

栃木県の有料道路の管理・運営のあり方 に関する提言

令和7（2025）年3月

栃木県道路施策検討有識者懇談会

I はじめに

II 提言

- 1 日光宇都宮道路（日光道）
 - （１）整備経緯
 - （２）現状と課題
 - （３）今後の管理・運営のあり方
- 2 宇都宮鹿沼道路（さつきロード）
 - （１）整備経緯
 - （２）現状と課題
 - （３）今後の管理・運営のあり方
- 3 結びに

III [参考] 有識者懇談会における検討経緯及び論点

- 1 位置図
- 2 日光宇都宮道路（日光道）について
 - （１）整備経緯
 - （２）路線の役割（道路ネットワーク上の位置付け）
 - （３）現状と課題
 - （４）事業実施方針
 - （５）収支改善方策の検討
 - （６）無料化・料金徴収期間延伸に伴う地域への影響
- 3 宇都宮鹿沼道路（さつきロード）について
 - （１）整備経緯
 - （２）路線の役割（道路ネットワーク上の位置付け）
 - （３）現状と課題
 - （４）事業実施方針
 - （５）無料化・料金徴収期間延伸に伴う地域への影響

栃木県道路施策検討有識者懇談会

◎委員名簿

◎会議実施経過

I はじめに

有料道路事業は、道路整備の財源確保を目的に利用者から通行料金を徴収し、その収入で建設費用を償還する制度である。これにより、道路を早期に整備することが可能となり、交通の円滑化や地域経済の活性化に寄与してきた。

しかしながら、地方の多くの有料道路においては、多様化した利用者ニーズに応じたサービス向上が求められている中、老朽化したインフラの維持管理費の増大など多くの課題を抱えている。

一方、高速道路においては、更新・進化のための財源確保について、令和 3 年に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会中間答申により「利用者負担」の考えが示されたことに加え、令和 5 年の法改正により料金徴収期間を最長で令和 97（2115）年まで延長することが可能となったところである。

このように有料道路を取り巻く環境が大きく変化する中、栃木県においては、現在、日光宇都宮道路（日光道）及び宇都宮鹿沼道路（さつきロード）の 2 つの有料道路を供用しており、栃木県道路公社で管理・運営を実施している。

いずれも重要な役割を果たす路線であるが、供用開始から一定の年数が経過し、老朽化等による道路の安全性や快適性の低下はもとより、周辺道路も含めた交通環境の悪化等が懸念されることから、将来にわたって持続的にその役割を果たしていくための適正な管理・運営が求められている。

そこで、本懇談会では、2 つの有料道路の今後の管理・運営のあり方について、令和 5 年度から 2 か年にわたり、各分野の委員 7 名が各々の立場における複合的な観点から議論を進めてきた。

本書ではその内容を踏まえ、以下に提言を示す。

II 提言

1 日光宇都宮道路（日光道）

（１）整備経緯

- 日光道は、首都圏等から国際観光都市「日光」へのメインアクセス道路として旧日本道路公団が建設し、昭和 51（1976）年 12 月に宇都宮 IC から日光 IC までの 24.7km を開通し、その後、昭和 56（1981）年 10 月に日光 IC から清滝 IC までの 6km を延伸して全長 30.7km を供用しており、最初の供用開始から 48 年を迎えている。
- 平成 17（2005）年 6 月に、旧日本道路公団から栃木県道路公社に移管され、これまでに、料金改定（値下げ）、ETC 設備導入、追加 IC（土沢 IC、篠井 IC）整備など日光地域への観光客はもとより、沿線住民への利便性向上が図られてきた。
- 供用後約 40 年が経過した平成 28（2016）年度から、老朽化が進行する橋梁及びトンネルについて、大規模リニューアル事業（耐震化・老朽化対策）に着手し、安全な高速走行を可能とする道路機能を保持し、現状のサービス水準を維持すべく、令和 11（2029）年度の完了を目指し事業を推進している。

（２）現状と課題

- 平成 17（2005）年以降、交通量が計画を上回る状況が続いたことから、平成 27（2015）年度には計画交通量を上方修正しており、その後、令和元年東日本台風や新型コロナウイルス感染拡大の影響による一時的な減少はあったものの、令和 5（2023）年度には計画交通量の 99%まで回復するなど概ね計画どおりの通行料金収入が得られている。

