

第 2 回国土開発幹線自動車道建設会議 説明資料

1 . 道路関係四公団民営化について 【 説明事項 】

2 . 高速自動車国道の整備の現状 【 説明事項 】

3 . 審議事項

< 議案第 1 号 >

基本計画の一部変更について

< 議案第 2 号 >

整備計画の一部変更について

4 . 報告事項

平成 1 8 年 2 月 7 日

国 土 交 通 省

概 要

(1 . 及び 2 . について)

今般の国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）での審議・議論を受け、会社との正式協議を経て大臣による会社整備区間の指定を行い、3月末迄に会社と機構との間で新協定を締結する。

(3 . について)

会社の自主性を尊重した会社整備区間の確定

- ・ 各会社の意見も踏まえつつ原案を作成
〔会社整備区間 1 , 1 5 3 k m を選定〕
- ・ 国幹会議後、改めて会社との正式協議を経て、大臣が指定

新直轄区間の確定

- ・ 国幹会議に先立ち地方公共団体の意見を聴取
- ・ 「新直轄方式による整備の目安約 3 兆円」の対象区間を確定
〔新たに新直轄方式に切り替わる区間 1 2 3 k m を選定し、
合計 8 2 2 k m〕

更なるコスト削減の具体化

- ・ 2 . 5 兆円の更なるコスト削減の具体的内容を確定

(4 . について)

「抜本の見直し区間」について

- ・ 新直轄 3 区間 (1 0 8 k m) について、約 2 割のコスト削減 (3 5 0 億円減) を図るとともに、当面並行する一般道路が隘路となっている 2 区間 4 0 k m のみに着工し、その他 6 8 k m は当面着工しない。
- ・ 第二名神 2 区間 (3 5 k m) について、3 5 % を超えるコスト削減 (3 , 8 0 0 億円減) を図るとともに、主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て改めて着工について判断する。

1 . 道路関係四公団民営化について 【 説明事項 】

(1) 経緯〔参考 - 1 参照〕

平成 1 3 年 1 2 月の閣議決定「特殊法人等整理合理化計画」にて道路関係四公団の民営化方針が打ち出されて以降、道路関係四公団民営化推進委員会における審議・意見書、これを受けた政府・与党協議会での議論等を踏まえ、平成 1 5 年 1 2 月に民営化の基本的枠組みが決定された。

この決定をもとに作成された道路関係四公団民営化関係 4 法が平成 1 6 年 6 月に成立し、平成 1 7 年 1 0 月 1 日に、高速道路の建設、管理、料金徴収等を行う高速道路株式会社（以下「会社」という。）(6 社) と、高速道路の保有、債務の返済等を行う独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）が設立された。

(参考) 民営化の目的

- ）約 4 0 兆円に上る有利子債務を確実に返済
 - ）真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設
 - ）民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供
- 道路関係四公団民営化の基本的枠組み 平成15年12月22日政府・与党申し合わせ（概要）より抜粋

(2) 今後の進め方

今後、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下「施行法」という。）第 3 0 条に基づき、国から会社及び機構に対する協議を経て、本年 2 月 1 4 日迄に会社が整備する区間について指定を行うとともに、施行法第 3 1 条に基づき、本年 3 月末迄を目途に会社と機構が「新協定」を締結することとなる。

(3) 残された課題

これらを進める中で、現行整備計画区間 9 , 3 4 2 k m に関し、次の残された課題について決定することにより、会社の自主性を尊重した本格的な高速道路事業が開始されることとなる。

- 会社の自主性を尊重した会社整備区間の確定
- 新直轄区間の確定
- 更なる建設コストの削減 2 . 5 兆円の具体化
- 「抜本的見直し区間」について

2 . 高速自動車国道の整備の現状 【 説明事項 】

高速自動車国道 11,520 kmについては、採算性の検討等を行いつつ、順次事業に着手してきたところである。

現在、整備計画が策定された区間 9,342 kmのうち、7,367 kmを供用しており、これは全体計画の64%に相当する。

残る事業中区間については、高速道路株式会社が有料道路制度を活用して整備する手法と、国が新直轄方式を活用して整備する手法によって、進められることとなる。

表 - 1 計画策定状況

予定路線延長 (a)	11,520 km (100%)
基本計画策定延長 (b)	10,607 km (92%)
整備計画策定延長 (c)	9,342 km (81%)
供用延長 (d)	7,367 km (64%)

(平成18年2月7日現在)

