

第 1 回国土開発幹線自動車道建設会議 説明資料

< 目 次 >

1 . 高速自動車国道の整備の現状 【 説明事項 】

2 . 審議事項

- 2 - 1 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
(議案第 1 号)
- 2 - 2 新設及び改築に関する整備計画の一部変更について
(議案第 2 号)

3 . 今後の高速自動車国道の整備について 【 報告事項 】

(参考資料)

- 参考 - 1 国土開発幹線自動車道 (国幹道) の整備について
- 参考 - 2 国土開発幹線自動車道の法的手続
- 参考 - 3 事業評価結果 (平成 1 5 年 1 1 月 2 8 日公表)
- 参考 - 4 整備手法に関する地方公共団体の意見 (要約)
- 参考 - 5 新直轄方式に切り替わる区間の具体的な選定の考え方

平成 1 5 年 1 2 月 2 5 日
国 土 交 通 省

1 . 高速自動車国道の整備の現状 【 説明事項 】

(1) 整備の現状

国土開発幹線自動車道等 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、整備計画区間 9,342 km のうち、7,297 km を供用しており、これは全体計画の約 6 割程度に相当する。

表 - 1 計画策定状況

(平成15年12月25日現在)

予 定 路 線 延 長 (a)	11,520 km (100%)	予定路線区間延長 (a)-(b) 913 km
基本計画策定延長 (b)	10,607 km (92%)	基本計画区間延長 (b)-(c) 1,265 km
整備計画策定延長 (c)	9,342 km (81%)	建設中延長 (c)-(d) 2,045 km
供 用 延 長 (d)	7,297 km (63%)	

