

高速道路の再検証結果と新たな料金割引

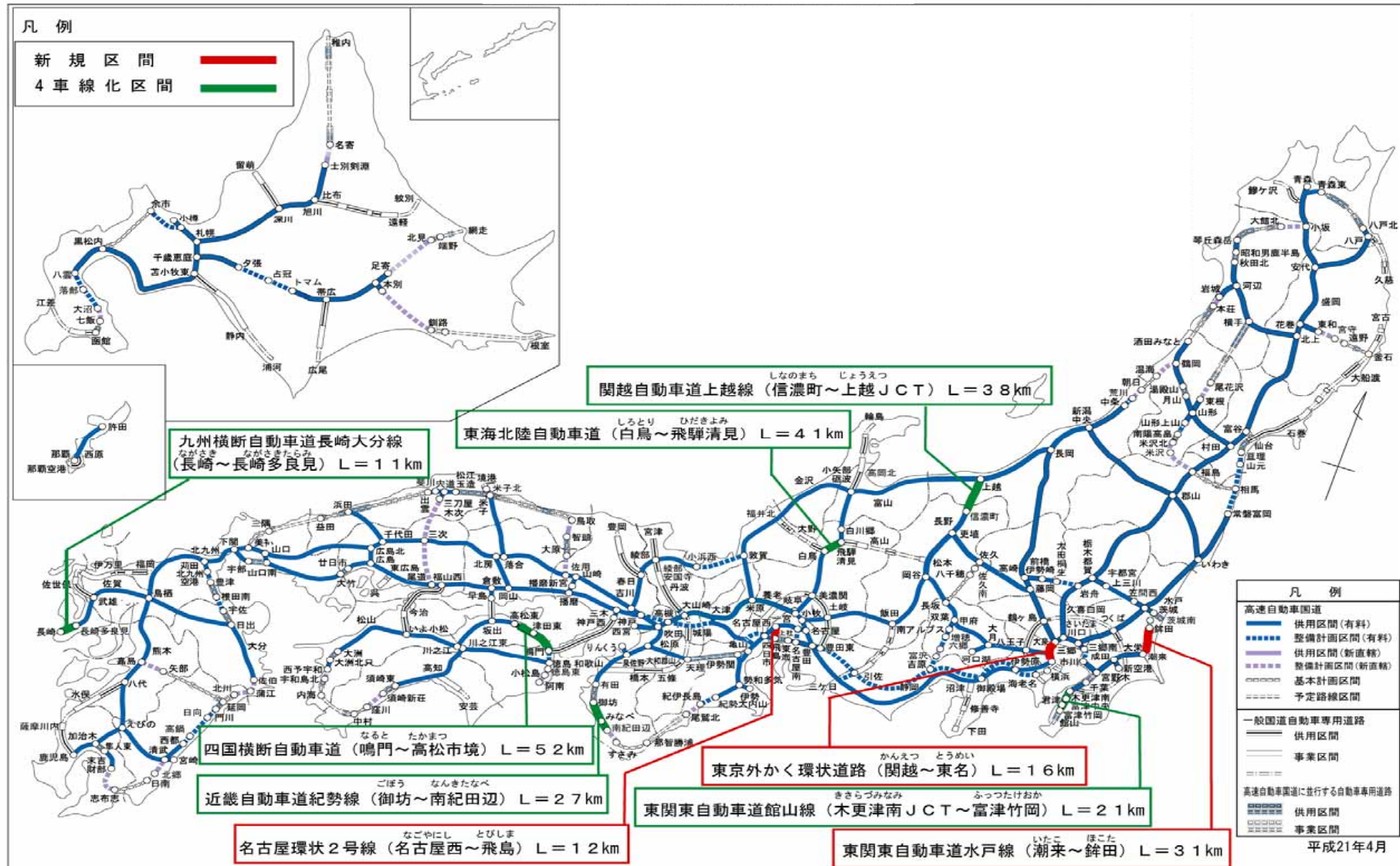
1. 再検証結果について
2. 新たな料金割引について
3. 利便増進計画の見直しについて

平成22年4月9日
国土交通省

1. 再検証結果について

再検証について

昨年4月の第4回国幹会議の議決を経て整備計画が策定された区間のうち、合併施行方式による整備を想定していた新規整備3区間、4車線化6区間を対象に事業効果や整備手法について再検証を実施



整備手法の見直しについて

事業の責任分担やそのプロセス等が不透明な合併施行方式は見直し、

- (1) 新規整備区間については、無料道路として整備する場合は直轄施行方式、有料道路として整備する場合は利便増進事業を活用した会社施行方式

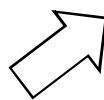
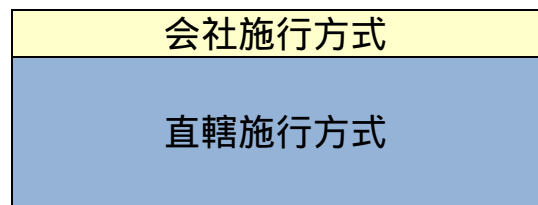
有料道路として新規に整備する高速国道は東京外環と名古屋2環で最後

- (2) 4車線化区間については、既供用の2車線区間は会社管理であることを踏まえ、利便増進事業を活用した会社施行方式とする。

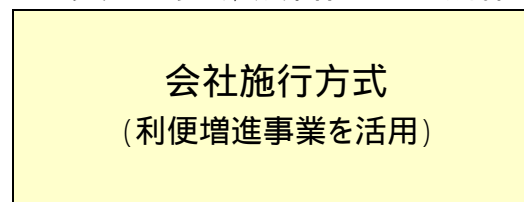
再検証前

見直し

【新規整備区間】

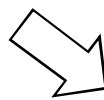


通過交通が多く、無料化により混雑の恐れがあるため、有料道路として整備

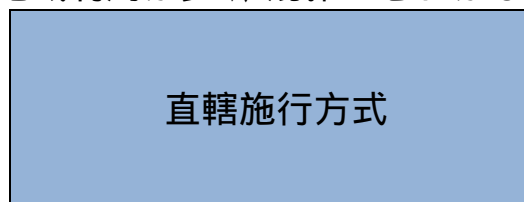


(有料道路として新規に整備する
高速国道は次の2区間で最後)

東京外環 (関越～東名)
名古屋2環(名古屋西～飛鳥)

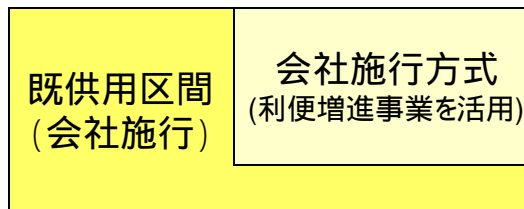
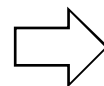
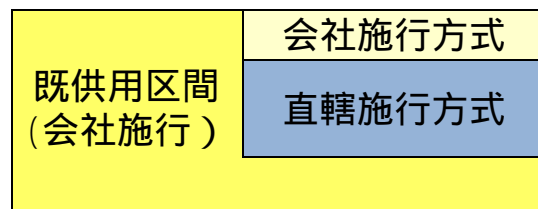


地域利用が多く、混雑の恐れがないため、無料道路として整備



東関東道 (潮来～銚田)
(日沿道(酒田みなと～遊佐)は既着手)

【4車線化区間】



上信越道 (信濃町～上越JCT)
館山道 (木更津南JCT～富津竹岡)
東海北陸道 (白鳥～飛騨清見)
高松道 (鳴門～高松市境)

整備効果の再検証について

【新規整備区間】

路線名(区間)	延長(km)	事業費 ^{*1} (億円)	B/C	整備効果	見直し等
東京外かく環状道路(関越～東名)	16	12,820	2.9	・圏央道や中央環状線とともに首都圏3環状道路を形成 ・首都圏の都心方向に集中する交通を適切に分散導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパス ・東京都市圏の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を改善	事業手法の見直し (会社施行方式)
名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)	12	1,350	1.9	・名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入するとともに、都心部に起終点を持たない交通をバイパス ・特定重要港湾名古屋港、ならびに国際拠点である中部国際空港へのアクセス強化が図られ、国際競争力が強化	事業手法の見直し (会社施行方式)
東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)	31	710	1.5	・重要港湾群ならびに国際拠点である成田空港・茨城空港へのアクセス強化が図られ、国際競争力が強化 ・北関東と東関東を結ぶ広域的な連携軸が形成	事業手法の見直し (直轄施行方式)

