

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
北海道	北海道縦貫道	七飯～国縫	<ul style="list-style-type: none"> 道内第3の人口を有し、道南圏の中核都市である函館市と道央圏の札幌市を高速道路で結ぶことにより、道南圏と道央圏の交流・連携を促進し、本道の観光や物流の効率化のために必要である。 道外との交通拠点である函館空港や函館港と道南圏のアクセスを改善し、地域産業の発展を促進するうえで必要である。 台風や噴火などの災害によって、交通機関が影響を受けやすい道南圏において、交通の代替性を確保するために必要である。 圏域内の地方都市から中核都市である函館市が有する各種都市機能や高次医療施設へのアクセス機能を強化するうえで必要である。 道南圏と道央圏の連絡は、現在国道5号が主に担っていることから、物流・観光など交通が集中し、渋滞が発生している。この解消のためにも、高速道路の早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。 七飯～国縫間は、有料ケースにおける事業評価結果において、比較的上位のBグループにあり、有料道路方式での早期整備が見込める。 当該区間は、現在、日本道路公団で事業実施中であり、新直轄方式で実施した場合には、資産の買収が生じ、建設の促進にはつながらない。 以上のことから当該区間は、「公団あるいは新組織による有料道路方式」で早期整備をお願いしたい。
		士別剣淵～名寄	<ul style="list-style-type: none"> 四国4県とほぼ同等の広さを有する広大な道北圏において、札幌に次ぐ道内第2の人口を有する旭川市と、道北圏の中心都市のひとつである名寄市を結び、道央圏と道北圏の連携と交流を促進するうえで必要である。 旭川空港と、道北圏の各地域とのアクセスを改善し、道北圏の農水産物の出荷を始め、各種産業の発展を促進するうえで必要である。 富良野、層雲峡、利尻、礼文等、広大な道北地域に分散する観光地へのアクセスを改善するうえで必要である。 広大で無医地区が多い道北圏の地方都市と、各種都市機能及び高次医療施設が集中する旭川市や名寄市へのアクセスを強化するうえで早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。 士別剣淵～名寄間は、今回の事業評価結果において、下位のDグループとなり、採算性において料金収入で管理費がまかなえない区間である。 当該区間の残事業費は369億円と少なく、建設単価も約16億円/kmと全国一低い区間であることから、「新直轄方式」により、国が責任を持って早期に整備を進めていただきたい。
	北海道横断道根室線	余市～小樽JCT	<ul style="list-style-type: none"> 後志支庁の地方都市と都市機能や高次医療施設が集中する札幌市へのアクセスを強化するために必要である。 国際的にも知名度の高い観光拠点である札幌、登別、洞爺湖、小樽、ニセコ積丹地域等をネットワークし、広域観光ルートを形成するうえで必要である。 平成12年の有珠山噴火災害では、道央自動車道や一般国道230号が寸断され、本道経済などに大きな影響を与えた。余市～小樽間の整備は北海道のライフラインを確保する上からも早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。 余市～小樽JCT間は、施行命令は出されていないが、有料ケースにおける事業評価結果において、全国32位でCグループの上位に位置付けられており、また採算性が比較的高いことから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」で早期整備をお願いしたい。
		夕張～十勝清水	<ul style="list-style-type: none"> 道央圏と道東地域（十勝圏、釧路・根室圏、オホーツク圏）とのアクセスを改善し、道東地域の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。 札幌を中心とする道央圏と道東地域の間は、標高2,000m級の日高山脈により東西に分断されている。この分断を解消し、道東地域と道央圏を接続し、地域間の連携と交流を促進するうえで必要である。 日高山脈を越える日勝峠（国道の最高標高1,022m）は、道内最大の交通の難所であり、急峻な地形と過酷な気象条件で、その厳しさは、本州中部地域における標高3,000m級に匹敵するとも言われており、吹雪や濃霧等による交通障害が数多く発生し、重大な事故が起きている。このため、交通の安全性を高めるためにも、夕張～十勝清水間の早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。 夕張～十勝清水間は、有料ケースにおける事業評価結果において、比較的上位のBグループにあり、有料道路方式での早期整備が見込める。 当該区間は、現在、日本道路公団で事業実施中であり、新直轄方式で実施した場合には資産の買収が生じ、建設の促進につながらない。 以上のことから、当該区間は「公団あるいは新組織による有料道路方式」で早期整備をお願いしたい。
	北海道横断道網走線	足寄～北見	<ul style="list-style-type: none"> 道央圏とオホーツク圏のアクセスを改善し、農水産物の鮮度の確保や付加価値の増大など、オホーツク圏の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。 オホーツク圏の中心都市である北見市と十勝圏の中心都市である帯広市を結び、圏域間の連携と交流を促進するうえで必要である。 十勝地域とオホーツク圏には、数多くの観光拠点がおり、広域観光ルートの形成を促進するうえで必要である。 圏域内の地方都市から、各種都市機能及び高次医療施設が集中する帯広市、北見市へのアクセスを強化するために早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。 足寄～北見間は、有料ケースにおける事業評価結果において、下位のDグループとなり、採算性において料金収入で管理費がまかなえない区間である。 当該区間は、残事業費が大きい、「新直轄方式」により、国が責任を持って早期に整備を進めていただきたい。
	北海道横断道根室線	本別～釧路	<ul style="list-style-type: none"> 釧路・根室圏と道央圏は、距離が長く、現在移動時間で約7時間以上を要し、そのことが地域経済の発展の支障となっている。両圏域のアクセスを改善し、釧路根室圏の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。 釧路・根室圏の中心都市である釧路市と十勝圏の中心都市である帯広市を結び、両圏域間の連携と交流を促進するうえで必要である。 釧路・根室圏域の多くの観光拠点を結び、広域観光ルートの形成を促進するうえで必要である。 圏域内の地方都市から、各種都市機能及び高次医療施設が集中する帯広市、釧路市へのアクセスを強化するうえで必要である。 道東地域はマグニチュード7以上の地震がこの50年間で5回発生している地震多発地帯であり、平成15年の十勝沖地震でも、幹線道路である国道38号が通行止めとなり、地域経済に大きな影響を与えた。災害により交通機関が影響を受け易い釧路・根室圏においては、交通の代替性を確保するうえからも早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。 本別～釧路間は、有料ケースにおける事業評価結果において、全国47位でCグループの下位に位置付けられており、採算性から有料道路方式での早期整備は難しいと考えられる。 以上のことから当該区間は、「新直轄方式」により、国が責任を持って早期に整備を進めていただきたい。

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
岩手県	東北横断道 釜石秋田線	遠野～宮守	<p>本州一広大な県土を有する本県にとって、東北横断自動車道釜石秋田線は、内陸部と沿岸部を結ぶ広域的な交流・連携を支える基幹道路であり、物流の効率化による産業の振興、救急医療体制の確立、緊急時の災害対応など本県にとって欠くことの出来ない重要な社会基盤となっている。</p> <p>このなかにあつて、遠野～宮守間は、宮守～東和間と一体となり、内陸部にもたらされた高速道路の波及効果を、北上山地の中心都市である遠野市まで波及させるもので、沿線地域の産業・経済の活性化や観光振興に果たす役割は極めて大きいものがあり、本路線の早期整備は沿線住民はもちろんのこと県民の悲願となっており、是非とも早期整備が必要である。</p>	<p>整備の必要性並びに本区間の総合評価結果などを総合的に判断した結果、「新直轄方式」による整備を望む。</p>
		宮守～東和	<p>本州一広大な県土を有する本県にとって、東北横断自動車道釜石秋田線は、内陸部と沿岸部を結ぶ広域的な交流・連携を支える基幹道路であり、物流の効率化による産業の振興、救急医療体制の確立、緊急時の災害対応など本県にとって欠くことの出来ない重要な社会基盤となっている。</p> <p>このなかにあつて、宮守～東和間は、遠野～宮守間と一体となり、内陸部にもたらされた高速道路の波及効果を、北上山地の中心都市である遠野市まで波及させるもので、沿線地域の産業・経済の活性化や観光振興に果たす役割は極めて大きいものがあり、本路線の早期整備は沿線住民はもちろんのこと県民の悲願となっており、是非とも早期整備が必要である。</p>	<p>整備の必要性並びに本区間の総合評価結果などを総合的に判断した結果、「新直轄方式」による整備を望む。</p>
宮城県	常磐道	新地～山元	<p>常磐自動車道は首都圏と東北の太平洋沿岸地域を結び、東北縦貫自動車道や東北横断自動車道と相俟って、東北地方における新国土軸の形成と地域連携の強化を図る大動脈として極めて重要な路線であります。</p> <p>「新地～山元」間は、福島県「富岡～新地」間及び「山元～亘理」間と一連の区間として整備され、常磐自動車道としてネットワーク化が図られることにより、その大きな整備効果が発現されるものであり、市町村合併の推進等による地域の自立的な発展や物流の効率化、さらには想定される震災への対応や広域ネットワーク化による医療の高度化などを支援していく上でも整備が望まれる区間である。</p>	<p>今回示された道路関係四公団民営化の基本的な枠組みでは、新会社による建設の範囲とその仕組み等において不明確な点が多く、整備手法の選択は困難である。</p> <p>しかし、採算性やネットワークとしての連続性などから判断すれば、新会社による一定規模の整備が可能であることを前提として「公団あるいは新組織による有料道路方式」が妥当であると考えている。</p> <p>道路関係四公団の民営化に伴う新会社による今後の経営判断等により、その整備に制約があることとなれば、それを補完する手法としての新直轄方式については、本来の整備の優先性に基づいた判断が必要である。</p>
		山元～亘理	<p>常磐自動車道は首都圏と東北の太平洋沿岸地域を結び、東北縦貫自動車道や東北横断自動車道と相俟って、東北地方における新国土軸の形成と地域連携の強化を図る大動脈として極めて重要な路線であります。</p> <p>「山元～亘理」間は、福島県「富岡～新地」間及び「新地～山元」間と一連の区間として整備され、常磐自動車道としてネットワーク化が図られることにより、その大きな整備効果が発現されるものであり、亘理・山元両町の合併の推進等による地域の自立的な発展や物流の効率化、さらには想定される震災への対応や広域ネットワーク化による医療の高度化などを支援していく上でも整備が望まれる区間である。</p>	<p>今回示された道路関係四公団民営化の基本的な枠組みでは、新会社による建設の範囲とその仕組み等において不明確な点が多く、整備手法の選択は困難である。</p> <p>しかし、採算性やネットワークとしての連続性などから判断すれば、新会社による一定規模の整備が可能であることを前提として「公団あるいは新組織による有料道路方式」が妥当であると考えている。</p> <p>道路関係四公団の民営化に伴う新会社による今後の経営判断等により、その整備に制約があることとなれば、それを補完する手法としての新直轄方式については、本来の整備の優先性に基づいた判断が必要である。</p>
秋田県	日沿道	本荘～岩城	<p>高速道路ネットワークは、県民生活の向上、活力ある県土の形成や災害時における緊急輸送、救急医療などにとって欠くことのできない重要な社会基盤である。</p> <p>平成19年には、第62回国民体育大会が秋田市を主会場に全県各地で開催されるため出来るだけ早急に整備する必要がある。</p>	<p>事業評価結果において、有料のケースではDランクになっておりますが、無料のケースのときは、交通量が増加してランクが上がっており、ぜひ「新直轄方式」でお願いします。</p>