予定路線区間延長 (a)-(b)	913 km
基本計画区間延長 (b)-(c)	1,265 km
事業中延長 (c)-(d)	1,975 km ^注

注 うち会社整備区間 1,276 km¹⁾
うち新直轄区間 699 km²⁾

- 1 施行法第24条に基づき暫定的に会社が事業中の区間
- 2 第1回国幹会議(H15.12.25)の議を経て切り替わった区間

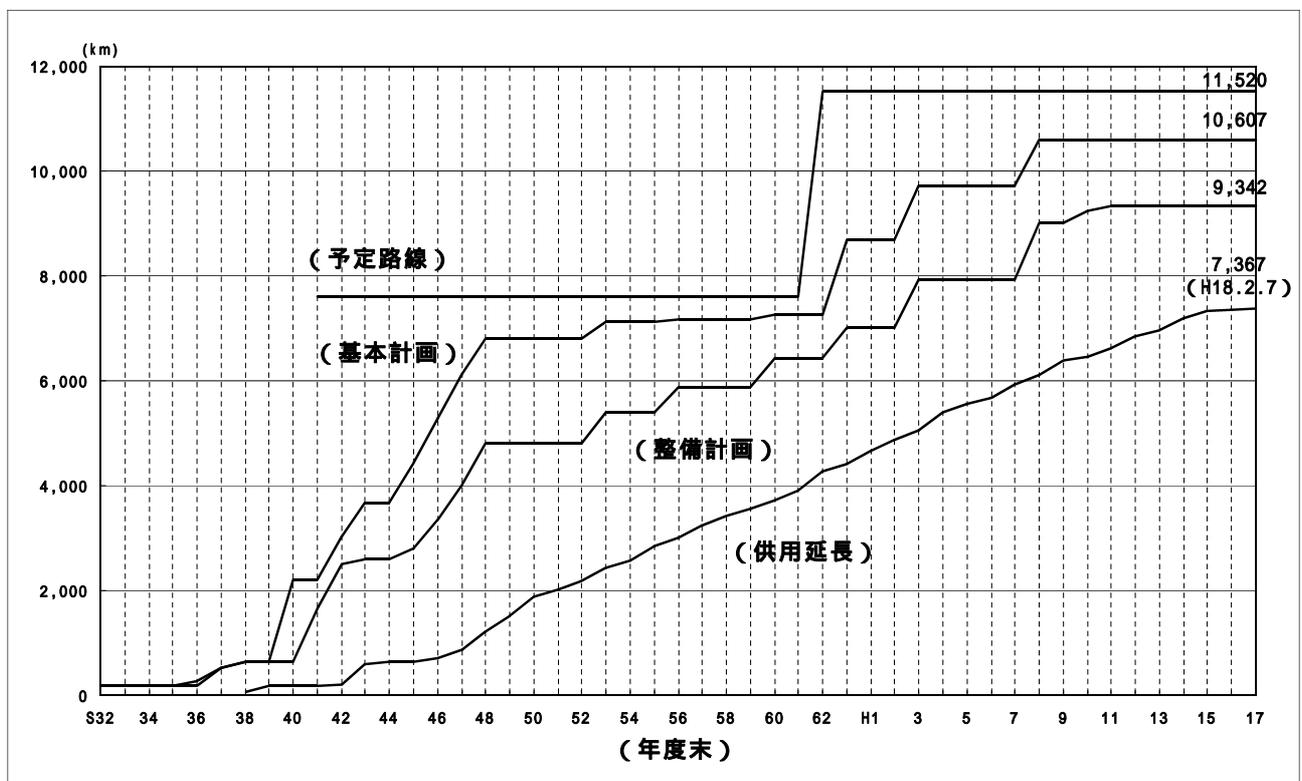


図 - 1 高速自動車国道整備の経緯

高速自動車国道の整備について

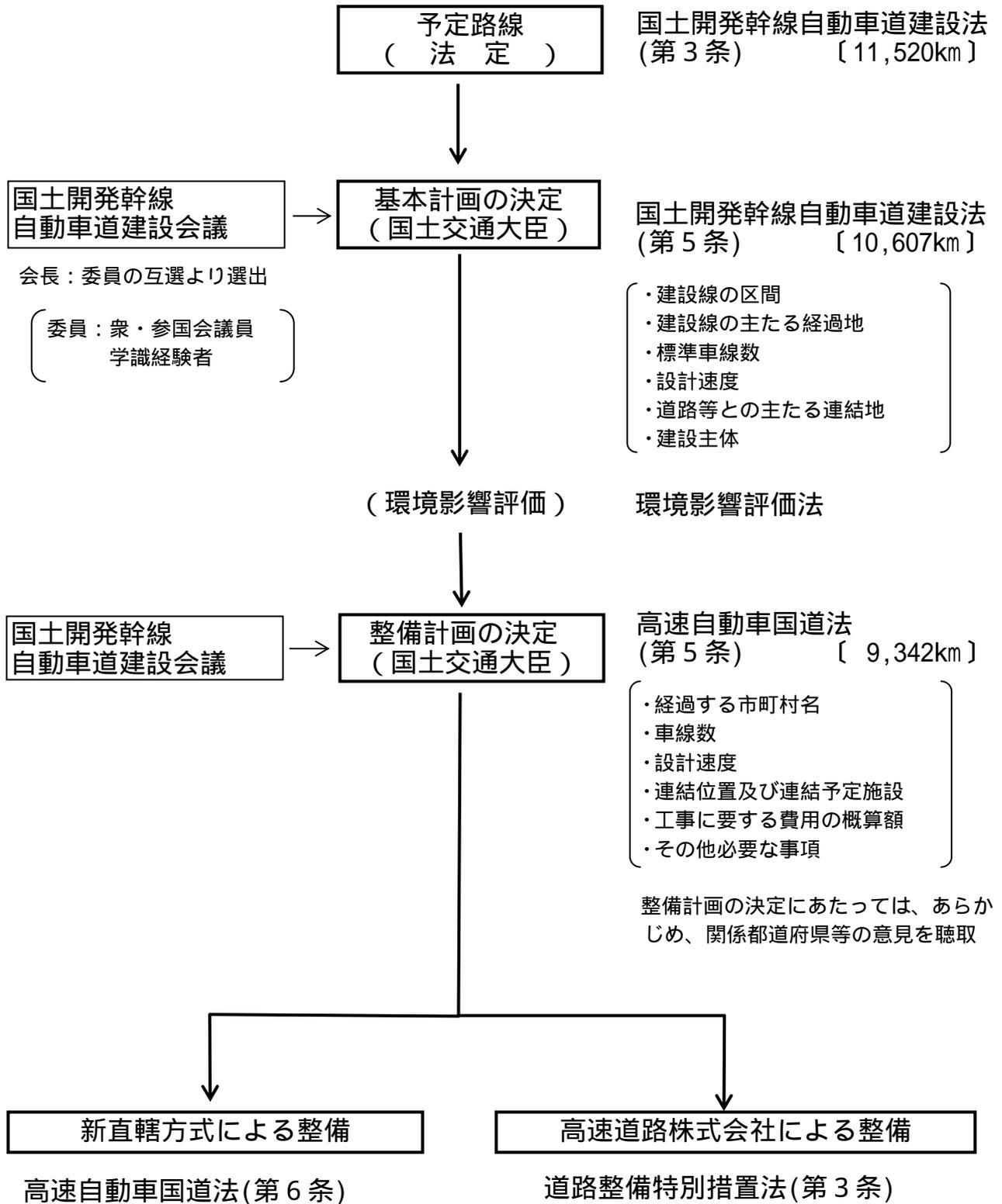


図 - 2 高速自動車国道の整備の流れ

3 . 審議事項

< 議案第 1 号 >

函館・室蘭間ほか 1 7 4 区間の国土開発幹線自動車道建設線の基本計画の一部変更について

「建設主体」の変更

民営化により会社が発足したこと及び新たに新直轄方式に切り替わる区間が生じることを反映

「道路等との主たる連結地」の変更

ジャンクションの追加に伴う連結地の追加を反映

< 議案第 2 号 >

北海道縦貫自動車道函館名寄線の北海道亀田郡七飯町北海道山越郡長万部町間ほか 1 8 4 区間の新設に関する整備計画の一部変更及び中央自動車道富士吉田線の上野原市大月市間ほか 3 区間の改築に関する整備計画の一部変更について

「工事に要する費用の概算額」の変更

更なるコスト削減を反映

「連結位置及び連結予定施設」の変更

ジャンクションの追加に伴う連結位置等の追加を反映

(1) 基本計画及び整備計画の変更内容の概要

国土開発幹線自動車道建設法第 5 条第 1 項の規定に基づいて行う既定の基本計画の変更【議案第 1 号】、及び、高速自動車国道法第 5 条第 1 項及び第 3 項の規定に基づいて行う既定の整備計画の変更【議案第 2 号】のそれぞれの内容とその件数は、表 - 2、3 のとおりである。

表 - 2 基本計画の変更内容と件数〔参 3 - 9 参照〕

		件 数