【4車線化区間】

路線名(区間)	延長(km)	事業費 ^{*1} (億円)	B/C ^{*2}	交通量 ^{*3} (台/日)	事故率(H17-H20)(件/億台キロ) ^{*4}		H21繁忙期における渋滞回数 ^{*5}	見直し等	備考
					死亡	死傷			
関越自動車道上越線(信濃町～上越JCT)	38	510	1.1	10,200	0.4	5.8	19	事業手法の見直し	
東関東自動車道館山線(木更津南JCT～富津竹岡)	21	280	3.1	10,000	0.9	5.0	18	事業手法の見直し	4車線化にあたり、構造等について、地元調整を行った上で着手
東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)	41	890	1.1	11,000	0.3	5.9	20	事業手法の見直し	
近畿自動車道紀勢線(御坊～南紀田辺)	27	750	1.1	10,800	0.5	5.1	0	着手見合せ	近傍の2車線区間における4車線化の進展状況等を踏まえて改めて確認
四国横断自動車道(鳴門～高松市境)	52	680	3.1	13,200	0.6	4.2	24	事業手法の見直し	
九州横断自動車道長崎大分線(長崎～長崎多良見)	11	400	2.0	10,500	0.0	6.1	0	着手見合せ	今後の社会実験による交通状況の変化等を踏まえて改めて確認

*1:原則として、測量・設計、用地買収、工事が進捗した各段階で精査

*2:残事業B/C

*3:H19の区間の平均日交通量(東海北陸自動車道は、H20.7.5に全線供用し、交通量が大幅に増加していることから、H20.7.6～H20.12.31の交通量)

*4:(高速国道全体の平均値)死亡事故率0.2件/億台キロ、死傷事故率5.1件/億台キロ(会社データより集計)

*5:H21のGW(4/25～5/6)、お盆(8/6～8/16)、SW(9/19～9/23)、年末年始(12/26～1/5)において10km以上渋滞した回数

再検証箇所についてのH22直轄予算の配分概要

[利便増進事業を活用し会社施行方式とする区間]

生活再建及び事業促進の観点から、新たな整備手法での事業を実施するまでの間の経過措置として、緊急性の高い案件について、直轄で用地を買収する等のための予算を措置。

なお、これら用地は新たな整備手法による事業着手後、高速会社が買い戻し。

道路名	区間	県名	延長 (km)	H22事業費
東京外かく環状道路	関越～東名	東京都	16	57.9億円
名古屋環状2号線	名古屋西～飛島	愛知県 名古屋市	12	9.4億円

[無料で直轄施行方式とする区間]

道路名	区間	県名	延長 (km)	H22事業費
東関東自動車道水戸線	潮来～銚田	茨城県	31	4.7億円

2. 新たな料金割引について

高速道路の新たな料金割引の基本方針

現在の料金割引の課題

持続可能でない	: 多額の国費投入による一時的な人気取りであり、持続可能でない
割引内容が複雑	: NEXCOで約30種類以上、首都・阪神で約20種類以上の割引が存在
特定日、時間の交通集中による渋滞	: 上限1000円の実施により、特に繁忙期には渋滞回数が倍増
特定の車種に限定	: ETC限定とするなど特定の車種に限定



新たな料金割引の基本方針

- 1. 上限料金制の導入 : 一定額以上の利用は同一料金
- 2. 徹底した簡素化 : 【全高速道路】時間帯・曜日の区別なし
【NEXCO・本四】原則現金とETCの区別なし、大都市と地方で上限の区別なし
【首都・阪神】料金圏撤廃
- 3. 地球環境に配慮 : 軽自動車やエコカーを優遇

導入効果

地域活性化(及び国際競争力の強化)	: 諸外国と比べ高い料金により助長されている地方の移動格差を大幅に改善
利用者のわかりやすさを改善	: 全高速道路で上限料金制に統一
交通集中を緩和	: 特定の曜日・時間帯に生じていた渋滞を緩和
休暇分散化(観光振興)への対応	: 平日と休日の割引の区別をなくし、休暇の分散を促進し観光振興に寄与
地球温暖化対策(エコカー普及促進)	: 環境負荷の少ない次世代自動車の普及を促進し、地球温暖化対策を推進

新たな料金割引は、法案成立後、今年6月中注)に試行的に導入し、平成22年度無料化社会実験を含めた検証結果も踏まえ、平成23年度以降、必要な場合は見直しを行う。

注) 首都高速・阪神高速は地方議会の議決を前提に年末～年始を目途

上限料金の水準について (NEXCO、本四)

高速自動車国道等 (NEXCO)

- ・ 民営化時のコスト縮減による割引^{注)}を廃止した範囲で、新たな上限料金を試行的に導入。
- ・ 上限料金の水準は休日上限1,000円による渋滞状況や高速道路の利用状況、国民へのわかりやすさを考慮して設定。

	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車
上限料金 (案)	1,000円	2,000円	5,000円	5,000円	10,000円

大都市近郊区間と地方部は別料金としない。
複数会社を跨ぐ場合や均一料金区間を連続走行する場合はETCで合算

本州四国連絡高速道路

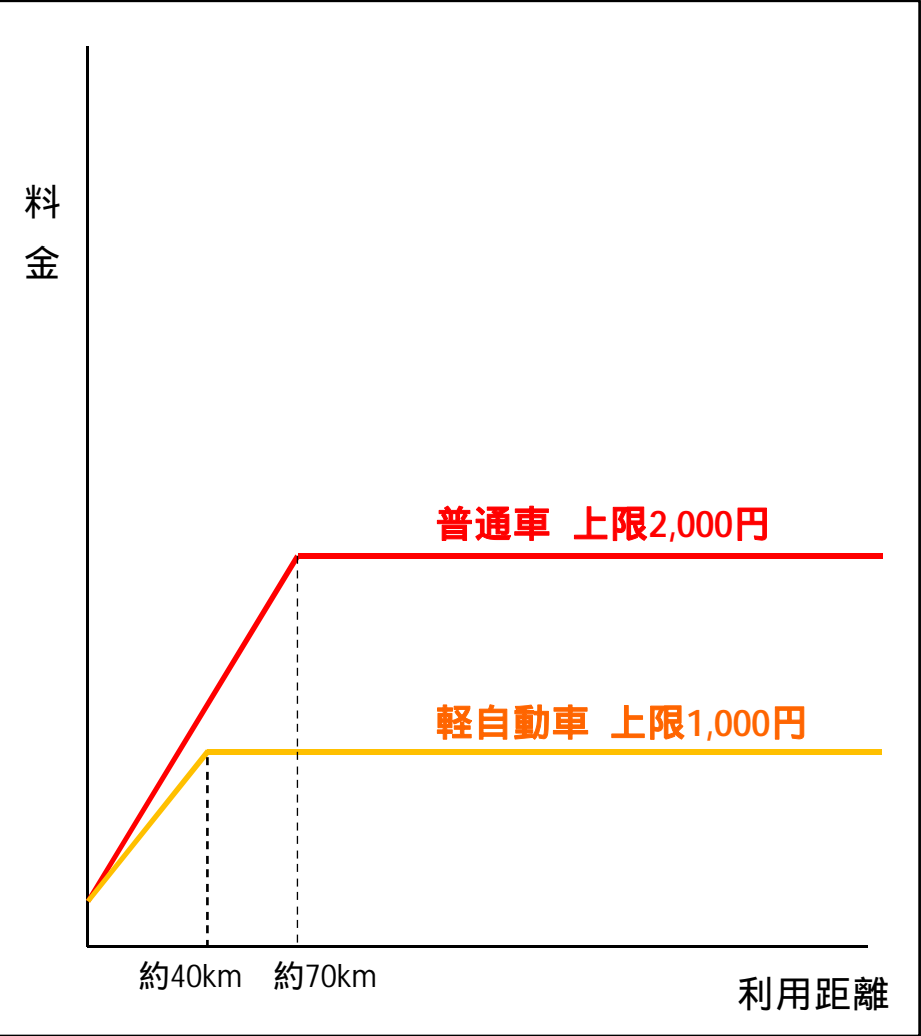
- ・ 民営化時のコスト縮減による割引^{注)}を廃止した上で、利便増進事業を活用しつつ、新たな上限料金を試行的に導入。
- ・ フェリーなど他の交通機関に配慮し、高速国道等より高い料金に設定。

	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車
上限料金 (案)	2,000円	3,000円	5,000円	5,000円	10,000円