		大館北～小坂JCT	<p>平成19年に第62回国民体育大会が秋田県全域を会場に開催されるので出来るだけ早急に整備する必要がある。</p>	<p>当該区間については、ジャンクションで東北縦貫自動車道に直結しており料金所の設置が必要となる区間です。</p> <p>また従来より道路公園で整備してきた経緯もあり、基本的には「公団あるいは新組織による有料道路方式」です。</p> <p>しかしながら平成19年の秋田わか杉国体をひかえており、「いずれでも早期整備が可能となる方式」でお願いします。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
山形県	東北中央道	福島JCT～米沢	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国の交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 特に、県境の全てが山脈に囲まれている本県にとって、経済や地域の活性化を図るうえで、物流の幹線となっている峠越えの福島・米沢を結ぶ新栗子トンネルの早急な整備を進める必要がある。</p>	「新直轄方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		米沢～米沢北	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国の交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 当該区間は、隣接する一般国道13号自動車専用道路として供用済みの米沢南陽道路（米沢・南陽高畠間）の機能を十分発揮させるとともに、福島JCT～米沢間からの搬出土砂の受け入れ先として、早急な整備を進める必要がある。</p>	「新直轄方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		南陽高畠～山形上山	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国の交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 また、昨年9月に開通した山形上山から東根間とのネットワークを生かし、沿線地域の一体的発展と、冬季間の円滑な交通確保、救急医療体制の整備を図るうえでも、早急な整備を進める必要がある。</p>	「公団あるいは新組織による有料道路方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		東根～尾花沢	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国の交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 また、昨年9月に開通した山形上山から東根間とのネットワークを生かし、沿線地域の一体的発展と、冬季間の円滑な交通確保、救急医療体制の整備を図るうえでも、早急な整備を進める必要がある。</p>	「公団あるいは新組織による有料道路方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
日沿道	温海～鶴岡JCT		<p>必要性あり</p> <p>理由 本路線は、新たな国土軸として期待されている日本海国土軸を形成する道路として、新潟・山形・秋田・青森の四県主要都市を結びとともに、北陸・関越・磐越・山形・秋田・東北自動車道を連結することで、太平洋沿岸部と日本海沿岸部との縦横の高規格道路網を形成し、国土レベルの緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化を図るうえで極めて重要な路線である。 また、当該区間は、沿岸部の切り立った地形を縫うように走る国道7号が唯一の生活道路となっており、経済活動のみならず救急医療や防災対策などに対する安全安心を確保するためにも、早急な整備を進める必要がある。</p>	「新直轄方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
福島県	東北中央道	福島JCT～米沢	<p>福島県は、都市が分散した特色ある7つの生活圏を形成しており、高速自動車国道は、それら相互の「連携軸」として最も重要な道路に位置づけられている。</p> <p>その中で東北中央道は、重要港湾相馬港を核とする相馬中核工業地域と県都である福島市を經由し山形県内陸部に至る太平洋沿岸地域と東北地方内陸部を結ぶ幹線道路であり、常磐自動車道と東北縦貫自動車道とを連結し、北東国土軸と日本海国土軸の連携を強化する極めて重要な路線である。</p> <p>特に本区間は、南東北中枢広域都市圏構想の福島・山形の両県都を相互に機能の補完・共有することによる広域都市圏の形成に重要な区間である。</p> <p>これらのことから、本路線の全線供用による有機的な高速道路ネットワークの形成は、当県および東北地方の特色ある地域づくりに資する広域連携に不可欠であり、今後も推進される必要がある。</p>	<p>高速自動車国道の整備については、道路関係四公団が民営化された会社・国等、事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進捗を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実に推進すべきであると考えていることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」を選択する。</p> <p><u><平成15年12月16日付け追加意見提出></u></p> <p><u>しかしながら、山形県との協議の結果、山形県の「新直轄方式による整備」の強い意向があるため、国においては、この意見を尊重し、本道路の早期整備が図られるよう進められたい。</u></p>
	常磐道	富岡～新地	<p>福島県は、都市が分散した特色ある7つの生活圏を形成しており、高速自動車国道は、それら相互の「連携軸」として最も重要な道路に位置づけられている。</p> <p>その中で常磐道は、東北縦貫自動車道とのダブルネットワークの形成による首都圏と東北地方との広域連携を強化する北東国土軸の一翼を担う極めて重要な路線である。</p> <p>また、10基の原子炉が稼働する全国有数の電力供給地である浜通り地方の緊急避難路・輸送路としても早期の整備が必要な路線である。</p> <p>さらに、浜通り地方における高度な救急医療を担う病院までの60分到着率は本路線の完成で40%から100%となり、その整備は地域連携を時間的に強化することが可能となるため、新生児医療や脳血管障害等の救急医療活動に極めて有効な施策である。</p> <p>これらのことから、本路線の全線供用による有機的な高速道路ネットワークの形成は、当県および東北地方の特色ある地域づくりに資する広域連携に不可欠であり、今後も推進される必要がある。</p>	<p>高速自動車国道の整備については、道路関係四公団が民営化された会社・国等、事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進捗を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実に推進すべきであると考えていることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」を選択する。</p>
		新地～山元	<p>福島県は、都市が分散した特色ある7つの生活圏を形成しており、高速自動車国道は、それら相互の「連携軸」として最も重要な道路に位置づけられている。</p> <p>その中で常磐道は、東北縦貫自動車道とのダブルネットワークの形成による首都圏と東北地方との広域連携を強化する北東国土軸の一翼を担う極めて重要な路線である。</p> <p>また、10基の原子炉が稼働する全国有数の電力供給地である浜通り地方の緊急避難路・輸送路としても早期の整備が必要な路線である。</p> <p>さらに、浜通り地方における高度な救急医療を担う病院までの60分到着率は本路線の完成で40%から100%となり、その整備は地域連携を時間的に強化することが可能となるため、新生児医療や脳血管障害等の救急医療活動に極めて有効な施策である。</p> <p>これらのことから、本路線の全線供用による有機的な高速道路ネットワークの形成は、当県および東北地方の特色ある地域づくりに資する広域連携に不可欠であり、今後も推進される必要がある。</p>	<p>高速自動車国道の整備については、道路関係四公団が民営化された会社・国等、事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進捗を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実に推進すべきであると考えていることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」を選択する。</p>
茨城県	東関東道水戸線	鉾田～茨城JCT	<p>「整備を進める必要がある」</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏の3環状9放射道路のひとつであり、災害時には常磐自動車道の代替路線としての機能が期待されるなど、地域の発展や首都圏の広域的な連携を支える基盤施設であること。 ・東関東自動車道水戸線は、鹿島港、常陸那珂港や成田空港、百里飛行場などの交流拠点を結び、陸・海・空の広域交通ネットワークを形成し、沿線地域の振興や連携強化を図るための重要な幹線道路であること。 ・(仮)茨城町JCT～(仮)鉾田IC間は、近く開港が予定されている百里飛行場への重要なアクセス道路であり、「百里」と「成田」を結び広域的な地域振興に寄与する重要な路線である。 	<p>「料金プール制を活用した有料道路方式」による早期整備を望む。</p> <p>(公団あるいは新組織)</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、近く開港が予定されている百里飛行場への重要なアクセス道路であること。 ・百里飛行場の開港に合わせた供用を図るため、早期に整備が望まれていること。 ・そのため、料金プール制を活用した有料道路方式が最も整備速度が速いと考えられること。 <p>3. 評価にあたっての意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の総合評価は、整備計画区間9.342kmだけであり、これはネットワークされていない(仮)茨城町JCT～(仮)鉾田ICまでで評価されている。当然交通量は少なく、費用対便益についても低くなっており、正当な評価がされていない。 しかしながら、潮来～鉾田間が繋がると、東関東としてネットワーク化された場合には、交通量も20,000台/日を超えること(常磐道の日立付近と同程度)が見込まれ、また、費用対便益についても4.3(北関東と同程度)との評価(民営化委員会資料による)もされており、さらに、工事費も比較的安価であるため、非常に優良な路線と考えられる。 また東関東水戸線は、「百里」と「成田」を結ぶ首都圏の重要な路線であり、県は、ネットワークされることを前提に、アクアラインにも出資している。 このようなことから、東関東水戸線が全線開通したネットワークで評価すべきである。

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
茨城県	北関東道	宇都宮上三川～友部	<p>「整備を進める必要がある」</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路は、国土政策の根幹をなすものであり、特に当路線は、常磐道・東北道・関越道と連結し、さらには上信越道・中部横断道により関東大環状連携軸として広域ネットワーク化がされ、北関東地域はもとより、甲信越静地域に至る新たな経済文化圏の発展に寄与するものであること。 ・国際港湾常陸那珂港と北関東3県の主要都市を連結することにより、東京圏に一極集中している物流体系を再編すると共に、北関東主要都市と港をダイレクトに繋ぐ流通の根幹としての機能が図れること。 (H15.11.21広域連携物流特区認定) ・本県では、北関東自動車道を基軸に、常陸那珂開発地区等様々なプロジェクトが展開されており、整備が遅れることによる損失は計り知れないこと。 	<p>「料金プール制を活用した有料道路方式」による早期整備を望む。 (公団あるいは新組織)</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常陸那珂港の整備も進み、取り扱い貨物量も急激に伸びており、東京圏に一極集中している物流の再編のためにも早期供用が望まれていること。 ・そのためは、料金プール制を活用した有料道路方式が最も整備速度が速いと考えられること。 ・前後の区間が供用されているため、当該区間が供用されれば、早期に、常陸那珂港と東北自動車道等とのネットワークが形成されること。
