

平成二十年四月十八日受領
答弁第二七九号

内閣衆質一六九第二七九号

平成二十年四月十八日

内閣総理大臣 福田 康 夫

衆議院議長 河 野 洋 平 殿

衆議院議員岡本充功君提出スマートインターチェンジにおける社会実験に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員岡本充功君提出スマートインターチェンジにおける社会実験に関する質問に対する答弁書
一について

国土交通省においては、平成十九年十二月七日に政府・与党で合意し、取りまとめた「道路特定財源の見直しについて」の内容を踏まえ、平成二十年度から十年間で、二百か所以上のスマートインターチェンジ（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第十一条の二第一項の規定に基づき連結許可を受けた同法第十一条第一号の施設で、道路整備特別措置法施行規則（昭和三十一年建設省令第十八号）第十条第二項第三号のETC専用施設が設置され、同号イで規定するETC通行車のみが通行可能なインターチェンジ。以下「スマートIC」という。）を約五千億円の財源を活用して整備することを目指している。

スマートICの本格導入に際しての設置基準としては、お尋ねの「社会実験後本格導入する際は一日五百台の利用実績が必要との基準」は設けておらず、「スマートインターチェンジ（スマートIC）」「SA・PA接続型」制度実施要綱（平成十八年七月十日国道有第二十八号国土交通省道路局長通知）において、スマートICの設置により、会社（道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第二条第四項に

規定する会社をいう。)が支出する当該スマートICの管理及び運営費用が、料金の増収の範囲内であること、スマートICの設置による費用対便益が一以上であること等が定められている。

平成二十年四月一日現在、パーキングエリア又はサービスエリアにおいて社会実験中(準備中の五か所を含む。)のスマートICは、十四か所である。

また、新鶴スマートIC以外の本格導入された三十か所のスマートICにおいて、社会実験期間中にETC通行車による利用交通量(以下単に「利用交通量」という。)の実績の水増しが行われたかどうかについては承知していないが、新鶴スマートICを含め本格導入された三十一か所のスマートICについて、社会実験期間と本格導入後における一日当たりの利用交通量の実績を比較した場合、いずれのスマートICにおける利用交通量も増加していることから、調査を行う必要性は認められないと考えている。

二について

新鶴スマートICが本格導入された平成十九年四月から平成二十年三月までの一日当たりの利用交通量の実績は、約四百四十台である。

また、御指摘の報道に係る事実関係については承知していない。

新鶴スマートＩＣの設置に要する費用は約八億円であり、国が道路特定財源から約三億円を、東日本高速道路株式会社が約五億円を負担している。また、新鶴スマートＩＣまでのアクセス道路の整備等に要する費用については、会津美里町が約一億円を負担しており、そのうち、国が、道路特定財源から地方道路整備臨時交付金として約四千万円を負担している。

三について

お尋ねの「利用実績が不自然に増加したり、減少したりした」とは、どのような状況を指すのか必ずしも明らかではないが、通常は、季節等によって、利用交通量の実績は増減することから、利用交通量の実績の増減をもって、利用交通量の実績の水増しがあるか否かについて、正確に把握することは困難である。

平成二十年四月一日現在、パーキングエリア又はサービスエリアにおいて社会実験中（準備中の五か所を除く。）の九か所のスマートＩＣのうち、利用交通量の前年同月との比較が可能な一年以上継続して社会実験を行っている箇所は、南条スマートＩＣ（仮称）のみであり、当該ＩＣについて、社会実験期間における一日当たりの利用交通量の実績を前年同月と比較した場合、平成十八年十二月から平成十九年十月まで及び同年十二月から平成二十年一月までにおいて、利用交通量の実績が二割以上増加しており、また、

利用交通量の実績が二割以上減少した期間はない。

本格導入した三十一か所のスマートICのうち、社会実験期間と本格導入後における一日当たりの利用交通量の実績を比較した場合、利用交通量の実績が二割以上減少した箇所はない。