- 一方、現在実施中の大規模リニューアル事業において、上昇を続ける労務費や資機材費の高騰などに加え、老朽化した設備の更新費用や一般道より高いサービス水準を確保するために必要な維持管理費用も増大していることから、令和2（2020）年度以降の支出が増大し、単年度収支は赤字が続いている状況である。
- 償還金残額は、令和4（2022）年度末時点で約93億円に達しており、現状のまま管理・運営を続けた場合、料金徴収期間満了を迎える令和16（2034）年5月までにさらに増大する見込みである。

（3）今後の管理・運営のあり方

- 日光道は、高規格道路としての位置付けや年間を通じて観光利用が多いなどの交通特性を踏まえると、今後とも定時性や走行性の確保等、一般道より高いサービス水準を維持するとともに、大規模リニューアル事業（耐震化・老朽化対策）の着実な実施により安全性を確保することが必要である。
- 高いサービス水準を維持するための管理設備の更新や管理体制の確保のほか、大規模リニューアル事業等に必要となる財源については、利用者負担を前提としつつ、将来の交通量や収支の予測に基づき、料金改定及び料金徴収期間延伸により確保すべきである。
- 沿線地域にとっても観光客にとってもなくてはならない道路であることから、料金改定及び料金徴収期間延伸にあたっては、広く情報公開し理解を得ていくことも重要である。
- 今後、将来の物価変動等の社会情勢の変化や多様化する利用者ニーズ等へ適切に対応するとともに、渋滞対策等に資する変動料金など柔軟な運用についても検討することが望ましい。

2 宇都宮鹿沼道路（さつきロード）

（１）整備経緯

- さつきロードは、東北自動車道鹿沼 IC と宇都宮環状道路を結ぶ一般国道 121 号のうち 1.6km を有料道路により整備し、平成 8（1996）年 3 月に宇都宮環状道路の開通と合わせて暫定 2 車線で供用開始した。
- その後、北関東自動車道の開通等に伴い、交通量が減少傾向となったことから、当初 4 車線の計画を平成 19（2007）年に 2 車線に変更した。
- 供用後 29 年が経過したが、路線上の 4 つの橋梁（うち 2 橋はボックスカルバート）は現時点では損傷は小さく健全であるが、劣化予測からは 10 年後には修繕対策が必要となる可能性が高い。

（２）現状と課題

- さつきロードの西側には、鹿沼工業団地が立地し、隣接して新たな産業団地（鹿沼インター産業団地）の整備が進められているなど、地域の経済産業活動を支えるべき道路であるが、有料区間を避けて周辺道路へ迂回する通勤車両や貨物車が多く見られるなど、交通量が伸び悩んでいることに加え、計画どおりの通行料金収入が得られていない状況が続いている。
- 第二次緊急輸送道路に指定されているが、2 つの橋梁（下欠高架橋 452.5m、向河原橋 59.4m）は、古い基準により設計されており、必要な耐震性能を満足していないため、今後の対応が必要となる。
- 維持管理コストの縮減など、収支改善に向けた取組を実施することで、単年度収支はわずかながら黒字を維持しているが、令和 8（2026）年 3 月の料金徴収期間満了時において償還金が残るため約 6 億円の県追加負担が生じる見込みであり、仮に、橋梁耐震化等の追加事業の実施により料金徴収期間を 10 年延伸しても償還は完了しない。

(3) 今後の管理・運営のあり方

- さつきロードは、宇都宮市南部と東北自動車道鹿沼 I C を結ぶ広域道路として重要な役割を担う道路であるが、交通量の実績が計画の 3 割未満にとどまるなど、料金抵抗により広域道路としての機能が十分に発揮されていない状況であることから、交通量を増やす策を講じ、整備効果を十分に発現させることが必要である。
- 無料化により、交通量が増加するとともに、利用者の時間短縮効果や迂回車の減少による周辺地域の安全性向上のほか、鹿沼 I C への近接性など産業活動における本地域の優位性がさらに高まることにより沿線への産業誘致による経済活性化等の効果が期待されることから、予定どおり令和 8 (2026) 年 3 月をもって無料化すべきである。

3 結びに

有料道路の適正な管理・運営を将来にわたって継続するためには、施設の老朽化対策など道路の機能維持に必要な事業を計画的に実施するとともに、変化する社会情勢に応じた適切な料金設定によって安定した収入基盤を確保するなど持続可能な財政計画を構築することが求められる。