栃木県	北関東道	伊勢崎～岩舟JCT	<p>「整備を進める必要が有る」</p> <p>《理由》</p> <p>北関東自動車道は、下記理由により全線完成に向けた早急な整備が必要である。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 関越道、東北道、常磐道と一体となり、高速道路ネットワークを構築 2. 国際流通港湾「常陸那珂港」と直結し、新たな物流体系を構築 3. 北関東自動車道沿線地域が広域連携物流特区に認定(H15.11.21) 4. 北関東三県の連携・交流を強化し、自立した地方都市圏を形成 5. 首都圏への交通集中の是正や環境改善に寄与 6. 採算性を含め総合的な評価が高い路線 7. 災害時の緊急輸送路として活用 8. IC周辺における拠点整備やアクセス道路整備の進展 9. 医療機関へのアクセス向上による救急医療網の拡大 10. 部分開通でも、相当な交通量があり、地域経済の発展に多大な効果を発揮 	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <p>《理由》</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 有料道路方式が最も整備速度が速いと考えられること (高速道路の整備は、国土政策の一環として、国が必要と認め国民に約束してきたものであり、本県においては、全線開通に合わせてインターへのアクセス道路の整備や、沿線における各種の開発プロジェクトが推進されていることから、現在のスピードを落とすことなく、一日も早い全線開通が望まれている。) 2. 北関東自動車道は採算性が比較的高く、首都圏において必要不可欠な高速道路ネットワークの一部を構成しているため、料金収入を財源とする有料道路方式に最も馴染むと考えられること
		宇都宮上三川～友部	<p>「整備を進める必要が有る」</p> <p>《理由》</p> <p>北関東自動車道は、下記理由により全線完成に向けた早急な整備が必要である。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 関越道、東北道、常磐道と一体となり、高速道路ネットワークを構築 2. 国際流通港湾「常陸那珂港」と直結し、新たな物流体系を構築 3. 北関東自動車道沿線地域が広域連携物流特区に認定(H15.11.21) 4. 北関東三県の連携・交流を強化し、自立した地方都市圏を形成 5. 首都圏への交通集中の是正や環境改善に寄与 6. 採算性を含め総合的な評価が高い路線 7. 災害時の緊急輸送路として活用 8. IC周辺における拠点整備やアクセス道路整備の進展 9. 医療機関へのアクセス向上による救急医療網の拡大 10. 部分開通でも、相当な交通量があり、地域経済の発展に多大な効果を発揮 	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <p>《理由》</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 有料道路方式が最も整備速度が速いと考えられること (高速道路の整備は、国土政策の一環として、国が必要と認め国民に約束してきたものであり、本県においては、全線開通に合わせてインターへのアクセス道路の整備や、沿線における各種の開発プロジェクトが推進されていることから、現在のスピードを落とすことなく、一日も早い全線開通が望まれている。) 2. 北関東自動車道は採算性が比較的高く、首都圏において必要不可欠な高速道路ネットワークの一部を構成しているため、料金収入を財源とする有料道路方式に最も馴染むと考えられること
群馬県	北関東道	伊勢崎～岩舟JCT	<p>北関東自動車道は、北関東3県の主要都市と、国際交流港湾常陸那珂港を連結することにより、東京圏に一極集中している物流体系を再編すると共に、北関東各都市の連携・交流を強化し、東京圏から自立した地方都市圏を形成するための大動脈として、極めて重要な基幹道路である。また、関越、常磐、東北縦貫自動車道と一体となり、更に上信越中部横断自動車道と大環状連携軸を構築することにより、西日本との連携と交流を促進し、多軸型、多極分散型国土形成を達成する上でも、大きく貢献する国家プロジェクトである。現在、部分的な開通という非効率な状態であるが、全線開通による経済効果は北関東3県のみならず、首都圏にも大きな効果をもたらすものであり、一刻も早い開通が必要である。</p>	<p>本県としては、国の責任による北関東自動車道の建設、及び早期全線開通を基本方針としている。従って、「公団あるいは新組織による有料道路方式」により早期に整備されたい。</p>
埼玉県	東関東道水戸線	三郷～高谷JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>首都圏の重要な環状道路であり、地域づくりのために欠かせない路線である。</p>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式による整備」が望ましい。</p> <p>新直轄方式が導入された場合でも、従来から実施されている直轄国道事業の進捗が、遅くなることのないようにしていただきたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
千葉県	東関東道館山線	君津～富津竹岡	<p>東関東自動車道館山線は、房総半島を縦貫する骨格道路として本県の均衡ある発展に必要不可欠な高速道路です。</p> <p>また、本県は、観光立県による地域活性化を施策の大きな柱としておりますが、首都圏に近く観光施設が多く存在する南房総地域においては、観光シーズンに著しい交通渋滞が発生しており、安全で円滑な走行に支障をきたしているだけでなく、本県にとって大きなイメージダウンとなっております。</p> <p>このため、東関東自動車道館山線整備による観光客や地域住民への利便性向上は、重要で緊急な課題となっております。</p> <p>以上のことから、首都圏からのアクセス向上を支援し、観光立県千葉実現に貢献する東関東自動車道館山線は、早急に整備を進める必要があります。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式で、早期に整備することを要望します。</p> <p>整備区間の9.8%以上の用地が取得済みで、進捗率も5.4%と高く、早期完成を図り早急に整備効果を発揮させることが有益であることから、早期整備が図られる有料道路方式が望ましいと考えます。</p>
	東関東道水戸線	三郷～高谷JCT	<p>東関東自動車道水戸線の三郷～高谷JCTは、東京外かく環状道路（外かん）の専用部を構成します。</p> <p>外かんは、首都圏の道路ネットワークの一翼を担う重要な道路であり、首都圏中央連絡自動車道、首都高速中央環状線とあわせて環状道路を形成することにより、経済効果は年間約4兆円と推計されます。</p> <p>その東側区間は、平成19年度までの整備が都市再生プロジェクトに位置付けられています。</p> <p>本県にとっては、東葛飾・葛南地域の慢性的な交通混雑の緩和に資するとともに、市川・松戸両市の安全で快適なまちづくりを進めるうえで大きな役割を果たします。</p> <p>また、成田空港へのアクセスが向上し物流の効率化にも大きく寄与する道路です。</p> <p>首都圏及び本県にとって、早急に整備を進める必要があります。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式で、早期に整備することを要望します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 環状道路である外かんの早期整備を図ることは、首都圏および本県にとって極めて重要であり、有料道路方式による早期整備を要望します。 2. 外かんの東側区間は都市再生プロジェクトで、平成19年度までの整備が位置付けられており、年間約2千億円規模の新直轄方式では整備の遅れが懸念されます。 3. 新直轄方式の無料ケースの場合将来交通量が倍増し、設計の見直しや新たな環境対策等が必要となり、整備の大幅な遅れが生じます。
東京都	東関東道水戸線	三郷～高谷JCT	<p>「整備を進める必要がある」</p> <p>（理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東関東自動車道水戸線三郷～高谷JCT（東京外かく環状道路）は、全国から東京へ集中する放射方向の国土開発幹線自動車道を束ねる路線である。 ・中央環状線、首都圏中央連絡自動車道と一体的に首都圏の三環状道路を構成し、首都圏の渋滞解消、環境改善、ひいては都市の再生に必要不可欠な路線である。 ・都市再生本部の都市再生プロジェクト（第二次決定：平成13年8月）においても、平成19年度までに整備を図る路線に位置づけられている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の重要度に鑑み、整備が遅滞することなく早期整備が図れる手法とすること。 ・また、地方負担を求めない方式とすること。 ・都としては、首都圏に集中する交通を処理するため、圏央道の内側を一体とした地域分割とすべきと考える。（（仮称）首都圏高速道路とする。） <p>これにより、この中の路線・区間の料金収入を活用する、いわゆる首都圏プール制とすることで、中央環状品川線、外環、圏央道という、首都圏三環状道路の整備にあたり合理的な投資が可能と考えており、道路関係四公団民営化の基本的枠組みと並行して検討されたい。</p>
神奈川県	第二東名	海老名南JCT～秦野	<p>第二東名は、容量を大きく超える交通量によって機能が低下している現東名を補完し、沿線地域の渋滞や沿道環境の改善、地域・産業経済の発展や、災害時の代替路として機能する重要な路線である。</p> <p>また、すでに地元調整を終え、用地買収や工事に着手した箇所も存在するため、「その整備は早急に進める必要」がある。</p>	<p>費用対便益・採算性・外部経済効果ともに評点は中位を占めており、「公団あるいは新組織による有料道路方式」と考える。</p> <p>また、第二東名は、現東名と一体となって機能する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべきと考える。</p> <p>なお、新直轄方式により無料道路となった場合の交通は、有料の現東名を避け、第二東名に流れることは明白で、料金アンバランスによって第二東名周辺に大変な渋滞が発生する恐れがある。</p>
		秦野～御殿場JCT	<p>第二東名は、容量を大きく超える交通量によって機能が低下している現東名を補完し、沿線地域の渋滞や沿道環境の改善、地域・産業経済の発展や、災害時の代替路として機能する重要な路線であり、「早期に施行命令を発令し、その整備を早急に進める必要」がある。</p>	<p>採算性評点が大きく、また費用対便益・外部経済効果評点も中位を占めており、「公団あるいは新組織による有料道路方式」と考える。</p> <p>また、第二東名は、現東名と一体となって機能する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべきと考える。</p> <p>なお、新直轄方式により無料道路となった場合の交通は、有料の現東名を避け、第二東名に流れることは明白で、料金アンバランスによって第二東名周辺に大変な渋滞が発生する恐れがある。</p>
新潟県	日沿道	中条～朝日	<p>日本海沿岸東北自動車道の中条～朝日間を早期に整備することが必要である。</p> <p>理由</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 日沿道の整備促進により、日本海側の物流の基軸「日本海ルート」の東半分がつながり、大平洋ルートと並ぶ物流の基軸として大きな社会的・経済的效果を発揮する。 2) 当県では、日沿道の整備を前提として県北地域の医療格差解消を目指して、圏域の中心都市の新潟田市に救命救急機能を持つ新たな県立病院を建設中であり、日沿道は、正に「命の高速道路」である。 	<ol style="list-style-type: none"> 1 整備手法について いづれでも、地方負担がなく早期整備が可能となる方式 2 理由 新組織の基本的枠組み、新組織の投資総額、国の機構・新組織に対する監督権限等が不透明なため、現時点では判断できない。

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