基本計画区間数（全体）		1 8 3 区間 ¹
変更内容	建設主体の変更	1 7 5 区間 ¹
	うち新たに新直轄方式に切り替わる区間	7 区間 ²
	ジャンクションの追加	1 箇所

- 1 建設主体の変更がない 8 区間は、基本計画区間全体が第 1 回国幹会議の議を経て新直轄方式に切り替わっていたもの
- 2 新直轄に切り替わる区間以外の 1 6 8 区間は、建設主体が「日本道路公団」となっているものについて、高速道路株式会社に変更するもの

表 - 3 整備計画の変更内容と件数

		件 数	事業中 区間 ¹	本線供用済 区間
整備計画区間数（全体）		2 6 4 区間	6 7 区間	1 9 7 区間
変更内容	コスト削減に伴う工事に要する費用の概算額の変更	1 8 9 区間	6 6 区間	1 2 3 区間 ²
	ジャンクションの追加	1 箇所	0 箇所	1 箇所

- 1 「事業中区間」については、一部区間が供用している場合を含む
- 2 「本線供用済区間」での概算額の変更のある区間は、本線拡幅工事や追加的なインターチェンジ改良工事の見直しなどに伴うコスト削減等による変更が生じる区間

(2) 会社整備区間と新直轄方式に切り替わる区間の選定について【議案第 1 号】

更なるコスト削減を踏まえ、各区間毎の費用対便益 (B / C)、採算性等の客観的データを更新した。

これらのデータを基に、今後の高速自動車国道の整備について、関係地方公共団体の意見を聴取し、公表した。

会社が整備する区間の考え方に関する各会社及び機構の意向を踏まえ、区間の選定のための考え方をとりまとめた。更に、各会社から、整備を希望する具体的区間の意見を得た。

これらを踏まえ、現在、会社が暫定的に整備を行っている区間 (1 , 276 km) について、会社が整備する区間 (1 , 153 km) と新たに新直轄方式に切り替わる区間 (123 km) に選定する (次の枠内及び図 - 3 参照) 。
(それぞれの会社の整備区間及び新直轄方式に切り替わる区間について、表 - 4、5 参照)