また、有料道路を有効に活用するには、利用者の快適性・安全性の確保はもとより道路に求められる様々なストック効果を発揮するための包括的な施策が必要であることから、有料道路の将来像を描き、持続可能な社会の実現に向けて、関係者全員の協力と積極的な取組が不可欠となる。

以上を踏まえ、県において国との協議を進めた上で、速やかに事業方針を決定するよう提言する。

Ⅲ [参考] 有識者懇談会における検討経緯及び論点

1 位置図



2 日光宇都宮道路（日光道）について

（１）整備経緯

- ・ 国際観光都市「日光」へのメインアクセス道路として旧日本道路公団が建設
- ・ 昭和 51（1976）年 12 月に宇都宮 IC～日光 IC 間（24.7 km）が開通
- ・ 昭和 56（1981）年 10 月に日光 IC～清滝 IC（6.0 km）を延伸
- ・ 平成 17（2005）年 6 月に旧日本道路公団から栃木県道路公社に移管
引継ぎに併せて、料金の改定（値下げ）を実施
- ・ 平成 19（2007）年に ETC 設備の導入
- ・ 平成 23（2011）年に土沢 IC を供用開始
- ・ 平成 28（2016）年に大規模リニューアル事業（耐震化・老朽化対策）に着手
- ・ 令和元（2019）年に篠井 IC を供用開始
- ・ 令和 11（2029）年に大規模リニューアル事業完了予定
- ・ 令和 16（2034）年 5 月 19 日に 57 年間の料金徴収期間が満了を迎える予定



（２）路線の役割（道路ネットワーク上の位置付け）

- ・ 東北自動車道の宇都宮 IC から国際観光都市「日光」までのメインアクセス道路
- ・ とちぎの道路・交通ビジョン 2021 及び新広域道路交通計画（関東ブロック版）において、高規格道路に位置付け
- ・ 第一次緊急輸送道路や重要物流道路に指定されているほか、令和 6（2024）年 10 月に策定した栃木県道路啓開計画において、直轄国道や高速自動車国道に次ぐ優先度の高い啓開路線として指定
- ・ 平成 23（2011）年に土沢 IC、令和元（2019）年に篠井 IC を追加整備するなど、沿線地域の活性化にも寄与する道路

(3) 現状と課題

ア 利用特性

- ・ 平成 17（2005）年以降、交通量が計画を上回る状況が続いたことから、平成 27（2015）年度には計画交通量を上方修正
- ・ その後、令和元年東日本台風や新型コロナウイルス感染拡大の影響により一時的に減少したものの、令和 5（2023）年度は計画交通量の 99%まで回復
- ・ 交通量は、ゴールデンウィーク及び夏休み期間から紅葉シーズン（7月～11月）にかけて多く、月別では特に日光の紅葉がピークを迎える 10 月が最大
- ・ 冬期（12 月～4 月）の交通量は大きく減少し、2 月が最小
- ・ 利用者の車種割合は、全体の 9 割以上が普通車
- ・ 東北自動車道宇都宮 IC に近い篠井 IC や大沢 IC では、年間を通して交通量がほぼ一定であることから、日常的な利用が多いと推測
- ・ 一方、日光方面の清滝 IC や日光 IC では、交通量が最大の 10 月と最小の 2 月で差が大きいことから、観光目的の季節的な利用が多いと推測

イ 収支

- ・ 平成 17（2005）年以降、交通量は計画を上回る実績であり、それに伴って収入も平成 30（2018）年度まで右肩上がりで増加
- ・ 令和元（2019）年に発生した東日本台風豪雨や、令和 2（2020）年度以降の新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、交通量・収入ともに一時的に低迷
- ・ 令和 5（2023）年度は、計画交通量に対して約 99%まで交通量が回復しており、料金収入は、概ね計画どおり
- ・ 平成 28（2016）年度以降、橋梁・トンネルの大規模修繕や耐震化を実施中であるが、労務費・資材等の高騰や老朽化した設備の更新などの影響により、支出が大きく増加している状況
- ・ 供用開始から約 50 年が経過しており、適切な維持管理に不可欠な管理設備（道路情報板や ETC 機器等）の更新に係る費用も増大
- ・ 令和 4（2022）年度末時点で償還金残額は約 93 億円であり、料金徴収期間満了を迎える令和 16（2034）年まで、償還金残額は右肩上がりで増加する見込み