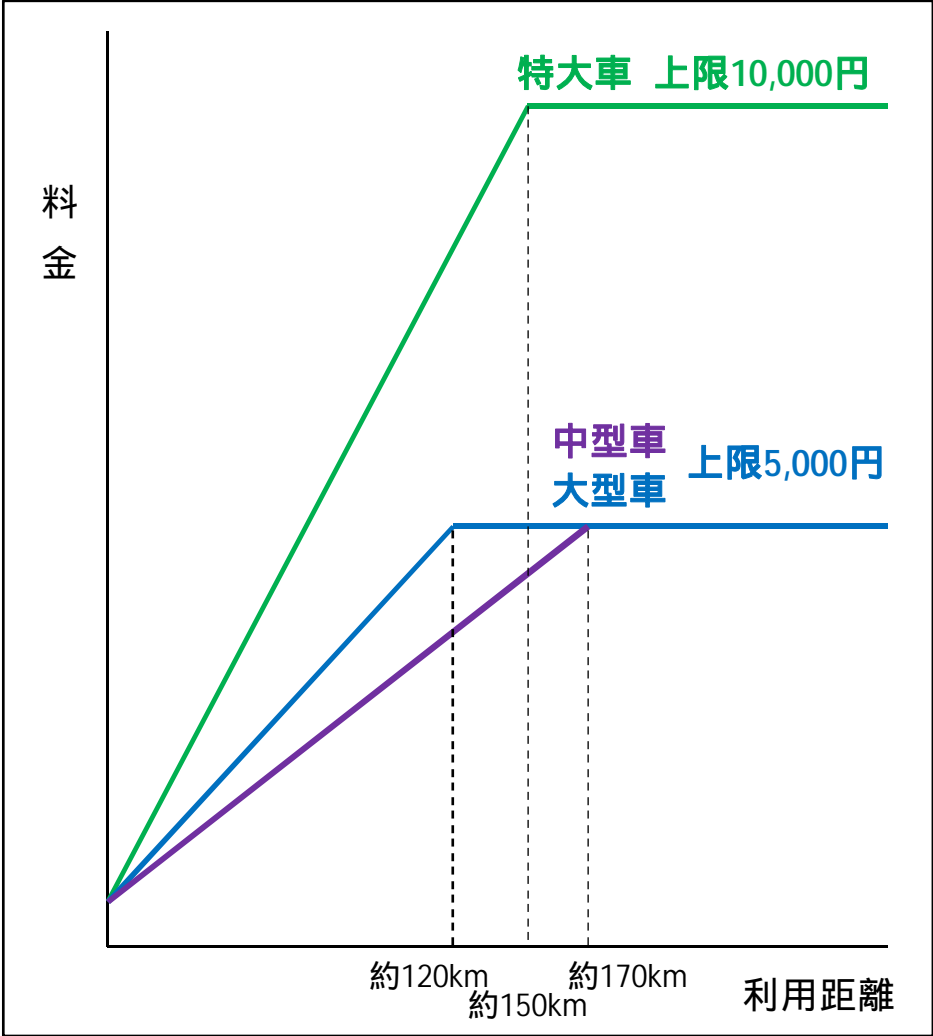
- ・ なお、上限料金制度は国・地方の出資を前提とし、出資期間である平成34年度までの設定とする。

新たな上限料金 (NEXCO)

軽自動車・普通車



中型車・大型車・特大車



本四高速の上限料金(案)は、軽自動車:2,000円, 普通車:3,000円, 中型車・大型車:5,000円, 特大車:10,000円

(参考) 上限料金水準の考え方〔NEXCO〕

新たな税負担を伴わない場合の最大の割引となるよう設定することとし

休日上限1,000円における課題を踏まえ、普通車は既存の休日料金よりも高い水準となる2,000円に設定

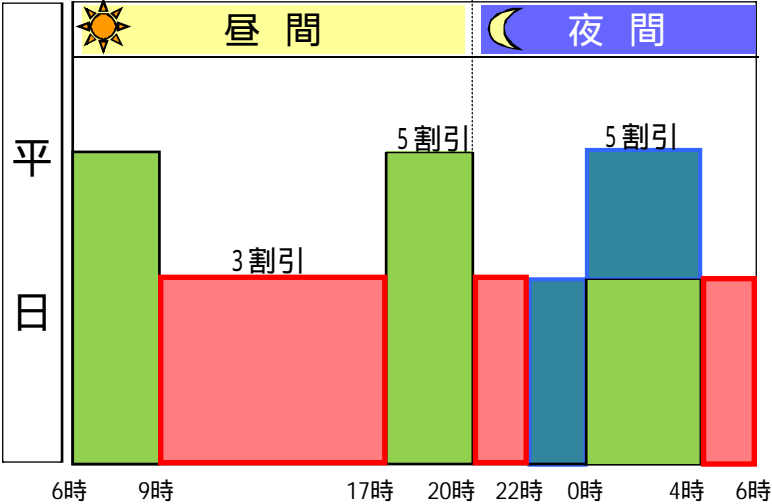
上限料金に到達する台数が普通車と大型車で同等になるよう大型車の上限料金を設定

地球温暖化対策推進のため、軽自動車に配慮

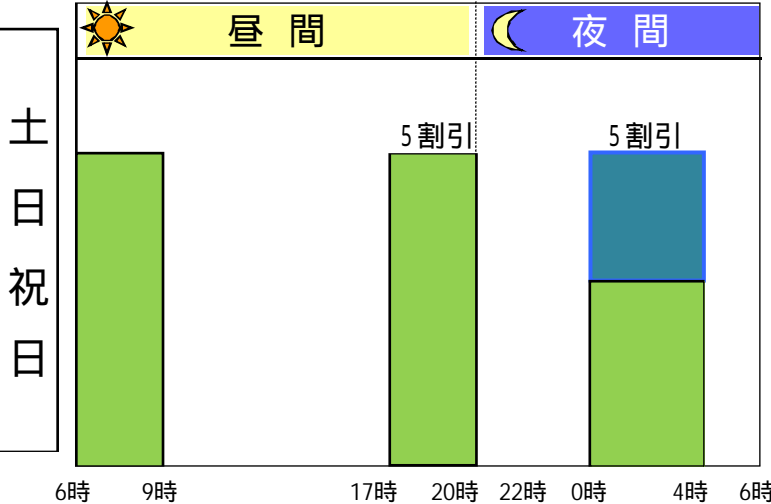
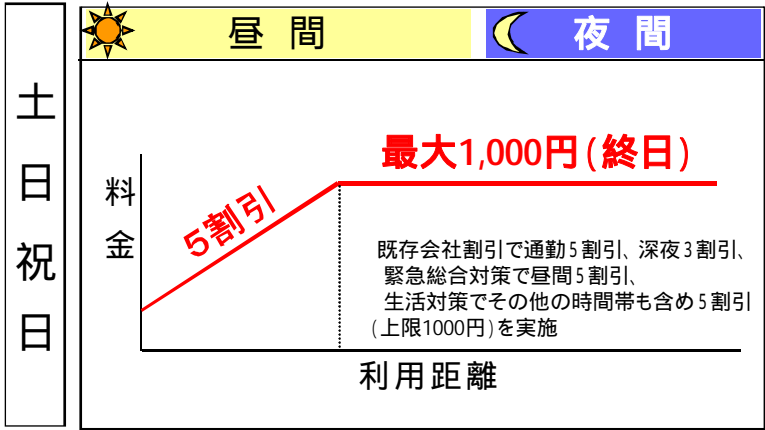
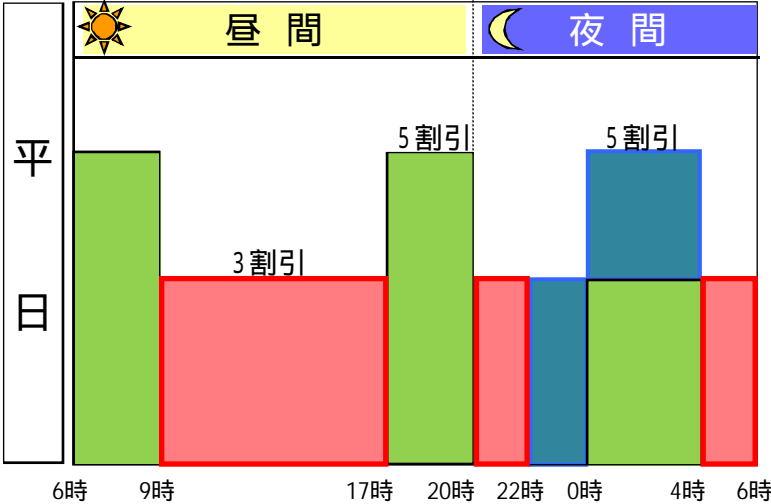
	軽自動車	普通車	大型車
上限料金	1,000円	2,000円	5,000円
上限到達台数割合	約30%	約20%	約20%

(参考) 既存の割引例 (NEXCO地方部の時間帯割引)

普通車以下



中型車以上



■ : 生活対策(0.5兆円分)H21.3 ~ H23.3
 ■ : 緊急総合対策(2.5兆円分)H20.10 ~ H30.3
 ■ : 既存の会社割引(45年間)

(参考) 既存の割引例 (NEXCOの時間帯割引以外)

