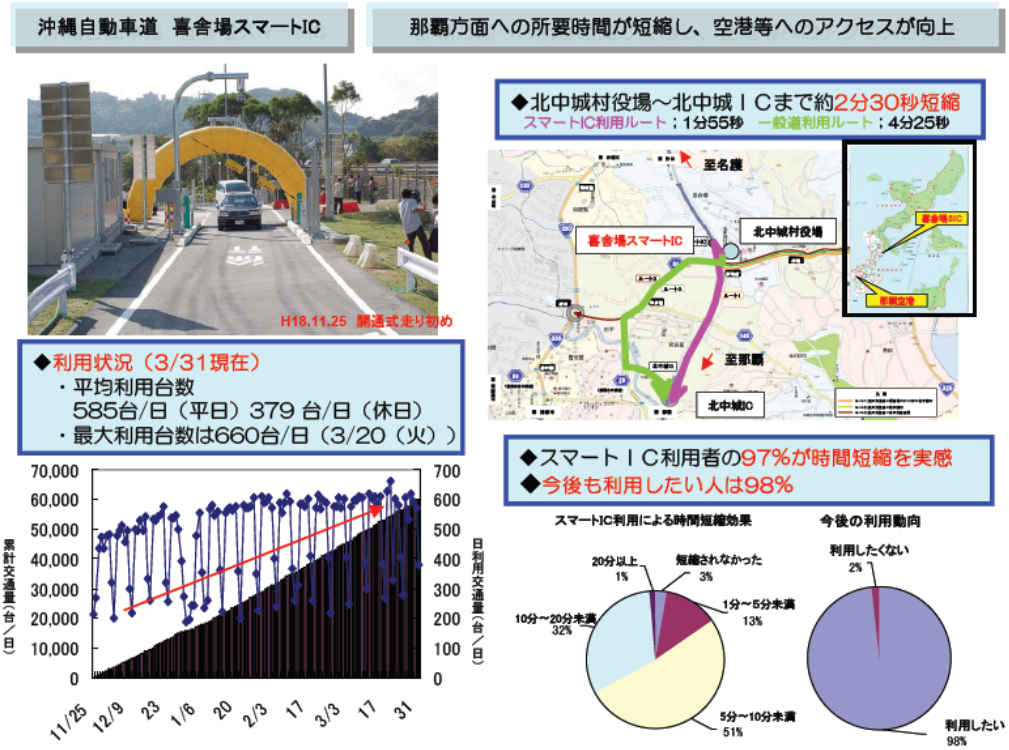
２９．吉野川スマートIC（徳島自動車道）



３０．須恵スマートIC（九州自動車道）

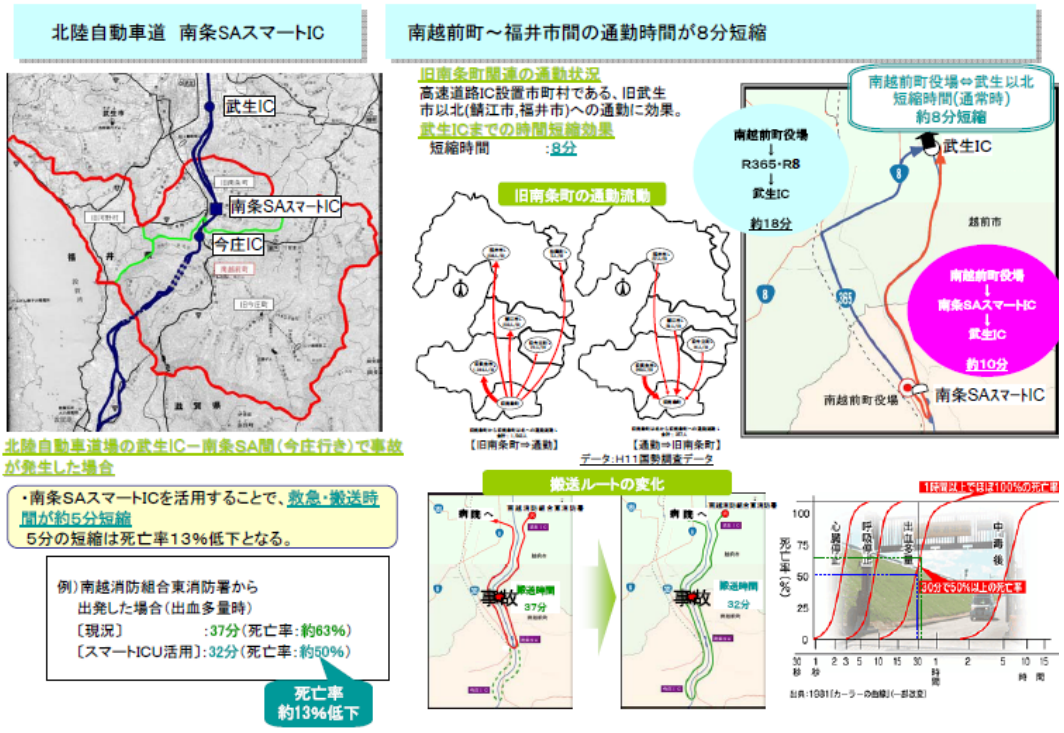


３１．喜舎場スマートIC（沖縄自動車道）



３２．水戸北スマートIC（常磐自動車道）

３３．南条 SA スマート IC（北陸自動車道）



（参考資料 2）スマート IC 整備と ETC 普及率

スマート IC の利用は、ETC 車載器搭載車両に限定されており、利用者において予め車に ETC 車載器を取り付ける必要があります。また、ETC 車載器は、セットアップをしなければ料金所で使用できないため、セットアップ店でセットアップ手続きが必要です。