- () 会社整備区間は、各会社が整備する意向を有する区間であることを原則とするとともに、以下の条件を満たす区間とする。その際、45年以内の債務返済見通しが確保される範囲内とする。 【 1 , 153 km 】
- a) 投資限度額比率 (当該区間の料金収入によって、管理費を支払った上で、建設費の何%が賄われるのかを示すもの) が 20% 以上の比較的採算性の良好な区間 (724 km)
 - b) 事業が一定程度進捗しており、引き続き会社が着実に整備を進めることにより、概ね5年以内に供用し、整備効果の早期発現が期待できる区間 (200 km)
 - c) 当該区間を無料とした場合には、交通集中によって高速道路としての機能が果たせない、あるいは、インターチェンジ周辺の一般道路に渋滞を誘発させる可能性のある区間 (30 km)
 - d) 前後区間が有料道路であり、会社による一体的な管理が容易となる区間 (48 km)
 - e) その他、有料道路の連続性等から、各会社が整備する意向を有する区間 (151 km)
- () 新直轄方式に切り替わる区間は、採算性が低い等により会社が整備しない区間を基本とする。ただし、新直轄方式として整備する場合に地方負担が生じること等を踏まえ、地方公共団体の意見において、「新直轄方式を希望」、あるいは、「いずれかの方式でも可」とされた区間を対象とする。 【 123 km 】

今後、各会社及び機構との協議を経て、本年2月14日迄に、会社整備区間について大臣指定が行われることとなる。

表 - 4 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社が整備を行う区間

〔東日本高速道路株式会社〕

路線名	区間	延長 (km)
北海道縦貫自動車道	おおぬま 大沼 ~ くんぬい 国縫	6.8
北海道横断自動車道 根室線	よいち 余市 ~ おたる 小樽JCT	2.4
〃	ゆうばり 夕張 ~ とかちしみず 十勝清水	8.1
日本海沿岸東北自動車道	なかじょう 中条 ~ あらかわ 荒川	1.0
東北中央自動車道	なんようたかはた 南陽高畠 ~ やまがたかみのやま 山形上山	2.4
常磐自動車道	じょうばんとみおか 常磐富岡 ~ しんち 新地	5.5
〃	しんち 新地 ~ やまもと 山元	1.6
〃	やまもと 山元 ~ わたり 亘理	1.2
東関東自動車道 水戸線	みさとみなみ 三郷南 ~ こうや 高谷JCT	1.6
〃	ほこた 鉾田 ~ いばらき 茨城JCT	1.7
東関東自動車道 館山線	きみつ 君津 ~ ふつつちゅうおう 富津中央	9
北関東自動車道	いせさき 伊勢崎 ~ いわふね 岩舟JCT	3.9
〃	うつのみやかみのかわ 宇都宮上三川 ~ ともべ 友部	4.1
合 計		41.2

〔中日本高速道路株式会社〕

路線名	区間	延長 (km)
東海北陸自動車道	ひだきよみ 飛騨清見 ~ しらかわごう 白川郷	2.6
第二東海自動車道	えびなみなみ 海老名南JCT ~ はだの 秦野	2.1
〃	はだの 秦野 ~ ごてんば 御殿場JCT	3.3
〃	ごてんば 御殿場JCT ~ ながいずみぬまづ 長泉沼津	1.4
〃	ながいずみぬまづ 長泉沼津 ~ よしわら 吉原JCT	4.4
〃	よしわら 吉原JCT ~ いなさ 引佐JCT	8.9
〃	いなさ 引佐JCT ~ とよたひがし 豊田東JCT	5.4
中部横断自動車道	よしわら 吉原JCT ~ とみざわ 富沢	2.1
〃	ろくごう 六郷 ~ ますほ 増穂	1.0
〃	ますほ 増穂 ~ みなみ 南アルプス	6
近畿自動車道 名古屋大阪線	なごやみなみ 名古屋南 ~ たかばり 高針JCT	1.2
近畿自動車道 名古屋神戸線	よっかいち 四日市JCT ~ こもの 菰野	1.4
〃	こもの 菰野 ~ かめやま 亀山JCT	1.8
〃	かめやま 亀山JCT ~ こうかつちやま 甲賀土山	1.3
近畿自動車道 紀勢線	きいながしま 紀伊長島 ~ きせい 紀勢	1.0
〃	きせい 紀勢 ~ せいわたき 勢和多気JCT	2.4
近畿自動車道 敦賀線	おばま 小浜 ~ つるが 敦賀JCT	3.9
合 計		44.8

〔西日本高速道路株式会社〕

路線名	区間	延長 (km)
近畿自動車道 名古屋神戸線	こうかつちやま 甲賀土山 ~ おおつ 大津JCT	2.8
〃	おおつ 大津JCT ~ じょうよう 城陽	2.5
〃	じょうよう 城陽 ~ たかつき 高槻第一JCT	1.4
〃	たかつき 高槻第一JCT ~ こうべ 神戸JCT	4.0
近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ たなべ 田辺	6
近畿自動車道 敦賀線	おばまし 小浜西 ~ おばま 小浜	1.1
中国横断自動車道 姫路鳥取線	はりましんぐう 播磨新宮 ~ やまざき 山崎JCT	1.2
山陰自動車道	しんじ 宍道JCT ~ いずも 出雲	1.8
四国横断自動車道	とくしまひがし 徳島東 ~ とくしま 徳島JCT	4
〃	とくしま 徳島 ~ とくしま 徳島JCT ~ なると 鳴門JCT	1.1
東九州自動車道	きたきゅうしゅう 北九州JCT ~ とよつ 豊津	2.4
〃	しいだみなみ 椎田南 ~ うさ 宇佐	2.8
〃	つくみ 津久見 ~ さいき 佐伯	1.3
〃	かどがわ 門川 ~ さいと 西都	5.9
合 計		29.3