割引名	割引概要
大口・多頻度割引	1台平均3万円を超え、かつ契約者の月利用総額が500万円を超える場合、10%割引
マイレージ割引	利用実績に応じて、最大13.8%割引
伊勢湾岸道路 連続利用割引	伊勢湾岸道路を全線利用し、かつ当該道路と接続する高速国道を連続して利用する自動車。定額割引。(大型車:1400円 1150円)
南阪奈・阪和道 ETC連続利用割引	南阪奈道路の葛城IC、太子IC及び羽曳野東ICにおいて流出入し、大阪府道路公社が管理する南阪奈有料道路及び阪和道の松原JCT～美原JCTまでの3路線を全区間連続して通行するETC車。割引率7～20%。(普通車(松原JCT～葛城IC):1150円 920円)
小田原厚木道路 特定区間割引	小田原厚木道路の小田原西ICまたは荻窪ICから小田原東ICまでの区間のみを通行する自動車。定額割引。(普通車:350円 250円)
小田原厚木道路 ETC短区間割引	小田原厚木道路の小田原東ICから大磯ICまでの区間内を通行するETC車または大磯ICから平塚ICまでの区間のみを通行するETC車。定額割引。(普通車:350円 300円)
圏央道連続利用割引	圏央道と高速国道間の都心方面を連続利用した場合に150円割引
東海環状自動車道連続利用割引	高速国道の東海環状道内側IC(都心側)と東海環状道を連続して利用した場合に150円割引
阪和道連続利用割引	南阪奈有料道路及び阪和道松原JCTから美原JCTまでの間を連続して走行した場合、阪和道分を5割引

(参考) 既存の割引例 (NEXCOの時間帯割引以外)

割引名	割引概要
近畿道乗継利用割引	第二京阪道路の特定ICを発着し、近畿道門真JCTから東大阪JCTまでの区間を経由し、阪神高速13号東大阪線を連続して走行した場合、近畿道分を5割引
第二京阪ネットワーク割引	第二京阪経由で名神高速大山崎JCT以東の各ICと門真JCTを相互利用した場合、名神吹田ICと門真JCTの料金が同額となるように割引
第二京阪連続利用割引	第二京阪道路の特定IC間を相互利用した場合、定額割引
圏央道全線利用割引	圏央道の高速国道間を全線利用した場合に3割引
特別区間割引	割高区間の料率を3割引 (関越トンネル等 長大トンネル、伊勢湾岸道路 等)
休日バス割引	事前登録したETCコーポレートカードを利用する観光バスを3割引
沖縄自動車道特別割引	約3割引
障害者割引	身体障害者が自ら運転する場合、または、介護者が重度の身体障害者または知的障害者を乗せて運転する場合に5割引
路線バス割引	路線バス(バスストップ80%以上停車): 特大車を大型車区分 + 3割引 高速バス: 特大車を大型車区分
アクアETC割引	23%割引

上限料金の水準について〔首都高速・阪神高速〕

同一会社内で異なる料金を適用している、わかりにくく移動を阻害している現在の料金圏は撤廃し、簡素化する。

高速国道等と同様の対距離を基本とする上限料金制を試行導入し、広域化する料金体系に対応。

短距離を利用しやすくして、都市内交通を円滑化する。

- ・ 既存の割引を廃止した上で、利便増進事業を活用した上限料金とし、長距離利用者及び現金利用者の負担増を抑制。
- ・ 上限料金の水準は、現在の平均的な支払額や、複数の料金圏を跨って利用した場合の料金を考慮し設定。
- ・ また、TDMの観点から、環状道路等を有効活用する割引や環境ロードプライシングもあわせて実施。

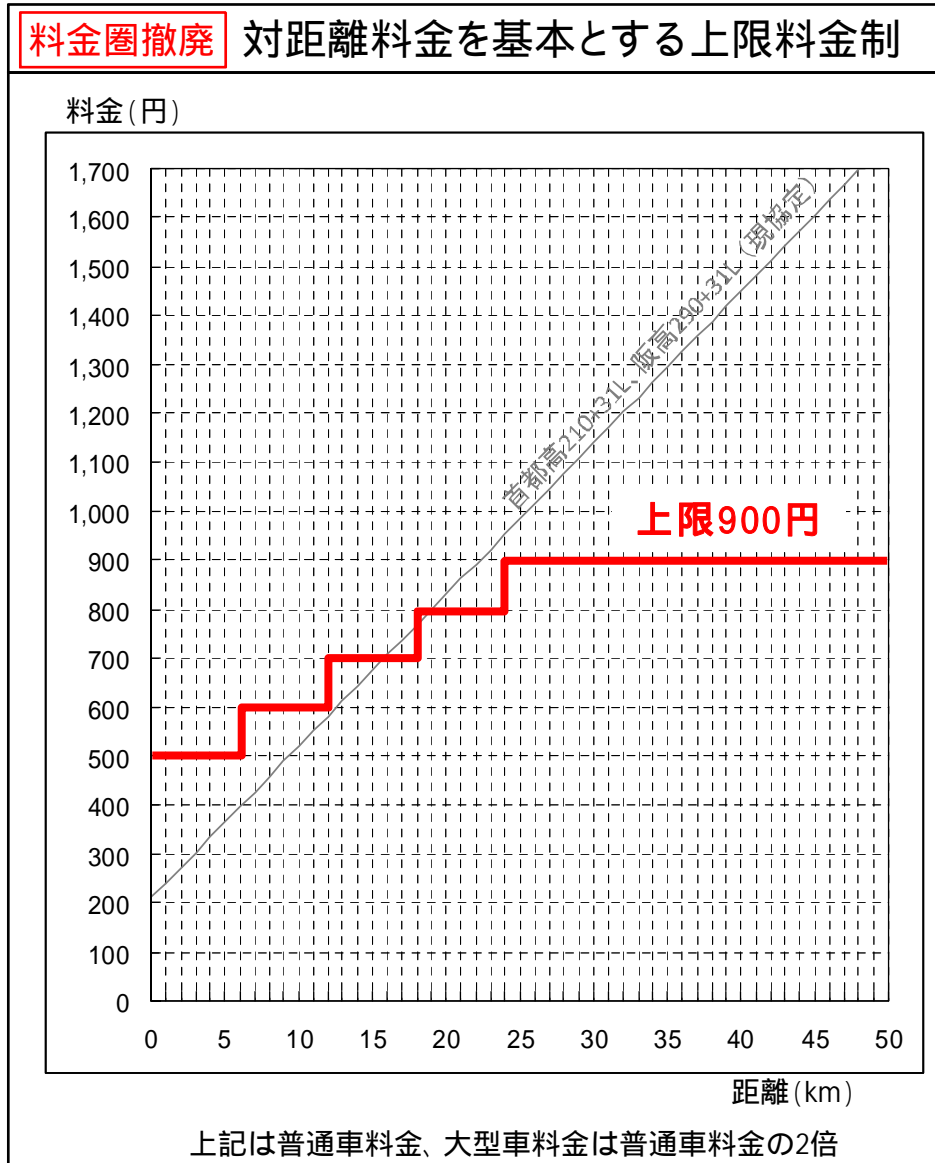
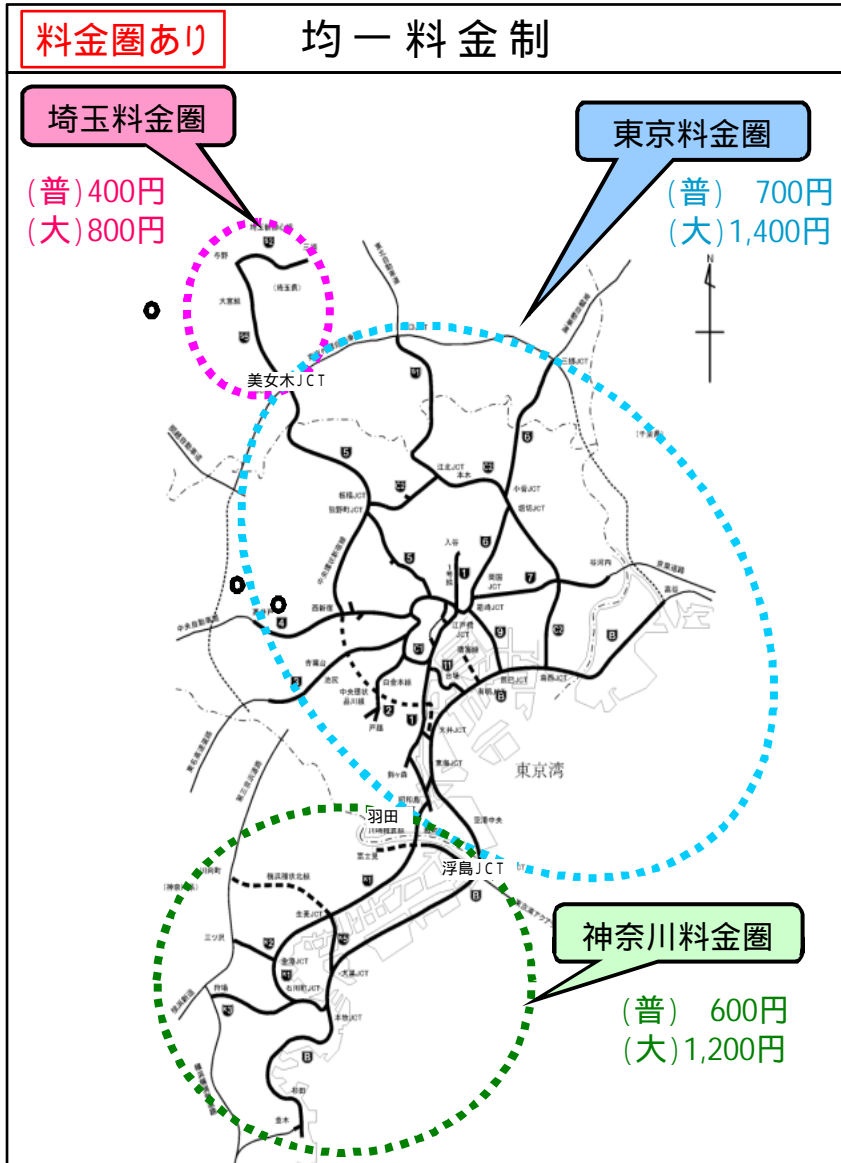
	普通車	大型車
上限料金（案）	900円（下限500円）	1,800円（下限1,000円）