(4) 事業実施方針

ア 大規模リニューアル事業

- ・ 道路のサービスレベル維持と安全性確保のため、平成 28（2016）年度から大規模リニューアル事業（耐震化・老朽化対策）を推進中であり、令和 11（2029）年度完了見込み
- ・ 平成 27（2015）年度の計画時点において、耐震化の対象橋梁は 13 橋であったが、

その後の技術基準改定等により 8 橋を追加し、合計 21 橋となった。現在までに、15 橋の対策が完了しているが、引き続き、残る 6 橋の対策が必要

- ・ 老朽化対策については、同じく平成 27（2015）年度計画時点における対象は、橋梁 18 橋とトンネル 2 本であったが、その後の点検結果により橋梁 3 橋を追加し、合計で橋梁 21 橋とトンネル 2 本となった。現在までに、橋梁 14 橋とトンネル 2 本の対策が完了しているが、引き続き、残る 7 橋の対策が必要
- ・ また、平成 25（2013）年度以降、12 年連続で労務費や資機材費等が高騰しており、耐震補強及び大規模修繕に要する費用は、平成 27（2015）年度計画時の約 31 億円から 1.9 倍の約 59 億円まで増大する見込み

イ 維持管理

- ・ 日光道は高速道路と同水準の規制速度（宇都宮 IC～日光 IC 間 80km/h）であることから、舗装の平坦性、事故発生時の交通規制、落下物の対応、降雪時の融雪剤散布や適切な除雪など、安全な走行環境を確保するための維持管理が一般道より高いレベルで必要
- ・ 近年問題となっている逆走防止対策についても、路面表示による注意喚起など、新たな取組が必要
- ・ 有料道路の適切な維持管理に不可欠となる道路情報板や ETC 機器等の管理設備は、定期的な更新が必要であり、これらの設備の維持・管理に要する費用は、平成 27（2015）年度計画時の約 142 億円から 2.3 倍の約 329 億円まで増大する見込み

（５）収支改善方策の検討

<STEP1：収支予測>

- ・ 収支改善方策の検討のため、大規模リニューアル事業や将来にわたる通常維持管理に必要な費用を見込んだ将来収支予測を試算
- ・ 将来支出の試算にあたっては、国との協議ルールに基づき、人件費の上昇率を 1 %、物件費の上昇率を 0%と仮定
- ・ 将来収入の試算にあたっては、日本の総人口の減少予測に反して、日光道の交通量や観光客数は長期的な増加傾向であることから、将来交通量は令和 5（2023）年度を維持できると仮定
- ・ 上記仮定による試算の結果、現状の料金体系を継続した場合は、料金徴収期間満了となる令和 16（2034）年まで、償還金残額は増加すると予想

<STEP2：支出の見直し縮減検討>

- ・ 携帯電話やスマートフォンの普及による非常用電話の廃止のほか、維持管理業務の見直しや設備の機器更新方法の変更等により、料金徴収期間満了となる令和 16

(2034) 年度までに約 31 億円のコスト縮減が可能

- ・ これらの支出の見直しを踏まえた将来収支予測は、見直し前に比べて令和 6 (2024) 年度以降に改善は見られるが、依然として償還金残額は増加傾向となったことから、高騰する物価に合わせた適正な通行料金を検討

<STEP3：割引廃止＋料金改定での収支予測>

- ・ 現行の料金 (15.3 円/km) (宇都宮～清滝 普通車：470 円) に対し、割引廃止とともに料金改定 (21.8 円/km) (宇都宮～清滝 普通車：670 円) を実施した場合、料金抵抗により交通量は、23,935 台／日から約 16%減少して 20,156 台／日となるものの、年間通行料金収入は約 16 億円から 27%増加して約 21 億円になると試算
- ・ この場合、大規模リニューアル事業完了後の令和 12 (2030) 年度以降に収入が支出を上回り、償還金残額が減少傾向を示した。
- ・ 以上の試算結果から、「支出の見直し」及び「割引廃止＋料金改定」を行ったうえで、あわせて料金徴収期間を延伸することで、将来的な償還が可能と判明したため、今後、料金改定及び料金徴収期間の延伸について詳細に検討