表 - 5 新たに新直轄方式に切り替わる区間

路線名	区 間	延長 (km)
北海道縦貫自動車道	七飯 <small>ななえ</small> ~ 大沼 <small>おおぬま</small>	1.0
日本海沿岸東北自動車道	荒川 <small>あらかわ</small> ~ 朝日 <small>あさひ</small>	2.0
東北中央自動車道	東根 <small>ひがしね</small> ~ 尾花沢 <small>おばなざわ</small>	2.3
中部横断自動車道	富沢 <small>とみざわ</small> ~ 六郷 <small>ろくごう</small>	2.8
近畿自動車道 紀勢線	田辺 <small>たなべ</small> ~ 白浜 <small>しらはま</small>	1.4
四国横断自動車道	小松島 <small>こまつしま</small> ~ 徳島東 <small>とくしまひがし</small>	8
東九州自動車道	佐伯 <small>さいき</small> ~ 蒲江 <small>かまえ</small>	2.0
合 計		12.3

(注1) 表 - 4、5における区間の建設主体は、各高速道路株式会社及び地方公共団体の意見と一致している。

(注2) 表 - 4、5における区間は、平成15年11月28日に公表した事業評価における評価区間単位を基本とする。(ただし、会社及び地方公共団体からの意見によって分割された区間がある。)

(注3) 表 - 4、5における未供用のインターチェンジ名は、仮称である。

(3) 事業費削減に伴う工事の概算額の変更 【議案第2号】

平成15年12月22日の「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」（政府・与党申し合わせ）において、「既定のコスト縮減に加え、2.5兆円程度を上乗せ」することが決定されたことを踏まえ、今般、国土交通省及び東日本高速道路株式会社・中日本高速道路株式会社・西日本高速道路株式会社において、具体的コスト削減内容を確定した〔参考-4参照〕。また、第1回国幹会議において、新直轄方式に切り替わった区間においても、総額約0.3兆円のコスト削減を行うこととした。これらのコスト削減結果を整備計画に反映するため、「工事に要する費用の概算額」を変更する。

表-6- 会社整備区間のコスト削減とH18以降残事業費

(単位：兆円)

H15以降 残事業費 〔H15.12.25 第1回国幹会議後〕	² H15～H17 投資額	H18以降 残事業費 〔更なるコスト 削減前〕	更なる コスト削減額	H18以降 ³ 残事業費 〔更なるコスト 削減後〕
12.8 ¹	2.9	9.9	2.5	7.4 (10.3)

- (2)において選定された会社整備区間(1,153km)を前提
- 3カ年の支出額及び平成17年度末契約済工事の平成18年度以降支出額を計上(いわゆる「民営化まで3兆円」に相当)
- 下段()は、H15～H17の投資額(2)を合わせたコスト削減後H15以降残事業費(いわゆる「有料道路事業費10.5兆円に相当」)

表-6- 新直轄区間のコスト削減とH18以降残事業費

(単位：兆円)

	全体事業費 〔H15.12.25 第1回国幹 会議後〕	³ H15～H17 投資額	H18以降 残事業費 〔更なる コスト 削減前〕	更なる コスト 削減額	事業区分 ⁴ 見直し による変更	H18以降 残事業費 〔更なる コスト 削減後〕
既存区間 699km ¹	2.4	0.5	1.9	0.3	0.2	1.9
新規区間 123km ²			0.7	0.1		0.7
合計 822km			2.7	0.3	0.2	2.5 ⁵ (3.0)

(注) 四捨五入の関係で、各計数の和と合計が一致しない場合がある

- H15.12.25第1回国幹会議の議を経て切り替わった区間
- (2)において選定された新たに新直轄方式に切り替わる区間を前提
- 3カ年の予算額を計上
- 「事業区分見直しによる変更」とは、有料道路方式で整備される既存の高速自動車国道とのジャンクション部における事業区分の確定に伴う変更
- 下段()は、H15～H17迄の投資額0.5兆円(3)を合わせた全体事業費(いわゆる「新直轄方式の目安約3兆円に相当」)

表 - 7 コスト削減のメニュー（会社整備区間）

項目	代表的なメニュー
構造・規格の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・設計速度の見直しによる構造・規格の見直し ・掘割構造など特殊構造物区間の構造の見直し 等
大規模改築事業等の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ E T C 普及に伴う本線料金所の拡張計画の廃止 ・ 情報板の活用によるサービスエリア・パーキングエリアの駐車場の拡張計画の廃止 ・ 代替機能が確保されるジャンクション整備の一部方向の先送り 等
技術開発等に伴う見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ トンネルの施工技術の向上による事業費削減 等
積算・契約方法の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 技術提案型合意方式などの新しい発注方式の採用 等

表 - 8 コスト削減のメニュー（新直轄方式区間）

項目	代表的なメニュー
構造・規格の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・設計速度の見直しによる構造・規格の見直し ・縦断線形等の特例値を多く採用 等
無料化に伴う見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・料金所、サービスエリア・パーキングエリア、バスストップの削除 ・暫定2車線区間における追越車線の削除 ・インターチェンジのコンパクト化 等
技術開発等に伴う見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・現地状況に応じたより適切な施行方法の採用による見直し 等

表 - 9 コスト削減と残事業費 [会社整備区間]