当部会においては、地域におけるスマート IC 整備と ETC 普及率の関係を検証するため、都道府県毎に、車載器の新規セットアップ件数を自動車保有台数で除算し、ETC 普及率を算出することで、その傾向を分析しました。

分析の結果、地域におけるスマート IC 整備数と ETC 普及率についての相関性を確認することはできませんでしたが、全国の普及率 43.53%に比べ、都市高速のある東京では 71.89%、大阪府では 67.84%となるなど、都市部における ETC 普及率は全国平均を大きく上回っていました。一方、地方部においての ETC 普及率は、全国平均に届かない地域が多くありました。

これら ETC 普及率について、都市高速は IC 間の距離が短く、IC 間の距離が長い地方部に比べると比較的気軽に乗ることができます。このことから、都市高速利用者においては、利用機会が多くあるとともに、ETC 車載器搭載車両限定の通行料金割引が適用されることも要因となって、都市部における ETC 普及率は、地方部より高くなっているものと推察することができます。また、地方部の ETC 普及率について、顕著な伸びが確認できない要因としては、都市部に比べると IC 間の距離が長く、気軽に乗ることができないだけでなく、ETC を利用したスマート IC 数に限りがあるためであると推察することができます。

今後、約 200 箇所に及ぶスマート IC 整備が進むことで、地方部においても高速道路を気軽に利用する機会が増え、ETC 普及率の向上が図られるとともに、より一層活用されることを期待します。

参考として、以下に ETC 普及率都道府県別データを示します。

参考２－１　スマートIC整備とETC普及率

		2010年度（平成22年度）					
		当該年度 車載器 新規セットアップ数	車載器 新規セットアップ件数 累計（1999-2010）	自動車保有台数 （2010年度）	ETC普及率	当該年度 スマートIC 整備数	スマートIC 整備数 ［累計］
1	北海道	89,425	798,992	3,641,066	21.94%		1
2	青森県	27,177	188,982	979,632	19.29%		
3	岩手県	32,418	263,952	978,655	26.97%		
4	宮城県	68,344	573,090	1,565,545	36.61%		3
5	秋田県	28,075	215,971	810,484	26.65%	1	1
6	山形県	27,964	217,507	913,507	23.81%		1
7	福島県	60,089	484,678	1,567,029	30.93%		4
8	茨城県	105,335	840,615	2,463,202	34.13%	1	4
9	栃木県	71,277	529,271	1,652,324	32.03%		2
10	群馬県	79,972	655,303	1,729,013	37.90%		2
11	埼玉県	205,849	1,965,964	3,913,007	50.24%		2
12	千葉県	178,718	1,685,010	3,468,653	48.58%		2
13	東京都	281,598	3,185,062	4,430,557	71.89%		
14	神奈川県	241,380	2,591,809	3,941,894	65.75%		
15	新潟県	78,937	653,384	1,805,354	36.19%		6
16	富山県	36,544	321,457	876,190	36.69%		2
17	石川県	35,593	293,575	870,758	33.71%		2
18	福井県	26,699	219,243	643,130	34.09%		1
19	山梨県	31,012	279,467	727,683	38.41%		1
20	長野県	78,064	761,844	1,846,565	41.26%	1	4
21	岐阜県	78,211	697,099	1,649,384	42.26%		1
22	静岡県	130,897	1,127,105	2,807,428	40.15%		2
23	愛知県	312,934	2,885,976	4,959,294	58.19%		1
24	三重県	70,590	638,679	1,462,885	43.66%		1
25	滋賀県	47,168	401,558	977,264	41.09%		
26	京都府	69,734	653,820	1,326,722	49.28%		
27	大阪府	224,930	2,500,276	3,685,474	67.84%		
28	兵庫県	162,890	1,608,251	2,947,615	54.56%		
29	奈良県	39,231	379,318	820,265	46.24%		
30	和歌山県	31,516	310,110	739,024	41.96%		
31	鳥取県	14,034	97,492	452,979	21.52%		
32	島根県	19,862	142,878	540,274	26.45%		1
33	岡山県	66,741	602,504	1,480,053	40.71%		2
34	広島県	104,262	930,530	1,829,747	50.86%		2
35	山口県	47,773	395,509	1,052,137	37.59%		
36	徳島県	25,676	215,791	607,835	35.50%		1
37	香川県	34,583	322,660	756,868	42.63%		1
38	愛媛県	43,302	411,123	995,467	41.30%		
39	高知県	21,246	178,937	553,148	32.35%		1
40	福岡県	157,857	1,334,556	3,202,804	41.67%	1	2
41	佐賀県	21,706	164,300	649,949	25.28%		
42	長崎県	35,812	275,497	917,336	30.03%		
43	熊本県	46,057	340,617	1,315,789	25.89%		
44	大分県	34,124	266,182	892,163	29.84%		1
45	宮崎県	30,312	181,839	911,522	19.95%		
46	鹿児島県	41,684	288,616	1,313,047	21.98%		
47	沖縄県	14,689	132,902	990,052	13.42%		1
99	モニタ	0	0	－	－		
	その他	791	35,557	－	－		
合計		3,713,082	34,244,858	78,660,773	43.53%	4	55