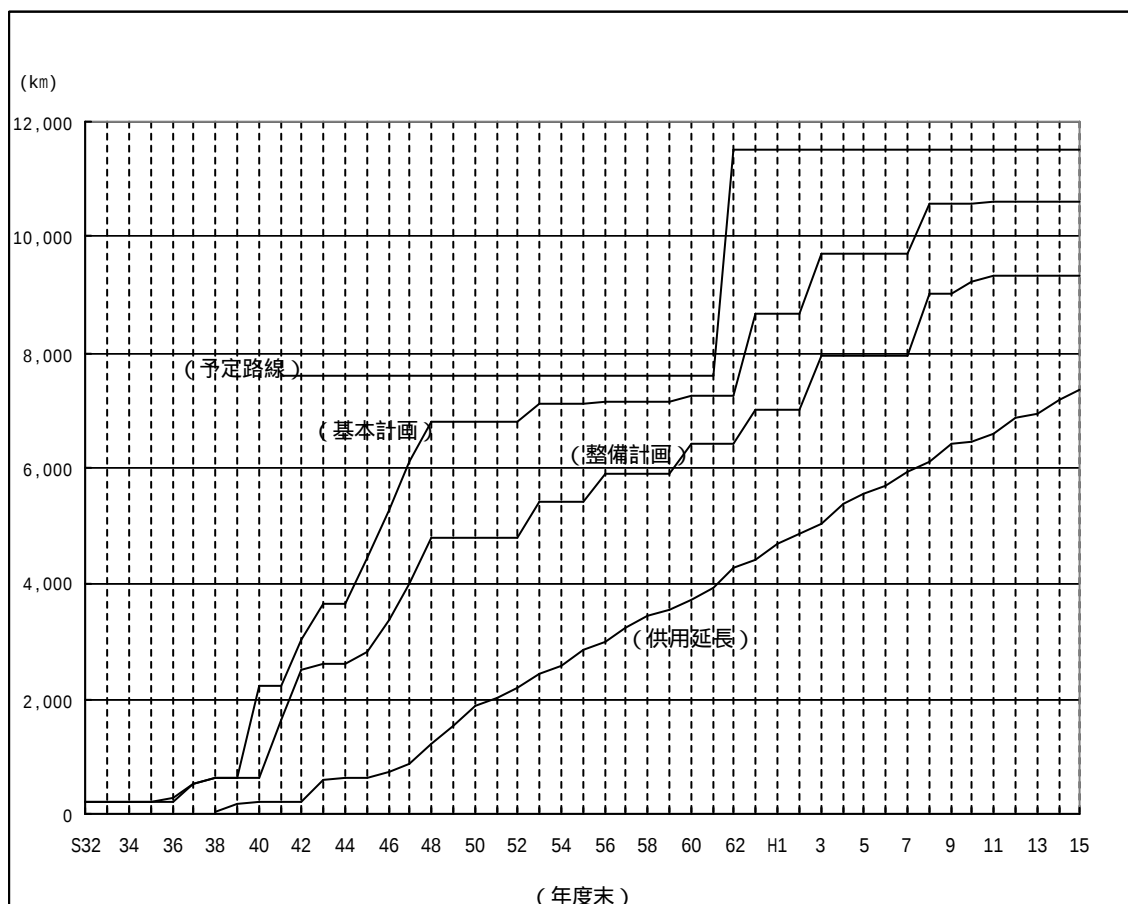


図 - 1 高速自動車国道整備の経緯

(2) 今後の整備手法

今後の整備にあたっては、近年の交通需要の伸びの鈍化や、高速自動車国道事業における約 2 3 兆円の有利子債務の着実な返済も考慮しながら、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する必要がある。