首都高・阪高は出口料金所が無いので、現金利用者は入口で上限料金を支払い。

新たな上限料金 (首都高速・阪神高速)

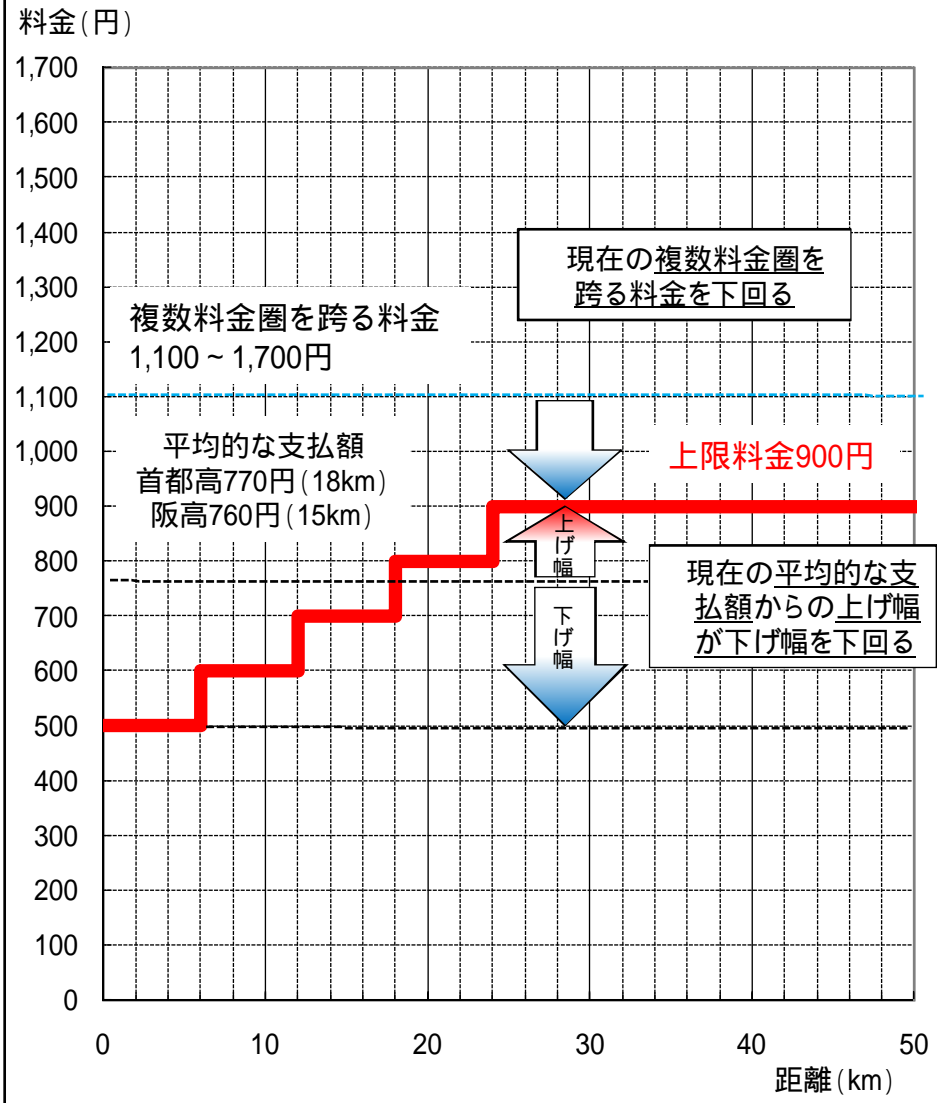
現 行

見直し(案)



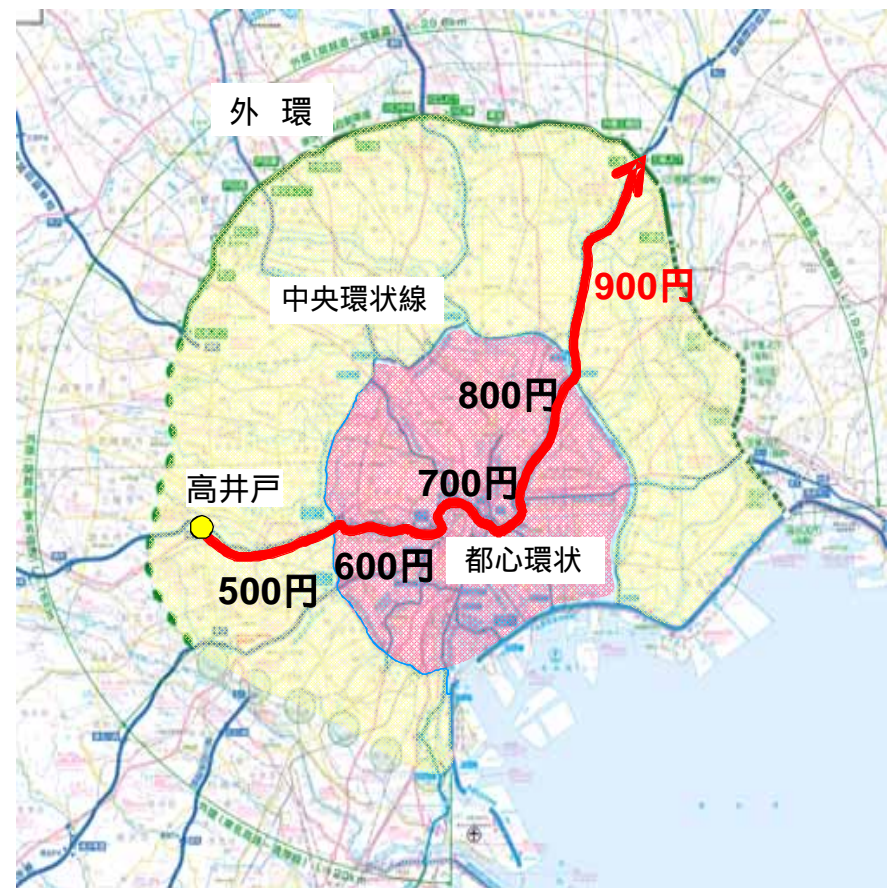
(参考) 上限料金の考え方 (首都高速・阪神高速)

上限料金の設定について



ネットワークの観点からの料金設定

放射道路の端末から都心環状までは現行料金以下、
都心環状を超えて利用する場合は現行料金以上に設定



エコカー(次世代自動車)割引について

(1) 目的

- ・地球温暖化対策の中期目標である25%削減の達成には、マイカーの次世代自動車への転換が不可欠
- ・次世代自動車を対象に高速道路の料金割引を実施することにより、普及促進を図り、自動車交通全体のCO2削減を図る

(2) 対象車両

- ・普通車のエコカー免税対象車のうち燃費値が軽自動車と同程度である20km/L以上となる車両

(3) 割引内容

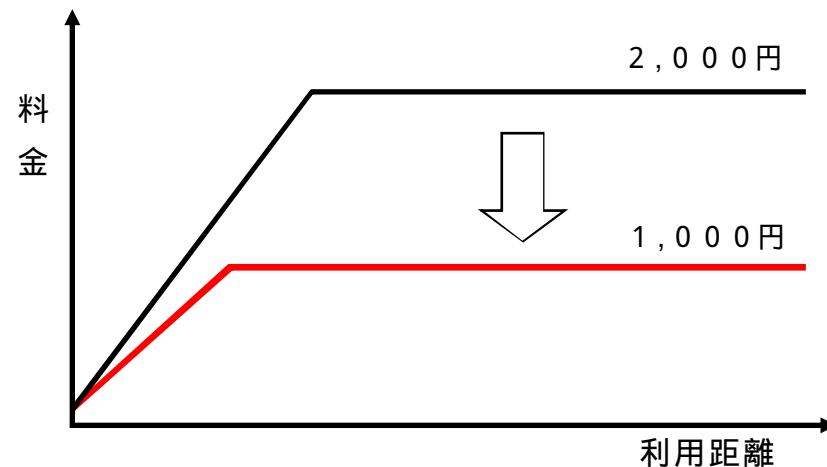
- ・軽自動車の料金と同等（上限額1,000円、短距離料率も同等）
- ・ETC、現金の両方を対象
- ・当面22年度の措置とし、以降は必要に応じて対象車を見直し