福井県	近畿道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	<p>・舞鶴若狭自動車道は、本年3月に舞鶴東・小浜西間約25kmが開通したが、本路線の有するネットワークとしての整備効果を十分発揮させるためには、残る小浜西・敦賀間約50kmの整備が必要不可欠である。</p> <p>・本路線は、日本海国土軸の一翼を担い、北近畿における大環状ネットワークを形成するとともに、災害時等における東西方向の代替迂回道路、緊急避難道路として国策上重要であるだけでなく、福井県の発展にとって極めて重要である。</p> <p>・沿線の若狭湾沿岸地域は、原子力発電所が15基立地しており、有事という国家的事態に対応するため、住民避難のための高速道路ネットワークなど、交通網の整備が急務であるとともに、長年にわたり、国のエネルギー政策の推進に大きく貢献してきた今日までの経緯も認識すべきである。</p>	<p>・公団あるいは新組織による有料道路方式での整備を要請する。</p>
山梨県	中部横断道	吉原JCT～増穂	<p>中部横断自動車道は、東名・第二東名・中央・関越・北陸の各高速道の有機的連結により、太平洋と日本海を結ぶ日本列島横断軸として、また、北関東自動車道との連携により、首都圏をとりまく関東大環状連携軸として、国土の骨格基盤を形成する路線である。</p> <p>特に、この道路は国土の東西軸である東名と中央の両自動車道を中間で結ぶ唯一の高速幹線道路であり、想定される東海地震や富士山噴火など大規模災害時における東名高速など高速幹線交通網の寸断等の緊急時には、両路線相互の代替性を確保する路線として、国家的な見地から必要不可欠である。</p>	<p>上記の観点から、中部横断自動車道は、東名・中央の両路線を建設・管理する公団が、一体となって建設・管理することが、その安定性、確実性等から、極めて重要であり、現在の整備のスピードを落とすことなく、建設を継続する必要があることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」が望ましい。</p> <p>しかしながら、本県としては、有料道路方式に固執するものでなく、「いずれでも早期整備が可能となる方式」を希望する。</p>
		増穂～若草櫛形	<p>中部横断自動車道は、東名・第二東名・中央・関越・北陸の各高速道の有機的連結により、太平洋と日本海を結ぶ日本列島横断軸として、また、北関東自動車道との連携により、首都圏をとりまく関東大環状連携軸として、国土の骨格基盤を形成する路線である。</p> <p>特に、この道路は国土の東西軸である東名と中央の両自動車道を中間で結ぶ唯一の高速幹線道路であり、想定される東海地震や富士山噴火など大規模災害時における東名高速など高速幹線交通網の寸断等の緊急時には、両路線相互の代替性を確保する路線として、国家的な見地から必要不可欠である。</p>	<p>上記の観点から、中部横断自動車道は、東名・中央の両路線を建設・管理する公団が、一体となって建設・管理することが、その安定性、確実性等から、極めて重要であり、現在の整備のスピードを落とすことなく、建設を継続する必要があることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」が望ましい。</p> <p>しかしながら、本県としては、有料道路方式に固執するものでなく、「いずれでも早期整備が可能となる方式」を希望する。</p>
長野県	中部横断道	八千穂～佐久南	<p>高速道路整備計画は、国土交通省の高い見地と責任において、長期的な展望に立ったの財源見直しをふまえてもなお、全区間が重要と位置付けられ、立案、推進されてきた計画であるから、各区間の整備の必要性を自治体に問い直すこと自体が疑問である。</p> <p>沿線地域の主要道路は国道141号のみ。通勤・通学などの住民生活を支えるための通過交通の吸収、災害発生時の緊急輸送路の確保が課題。</p> <p>沿線地域は救命救急病院への搬送時間が全国平均の倍。病院整備の効率化と併せ、搬送時間の短縮による医療過疎地域の解消が課題。</p> <p>以上のような沿線地域の課題を解決することが必要。</p>	<p>地域の実情や特性を考慮し、様々な観点から道路環境の早期整備が可能となるよう検討すべきと考える。</p> <p>なお、新たに地方負担が生じる場合には、明確な財源移譲の措置を講じること。</p>
		佐久南～佐久JCT	<p>高速道路整備計画は、国土交通省の高い見地と責任において、長期的な展望に立ったの財源見直しをふまえてもなお、全区間が重要と位置付けられ、立案、推進されてきた計画であるから、各区間の整備の必要性を自治体に問い直すこと自体が疑問である。</p> <p>当区間は以下の理由により、整備の必要性があると考ええる。</p> <p>上信越自動車道と接続する当区間は、南佐久方面への玄関口であり、また佐久・和田峠・中央自動車道を經由し北関東と中部・関西圏を結ぶ物流・観光の要でもあり、道路整備を進めることの効果は大きい。</p> <p>救命救急病院への搬送時間が全国平均の倍であり、道路整備をすることによる搬送時間の短縮と病院整備の効率化により医療過疎地域の解消が図られる。</p> <p>平成10年に施行命令が出され、道路整備に対する地域の理解を得ながら協議を進め、平成15年度末までには用地買収率66%が見込まれている。</p> <p>また、本年度より本工事に着手している。</p>	<p>整備にあたっては、地域の実情や特性を考慮し、4車線から2車線への変更を始め、様々な観点から早期整備が可能となるよう検討すべきと考える。</p> <p>なお、新たに地方負担が生じる場合には、明確な財源移譲の措置を講じること。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
岐阜県	東海北陸道	飛騨清見～白川郷	本路線のように前後まで開通しており、わずかな距離だけ残している現状でこれを造らないということは、誰が見ても常識に反する。	従来 방식으로整備する。 当該区間が「Cグループ」という総合評価は納得できない。 当該区間は東海北陸自動車道の最後の未開通区間であり、開通により前後の交通量も増加することから、採算性はさらに高くなると考えられる。
静岡県	中部横断道	吉原JCT～増穂	以下の理由で、整備を促進する必要がある。 ・南北軸となる中部横断自動車道の整備により、東西軸の東名や中央高速道路を利用して東京港や横浜港を利用している山梨県、長野県の貨物が、清水港の利用も可能となり、都心の渋滞の回避等、効率的な物流網の形成が図られる。 ・通行止めや渋滞がたびたび発生している国道52号の沿線地域の生活を守るとともに広域的な医療・救急体制の実現を図ることにより生命を守る重要な路線である。 ・現東名と中央高速道路をネットワークすることにより、大規模地震が発生した場合の代替路や緊急輸送路となる重要な路線である。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が望ましいが、「 <u>いずれでも早期整備が可能となる方式</u> 」でも良い。 ・平成10年12月に施行命令が出された以降、公団により各種調査が行なわれており、早期着工の環境は十分整っている。 ・東名・中央の両路線を建設・管理する公団が、建設を継続し、早期に整備効果を地域に結びつけることが必要である。 ・特に、吉原JCTから直近の山梨県の富沢ICの区間については、全線が完成しないと効果が現れられないこと、かつ地形が急峻で地質が脆弱のためトンネル・高架橋等の構造物が連続するとともに、区間延長が約19kmと長いことから、集中投資が可能な整備方式を望む。
	第二東名	秦野～御殿場JCT	以下の理由で、 <u>早期に施行命令を発令し、整備を早急に進める必要がある</u> 。 ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が適切である。 ・第二東名は、現東名と交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予測される。
		御殿場～長泉沼津	以下の理由で、整備を促進する必要がある。 ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が適切である。 ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約96%、工事着手延長率約63%）
		長泉沼津～吉原JCT	以下の理由で、整備を促進する必要がある。 ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が適切である。 ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約98%、工事着手延長率約85%）
		吉原JCT～引佐JCT	以下の理由で、整備を促進する必要がある。 ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が適切である。 ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約99%、工事着手延長率約94%）

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
静岡県	第二東名	引佐 JCT ~ 豊田東	<p>以下の理由で、整備を促進する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・ 圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・ 地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。 	<p>以下の理由で「公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式」が適切である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・ 新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。
愛知県	第二東名	引佐 JCT ~ 豊田東	<p>以下の理由により、早期整備が必要である。</p> <p>第二東海自動車道は、国土の大動脈として、極めて重要な役割を果たす路線であり、対象区間の整備がされなかった場合、現在でも渋滞をしている現東名高速道路の豊田 JCT ~ 三ヶ日 JCT 間に更に交通負荷がかかり、大動脈としての機能が全く果たされなくなる。</p> <p>国の東海地震対策大綱においても、地震に強い交通ネットワークとして、整備を早急に進めることが、位置付けられている。</p> <p>当該区間の整備を前提として、企業団地等の開発が進められており、万一整備されないようなことになれば、これらの地域整備に与える影響は計り知れない。</p> <p>国家プロジェクトである 2005 年開港の中部国際空港への広域アクセスとして重要な役割を果たす。</p>	<p>既存の高速道路ネットワークによる料金収入を最大限活用した有料道路方式による早期整備が必要である。</p>
		豊田 JCT ~ 豊田南	<p>以下の理由により、2005 年までの完成供用が必須である。</p> <p>第二東海自動車道は、国土の大動脈として、極めて重要な役割を果たす路線である。</p> <p>国の東海地震対策大綱においても、地震に強い交通ネットワークとして、整備を早急に進めることが、位置付けられている。</p> <p>国家プロジェクトである 2005 年開港・開催の中部国際空港、日本国際博覧会への広域アクセスとして、2005 年までの完成供用が必須である。</p>	<p>中部国際空港、日本国際博覧会の広域アクセス道路として 2005 年までの完成供用が必須の区間であり、引き続き、現行(公団)方式での整備をお願いしたい。</p>
	近畿道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針 JCT	<p>以下の理由により、早期整備が必要である。</p> <p>名古屋環状 2 号線は、名古屋都市圏の骨格を形成する環状道路として、交通の迂回分散を図り、当都市圏の円滑な交通の確保に不可欠な道路であり、また、国の都市再生プロジェクトにも位置付けられている大変重要な道路で、早期に環状道路としてのネットワーク形成が是非とも必要である。</p> <p>国家プロジェクトである中部国際空港への円滑な交通アクセスを確保するうえで、重要な役割を果たす。</p> <p>用地も確保され、工事着手もしており、早期整備の条件が整っており、この区間の整備により、環状道路としての本来機能が発揮される。</p>	<p>既存の高速道路ネットワークによる料金収入を最大限活用した有料道路方式による早期整備が不可欠である。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