このため、整備計画 9 , 3 4 2 kmの中から、新直轄方式に切り替わる区間を選定することにより、従来の公団方式と合わせ着実な整備を進めることが可能となる。

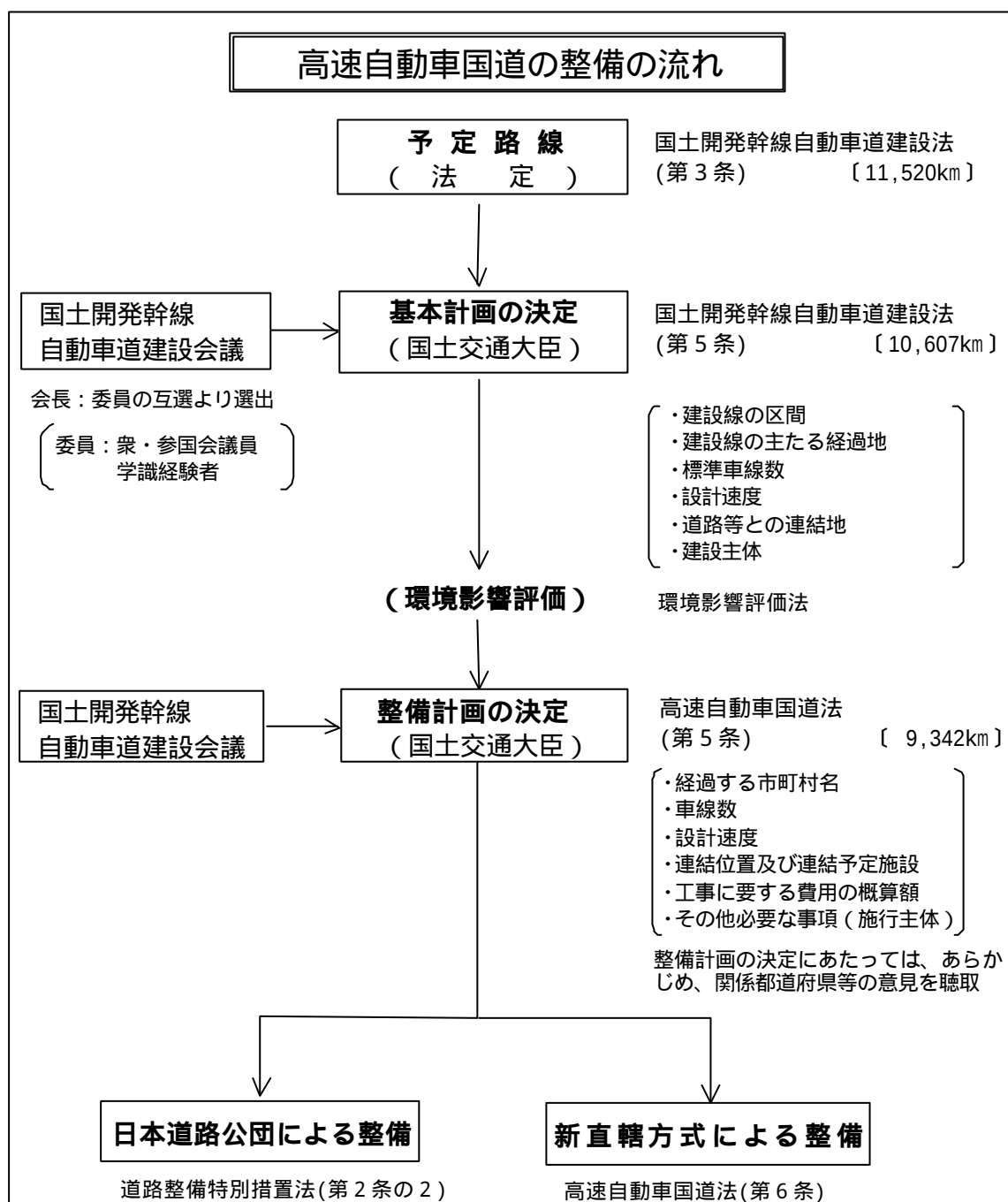


図 - 2 高速自動車国道の整備の流れ

2 . 審議事項

< 議案第 1 号 >

旭川・名寄間ほか 27 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

< 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 204 区間の新設に関する整備計画の
一部変更及び東北縦貫自動車道弘前線の鹿沼市宇都宮市間
ほか 6 区間の改築に関する整備計画の一部変更について

議案第 1 号は、新直轄方式への切り替えに伴う建設主体の
変更、並びに、インターチェンジ設置に伴う道路等との連
結地の追加であり、整備計画の変更と同内容となっている。
このため、説明は議案第 2 号である整備計画の変更で一括
して行う。

(1) 今回の国幹会議における審議事項

新直轄方式に切り替わる区間の基本計画及び整備計画の整備主体の変更
コスト削減を行った区間の整備計画の工事に要する費用の概算額等の変更
インターチェンジ等が追加される区間の基本計画及び整備計画の変更

(2) 整備計画の変更内容

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内容及びその件数は、表 - 2 のとおりである。

表 - 2 整備計画の変更内容と件数

		件 数	事業中区間	供用済区間
整備計画区間数		2 6 4 区間	6 8 区間	1 9 6 区間
整備計画の変更内容	新直轄方式に切り替わる区間における整備主体の変更 (表 - 3)	注 1) 2 7 区間	2 7 区間	0 区間
	コスト削減に伴う工事に要する費用の概算額の変更 (表 - 6)	2 1 0 区間	6 7 区間	1 4 3 区間
	ジャンクションまたはインターチェンジの追加 (表 - 7)	1 0 箇所	2 箇所	8 箇所
重複を除いた整備計画変更区間数		2 1 2 区間	6 8 区間	1 4 4 区間

注 1) 1 1 月 2 8 日に公表した高速自動車国道の評価にあたっての評価区間に基づく区間数。以下の理由により、整備計画区間単位での変更は 2 8 区間となるが、評価区間単位での変更は 2 7 区間となる。

- a) 1 つの評価区間が 2 つの整備計画から構成されるもの : 2 区間
 - ・北海道横断自動車道 足寄町～北見市 及び 本別町～釧路市
- b) 2 つの評価区間が 1 つの整備計画から構成されるもの : 1 区間
 - ・中部横断自動車道 八千穂村～佐久市

注 2) 上記変更の他、従来より暫定二車線あるいは暫定四車線の整備を行っている 3 1 区間について、その施工内容を整備計画に明記する変更を行う。(「重複を除いた整備計画変更区間数」に含まれる)