(4) 対象路線

NEXCO、本四高速

(5) 割引の方法

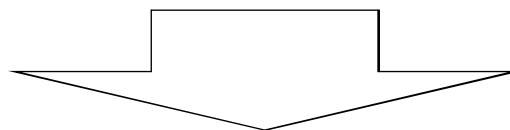
事前登録制



エコカー(次世代自動車)割引の対象車両

エコカー減税のうち免税対象車(普通車に該当するもの)

電気自動車(燃料電池自動車を含む)	
天然ガス自動車 A 車両総重量3.5t以下: B 車両総重量3.5t超 :重量車 (NOx)	
ディーゼル自動車 車両総重量3.5t以下 H21排ガス規制適合(クリーンディーゼル乗用車)	
プラグインハイブリッド自動車	
ハイブリッド自動車	
A 車両総重量3.5t以下:	かつ燃費基準+25%
B 車両総重量3.5t超 重量車 (NOx又はPM)	かつ重量車燃費基準達成



[エコカー割引の対象車]

普通車のエコカー免税対象車のうち、燃費値が軽自動車と同程度である20km/L以上となる車両

既存割引の扱いについて

1. 平成23年度以降も継続することを前提とする割引

障害者割引(全高速道路)

本四の島民関係割引(離島割引、ターミナルチャージ割引、軽車両等割引)

路線バス割引(特大車を大型車区分) 検討中

環境ロードプライシング(首都・阪神)

環状道路等割引(首都高中央環状線、新神戸トンネル連続利用割引)

2. 新料金に移行する際に原則廃止する割引

休日のみを対象とした割引 : 休日上限1000円、休日バス割引

適用率が低い割引 : マイレージ割引(普通車の適用率3割程度)

新料金で補完される割引 : 阪高湾岸線料金圏連続利用割引、羽田空港アクセス割引、特定区間割引(首都・阪神)

無料化実験と重複する割引 : 沖縄道3割引

3. 平成22年度に限定して激変緩和として措置する割引

時間帯割引 : 生活対策が適用される以前の割引を踏まえ設定(夜間・通勤時間帯3割引)

大口・多頻度割引 : 大型車の約8割に適用されており、物流に配慮

一般道の課題を改善する割引 : 圏央道連続利用割引、阪和道連続利用割引、特別区間割引(長大トンネル等)等

高速ネットワークの渋滞緩和を図る割引 : 圏央道全線利用割引、第二京阪ネットワーク割引

東京湾アクアライン社会実験

時間帯割引の激変緩和措置について

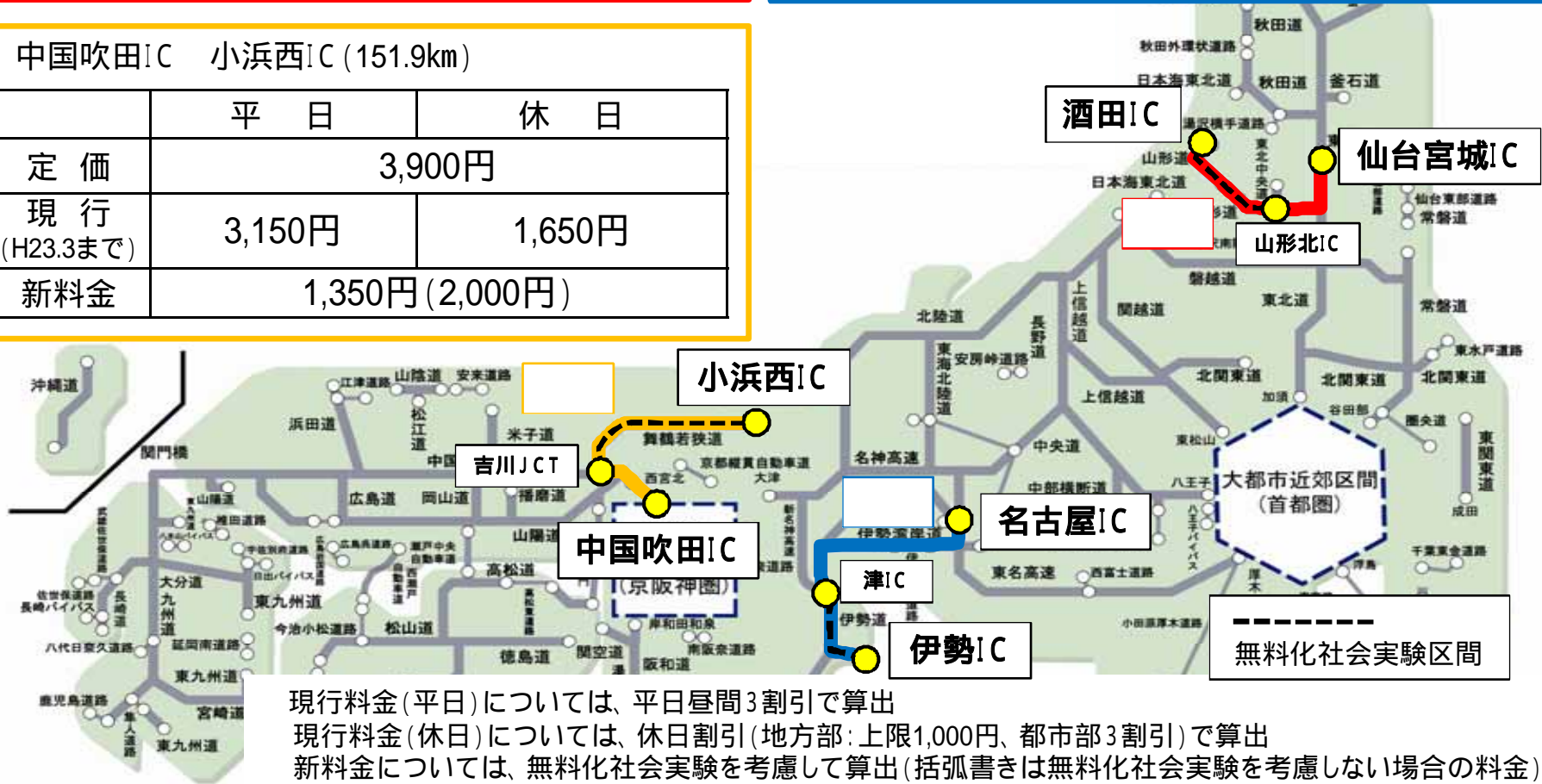
		平成22年度(新料金導入後)			
		大都市部(NEXCO)		地方部(NEXCO・本四)	
		平日	休日	平日	休日
普通	平日	<p>3割引</p>	<p>3割引</p>	<p>3割引 3割引 3割引</p>	<p>3割引 3割引 3割引</p>
	休日	<p>3割引</p>	<p>3割引</p>	<p>3割引 3割引 3割引</p>	<p>3割引 3割引 3割引</p>
大型	平日	<p>3割引</p>	<p>3割引</p>	<p>3割引 3割引 3割引</p>	<p>3割引 3割引 3割引</p>
	休日	<p>3割引</p>	<p>3割引</p>	<p>3割引 3割引 3割引</p>	<p>3割引 3割引 3割引</p>

〔参考〕 高速国道等の料金例 (普通車)

仙台宮城IC 酒田IC (163.6km)		
	平日	休日
定価	3,850円	
現行 (H23.3まで)	2,700円	1,000円
新料金	1,750円 (2,000円)	

名古屋IC 伊勢IC (171.0km)		
	平日	休日
定価	4,700円	
現行 (H23.3まで)	3,900円	1,000円
新料金	2,000円	

中国吹田IC 小浜西IC (151.9km)		
	平日	休日
定価	3,900円	
現行 (H23.3まで)	3,150円	1,650円
新料金	1,350円 (2,000円)	



現行料金(平日)については、平日昼間3割引で算出
 現行料金(休日)については、休日割引(地方部:上限1,000円、都市部3割引)で算出
 新料金については、無料化社会実験を考慮して算出(括弧書きは無料化社会実験を考慮しない場合の料金)