名古屋府	近畿道 名古屋大阪線	名古屋南 ～ 高針 JCT	<ul style="list-style-type: none">環状道路整備による交流ネットワークの強化 当該路線整備により、他の自動車専用道路と6箇所10路線と接続されることになり（環状化の際には7箇所12路線）、多様なネットワークが形成されることで、交通円滑化や交流活性化などに大きく貢献し、産業技術の中核として我が国の経済を牽引している名古屋都市圏の更なる発展に大きく貢献中部国際空港セントレア（H17.2開港）への重要なアクセスルート 現状でも慢性的な渋滞が発生している名古屋高速大高線への空港アクセスの交通負荷を、当該路線整備により軽減させなければ更なる大渋滞は必至都市部の環境改善 当該路線整備により、名古屋環状2号線は約82%環状化されることになり、都市部流入交通の迂回、分散機能が効果的に発揮でき、都市の環境改善につながる道路整備を前提としたまちづくり 名古屋環状2号線の計画は昭和30年代からのものであり、この道路を前提として区画整理などによる良好なまちづくりが本市では進められ、その結果、道路用地も100%確保されている状態国家レベルでの重要性 都市再生プロジェクトである、大都市圏の環状道路体系の整備にも位置付けられており、経済構造改革に大きく寄与し、ひいては日本再生にもつながる路線 <p>今回の事業評価結果で評価が低いのは真に残念ですが、上記のような高い重要性を持つ路線であるので、一刻も早い整備を進めてもらいたいと考えております。</p>	<p>当該路線は「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備が適しているものと考えております。</p> <p>理由1：交通量の多い一般道路の負荷を軽減するといった、都市部の交通計画において求められている有料高速道路としての機能や、他の高速道路10路線とネットワークを形成する都市圏環状道路としての機能を効果的に発揮するよう、有料道路方式による早期の整備が必要である。</p> <p>理由2：用地がすでに100%確保されている状態なので、公団による早期の全面工事着工を強く要望します。</p> <p>3. その他の意見</p> <p>（大都市圏と地方部で求められる整備効果） 大都市圏における高速道路と地方部の都市間を結ぶ高速道路とでは、担うべき役割も異なっており、これらを全国一律の基準で評価することは適当ではないものと考えております。未整備区間は地方部の道路が圧倒的に多く、評価の重み付けにおいても、外部効果を重視する地方部の意見が色濃く反映されたものとなっており、「大都市環状道路を地方の基準で評価した」と言い換えても過言ではありません。</p> <p>（これまでの取り組みへの評価） 本市では、名古屋都市圏を放射道路と環状道路で形成する交通ネットワーク構想が昭和30年代からあり、その実現のため早くから名古屋環状2号線開発公社（昭和40年設立、現名古屋土地開発公社）による先行用地取得を開始したり、道路整備のために貴重な土地を地元住民から提供していただいた経緯があります。今回の事業評価指標では、「現時点の取り組み」のみが評価されており、これまで長年積み上げてきた地元の努力が全くといって評価されていないことも残念であります。</p>
三重県	近畿道 紀勢線	尾鷲北 ～ 紀勢 紀勢 ～ 勢和多気 JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>三重県の南部、東紀州地域は、市町村合併をはじめ地方分権を推進するため、他地域との交流・連携の強化、医療・福祉・防災対策など住民の安全・安心の確保、豊かな天然資源や観光資源を活かした地域振興が大きな課題です。県内に飛行場や新幹線駅がないことから、東京からの時間距離が日本で最も長い地域です。鉄道も紀伊半島を一周する地理的条件から利便性が悪く、車に依存した生活をおくっています。唯一の幹線道路である国道42号は、海岸線や内陸部を曲がりくねって走り、救急時の三次救急病院への搬送をはじめ何処へ行くにも長時間を要するなど、住民は日常生活における不便や不満を感じています。特に、日本で1, 2の多雨地帯であることから、国道42号は雨量規制や崩落などで年に数回通行止めが発生し、日常生活に支障をきたすとともに経済活動にも大きな損害が生じています。また、来年度に世界遺産登録を控えた『熊野古道』の活用も大きな課題の一つです。高速道路の整備による他地域との時間距離の短縮と生活面での安全・安心の向上は、数字で表現できる以上の大きな波及効果を生みます。</p> <p>とりわけ、東南海・南海地震の発生が極めて高い確率で懸念されるなか、地震発生時には唯一頼りの国道42号が津波等によって寸断され、各地が陸の孤島化することから、緊急輸送路として「命の道」高速道路の整備が最重要課題です。国土管理といった国政の重要な観点から特別な配慮を願います。</p> <p>整備を進める必要がある。</p> <p>三重県の中南部、奥伊勢地域は、市町村合併をはじめ地方分権を推進するため、他地域との交流・連携の強化、医療・福祉・防災対策など住民の安全・安心の確保、豊かな天然資源や観光資源を活かした地域振興が大きな課題です。</p> <p>県内には飛行場や新幹線駅がないことから、全国各地への時間距離が非常に長い地域です。鉄道も紀伊半島を一周する地理的条件から利便性が悪く、車に依存した生活をおくっています。唯一の幹線道路である国道42号は、内陸部を曲がりくねって走り、救急時の三次救急病院への搬送をはじめ何処へ行くにも長時間を要するなど、住民は日常生活における不便や不満を感じています。地域の自立に向けて、交流圏域の拡大や大台ヶ原など国際的にも通用する観光資源の活用など、高速道路の整備による他地域との時間距離の短縮と生活面での安全・安心の向上は、数字で表現できる以上の大きな波及効果を生みます。</p> <p>県南部では、東南海・南海地震の発生が極めて高い確率で懸念されるなか、地震発生時に唯一頼りの国道42号が津波等によって寸断され、各地が陸の孤島化することから、緊急輸送路として「命の道」高速道路の整備が最重要課題です。国土管理という国政の重要な観点から特別な配慮を願います。又、来年度には『熊野古道』が世界遺産登録を控え、その活用も課題となっています。</p>	<p>できる限り有料道路方式で整備いただくのが望ましいが、東南海・南海地震に備えた緊急整備や雨量規制区間の解消を行うために、部分的に新直轄方式と併用する方が当該区間の整備スピードが早くなるのなら、両方式の同時施行を願いたい。</p> <p><u><平成15年12月15日付け追加意見提出></u></p> <p><u>具体的には、既に事業に着手している「紀伊長島～紀勢」は引き続き有料道路方式で継続させ、「尾鷲北～紀伊長島」は東南海・南海地震に備えた緊急整備や大雨による通行止めの解消を行うために新直轄方式でそれぞれ整備願ひ、両方式を併用することで当該区間の一刻も早い整備を願いたい。</u></p> <p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>当該区間の各IC間の整備進捗状況は、用地買収については既に全区間完了しており、工事発注については、紀勢～大宮大台間が延長比で約40%、大宮大台～勢和間が100%に達し、大宮大台～勢和間は平成17年度に開通の見込みとなっています。これら進捗状況等も鑑み、当該区間は有料道路方式で整備願ひたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
三重県	近畿道 名古屋神戸線	四日市 JCT ~ 菟野	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>県内区間の東では既に伊勢湾岸道路が完成して東名阪自動車道に接続するとともに平成17年度には東名高速道路に接続し、西では東名阪亀山東 JCT ~ 大津 JCT ~ 名神草津 JCT 間で着々と工事が進んでいます。</p> <p>その結果、4～5年後に現東名・名神高速道路を短絡するバイパスが形成されますので、大きな交通の転換が発生し、県の推算では約2万台程度の交通量が増加することになります。菟野～亀山間には施行命令すら出ていませんので、本来この交通を受けるべき四日市 JCT ~ 亀山 JCT 間が未整備のまま残ることになります。必然的に、これらは東名阪自動車道に流入することになりますが、東名阪自動車道は、現在でも4車線に7万台前後もの交通量が流れており全く余裕がないことから、たちまち大渋滞が発生するのは確実で、危機的状況となっています。このままでは、第二名神に求められている役割が果たせないばかりか、経済活動や日常生活等に大きな支障をきたします。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>四日市 JCT ~ 菟野 IC ~ 亀山 JCT 間は、東名阪自動車道との並行区間であり、相互補完の関係にもあることから、有料道路方式で早急に整備願いたい。</p>
		菟野 ~ 亀山 JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>県内区間の東では既に伊勢湾岸道路が完成して東名阪自動車道に接続するとともに平成17年度には東名高速道路に接続し、西では東名阪亀山東 JCT ~ 大津 JCT ~ 名神草津 JCT 間で着々と工事が進んでいます。</p> <p>その結果、4～5年後に現東名・名神高速道路を短絡するバイパスが形成されますので、大きな交通の転換が発生し、県の推算では約2万台程度の交通量が増加することになります。菟野～亀山間には施行命令すら出ていませんので、本来この交通を受けるべき四日市 JCT ~ 亀山 JCT 間が未整備のまま残ることになります。必然的に、これらは東名阪自動車道に流入することになりますが、東名阪自動車道は、現在でも4車線に7万台前後もの交通量が流れており全く余裕がないことから、たちまち大渋滞が発生するのは確実で、危機的状況となっています。このままでは、第二名神に求められている役割が果たせないばかりか、経済活動や日常生活等に大きな支障をきたします。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>四日市 JCT ~ 菟野 IC ~ 亀山 JCT 間は、東名阪自動車道との並行区間であり、相互補完の関係にもあることから、有料道路方式で早急に整備願いたい。</p>
		亀山 JCT ~ 大津 JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>第二名神高速道路の大津 JCT 以東は、伊勢湾岸自動車道に接続することで、供用を開始すると現東名・名神高速道路のバイパスを形成し、相互補完の関係になりますので、有料道路方式での整備を願いたい。</p>
	近畿道 名古屋大阪線	亀山 ~ 亀山南 JCT	<p>整備を進める必要がある</p> <p>当該区間は、東名阪自動車道と伊勢自動車道を直結することで、東名阪自動車道の鈴鹿料金所と伊勢自動車道の関料金所における渋滞の解消と追突事故等からの安全を確保するために早期の整備が求められています。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>整備の目的が、東名阪自動車道と伊勢自動車道の両有料道路を直結することにあるので、有料道路方式での整備を願いたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
滋賀県	近畿道 名古屋神戸線	亀山 JCT ~ 大津 JCT	<p>「整備を進める必要がある」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第二名神高速道路は、東名高速道路や第二東名高速道路とのネットワークにより、大阪都市圏および名古屋都市圏と首都圏の三大経済圏を結ぶ重要な国土幹線であり、21世紀における我が国の産業、文化、経済活動に大きな効果が期待される。 ・ 名神高速道路の交通量はすでに飽和状態にあり、慢性的な渋滞は大きな経済的損失をもたらしている。第二名神高速道路は、名神高速道路とともに我が国の重要な国土幹線であり、ダブルネットワーク化を図ることにより渋滞解消はもとより、災害・事故さらには冬季の積雪による通行不能など、非常時におけるリダンダンシーが確保される。 ・ 地元では、第二名神高速道路の開通を前提に、工業団地をはじめとする各種の地域づくりが進められている。 	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 名神高速道路とのダブルネットワーク化により、一体となった機能が発揮されるため、建設管理についても名神高速道路と同様に行うべき。 ・ 名神高速道路とのダブルネットワーク化により、料金体系も名神高速道路と同様に必要がある。 ・ 費用対便益が大きい。
		大津 JCT ~ 城陽	<p>「整備を進める必要がある」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第二名神高速道路は、東名高速道路や第二東名高速道路とのネットワークにより、大阪都市圏および名古屋都市圏と首都圏の三大経済圏を結ぶ重要な国土幹線であり、21世紀における我が国の産業、文化、経済活動に大きな効果が期待される。 ・ 名神高速道路の交通量は飽和状態となっており、慢性的な渋滞は大きな経済的損失をもたらしている。第二名神高速道路は、名神高速道路とともに我が国の重要な国土幹線であり、ダブルネットワーク化を図ることにより渋滞解消はもとより、災害・事故など非常時におけるリダンダンシーが確保される。 	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 名神高速道路とのダブルネットワーク化により、一体となった機能が発揮されるため、建設管理についても名神高速道路と同様に行う。 ・ 名神高速道路とのダブルネットワーク化により、料金体系も名神高速道路と同様に必要がある。 ・ 費用対便益が比較的大きい。