(3) 新直轄方式に切り替わる区間の選定の考え方

道路関係四公団民営化推進委員会において提案された「建設中高速道路の取扱判断基準（案）」を踏まえ、国土交通省に設置した「道路事業評価手法検討委員会」においてとりまとめられた高速自動車国道の評価手法に基づき、個別区間毎に厳格な評価を行い、その結果を公表した。

(平成15年11月28日)

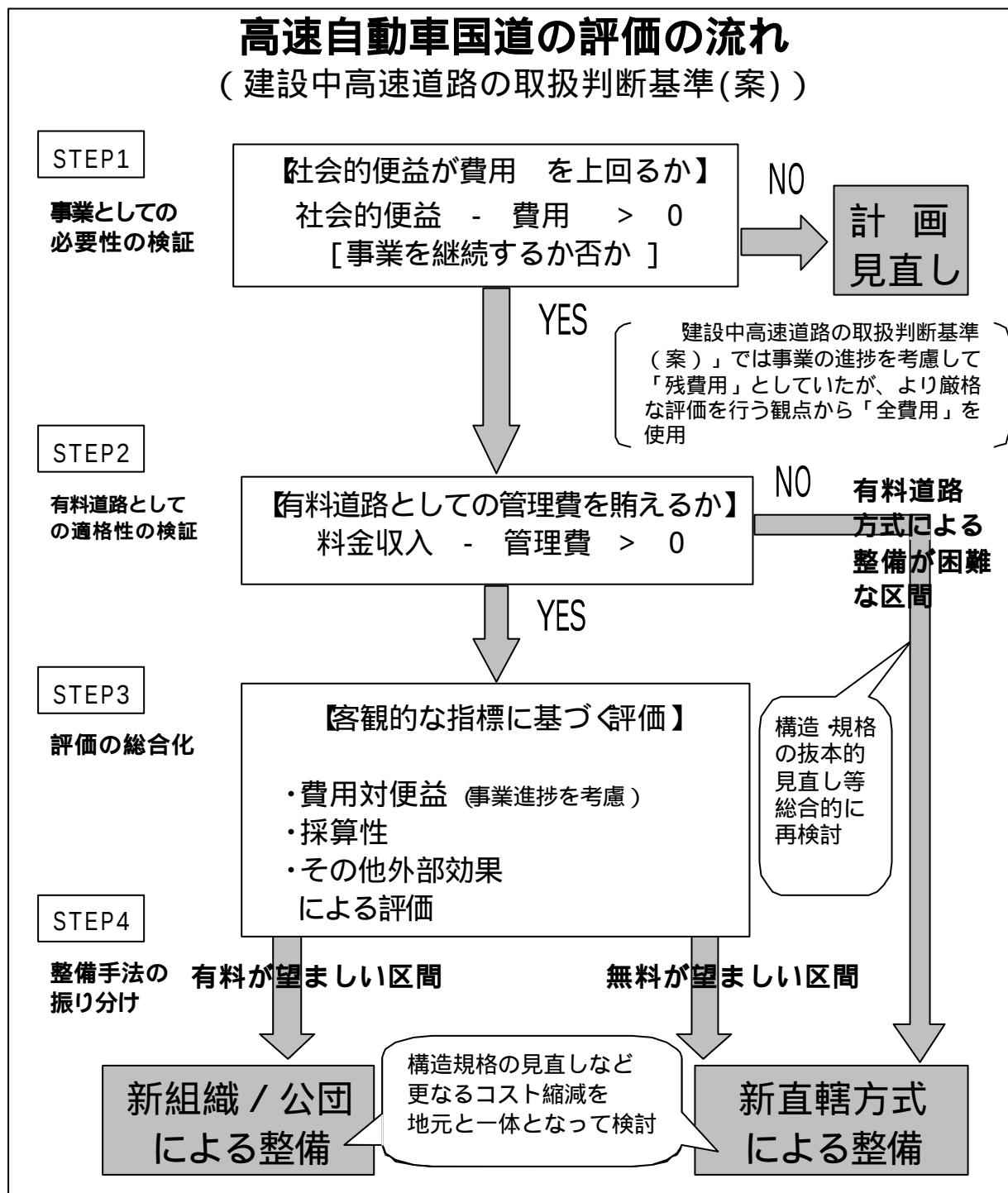


図 - 3 高速自動車国道の評価の流れ

同評価結果の公表後、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。

今回の国幹会議において新直轄方式に切り替わる区間については、同評価結果、地方公共団体から寄せられた整備手法に対する意見等を踏まえ、27区間・699kmを表-3のとおり選定し、当該区間の整備計画における整備主体を国土交通大臣（現行：日本道路公団）に変更する。

具体的な選定の考え方は以下の通りである。

- 1．有料道路に適さない区間（料金収入で管理費が賄えない、あるいは、有料道路の場合のB/Cが1未満となる区間）

【8区間^{注)} 290km】

- 2．有料道路に比較的なじみにくいと考えられる区間（総合評価の結果で、全て「C」よりも低い区間）のうち、地方公共団体が新直轄方式、あるいは、いずれの方式でも整備を要望する区間。

ただし、以下の〔選定対象外区間の考え方〕に該当する区間を除く。

【13区間^{注)} 271km】

〔選定対象外区間の考え方〕

- a) 日本道路公団の民営化までに概ね供用すると考えられる区間
- b) 無料化により、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、IC周辺の一般道路に渋滞を誘発させる可能性のある区間
- c) 有料ネットワークの連続性を確保する観点から、支障が生じる恐れがある区間

- 3．残る区間のうち、地方公共団体が強く新直轄方式での整備を要望する区間で、有料ネットワークの連続性の確保上支障がない区間

【6区間^{注)} 138km】

注) 各区間は、1区間（尾鷲北～紀伊長島）を除いて、11月28日に公表した高速自動車国道の評価にあたっての評価区間と一致する。

表 - 3 新直轄方式に切り替わる区間（案）