〔参考〕 高速国道等の料金例 (普通車)

大都市から地方に行く場合
(川口JCT 仙台宮城IC (332.4km))

	平日	休日
定価	7,200円	
現行 (H23.3まで)	6,550円	1,700円
新料金	2,000円	

首都高を跨ぐ場合(名古屋IC 仙台宮城IC (695.2km))

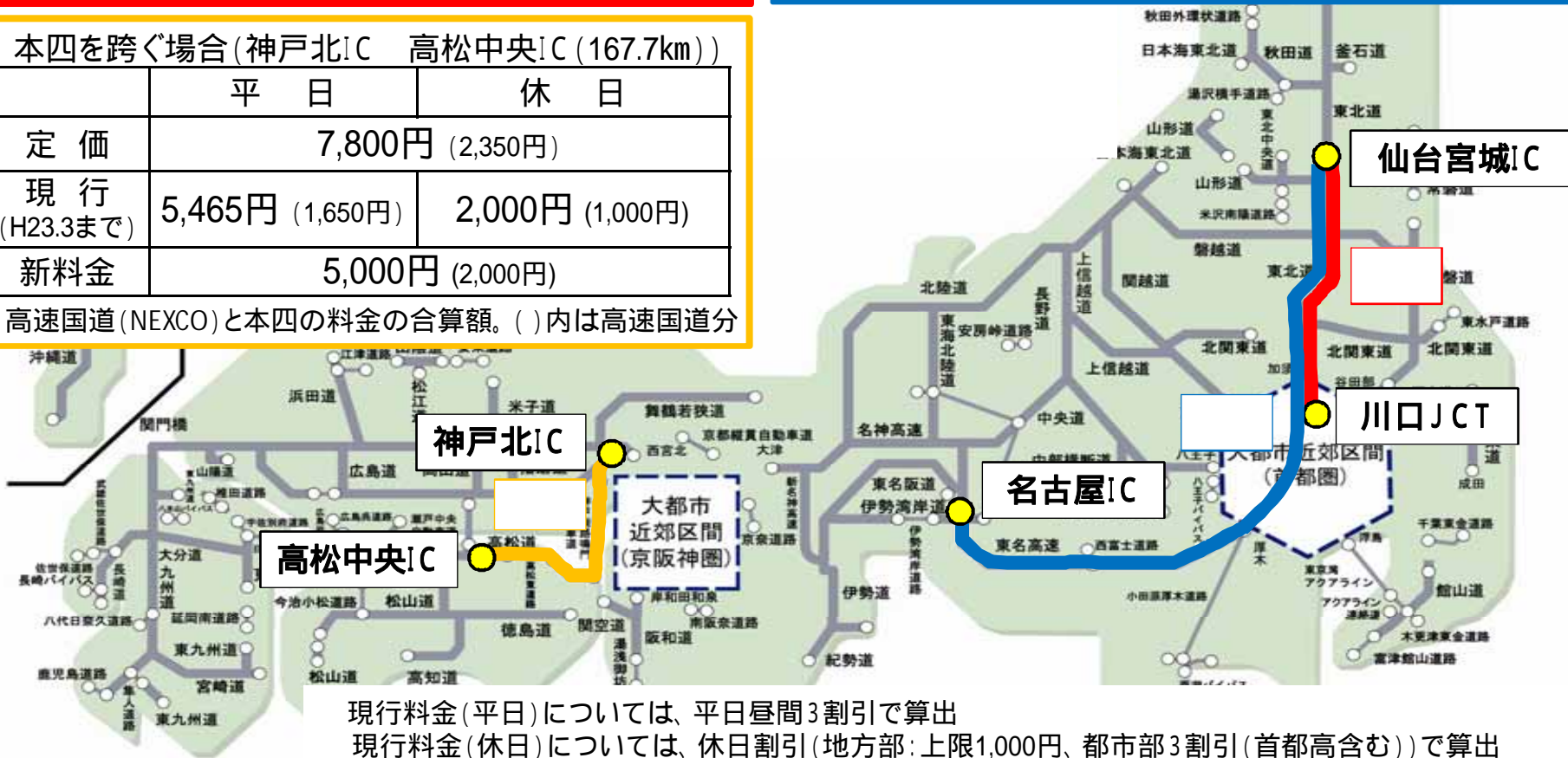
	平日	休日
定価	15,000円 (14,300円)	
現行 (H23.3まで)	13,700円 (13,000円)	2,950円 (2,450円)
新料金	2,900円 (2,000円)	

高速国道 (NEXCO) と首都高の料金の合算額。()内は高速国道分

本四を跨ぐ場合(神戸北IC 高松中央IC (167.7km))

	平日	休日
定価	7,800円 (2,350円)	
現行 (H23.3まで)	5,465円 (1,650円)	2,000円 (1,000円)
新料金	5,000円 (2,000円)	

高速国道 (NEXCO) と本四の料金の合算額。()内は高速国道分



現行料金(平日)については、平日昼間3割引で算出
 現行料金(休日)については、休日割引(地方部:上限1,000円、都市部3割引(首都高含む))で算出

〔参考〕 本州四国連絡道路の料金例 (普通車)

早島IC 坂出IC (37.3km)

	平日	休日
定価	4,100円	
現行(H23.3まで)	2,870円	1,000円
新料金	3,000円	

神戸西IC 鳴門IC (89.0km)

	平日	休日
定価	5,450円	
現行(H23.3まで)	3,815円	1,000円
新料金	3,000円	

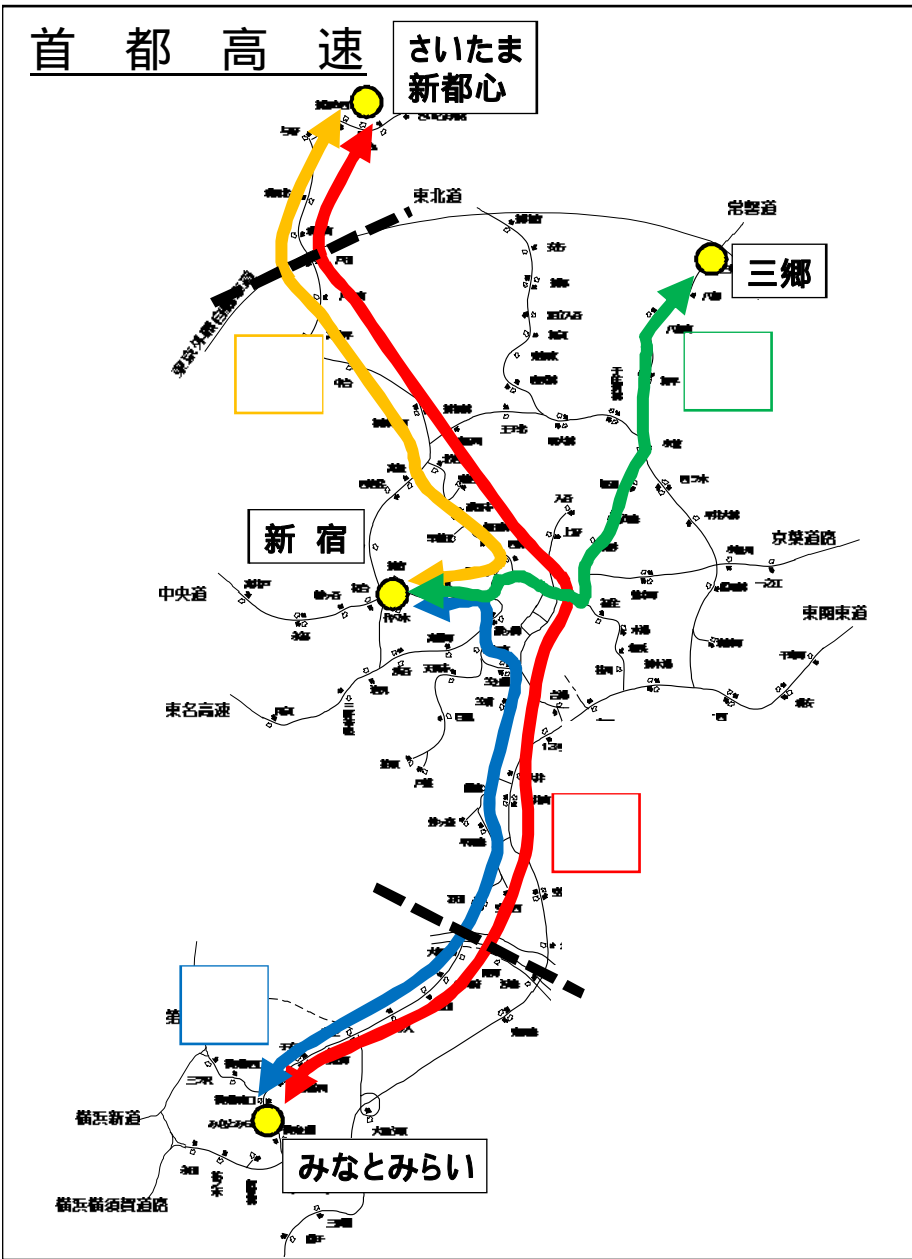


西瀬戸尾道IC 今治IC (59.4km)