京都府	近畿道 名古屋神戸線	大津 JCT ~ 城陽	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第二名神高速道路は、新たな国土軸として、関西圏と中部圏の連携を強化するとともに、関西文化学術研究都市をはじめとする京都府南部地域の活性化を図る上で極めて重要な道路である。 ・ 第二名神高速道路の整備を前提として、地域づくりを進めてきた地元市町の意向を十分踏まえていただきたい。 ・ なお、第二名神高速道路は、京奈和自動車道及び第二京阪道路とリンクして、関西圏の高速道路ネットワークの要となる道路であり、その効果を有効に発揮するためにも、評価区間については、第二京阪道路と連結する八幡 JCT で区分すべきである。(大津 JCT ~ 城陽は、大津 JCT ~ 八幡 JCT に変更すべき。) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ まさに国の国土軸となる高速道路ネットワークの基幹となる路線であり、地方の負担なく、国の責任で整備すべきである。 ・ 整備手法としては、新直轄方式より新組織による整備が望ましい。 ・ 整備の進め方の検討にあたっては、施行命令区間を前提とした現在の区間割りだけでなく、第二京阪道路等も含めたネットワークとしての効果が反映できるよう、区間を細分化したものについても検討すべきではないか。
		城陽 ~ 高槻第一 JCT	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第二名神高速道路は、新たな国土軸として、関西圏と中部圏の連携を強化するとともに、関西文化学術研究都市をはじめとする京都府南部地域の活性化を図る上で極めて重要な道路である。 ・ 第二名神高速道路の整備を前提として、地域づくりを進めてきた地元市町の意向を十分踏まえていただきたい。 ・ なお、第二名神高速道路は、京奈和自動車道及び第二京阪道路とリンクして、関西圏の高速道路ネットワークの要となる道路であり、その効果を有効に発揮するためにも、評価区間については、第二京阪道路と連結する八幡 JCT で区分すべきである。(城陽 ~ 高槻第一 JCT は、八幡 JCT ~ 高槻第一 JCT に変更すべき。) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ まさに国の国土軸となる高速道路ネットワークの基幹となる路線であり、地方の負担なく、国の責任で整備すべきである。 ・ 整備手法としては、新直轄方式より新組織による整備が望ましい。 ・ 整備の進め方の検討にあたっては、施行命令区間を前提とした現在の区間割りだけでなく、第二京阪道路等も含めたネットワークとしての効果が反映できるよう、区間を細分化したものについても検討すべきではないか。
大阪府	近畿道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一 JCT	<p>第二名神高速道路は、我が国の道路ネットワークの骨格を形成する、最も重要な路線のひとつである。</p> <p>主な役割は、現在、名神高速道路に依存している近畿圏と中部圏、首都圏との連携を強化し、日本の国際競争力を高めるとともに、一本しかない名神高速道路及び中国自動車道が災害等で機能しない場合、日本の大動脈としての機能を確保するものであるが、そのためには、全線が開通して、ネットワークとしての機能を十分に果たすことが肝要。</p>	<p>公表された高速自動車国道の評価結果は、地域の限定的な効果を評価する項目が多く、国益を担う大きな波及効果が得られる都市部の高速道路や、国の骨格となる路線に対する評価がなされておらず、また残事業費により費用対便益が評価されているため、第二名神の当該区間は低く評価されている。</p> <p>しかし、上記の必要性を鑑み、第二名神高速道路は、国益の観点から、国の責任において、公団あるいは新組織による有料道路方式で、全線を早期に整備されるべきものと認識。</p>
		高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	<p>第二名神高速道路は、我が国の道路ネットワークの骨格を形成する、最も重要な路線のひとつである。</p> <p>主な役割は、現在、名神高速道路に依存している近畿圏と中部圏、首都圏との連携を強化し、日本の国際競争力を高めるとともに、一本しかない名神高速道路及び中国自動車道が災害等で機能しない場合、日本の大動脈としての機能を確保するものであるが、そのためには、全線が開通して、ネットワークとしての機能を十分に果たすことが肝要。</p>	<p>公表された高速自動車国道の評価結果は、地域の限定的な効果を評価する項目が多く、国益を担う大きな波及効果が得られる都市部の高速道路や、国の骨格となる路線に対する評価がなされておらず、また残事業費により費用対便益が評価されているため、第二名神の当該区間は低く評価されている。</p> <p>しかし、上記の必要性を鑑み、第二名神高速道路は、国益の観点から、国の責任において、公団あるいは新組織による有料道路方式で、全線を早期に整備されるべきものと認識。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
兵庫県	近畿道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	第二名神は、全国高速道路網の要として、国土の重要な骨格をなし、緊急時の代替交通を確保する路線であり、名神高速道路や中国自動車道の慢性渋滞を解消するためにも、その早期整備が必要である。本県では、第二名神の整備計画、施行命令を踏まえ、宝塚新都市、川西インター線等関連プロジェクト等を進めており、引き続き、本路線の整備を進める必要がある。	国土の骨格をなす重要路線であることから、「有料道路方式」により早期整備を図りたい。
	中国横断道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	山陽自動車道と中国自動車道を接続し高速ネットワークを形成するとともに、地域の連携と交流を促進し、地域活性化に資する路線であることから、早期整備を進める必要がある。	山陽自動車道から中国自動車道の間約25kmのうち約13kmが既に「有料道路」で供用していることから、引き続き「有料道路方式」により早期整備を図られたい。 なお、構造等の見直しにより、更なる建設費縮減の検討を行うべきである。その場合には関係地方公共団体に対して十分な事前説明と協議をお願いしたい。
		佐用 JCT ~ 大原	中国横断自動車道姫路鳥取線は、安定した輸送路の確保や災害時の緊急輸送、救急医療などに欠くことのできない重要な社会基盤であり、中国自動車道と鳥取市や岡山県東北部地域を連絡する唯一の高速道路となるものである。 この道路は、地域の経済、文化等の交流だけでなく、広く山陰・中国・関西圏の交流を強化し、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するためにも、欠くことのできない重要な路線である。 このことから、この道路の整備を早急に進める必要がある。	「新直轄方式」により、早期整備を図られたい。 高速自動車国道の整備・管理は、国が責任を持って行う事業であることから、実質的に地方負担がないよう、適切な財源措置を講じられたい。
神戸市	近畿道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	近畿自動車道名古屋神戸線は、国土の重要な骨格をなす路線であるとともに、緊急時の代替ネットワーク機能を確保する路線であり、名神高速道路や中国自動車道の慢性渋滞を解消するためにも、その早期整備が必要である。 神戸市が震災から本格復興を遂げ、持続的に発展するためには、神戸医療産業都市構想や、神戸空港をはじめとするプロジェクトを推進し、海・空・陸・情報の一体的なネットワークづくりが必要である。そのためには広域的な道路ネットワークの形成が重要であり、当路線は重要な役割を担うものと考えている。	当路線は、公団あるいは新組織による有料道路方式により、全線を早期整備すべき道路であると考えている。
和歌山県	近畿道 紀勢線	みなべ ~ 白浜	整備の必要性：有 ・ 東南海・南海地震に備え、津波で寸断される国道42号に代わる緊急輸送道路として、「命の道」高速道路の早期整備が必要 （特に田辺市周辺は過去にも甚大な被害有り） ・ 紀南地方の中心都市である田辺市および全国有数の観光地である白浜町など、熊野地方への玄関口ともなるこれらの地域と京阪神を直結し、地域の自立・活性化に不可欠 ・ 県都和歌山市方面から南紀白浜空港へのアクセス向上など、高速交通体系の形成上必要 ・ 三次救急医療施設（和歌山市のみ）への搬送時間を短縮する等、広域医療体制の面からも必要 ・ 国道42号の混雑解消と代替性確保による紀南の幹線交通の確保の観点から必要 ・ 高速道路整備を見込んだ周辺整備やアクセス道路の整備が既に進行中	・ 整備スピードが確保されることを前提に「公団あるいは新組織による有料道路方式」での早期整備を望む ・ 県第二の都市や有数の観光地へのアクセス区間であり、交通量、採算性もある程度見込まれ、有料制度となじむ区間である。また、観光振興や災害時の緊急輸送路の確保などの効果も大きく、事業評価結果もBの上位に位置している ・ 御坊～南部間が平成15年12月14日に開通し、これに続く南部～田辺間は、用地取得を完了し今年度から工事実施中。また、田辺～白浜間は現地測量設計を完了していることから、事業の継続性を考慮すべき
		白浜 ~ すさみ	整備の必要性：有 ・ 東南海・南海地震に備え、津波で寸断される国道42号に代わり、緊急輸送路として「命の道」高速道路の早期整備が必要。特に、白浜～すさみ間には被害が想定される箇所も多く、迂回路としての県道すらない ・ 国道42号は大雨・台風などの異常気象時にも通行止となることから代替路となる高速道路が必要 ・ 世界遺産登録が予定されている熊野地方への観光利便性向上、串本、勝浦、新宮等、白浜以南の半島地域の経済活性化、広域医療体制確立のためにも必要不可欠 ・ 以上、国土の均衡ある発展、地域の安全性・信頼性の向上、農林水産業や観光など地域経済の発展のため、紀伊半島を一周する高速道路は必要 ・ 未施行命令区間であるが、県が既に用地先行取得を行い着手準備も十分整っている	・ 地方負担に対する国の支援を前提に、整備スピードが確保できるのであれば、「新直轄方式」による早期着手を望む ・ 交通量は比較的少なく有料にはなじみにくいが、大規模地震などの防災対策上の必要性・緊急性が高く、また産業基盤の脆弱な地域の活性化に無料道路の効果が非常に大きい ・ 新直轄方式をとるにより、より早期に、より効果的な整備が可能となる 構造規格の見直しにより、コスト縮減が図れ、早期整備が可能となる 地域の利便性の高いインター配置が可能となり、利用促進が図れる 既存の高規格な国道バイパス（日置川道路）を活用し早期ネットワーク化が図れる ・ 用地先行取得を実施していることから、H15年度から投資が可能である

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
鳥取県	中国横断道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	<p>高速道路は、国が、国土のグランドデザインを描いた上で国の責務として整備を進めてきたものであり、そのネットワークを構成する全ての区間が当然必要である。</p> <p>当区間は、姫路鳥取線（佐用～大原間）及び直轄事業の志戸坂峠道路と一体となって、鳥取市を中心とする山陰東部地域と山陽地方を結び、これら地域の経済・文化等の交流だけでなく、関西をはじめ広く全国との交流を強め、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するために、欠かすことの出来ない重要な道路である。</p> <p>姫路鳥取線（智頭～鳥取間）は、（佐用～大原間）と合わせ、1日も早く完成させる必要がある。</p>	<p>「新直轄方式」による整備が妥当と考える。</p> <p>但し、従来どおりの整備速度を確保するとともに、公団整備からの切り替えであることに鑑み、建設・管理とも、実質的に地方負担が生じないよう適切な財源措置をされたい。</p> <p>また、当該区間は、佐用～大原間と一体となってはじめて中国縦貫道とつながるため、佐用～大原間についても速度を落とすことなく整備促進を図りたい。</p>