路 線 名	区 間	延 長 (k m)	概算事業費 注2) (億 円)	備考 注3)
北海道縦貫自動車道	しべつ 土別市 ~ なよろ 名寄市	24	370	
北海道横断自動車道	あしよるちよう 足寄町 ~ きたみ 北見市	79	1,320	
〃	ほんべつちよう 本別町 ~ くしろ 釧路市	65	1,850	
東北横断自動車道	とあ の 遠野市 ~ みやもりむら 宮守村	9	250	
〃	みやもりむら 宮守村 ~ とうわちよう 東和町	24	860	
日本海沿岸東北自動車道	あつみまち 温海町 ~ つるおか 鶴岡市	26	620	
〃	ほんじよう 本荘市 ~ いわきまち 岩城町	21	950	
〃	おおだて 大館市 ~ こさかまち 小坂町	14	420	
東北中央自動車道	ふくしま 福島市 ~ よねざわ 米沢市	28	1,680	
〃	よねざわ 米沢市 ~ よねざわ 米沢市	9	400	
中部横断自動車道	やちほむら 八千穂村 ~ さく 佐久市	15	580	
〃	さく 佐久市 ~ さく 佐久市	8	270	
近畿自動車道	しらはまちよう 白浜町 ~ ちよう すさみ町	24	1,320	
〃	おわせ 尾鷲市 ~ きいながしまちよう 紀伊長島町	21	1,050	
中国横断自動車道	さようちよう 佐用町 ~ おおはらちよう 大原町	19	590	
〃	ちづちよう 智頭町 ~ とっとり 鳥取市	24	1,200	
〃	よなご 米子市 ~ よなご 米子市	5	150	
〃	おのみち 尾道市 ~ みよし 三次市	50	1,910	
〃	みよし 三次市 ~ みとやちよう 三刀屋町	61	2,340	
四国横断自動車道	あなん 阿南市 ~ こまつしま 小松島市	10	460	
〃	すさき 須崎市 ~ くぼかわちよう 窪川町	22	1,040	
〃	うわしま 宇和島市 ~ うわちよう 宇和町	16	700	
九州横断自動車道	みふねまち 御船町 ~ やべまち 矢部町	23	390	
東九州自動車道	かまえちよう 蒲江町 ~ きたがわちよう 北川町	26	1,060	
〃	きよたけちよう 清武町 ~ きたごうちよう 北郷町	19	440	
〃	きたごうちよう 北郷町 ~ にちなん 日南市	9	230	
〃	しぶしちよう 志布志町 ~ すえよしちよう 末吉町	48	1,620	
合 計	27 区間注1)	699	24,070	