(6) 無料化・料金徴収期間延伸に伴う地域へ影響

- ・ 日光道と並行する一般国道 119 号は、平成 25 (2013) 年度に大沢バイパス、令和 3 (2021) 年度に水無バイパスが開通し、宇都宮市から日光市まで一般道による円滑な通行を確保
- ・ 仮に、今回試算どおりの料金改定を行った場合、日光道の料金抵抗が増すことにより、並行する一般国道 119 号の交通量は増加が想定されるものの、区間ごとの混雑度は 1.0 未満であり、著しい渋滞は発生しないことを確認

3 宇都宮鹿沼道路（さつきロード）について

（１）整備経緯

- ・ 東北自動車道の鹿沼 IC と宇都宮環状道路を直結する路線
- ・ 全長 2.5km のうち宇都宮側の 1.6km について、有料道路制度を活用し整備
- ・ 平成 8（1996）年 3 月に宇都宮環状道路の開通と合わせて暫定 2 車線で供用開始
- ・ 平成 19（2007）年に 2 車線に計画変更
- ・ 令和 8（2026）年 3 月 17 日に 30 年間の料金徴収期間が満了を迎える予定



（２）路線の役割（道路ネットワーク上の位置付け）

- ・ 東北自動車道の鹿沼 IC と宇都宮南部を結ぶ。
- ・ とちぎの道路・交通ビジョン 2021 及び新広域道路交通計画（関東ブロック版）において、一般広域道路に位置付け
- ・ 鹿沼 IC から広域災害対策活動拠点（県総合運動公園）に至る第二次緊急輸送道路に指定され、災害時にも重要な役割を担う路線
- ・ 沿線には鹿沼工業団地が立地し、隣接する地区に鹿沼インター産業団地の造成が進められているなど、地域の産業活動を支える道路

（３）現状と課題

ア 利用特性

- ・ 交通量は、供用開始直後から計画交通量を大きく下回る。
- ・ 北関東自動車道の開通以降、交通量はさらに減少し、令和 4（2022）年度の交通量は 2,493 台／日であり計画交通量 8,715 台／日の 3 割未満
- ・ 利用者の車種割合は、全体の 9 割以上が普通車・軽自動車であり、平日朝・夕の通勤時間帯がピークとなることから、沿線の産業団地就業者による通勤利用が多いと推測
- ・ 回数券利用率は、全体では約 16%だが、平日の通勤時間帯は約 29%と高い。

イ 収支

- ・ 収入が伸び悩む中、年間の維持管理費を 0.1 億円程度に抑えるなど、維持管理コストを縮減
- ・ 管理事務所の人員削減、料金徴収時間の変更など、収支改善に向けた取組を実施し、令和 4（2022）年度の単年度収支は 0.6 億円の黒字
- ・ コンビニ等で回数券を取扱うなど、利便性向上などの取組を進めてきたが、全体の支払い方法に占める回数券利用率は 16%にとどまるなど、抜本的な収支改善には繋がらない現状

（4）事業実施方針

ア 橋梁耐震化

- ・ 県が管理する緊急輸送道路上の全ての橋梁は「耐震性能 3」（地震発生後に橋が落ちない最低限の性能）を満足するが、さつきロードの 2 橋（下欠高架橋、向川原橋）は耐震補強が未実施
- ・ 今後の大規模地震に備えるため、中・長期的には「耐震性能 2」（速やかな機能回復が可能な性能）の確保が必要

イ 橋梁長寿命化

- ・ さつきロードの 4 つの橋梁（うち 2 橋はボックスカルバート）は、現時点では損傷は小さく健全であり、特殊な橋梁にも該当しないため、当面は経過観察の方針
- ・ ただし、劣化予測からは、10 年後には修繕対策が必要となる可能性が高い。

ウ キャッシュレス化

- ・ 現在の支払い方法は現金または回数券だが、料金徴収期間を延伸する場合は、キャッシュレス化により利用者の利便性向上が必要
- ・ ただし、一般的な ETC や料金自動収受機は、コストが高額のため、料金収入が少ないさつきロードでは導入困難