	平日	休日
定価	4,700円	
現行(H23.3まで)	3,290円	1,000円
新料金	3,000円	

現行料金(平日)については、平日昼間3割引で算出
 現行料金(休日)については、上限1,000円で算出

〔参考〕 首都高速の料金例(普通車)



さいたま新都心 みなとみらい(69.2km)		
	平日	休日
定価	1,700円	
現行(H23.3まで)	1,700円	1,200円
新料金	900円	

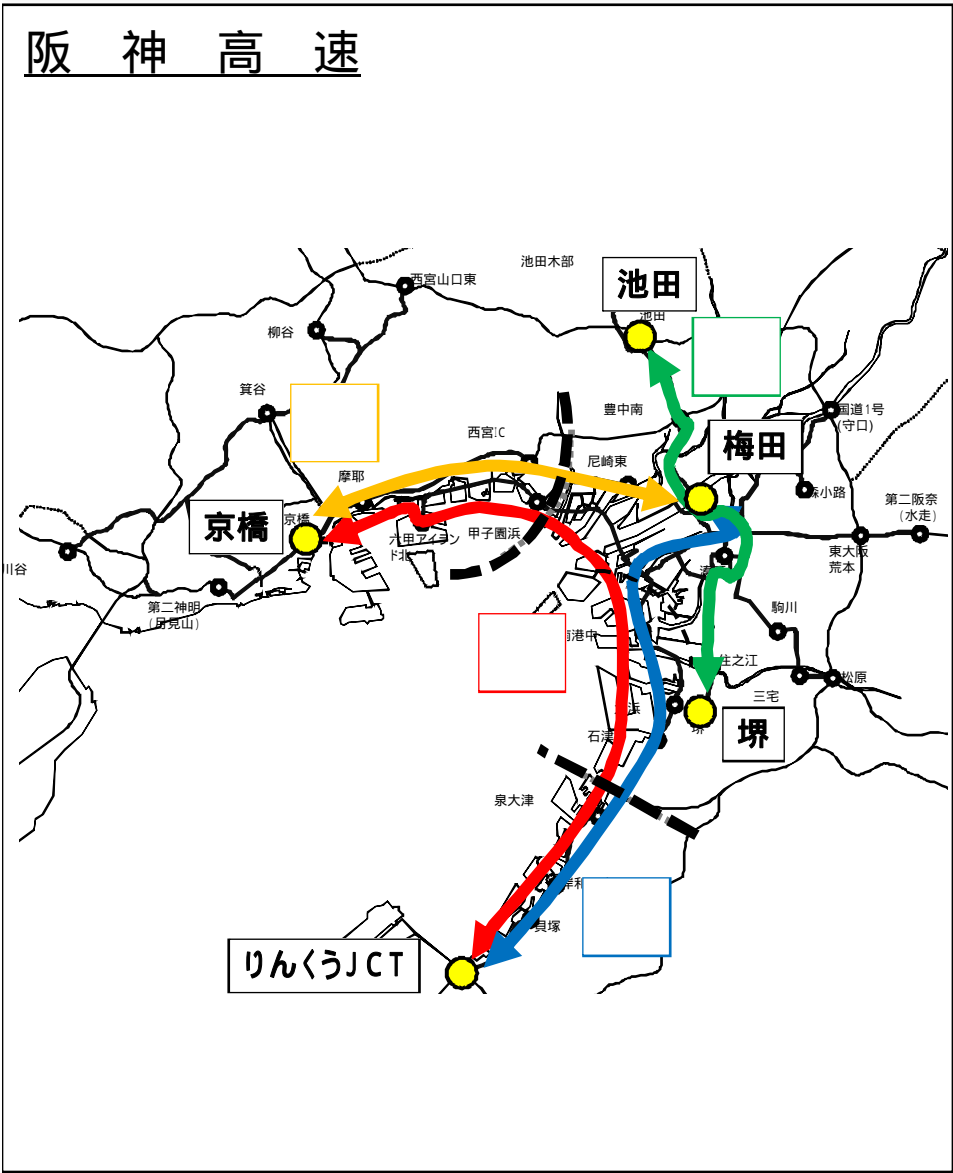
新宿 みなとみらい(41.5km)		
	平日	休日
定価	1,300円	
現行(H23.3まで)	1,300円	900円
新料金	900円	

さいたま新都心 新宿(40.9km)		
	平日	休日
定価	1,100円	
現行(H23.3まで)	1,100円	800円
新料金	900円	

三郷 新宿(31.4km)		
	平日	休日
定価	700円	
現行(H23.3まで)	700円	500円
新料金	900円	

現行料金(平日)については、平日昼間(割引なし)で算出
 現行料金(休日)については、休日割引(3割引)で算出

〔参考〕 阪神高速の料金例(普通車)



京橋 りんくうJCT(58.5km)

	平日	休日
定価	1,700円	
現行(H23.3まで)	1,500円 ^{注)}	1,050円 ^{注)}
新料金	900円	

梅田 りんくうJCT(49.5km)

	平日	休日
定価	1,200円	
現行(H23.3まで)	1,100円 ^{注)}	750円 ^{注)}
新料金	900円	

京橋 梅田(38.0km)

	平日	休日
定価	1,200円	
現行(H23.3まで)	1,200円	850円
新料金	900円	

池田 堺(29.9km)

	平日	休日
定価	700円	
現行(H23.3まで)	700円	500円
新料金	900円	

現行料金(平日)については、平日昼間(割引なし)で算出
 現行料金(休日)については、休日割引(3割引)で算出
 注)湾岸線連続利用割引(3線 200円引、2線 100円引)を考慮

3 . 利便増進計画の見直しについて

高速道路利便増進計画の見直しについて

現行計画 (H22.3まで) 約0.5兆円

[現行計画 (H22.4以降)]

整備	スマートIC	約0.3兆円
		[約0.3兆円]

料金割引	NEXCO	<ul style="list-style-type: none"> 生活対策 (休日1,000円) 時間帯割引 (平日昼間3割引、深夜5割引等) 割高区間割引 (恵那山トンネル、飛騨トンネル等) 環状道路割引 (圏央道、アクアライン等) その他 [約1.6兆円] 	約2.3兆円
	首都	<ul style="list-style-type: none"> 生活対策 (休日500円) 時間帯割引 (休日2割引、夜間2割引) 大口・多頻度割引 対距離料金の上限料金引下げ (H234~) その他 [約0.4兆円] 	
	阪神	<ul style="list-style-type: none"> 生活対策 (休日500円) 時間帯割引 (休日2割引、夜間2割引) 大口・多頻度割引 対距離料金の上限料金引下げ (H234~) その他 [約0.25兆円] 	
	本四	<ul style="list-style-type: none"> 生活対策 (休日1,000円) 時間帯割引 (NEXCOと同等) その他 [約0.05兆円] 	

合計 約3兆円

現行計画 (H22.3まで) 約0.5兆円

[見直し (案) (H22.4以降)]

整備	新規整備	<ul style="list-style-type: none"> 東京外環 (関越~東名) 名古屋2環 (名古屋西~飛島) 	約1.4兆円
	4車線化	<ul style="list-style-type: none"> 上信越道 (信濃町~上越JCT) 館山道 (木更津南JCT~富津竹岡) 東海北陸道 (白鳥~飛騨清見) 高松道 (鳴門~高松市境) 	[約0.9兆円]
	IC等	追加IC・JCT改良等 (今後、内容について抜本的に精査) (首都高・堀切・小菅JCT、板橋・熊鷹JCT 阪高・信濃高JCT等)	[約0.2兆円]

料金割引	NEXCO	現行割引継続 (H22.4~H22.6) + 激変緩和措置 (H22.6~H23.3)	約1.2兆円
	首都	<ul style="list-style-type: none"> 上限料金 (500-900) 現行割引継続 (H22.4~H22.6) + 激変緩和措置 (H22.6~H23.3) 環境ロードプライシング 環状道路割引 	[約0.35兆円]
	阪神	<ul style="list-style-type: none"> 上限料金 (500-900) 現行割引継続 (H22.4~H22.6) + 激変緩和措置 (H22.6~H23.3) 環境ロードプライシング 環状道路割引等 	[約0.45兆円]
	本四	<ul style="list-style-type: none"> 上限料金 (2-3-5-5-10) H34迄 現行割引継続 (H22.4~H22.6) + 激変緩和措置 (H22.6~H23.3) 	[約0.3兆円]

合計 約3兆円

利便増進計画の見直しの概要 (NEXCOの例)