注1) 11月28日に公表した高速自動車国道の評価にあたっての評価区間に基づく区間数。以下の理由により、整備計画区間単位での変更は28区間となるが、評価区間単位での変更は27区間となる。

- a) 1つの評価区間が2つの整備計画から構成されるもの：2区間
 - ・北海道横断自動車道 足寄町～北見市 及び 本別町～釧路市
- b) 2つの評価区間が1つの整備計画から構成されるもの：1区間
 - ・中部横断自動車道 八千穂村～佐久市

注2) 概算事業費は、新直轄方式での整備部分に要する費用

注3) 備考欄の 印を付す区間には有料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が含まれており、今後新直轄方式で整備する区間との間で事業区分の見直しが必要となることから、概算事業費が見直される可能性がある。

(概算事業費には、ジャンクションを含む1区間事業費の半額のみを含む)

(4) 事業費削減に伴う工事の概算額の変更

道路関係四公団民営化推進委員会が昨年 1 2 月 6 日に内閣総理大臣に提出した意見書、並びに、同 1 2 月 1 7 日の閣議決定において、「建設コストの削減を直ちに進めるべき」とされたことを受け、本年 3 月 2 5 日に総額約 3 . 8 兆円の「コスト削減計画」を策定した（平成 1 5 年度以降残事業費 1 9 . 7 兆円の約 2 割に相当）。これらの事業費削減について整備計画に反映するため、2 0 7 区間（事業中：6 8 区間、供用済：1 3 9 区間）の整備計画における「工事に要する費用の概算額」を変更する。

表 - 4 事業費とコスト削減

	コスト削減前	コスト削減額	コスト削減後
全体事業費 (9,342km)	4 8 . 6 兆円	3 . 8 兆円	4 4 . 8 兆円
H 1 5 年以降 残事業費	1 9 . 7 兆円	3 . 8 兆円	1 5 . 9 兆円

表 - 5 事業費削減のメニュー

項 目	代 表 的 な メ ニ ュ ー
規格変更	・縦断線形の見直しによる盛土高さの縮小、橋梁から盛土への変更 ・インターチェンジ、ジャンクションのコンパクト化及び形式変更 ・6車線区間の4車線施工 ・照明設備、料金徴収関係施設、トンネル設備等の仕様・基準の見直しや汎用品の活用等
工法見直し	・事業調整による本線近傍での土取り場、土捨て場の確保 ・T B M（トンネル・ボーリング・マシン）等の新技術の活用による施工方法の見直し

