

「使える」ハイウェイ政策における料金施策とスマートICの社会実験

室長 塚田 幸広 研究官 濱谷 健太
 道路研究部 道路研究室



1. 「使える」ハイウェイ政策

道路局では、高速道路の最適利用を図ることで、社会全体の公益拡大する「使える」ハイウェイ政策を推進している。その主要施策として、多様で弾力的な料金施策とスマートICの社会実験が展開されている。

料金施策は、表-1にある高速自動車国道の時間帯割引や地方提案型の料金に係る社会実験を実施している。スマートICについては、図1のSA・PAに接続するスマートICの社会実験を図-2の箇所で開催している。

2. 国総研の取り組み

国総研では、これらの施策の本格導入に向けた支援をするため、料金施策とスマートICの実験結果の全国横断的な分析を行っている。

具体的には、料金施策については料金弾性値（交通量の増加率と割引率の比）や並行一般国道で発生

する社会的便益といった指標を用いた全国比較や、交通特性による実験地域の類型化、時間帯割引の導入効果分析、経済学の観点からみた料金施策の合理性に関する検討などを行っている。

スマートICについては、近隣都市の人口規模、幹線道路や中心市街地からのアクセス性などに着目した全国比較や、利用目的によるスマートICの類型化を行い、類型別に利用が促進される要因を把握することなどの検討を行っている。

この「使える」ハイウェイ政策が推進されることにより、既存ストックの有効活用や道路利用者の快適性の向上、一般道路の沿線住民の環境改善など、様々な効果が期待できる。国総研では今後、施策ごとの分析を継続するとともに、地域の交通問題全体の中に各施策を位置付けた総合的な検討をしていく。

表-1 高速自動車国道の時間帯割引の概要

通勤割引(地方圏)	早朝夜間割引(大都市圏)	深夜割引(全国)
(2005年1月11日より実施中) ○交通容量に余裕のある高速自動車国道を有効活用(大都市除く) ○全日の朝夕の通勤時間帯(6~9時、17~20時)を5割引(大都市除く) ※利用距離が100km以内の場合に限る	(2005年1月11日より実施中) ○大都市における高速自動車国道の昼夜バランスを適正化 ○大都市の早朝夜間時間帯(22~6時)を5割引 ※利用距離が100km以内の場合に限る	(2004年11月11日より実施中) ○全国の高速自動車国道の夜間利用を促進 ○深夜時間帯(0~4時)を3割引

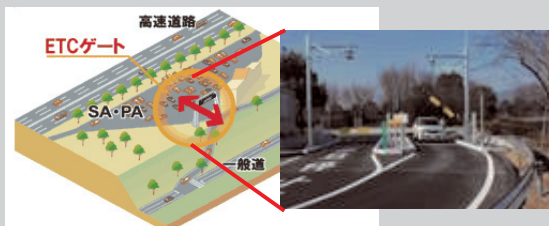


図-1 SA・PAに接続するスマートIC

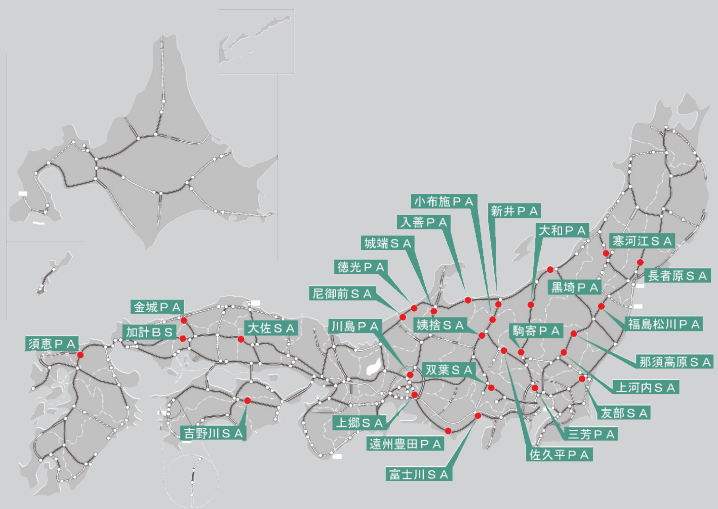


図-2 スマートICの社会実験実施箇所 (2005. 10. 1 現在)