	中国横断道 岡山米子線	米子～米子北	<p>高速道路は、国が、国土のグランドデザインを描いた上で国の責務として整備を進めてきたものであり、そのネットワークを構成する全ての区間が当然必要である。</p> <p>当区間は、周辺に、国際航路を持つ、米子空港や重要港湾境港を有しており、鳥取・島根両県にまたがる中海圏域が山陰地方の拠点として一体的に発展していくためにも、陸海空の交通の結節点として整備が必要。</p>	<p>「新直轄方式」による整備が妥当と考える。</p> <p>但し、公団整備からの切り替えであることに鑑み、建設・管理とも、実質的に地方負担が生じないよう適切な財源措置をされたい。</p>
島根県	中国横断道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	<p>整備を進める必要がある</p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路・今治ルートと一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結ぶ地域連携構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化・観光の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する、各圏域の自立的発展や中四国地方が広域的かつ一体的な発展を遂げるためには、全線の一日も早い完成が必要。特に県都松江市とブロック中心都市広島市を結ぶ重要な道路として必要不可欠。</p> <p>一部並行する国道54号は、異常気象時の事前通行規制区間が有り、道路線形も設計速度50km/h程度の2車線の道路であり、現国道の改良では、多大な費用が必要な上に、代替路線の確保ができず、危機管理上も課題が残る。</p> <p>本線施行に先立って、地方協力事業（3%支援）をはじめ既に200億円以上の促進事業を実施するなど地域として最大限の支援を行っている。</p>	<p>整備手法；新直轄方式</p> <p>理由等 「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合のB/Cが1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備をお願いしたい。</p> <p>整備に当たっては、現行のJHによる整備スピードに劣ることなく実施されたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財源措置をお願いしたい。</p>
	山陰道	宍道JCT～出雲	<p>整備を進める必要がある</p> <p>山陰自動車道は、「日本海国土軸」の形成に向け、日本海沿岸諸都市を結び、中国横断自動車道等の整備と相まって、京阪神や山陽、四国、九州地方との交流を拡大し、広域的な産業・経済の発展のためには不可欠な路線であり、災害時における広域輸送の代替ルートとしての機能も併せ持つ、重要な路線です。特に島根県においては県土を縦貫し、主要都市を結ぶ山陰道は、県勢振興、自立のため必要不可欠な道路である。その中でも本区間は、最も人口集積・産業集積の進んでいる地域を通過する極めて重要な区間</p> <p>本線施行に先立って、地方協力事業（3%支援）をはじめ既に約50億円の促進事業を実施するなど地域として最大限の支援を行っている。</p>	<p>整備手法；公団あるいは新組織による有料道路方式 （但し、新直轄方式も排除しない）</p> <p>理由等 早期完成が不可欠であり、現在実施中の事業が中断されることなく、引続き促進されたい。</p>
岡山県	中国横断道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	<p>中国横断自動車道姫路鳥取線は、安定した輸送路の確保や災害時の緊急輸送、救急医療などに欠くことのできない重要な社会基盤であり、岡山県東北部地域から姫路や鳥取へ連絡する唯一の高速道路となるものである。</p> <p>この道路は、地域の経済、文化等の交流だけでなく、広く関西圏との交流を強化し、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するためにも、欠くことのできない重要な路線である。</p> <p>このことから、この道路の整備を早急に進める必要がある。</p>	<p>「早期整備が図られるならば、新直轄方式もやむを得ない」高速自動車国道の整備・管理は、国が責任を持って行う事業であることから、実質的に地方の負担がないよう、適切な財源措置を講じられたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
広島県	中国横断道尾道松江線	尾道 JCT ~ 三次 JCT	<p>・整備を進める必要がある 中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路尾道・今治ルート（瀬戸内しまなみ海道）と一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結ぶ地域連携軸構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する重要な路線である。 各圏域の自立的発展や中四国地方が広域のかつ一体的な発展を遂げるためには、全線の日も早い完成が必要不可欠。 尾道松江線には、3%の地方協力事業を含め、関連する道路に対して、平成14年度までに本県で約500億円、島根県とあわせて約700億円を投じている。これらを無駄にすることのないようにお願いしたい。</p>	<p>「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合の「B/C」が1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備でやむを得ない。 整備にあたっては、現行の整備スピードを落とすことなく早期整備をお願いしたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財政措置をお願いしたい。</p>
		三次 JCT ~ 三刀屋木次	<p>・整備を進める必要がある 中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路尾道・今治ルート（瀬戸内しまなみ海道）と一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結ぶ地域連携軸構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する重要な路線である。 各圏域の自立的発展や中四国地方が広域のかつ一体的な発展を遂げるためには、全線の日も早い完成が必要不可欠。 尾道松江線には、3%の地方協力事業を含め、関連する道路に対して、平成14年度までに本県で約500億円、島根県とあわせて約700億円を投じている。これらを無駄にすることのないようにお願いしたい。</p>	<p>「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合の「B/C」が1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備でやむを得ない。 整備にあたっては、現行の整備スピードを落とすことなく早期整備をお願いしたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財政措置をお願いしたい。</p>
徳島県	四国横断道	阿南 ~ 小松島	<p>上記区間の早期整備を要望します。 四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。 本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶこの高速道路の整備は不可欠です。 阿南～小松島間については、県南の中核都市阿南市と県都徳島市方面を結ぶものであり、公表された事業評価結果においても非常に高いB/Cの値を示しています。 近い将来に南海地震が発生すると予測されておりますが、この道路は災害時における国道55号の迂回路、あるいは緊急輸送路としての利用が見込まれ、高度医療機関が全くない県南地域と医療機関を結び、いわば「いのちの道」と呼べます。 起点の阿南IC以南は、現在事業中の地域高規格道路阿南安芸自動車道とつながる計画であり、「四国の大きな8の字ルート」を形成するこの道路の早期整備を要望します。</p>	<p>いずれでも早期整備が可能となる方式」による整備を要望します。 阿南～小松島間については、公表された事業評価の結果では、有料、無料にかかわらず、B/Cが非常に高い数値を示しており、効果が特に高いことが伺えます。また、阿南IC以南には地域高規格道路阿南安芸自動車道により高知方面への連絡が計画されており、一部区間では事業が進められています。 これらのことから、この区間を「いずれでも早期整備が可能となる方式」によりできる限り早く整備していただけるよう要望します。 さらに付け加えますと、この区間は施行命令が出されていないことから、新会社による判断を待てれば事業着手が遅れるのではとも懸念しており、早期着手のためには「新直轄方式」を積極的に受け入れたいと考えております。 なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>
		小松島 ~ 徳島 JCT	<p>上記区間の早期整備を要望します。 四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。 本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶこの高速道路の整備は不可欠です。 小松島～徳島間については、県東部の臨海部を通過する計画です。徳島東ICは大型流通港湾マリンピア沖洲に直結するものであり、県においてIC用地を造成する計画を進めています。徳島東ICへのアクセス道路についても、元町沖洲線、東吉野町北沖洲線の2つの都市計画道路の整備を進めており、市街地中心部への連絡も十分な交通体系を整えています。また、小松島市は古くから港町として栄え、小松島港は四国の海上交通の要衝として重要な役割を果たしており、この区間の整備は海上交通との連絡性を高めることにもなります。 小松島IC～徳島JCT間は、県都徳島市と県北及び県南の双方向を結びつける大変重要な区間であり、早期の整備を求めます。</p>	<p>「いずれでも早期整備が可能となる方式」による整備を要望します。 道路の重要性・必要性が大変高い区間であると考えており、その整備手法については、「いずれでも早期整備が可能となる方式」を望みます。 この区間の中でも、小松島IC～徳島東IC間については、現状の道路交通状況等から、特に早期整備の必要性が高い区間であると考えており、早期事業着手を要望します。 なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>
		徳島～徳島 JCT～鳴門 JCT	<p>上記区間の早期整備を要望します。 四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。 本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶ高速道路の整備は不可欠です。 特に、徳島IC～鳴門JCT間については本州四国連絡道路神戸淡路自動車道や四国横断自動車道（高松自動車道）と県都徳島市、また、四国縦貫自動車道（徳島自動車道）を結ぶ高速道路のネットワーク上、大変重要な区間であると考えています。 当該区間が整備されると、徳島自動車道を經由して、愛媛、高知の両県全域からの関西圏への最短連絡ルートともなり、本県だけでなく四国全体の広域的にみても大変重要な区間であると言えます。 このように、特にネットワーク上からも重要であることから、当区間の早期整備を要望します。</p>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備を要望します。 当区間は、1でも記述したとおり高速道路のネットワーク上、大変重要な区間です。将来の道路管理や道路利用者の利便性（長距離割引制度、ケミカルヤージ等）、また、現在、事業が進んでいる状況等からも「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備を要望します。 なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
