

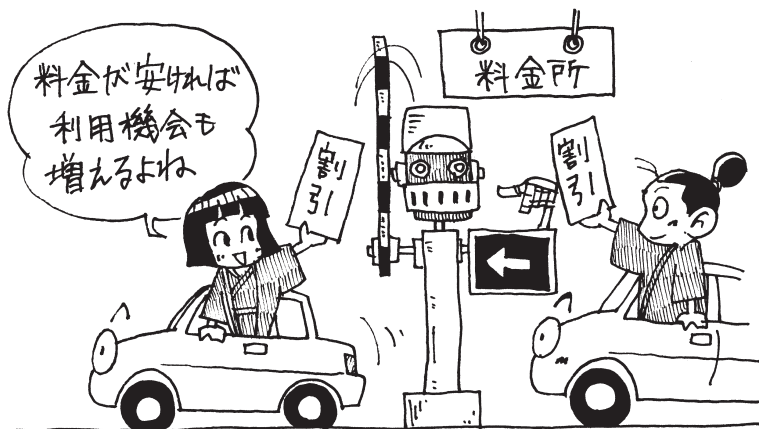


高速道路の有効活用とはどのようなものですか？

高速道路に並行している一般道路では激しい渋滞が発生しているのに、高速道路は交通量が少なくスムーズに通行できているといった状況に出くわした経験をもつ人も多いのではないのでしょうか。それでは、なぜこのような状況が発生するのでしょうか。そもそも、高速道路は自動車が高速で走行するためにつくられた道路であるため、一般道路からの流入を制限するとともに、鉄道の特急料金と同じように通行するのに料金がかかる道路です。そのため、「利用しようにも近くにインターチェンジがない」といったことや「高速道路を利用したいけれど料金が高い」といった意見を聞くことが多くあります。実際、日本のインターチェンジ間平均距離は約10 kmであるのに対し、欧米諸国では4~5 kmとなっており、日本では高速道路インターチェンジが利用しにくい状況にあります。また、通行料金についても海外主要国と比較すると高水準になっています。そこで、せっかくなかった高速道路をたくさんの人に有効活用してもらうために、以下のような対策が講じられています。

●スマートインターチェンジ

スマートインターチェンジは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、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るインターチェンジです。既存施設を活用することで、従来のインターチェンジに比べて低コストで導入できることに加え、地域住民や地元企業の近くにインターチェンジができることで高速道路を利用しやすくなるといった多くのメリットがあります。平成22（2010）年



12月現在、全国52箇所で開催されていますが、今後もどんどん増えていくことでしょう。

●料金施策

料金施策は、高速道路の利用が少ない時間帯や区間などを対象に料金を割りきすることで、一般道路から高速道路へ利用者の転換を図り、高速道路の利用者を増やすための施策です。これについては、日本全国さまざまな箇所において社会実験やETC時間割引などが実施されており、一般道を利用していた車の高速道路への転換が図られたといった結果が得られています。また、最近では限定的ですが無料化実験が実施されています。この結果、高速道路利用者が無料化以前の2、3倍になるとともに、並行する一般道の交通量が減少して渋滞が減ったといった結果も得られるなど、高速道路の有効活用が図られています。

これらのほかに、高速道路を目的地に到達するためだけに利用するのではなく、サービスエリアに温泉や公園、スキー場などのレジャー施設を併設したり、地元の農産物販売やご当地グルメの販売など、単なる休憩施設に付加価値をつけるような多様な活用方法も進んでいます。また、ヘリポートなどを併設しているサービスエリアも増加しており、高速道路での事故や高速道路上の救急搬送に利用するなど、レジャー以外の活用も進められています。