表 - 6 コスト削減と残事業費

	路 線 名	区 間 ^{注 1)}	延長 (km)	事 業 費		
				コスト削減前 残事業費 (H15以降) (億円)	注 2) コスト削減額 (億円)	コスト削減後 残事業費 (H15以降) (億円)
1	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78	2,036	211	1,825
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	24	335	-34	369
3	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽 JCT	24	1,270	130	1,140
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	3,063	429	2,634
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,517	202	1,315
6	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,947	98	1,849
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	350	97	253
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	1,250	405	845
9	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,469	291	1,178
10	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡 JCT	26	1,546	374	1,172
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	1,058	224	834
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂 JCT	14	1,091	277	814
13	東北中央自動車道	福島 JCT ~ 米沢	28	2,003	316	1,687
14	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	640	245	395
15	東北中央自動車道	南陽高畠 ~ 山形上山	24	1,570	421	1,149
16	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	23	1,050	157	893
17	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	55	2,300	513	1,787
18	常磐自動車道	新地 ~ 山元	16	740	246	494
19	常磐自動車道	山元 ~ 亘理	12	455	111	344
20	東関東自動車道 水戸線	三郷 ~ 高谷 JCT	20	10,915	1,386	9,529
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城 JCT	17	732	58	674
22	東関東自動車道 館山線	君津 ~ 富津竹岡	16	709	342	367
23	北関東自動車道	伊勢崎 ~ 岩舟 JCT	39	2,557	469	2,088
24	北関東自動車道	宇都宮上三川 ~ 友部	41	1,902	408	1,494
25	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	688	-414	1,102
26	第二東海自動車道	海老名南 JCT ~ 秦野	21	9,203	1,779	7,424
27	第二東海自動車道	秦野 ~ 御殿場 JCT	33	9,100	3,423	5,677
28	第二東海自動車道	御殿場 JCT ~ 長泉沼津	14	2,169	125	2,044
29	第二東海自動車道	長泉沼津 ~ 吉原 JCT	44	5,168	347	4,821
30	第二東海自動車道	吉原 JCT ~ 引佐 JCT	89	9,243	769	8,474
31	第二東海自動車道	引佐 JCT ~ 豊田東	57	9,874	3,253	6,621
32	第二東海自動車道	豊田 JCT ~ 豊田南	7	385	56	329
33	中部横断自動車道	吉原 JCT ~ 増穂	59	5,543	1,220	4,323
34	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草櫛形	6	294	99	195
35	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15	770	187	583
36	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久 JCT	8	585	106	479
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ 白浜	20	1,350	224	1,126
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	1,480	157	1,323
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,791	139	1,652
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気 JCT	24	760	85	675

表 - 6 コスト削減と残事業費

	路 線 名	区 間 ^{注 1)}	延長 (km)	事 業 費		
				コスト削減前 残事業費 (H15以降) (億円)	コスト削減額 ^{注 2)} (億円)	コスト削減後 残事業費 (H15以降) (億円)
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市 JCT ~ 菟野	14	2,066	345	1,721
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野 ~ 亀山 JCT	18	3,900	1,450	2,450
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山 JCT ~ 大津 JCT	41	4,508	1,138	3,370
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津 JCT ~ 城陽	25	5,547	437	5,110
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一 JCT	14	7,878	647	7,231
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	40	12,310	3,507	8,803
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針 JCT	12	3,074	286	2,788
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山 ~ 亀山南 JCT	3	222	61	161
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀 JCT	50	3,342	383	2,959
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	12	780	166	614
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用 JCT ~ 大原	19	747	62	685
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	24	1,278	178	1,100
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	147	-	147
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道 JCT ~ 三次 JCT	50	2,225	263	1,962
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次 JCT ~ 三刀屋木次	61	2,699	406	2,293
56	山陰自動車道	宍道 JCT ~ 出雲	18	859	46	813
57	四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10	630	167	463
58	四国横断自動車道	小松島 ~ 徳島 JCT	12	1,666	63	1,603
59	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島 JCT ~ 鳴門 JCT	11	1,424	100	1,324
60	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	1,088	66	1,022
61	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	16	710	60	650
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島 JCT ~ 矢部	23	874	106	768
63	東九州自動車道	小倉 JCT ~ 豊津	24	1,592	231	1,361
64	東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	28	1,520	468	1,052
65	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	33	1,826	236	1,590
66	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	1,340	277	1,063
67	東九州自動車道	門川 ~ 西都	59	2,448	351	2,097
68	東九州自動車道	清武 JCT ~ 北郷	19	976	110	866
69	東九州自動車道	北郷 ~ 日南	9	410	177	233
70	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48	1,881	304	1,577
H 16以降供用区間計			1,999	170,875	31,022	139,853
H 15まで供用区間事業費 ^{注 3)}			-	25,859	7,030	18,829
合 計			-	196,734	38,052	158,682