路線名	区 間 ^{注1)}	延長 ^{注1)} (km)	事業費		
			コスト削減前 残事業費 ^{注2)} (H18以降) (億円)	更なる コスト削減額 (億円)	コスト削減後 残事業費 ^{注2)} (H18以降) (億円)
北海道縦貫自動車道	大沼 ~ 国縫	68	568	-158	410
北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽JCT	24	1,140	-78	1,062
北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	1,546	-306	1,240
日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 荒川	10	229	-114	115
東北中央自動車道	南陽高島 ~ 山形上山	24	1,149	-69	1,080
常磐自動車道	常磐富岡 ~ 新地	55	1,448	-479	969
常磐自動車道	新地 ~ 山元	16	494	-27	467
常磐自動車道	山元 ~ 亘理	12	191	-137	54
東関東自動車道 水戸線	三郷南 ~ 高谷JCT	16	8,144	-1,089	7,055
東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城JCT	17	551	-164	387
東関東自動車道 館山線	君津 ~ 富津中央	9	113	-62	51
北関東自動車道	伊勢崎 ~ 岩舟JCT	39	1,211	-470	741
北関東自動車道	宇都宮上三川 ~ 友部	41	540	-180	360
東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	220	-46	174
第二東海自動車道	海老名南JCT ~ 秦野	21	7,297	-735	6,562
第二東海自動車道	秦野 ~ 御殿場JCT	33	5,677	-621	5,056
第二東海自動車道	御殿場JCT ~ 長泉沼津	14	1,046	-288	758
第二東海自動車道	長泉沼津 ~ 吉原JCT	44	2,011	-364	1,647
第二東海自動車道	吉原JCT ~ 引佐JCT	89	4,014	-500	3,514
第二東海自動車道	引佐JCT ~ 豊田東JCT	54	5,703	-397	5,306
中部横断自動車道	吉原JCT ~ 富沢	21	1,511	-6	1,505
中部横断自動車道	六郷 ~ 増穂	10	688	-30	658
中部横断自動車道	増穂 ~ 南アルプス	6	88	-60	28
近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ 田辺	6	123	-69	54
近畿自動車道 紀勢線	紀伊長島 ~ 紀勢	10	565	-21	544
近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気JCT	24	192	-136	56
近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT ~ 菰野	14	1,849	-412	1,437
近畿自動車道 名古屋神戸線	菰野 ~ 亀山JCT	18	2,450	-652	1,798
近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT ~ 大津JCT	41	1,237	-665	572
近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT ~ 城陽	25	5,102	-1,877	3,225
近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一JCT	14	7,229	-2,233	4,996
近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT ~ 神戸JCT	40	8,765	-1,632	7,133
近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針JCT	12	1,754	-503	1,251
近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀JCT	50	2,604	-293	2,311
中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎JCT	12	614	-16	598
山陰自動車道	宍道JCT ~ 出雲	18	442	-224	218
四国横断自動車道	徳島東 ~ 徳島JCT	4	614	-16	598
四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島JCT ~ 鳴門JCT	11	1,155	-255	900

表 - 9 コスト削減と残事業費 [会社整備区間]

路線名	区 間 ^{注1)}	延長 ^{注1)} (km)	事業費		
			コスト削減前 残事業費 ^{注2)} (H18以降) (億円)	更なる コスト削減額 (億円)	コスト削減後 残事業費 ^{注2)} (H18以降) (億円)
東九州自動車道	北九州JCT ~ 豊津	24	895	-99	796
東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	28	1,052	-22	1,030
東九州自動車道	津久見 ~ 佐伯	13	310	-102	208
東九州自動車道	門川 ~ 西都	59	1,756	-383	1,373
平成18年2月7日までの供用区間(改築事業) ^{注3)}		-	14,514	-8,730	5,784
合 計(42区間)		1,153	98,801	-24,720	74,081

注1) 区間は、平成15年11月28日に公表した事業評価における評価区間単位を基本とし、第1回国幹会議で新直轄方式に切り替わった区間69.9km、新たに新直轄方式に切り替わる区間12.3km、平成16年4月1日から平成18年2月7日までの供用区間2.4kmを除いている。

注2) 第1回国幹会議で変更された後の全体事業費に対するH18以降残事業費。
H18以降残事業費は、会社が平成18年度以降契約する予定額。

注3) 平成18年2月7日までの供用区間の残事業費には、暫定2車線区間の四車線化、追加IC等の費用が含まれる。

(参考) 平成18年2月7日までの供用区間(改築事業)の内訳 [会社整備区間]

路線名	事業費			今後行う主な残事業
	コスト削減前 残事業費 ^{注1)} (H18以降) (億円)	更なる コスト削減額 (億円)	コスト削減後 残事業費 ^{注1)} (H18以降) (億円)	
北海道縦貫自動車道	92	-48	44	IC移設・追加JCT
北海道横断自動車道	154	-77	77	IC改築・JCT改築
東北縦貫自動車道	1,261	-748	513	追加IC・追加JCT
東北横断自動車道	1,460	-1,288	172	4車線化
日本海沿岸東北自動車道	94	-75	19	IC改築
東北中央自動車道	67	-20	47	追加SA・PA
関越自動車道	977	-693	284	4車線化
常磐自動車道	890	-589	301	JCT改築
東関東自動車道	623	-281	342	追加IC・JCT改築
北関東自動車道	133	-96	37	追加SA・PA
中央自動車道	1,150	-247	903	追加IC・追加JCT
第一東海自動車道	1,046	-629	417	IC改築
東海北陸自動車道	615	-299	316	4車線化
第二東海自動車道	222	-142	80	追加JCT
中部横断自動車道	31	-31	-	
北陸自動車道	209	-151	58	追加JCT
近畿自動車道	2,326	-1,032	1,294	4車線化
中国縦貫自動車道	284	-98	186	追加JCT
山陽自動車道	439	-234	205	追加IC・追加JCT
中国横断自動車道	444	-278	166	4車線化
四国縦貫自動車道	92	-79	13	IC改築
四国横断自動車道	722	-602	120	4車線化
九州縦貫自動車道	927	-764	163	追加IC
九州横断自動車道	119	-98	21	IC改築
東九州自動車道	120	-114	6	IC改築
関西国際空港線	4	-4	-	
関門自動車道	1	-1	-	
沖縄自動車道	12	-12	-	
合計	14,514	-8,730	5,784	