エ 4 車線化（将来交通量推計）

- ・ 将来交通量推計の結果、現状の 2 車線で有料道路事業を継続した場合、鹿沼インター産業団地の操業後は一時的に交通量の増加が見込まれるが、交通量は 2,600 台/日と予想
- ・ 4 車線化し有料道路事業を継続した場合、料金抵抗が大きいことから、2 車線で処理可能な 4,700 台/日までしか交通量が増えない予想であり、料金徴収期間内の 4 車線化は不要
- ・ 一方、2 車線のまま無料化した場合、周辺道路から交通が転換し 10,700 台/日まで

交通量が急増する予想となるが、各交差点において著しい渋滞が発生することはない予想

- ・ 無料化後に4車線化した場合、周辺道路からさらに交通が転換し17,200台/日まで交通量が増加する予想であり、このことから、本来は4車線化されて地域の軸となるべき路線であることを確認

(5) 無料化・料金徴収期間延伸に伴う地域への影響

＜無料化した場合の想定＞

- ・ 有料区間を避けて周辺道路へ迂回していた通勤車両や貨物車が、幹線道路であるさつきロードへ転換することで、周辺道路の交通量が減少して渋滞が緩和されるほか、交通事故等のリスクが軽減され、地域の安全性が向上
- ・ 渋滞発生分析を行った結果、さつきロードの交通量は増加するが、接続する各交差点において著しい渋滞は発生しない予想
- ・ 交通の円滑化や鹿沼ICへの近接性など、経済・産業活動における本地域の優位性がさらに高まるほか、産業団地の活性化が期待

＜料金徴収期間を延伸した場合の想定＞

- ・ 料金徴収期間を延伸する場合、下記の3つの条件を満たす必要がある。
 - ①橋梁耐震化などにより路線の機能強化が図れること
 - ②利用者の利便性が向上すること
 - ③償還金残額が圧縮できること（収支が黒字となること）
- ・ 仮に、料金徴収期間を10年延伸する場合、下記の事業実施案が考えられる。
 - ア 橋梁耐震化
早急に耐震性能3を確保するため、橋梁耐震化工事を実施（約3.5億円）
 - イ 橋梁長寿命化
損傷は小さく健全なため、当面は経過観察
 - ウ キャッシュレス化
コスト比較から交通系ICカードによるキャッシュレス化を導入
（導入費：約0.3億円、メンテナンス費：約0.2億円/10年）
 - エ 4車線化
無料化の時期に関わらず、交通状況を見ながら県が実施
- ・ 料金徴収期間を10年延伸することで、橋梁耐震化やキャッシュレス化など追加投資が必要になるが、試算結果では償還金残額2.7億円の縮減が可能
- ・ ただし、10年延伸した以降は、橋梁長寿命化対策や橋梁耐震化（耐震性能2）が必要となることが想定されるため、償還金残額は拡大する見込み

栃木県道路施策検討有識者懇談会

◎委員名簿

(委員)

梅澤 啓子 栃木県女性団体連絡協議会 副会長

五艘 みどり 帝京大学経済学部 准教授

横山 稔 NTT 東日本栃木支店 支店長

末武 義崇 足利大学 学長 【副座長】

清木 隆文 宇都宮大学地域デザイン科学部 准教授

根本 敏則 敬愛大学経済学部 教授 【座長】

三田 妃路佳 宇都宮大学地域デザイン科学部 准教授

(アドバイザー)

笹木 和彦 国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所長

(敬称略・順不同)

◎会議実施経過

■ 第1回

令和5（2023）年3月22日（水曜日）

- ・「栃木県道路政策検討有識者懇談会」設立趣旨について
- ・懇談会座長の選出について

<議題>

- ・栃木県における道路施策に関する現状と課題について

■ 第2回

令和5（2023）年10月12日（木曜日）

<議題>

- ・有料道路の現状と課題等について

■ 第3回

令和6（2024）年3月21日（木曜日）

<議題>

- ・有料道路の今後の管理・運営のあり方について①「宇都宮鹿沼道路（さつきロード）」

■ 第4回

令和6（2024）年12月24日（火曜日）

<議題>

- ・有料道路の今後の管理・運営のあり方について②「日光宇都宮道路（日光道）」
- ・（仮称）とちぎの道路強靱化ネットワーク計画について

■ 第5回

令和7（2025）年3月7日（金曜日）

<議題>

- ・有料道路の管理・運営のあり方に関する提言とりまとめ