注 1) 区間は、H 1 5 . 1 1 . 2 8 に公表した高速自動車国道の評価における評価区間

注 2) コスト削減に合わせて実施した事業費の精査により、一部区間で事業費が増額した区間がある。

注 3) H 1 5 まで供用区間事業費には、H 1 5 供用区間の H 1 5 以降事業費、四車線化、追加 I C ・ J C T 等の事業費が含まれる。

(5) ジャンクションやインターチェンジ等の追加

高規格幹線道路又は地域高規格道路とのジャンクション及び地域の活性化に資するインターチェンジの追加を行う。

表 - 7 ジャンクションやインターチェンジの追加箇所一覧

高規格幹線道路又は地域高規格道路とのジャンクション	
日本海沿岸東北自動車道と 仁賀保本荘道路（一般国道自動車専用道路）	ほんじょう 本 荘 (秋 田)
日本海沿岸東北自動車道と 本荘大曲道路（地域高規格道路）	おおうち 大 内 (秋 田)
中央自動車道西宮線（名神高速道路）と 甲賀湖南道路（地域高規格道路）	りつとうひがし 栗 東 東 (滋 賀)
中央自動車道西宮線（名神高速道路）と 阪神高速道路（地域高規格道路）	きょうとみなみ 京 都 南 (京 都)
地域の活性化を支援するインターチェンジの追加	
東関東自動車道水戸線	しすい 酒 々 井 (千 葉)
中央自動車道富士吉田線	つる 都 留 (山 梨)
近畿自動車道名古屋神戸線 (第二名神高速道路)	こうなん 甲 南 (滋 賀)
九州縦貫自動車道	ちくほう 筑 豊 (福 岡)
九州縦貫自動車道	せとか 瀬 高 (福 岡)
九州横断自動車道長崎大分線	おおいたみつよし 大分光吉 (大 分)

３．今後の高速自動車国道の整備について 【 報告事項 】

（１）整備計画変更後の高速自動車国道整備

議案の整備計画の変更が認められた場合、今後の延長及び事業費の内訳は以下のとおり。

表 - ８ 現計画と整備計画変更後の比較

	現 計 画 (公団施行)	整備計画変更後	
		公団施行	新直轄方式施行
整備計画策定延長	9 , 3 4 2 k m	8 , 6 4 3 k m	6 9 9 k m
うち供 用 延 長	7 , 2 9 7 k m	7 , 2 9 7 k m	0 k m
うち事業中延長	2 , 0 4 5 k m	1 , 3 4 6 k m	6 9 9 k m
H 1 5 年度以降 残 事 業 費	1 5 . 9 兆円	1 3 . 6 兆円	2 . 3 兆円 ^{注)}

注) 残事業費であり、表 - ３の概算事業費（全体事業費）と比較すると 0 . 1 兆円下回る。

（２）「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。

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の検討
- 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	土 別 市 ～ 名 寄 市	2 4
北海道横断自動車道	足 寄 町 ～ 北 見 市	7 9
中国横断自動車道	米 子 市 ～ 米 子 市	5
合 計	(3 区間)	1 0 8

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

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	2 5
近 畿 自 動 車 道	八 幡 市 ～ 高 槻 市	1 0
合 計	(2 区 間)	3 5

(3) 有料道路として扱う残事業について

平成 1 5 年度以降残事業費約 2 0 兆円について、約 4 兆円の事業費を削減するとともに、新直轄方式として約 3 兆円を整備し、約 1 3 兆円まで圧縮する。

有料道路としての残事業費について、更に約 2 . 5 兆円を目指して事業費削減を行い、当初計画と比較して概ね半分となる約 1 0 . 5 兆円まで圧縮することとしている。具体の整備計画に反映させるため、次回以降の国幹会議において御審議いただく予定である。

更なる事業費削減の方策例 (案)

- 1 . 民営化を前提とした新たな契約方法等の導入
(価格協議方式等の導入)
- 2 . 東名高速道路における付加車線設置事業等の見直し
- 3 . 高速自動車国道のサービスエリア等の負担区分の見直し
- 4 . 「抜本的見直し区間」等における構造・規格の見直し