注1) 第1回国幹会議で変更された後の全体事業費に対するH18以降残事業費。

H18以降残事業費は、会社が平成18年度以降契約する予定額。

表 - 10 コスト削減と残事業費 [新直轄方式(新たに切り替わる区間を含む)]

路線名	区間 ¹	延長 (km)	事業費			
			コスト削減前 残事業費 ⁴⁾ (H18以降) (億円)	更なる コスト削減額 (億円)	事業区分見直 しによる変更 (H18以降) (億円)	コスト削減後 残事業費 ⁴⁾ (H18以降) (億円)
北海道縦貫自動車道 2	七飯 ~ 大沼	10	833	-45		788
北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	24	374	-79		295
北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,316	-244		1,072
北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,585	-81		1,504
東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	245	-16		229
東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	757	-84		673
日本海沿岸東北自動車道 2	荒川 ~ 朝日	20	763	-161		602
日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡JCT 3	26	265	-39	534	760
日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	211	-43		168
東北中央自動車道	大館北 ~ 小坂JCT 3	14	221	-78	360	503
東北中央自動車道	福島JCT ~ 米沢 3	28	1,380	-106	-29	1,245
東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	387	-60		327
東北中央自動車道 2	東根 ~ 尾花沢	23	873	-158		715
中部横断自動車道 2	富沢 ~ 六郷	28	2,077	-82		1,995
中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15	567	-70		497
中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久JCT 3	8	7	-128	180	59
近畿自動車道 紀勢線 2	田辺 ~ 白浜	14	819	-64		755
近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	1,307	-117		1,190
近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀伊長島	21	1,031	-103		928
中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT ~ 大原 3	19	159	-35	88	212
中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	24	501	-250		251
中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	147	-27		120
中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT ~ 三次JCT 3	50	1,441	-128	72	1,385
中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT ~ 三刀屋木次	61	2,111	-187		1,924
四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10	456	-4		452
四国横断自動車道 2	小松島 ~ 徳島東	8	994	-49		945
四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	845	-99		746
四国横断自動車道	宇和島北 ~ 西予宇和	16	507	-56		451
九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT ~ 矢部 3	23	357	-90	319	586
東九州自動車道 2	佐伯 ~ 蒲江	20	861	-106		755
東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	1,044	-124		920
東九州自動車道	清武JCT ~ 北郷 3	19	412	-77	374	709
東九州自動車道	北郷 ~ 日南	9	226	-33		193
東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48	1,463	-238		1,225
計		822	26,542	-3,261	1,898	25,179
	新直轄 既存 27区間	699	19,322	-2,596	1,898	18,624
	新直轄 追加 7区間	123	7,220	-665	0	6,555

- 1 区間は、平成15年11月28日に公表した事業評価における評価区間単位を基本としている。ただし、一部区間について、地方公共団体の意見を踏まえ分割されている(7区間)。
- 2 新たに新直轄方式に切り替わる区間である。
- 3 有料道路方式で整備される既存の高速自動車国道とのジャンクション部における事業区分の確定に伴う変更のある区間。
- 4 第1回国幹会議で変更された後の全体事業費に対するH18以降残事業費。

(4) ジャンクションの追加【議案第 1 号及び第 2 号】

近畿自動車道天理吹田線（西名阪自動車道）と阪神高速道路（地域高規格道路）とのジャンクションの追加（守口^{もりぐち}ジャンクション）を行うため、基本計画における「道路等との主たる連絡地」、整備計画における「連結位置及び連結予定施設」を変更する。

(参考) 延長と残事業費

今般の基本計画と整備計画の変更が認められた場合、有料道路方式及び新直轄方式それぞれの延長と残事業費の内訳は表 - 11 - 及び のとおり。

表 - 11 - 有料道路方式で進められる高速自動車国道の延長と残事業費

	延長 (km)			残事業費 (兆円) (H18以降)
	全体	供用中	事業中	
東日本高速道路株式会社	3 , 4 3 3	3 , 0 2 1	4 1 2	1 . 6
中日本高速道路株式会社	1 , 9 3 8	1 , 4 9 0	4 4 8	3 . 4
西日本高速道路株式会社	3 , 1 4 9	2 , 8 5 6	2 9 3	2 . 4
計	8 , 5 2 0	7 , 3 6 7	1 , 1 5 3	7 . 4 (1 0 . 3)

いわゆる「会社投資規模7.5兆円」に相当。

下段()は、コスト削減後 H15 以降残事業費で、いわゆる「今後の有料道路事業費10.5兆円」に相当。

表 - 11 - 新直轄方式で進められる高速自動車国道の延長と残事業費

	延長 (km)			残事業費 (兆円) (H18以降)
	全体	供用中	事業中	
既存の区間	6 9 9	0	6 9 9	1 . 9
新たに切り替わる区間	1 2 3	0	1 2 3	0 . 7
計	8 2 2	0	8 2 2	2 . 5 (3 . 0)

(注) 四捨五入の関係で、各計数の和と合計が一致しないところがある。

下段()は、全体事業費で、いわゆる「新直轄方式による整備の目安約3兆円」に相当。

4 . 報告事項

(1) 「抜本の見直し区間」について〔参考 - 5 参照〕

平成 15 年 12 月 22 日政府与党申し合わせにおいて、「近年の経済社会状況や交通量実績等を反映し、厳しく将来交通量を精査するとともに、費用対便益に加え、採算性やその他外部効果を含めた厳格な評価の結果を踏まえ、整備のあり方を抜本的に見直す。」とされた 5 区間 143 km の「抜本の見直し区間」については、次のとおり取り扱うこととする。なお、「3 . 審議事項」については、この取り扱いを前提としている。

1) 新直轄区間 (3 区間 108 km)

〔	北海道縦貫自動車道	しべつ	なよろ	〕
		士別市	名寄市	
		24 km		
北海道横断自動車道	あしよ	きたみ	〕	
	足寄町	北見市		
中国横断自動車道	よなご	よなご	5 km	
	米子市	米子市		

構造・規格の見直し等により、概ね 2 割程度コストを削減し (約 350 億円減) 整備計画における概算事業費を変更する。
(コスト削減前 約 1,840 億円 コスト削減後 約 1,490 億円)
当面、並行する一般道路が道路構造等から隘路となっている区間など、緊急に整備すべき次の 2 区間について着工し、その他の区間は、当面着工しない (当面の事業費は、コスト削減前事業費と比べ概ね 7 割削減 (約 1,240 億円減))。

- ・北海道縦貫道 しべつ 士別市南 みなみまちがし 町東 しべつ 土別市 たよるちょう 多寄町 (12 km)
〔土別市街地の迂回〕
- ・北海道横断道 りくべつ 陸別町 ちようしょうとしべつ 小利別 きたみ 北見市 (28 km)
〔道路構造上の隘路の迂回〕

2) 第二名神 (2 区間 35 km)

〔	近畿自動車道	おおつ	じょうよう	〕
		大津市	城陽市	
近畿自動車道	やわた	たかつき	10 km	
	八幡市	高槻市		

構造・規格の見直し等により、35%を超えるコストを削減し (約 3,800 億円減) 整備計画における概算事業費を変更する。
(コスト削減前 約 10,600 億円 コスト削減後 約 6,800 億円)
主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない。

及び を前提として、会社が整備する区間とする。

これらの区間の扱いについては、次回以降の国幹会議に報告する。

「抜本的見直し区間」の設定について

近年の経済社会状況や交通量実績等を反映し、厳しく将来交通量を精査するとともに、費用対便益に加え、採算性やその他外部効果を含めた厳格な評価の結果を踏まえ、次の5区間の路線・区間の整備のあり方を抜本的に見直す。

- (1) 具体的には、明らかに有料道路に適さないと想定される区間^注のうち、現地で具体的な道路幅が明示されている区間(都市計画決定済あるいは、用地買収中の区間)を除く次の3区間を「抜本的見直し区間」とし、
- a) 当面一般国道を活用した段階的な整備が可能なルートを検討
 - b) a) を踏まえた整備手順の検討
 - c) 構造・規格の大幅な見直し
- を実施し、抜本的なコスト削減を図る。

路線名	区間	延長(km)
北海道縦貫自動車道	士別市～名寄市	24
北海道横断自動車道	足寄町～北見市	79
中国横断自動車道	米子市～米子市	5
合計	(3区間)	108

注) 具体的には、料金収入で管理費が賄えない、あるいは、有料道路としての費用対便益が1を下まわる区間を想定

- (2) また、当面有料方式による整備を継続して進めるものと想定される区間のうち、有料道路ネットワークとして見た場合に、近年、同等機能を持つ複数の道路が完成したため、更に新たな道路を追加する必要性を見極める必要のある次の2区間を「抜本的見直し区間」とし、構造・規格の大幅な見直しを行い、抜本的なコスト削減を図るとともに、整備手順についても検討する。

路線名	区間	延長(km)
近畿自動車道	大津市～城陽市	25
近畿自動車道	八幡市～高槻市	10
合計	(2区間)	35

(2) 有料道路方式にて整備される区間の債務返済見通し〔参考 - 6 参照〕

高速自動車国道に係る債務返済見通しについては、今回の基本計画及び整備計画の変更（会社整備区間の選定、2.5兆円のコスト削減）を踏まえ、将来調達金利4%、現行の料金体系・料金水準・割引制度、平成17年度までに達成した管理コストの3割削減の継続など、一定の条件のもとで試算すれば、民営化後45年以内の債務返済が可能となっている。

なお、建設費については、機構の有利子債務残高が民営化時点を上回らないような投資パターンで、想定値を計上している。

今後、会社及び機構との協議を経て会社が整備する区間の大臣指定を行い、これを基に3月末迄に会社と機構が締結する「新協定」において、詳細な債務返済見通しが示されることとなる。