愛媛県	四国横断道	宇和島北～宇和	<p>本区間の前後区間は、四国横断自動車道宇和～大洲南間が平成15年度中に開通予定であり、また、津島～宇和島北間についても、平成12年度末に市街地部が既に直轄事業として全通しており、ネットワーク効果の観点から残された本区間(16.3km)の整備促進が緊急の課題となっている。</p> <p>本区間の整備により、県都松山市と南予地域の中心都市である宇和島市が60分で結ばれることとなり、救命救急活動や南海地震など災害時における相互支援体制の構築、全国有数の生産量を誇る農林水産品の都会への供給、豊かな観光資源の有効活用など、多大な効果が期待できるため、早期整備が必要。</p>	<p>現行の整備スピードを落とすことなく早期整備が実現できる方式が望ましいと考えており、宇和島北・宇和間は既に事業着手しているため、公団及び新組織により継続して整備されるのであれば有料道路方式が最も早い方法と思われるが、新直轄方式についても、別枠として予算が確保され、現行の整備スピードが確保されるのであれば、受け入れ可能な方式と考える。</p>
高知県	四国横断道	須崎新荘～窪川	<p>上記路線に平行する唯一の幹線である国道56号は、対象区間内に安和坂、焼坂、久礼坂といった急勾配、急カーブが連続する四国内でも有数の交通難所を有しており、高速道路整備による恒常的な定時性の確保や時間短縮は、産業、経済をはじめ、高次医療、福祉、さらには、災害時の復旧活動などに大きな効果を発揮する。</p> <p>このことから、対象区間の高速道路は、当該地域のみならず、窪川以西の県西部全域に波及し、高知市から120～150kmに位置する高知西南地域の一次、二次、三次産業の新たな可能性を引き出すとともに、救急医療等の社会サービスや、地震・津波等の災害時の緊急輸送路として、その整備は必要不可欠である。</p> <p>【具体的整備効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安心・安全の観点から、 ・大雨災害時の円滑な地域活動を支援 ・大地震時の地域孤立化を防止 ・3次医療機関への搬送を支援(医療機関相互の連携・無医地区を解消) <p>地域経済の観点から、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新鮮な農産物の円滑な流通体系を支え、農業収益の向上に寄与 ・活きの良い魚の流通の広域化、効率化を確保 ・自然など固有の資源を活かした周遊・滞在・体験型観光の拡大を促進 	<p>当該地区は、施行命令を受けて既に6年が経過し、ほとんどの地域で設計協議が整い、地元住民からも強く事業促進を求められている。</p> <p>このため、当該区間の事業評価結果や接続区間が直轄事業で整備されている状況を勘案し、早期整備を可能とする「新直轄方式」を強く希望する。</p> <p>なお、新直轄方式による事業にともなう地方の負担金については、これまで示されてきた方針どおり、国において確実に手当てすることを求める。</p> <p>また、新直轄方式による事業の予算枠は、事業設立の趣旨からも、現在、整備を進めている他の直轄国道事業にしわ寄せが及ぶことのないよう、別枠の予算として確保されるよう強く要請する。</p>
福岡県	東九州道	小倉JCT～豊津	<p>沿線地域においては、平成17年度開港予定の新北九州空港や重要港湾である苅田港等の物流拠点を整備中である。</p> <p>また、操業中の日産、トヨタと平成17年に操業予定のダイハツの自動車部品工場をはじめ数多くの企業が東九州自動車道の早期整備を前提とて、立地をしている。</p> <p>本区間の整備が遅れば新北九州空港が機能不全に陥り、地域計画が根底から覆ることとなり甚大な影響がある。</p> <p>このため、これまでの整備スピードを落とすことなく、早期に整備すべきである。</p>	<p>当該区間は、日本道路公団が施行命令を受けて事業中の区間で、早期に完成するためにも引き続き公団又は新組織による整備が必要である。</p>
		椎田南～宇佐	<p>本区間は、第32回国幹審(平成11年12月開催)において整備計画が策定されたものの、未だに未着工の区間である。</p> <p>沿線地域においては、平成17年度開港予定の新北九州空港や重要港湾である苅田港や中津港等物流拠点が整備されている。</p> <p>また、操業中の日産、トヨタと平成17年に操業開始予定のダイハツの自動車部品工場をはじめ数多くの企業が高速道路の完成を前提として進出を計画している。</p> <p>本区間を早期に整備し、高速道路ネットワークとして完成することが不可欠である。</p>	<p>当該区間は、費用対便益及び採算性共に高水準にあり、有料道路としても十分効果が見込めるため、県としては有料道路方式による早期整備を希望する。</p> <p>ただし、有料道路方式による整備の優先順位が低く、早期整備が出来ないのであれば、新直轄方式により早期の整備を選択する。</p>
北九州市	東九州道	小倉JCT～豊津	<p>東九州地域全体の産業・経済の発展のためには、高速道路交通ネットワーク形成が不可欠であり、さらに平成17年10月開港予定の新北九州空港の広域アクセスとしても重要な路線であることから、東九州自動車道の小倉JCT～豊津区間は、是非とも早期整備が必要な路線です。</p>	<p>東九州自動車道の小倉JCT～豊津区間は、平成8年12月の国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て整備計画区間となり、平成9年12月には小倉JCT～行橋間に、平成10年12月には行橋～豊津間に、それぞれ建設大臣より日本道路公団に施行命令が出されました。</p> <p>このうち小倉JCT～苅田IC間は、平成15年11月末現在、用地取得率が99%で、工事においても全区間にわたって着工しており、日本道路公団による有料道路方式で早期に整備していただきたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
熊本県	九州横断道延岡線	嘉島JCT～矢部	<p>上の区間の整備は必要である。 高速道路はネットワークとして完成してはじめてその本来の効果を発揮するものであり、また、本県においては九州の中央に位置する地理的特性を生かした施策の推進を図るため、熊本都市圏と九州各県主要都市を1日行動圏として150分で結ぶ「150分構想」を掲げている。これらのことから、上の区間のもとより、基本計画区間である矢部～延岡間を含む全体の完成が不可欠であると考ええる。</p>	<p>上の区間の整備方式については「早期整備が可能となる方式」での整備を要望する。 なお、以下の点についても十分配慮されたい。</p> <p>新会社での整備については、料金収入をできる限り建設費に回し、早期整備が可能となる制度とすること。 新直轄方式の整備については、建設費の地方負担分への財源措置が行われること。 また、建設後の維持管理については、地方に負担を求めることなく、国が全てを負担すべきこと。</p>
大分県	東九州道	椎田南～宇佐	<p>以下の理由で、整備を進める必要がある。 1. 九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。 2. 中津市に進出するダイハツ車体など当該沿線地域の企業立地のみならず、東九州自動車道全線にわたる沿線の企業進出、農林水産品の流通、観光等人々の交流などを促進し、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。</p>	<p>当該路線・区間は、全国的に見ても最重要・最優先の一巡目の高速道路であることが明らかである。 また、当該区間は、供用中の有料自動車専用道路である「椎田道路」と「宇佐別府道路」に挟まれている。 これらのことから、当該区間は「公団あるいは新組織による有料道路方式」により整備されるべきであり、速やかに施行命令を出すなど、事業着手および完成の早期化を図られるよう強く求める。</p>
		津久見～蒲江	<p>以下の理由で、整備を進める必要がある。 1. 九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。 2. 当該区間周辺の交通経路（鉄道・道路）の不備による救命救急活動や災害時緊急輸送などへの大きな支障を解消するとともに、東九州自動車道全線にわたる沿線地域の農林水産品の流通、観光等人々の交流、企業進出などを促進することにより、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。 3. 当該区間のうち、津久見～佐伯は、すでに用地取得が97%を超え、工事も発注延長で4割に達するなど本格的に進捗中であり、沿線では間近の供用を見込んで様々な地域開発プロジェクトが進んでいる。当該区間の供用開始をにらんだ地域開発諸プロジェクトを計画的に推進していくためにも早期完成が必要である。 また、佐伯～蒲江間は、平成14年6月着工以来、早期完成が要望されており、これに沿線住民の今後の生活設計がかかっている。</p>	<p>当該区間のうち、「津久見～佐伯」については、工事が本格化しており、供用開始をにらんだ地域開発諸プロジェクトを計画的に推進していくためにも、従来通りの道路公団方式により可能な限り整備を進め、民営化後も引き続き、新会社によりハイスピードで整備を進めるよう要望する。</p> <p>また、「佐伯～蒲江」については、平成14年6月に着工式が行われたところであり、早期完成を待望しているため、いずれでも早期整備が可能となる方式を要望する。</p>
		蒲江～北川	<p>以下の理由で、整備を進める必要がある。 1. 九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。 2. 交通経路（鉄道・道路）の不備による救命救急活動や災害時緊急輸送などへの大きな支障を解消するとともに、東九州自動車道全線にわたる沿線地域の農林水産品の流通、観光等人々の交流、企業進出などを促進することにより、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。</p>	<p>新直轄方式による整備を希望する。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
宮崎県	東九州道	蒲江～北川	<p>・整備の必要性有り。 当区間は、大分県との県境区間であり、交通の難所として有名な宗太郎峠を通過していることから、両県の県庁所在地間は、わずか200kmという距離ながら、車で5時間、鉄道でも3時間の時間距離がある。 当地域では日豊経済圏の形成を目指し、官民一体となって取り組んでいるが、高速道路の空白地帯となっており、時間距離が交流・連携の大きな障害となっている。 当区間の整備により、両県間の交流・連携が活発化し、様々な分野での整備効果が期待される。 東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに、九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p>	<p>当区間は、外部効果の評価は高いが、費用対便益や採算性は相対的に低い区間である。また、現時点では、施行命令が出されていないことから、日本道路公団による事業進捗が図られていないため、「新直轄方式による整備」が妥当である。 なお、早期整備のためには、整備の手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p>
		門川～西都	<p>・整備の必要性有り。 本県の拠点都市である宮崎市と延岡市を結ぶ区間であるにも関わらず、両市の間には、国道10号が唯一の幹線道路としてあるだけで、それが生活道路、産業道路、観光道路として利用されていることから、交通量が多く、定時性が全く確保されていない。 このことから、沿線市町村はもとより、県北地域の発展の阻害要因となっている。 当区間の整備により、これまで整備を行ってきた国際コンテナ航路を有する細島港などの公共施設のさらなる有効利用が図られるとともに、当地域内の交流・連携が活発化し、様々な分野での整備効果が期待される。 東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p>	<p>当区間は、外部効果の評価は高く、かつ、費用対便益や採算性も相対的に高い。また、現在、日本道路公団による用地取得や工事などの事業進捗が図られている。 このようなことから、「平成17年度中の民営化までの日本道路公団による重点投資」と「その後の新組織での有料道路方式による整備」により、早急な整備が必要である。</p>
		清武JCT～北郷	<p>・整備の必要性有り。 本県南部の2市2町は、地質的に脆弱な山地で回りを囲まれ、当地域の幹線道路である国道220号をはじめ一般道路では、大雨のたびに交通止めが頻発する状況にある。 当区間の整備により、諸産業の振興はもちろんのこと、一般道路の代替道路が確保され、救急医療や災害時の緊急輸送道路としての活用をはじめ、安心して安全な地域住民の暮らしにとって、特に重要な区間である。 東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。 特に、当区間は南九州広域交流圏の形成上も、九州縦貫自動車道との連結区間であり、非常に重要な区間である。</p>	<p>当区間は、総合評価が相対的に低い区間である。 しかしながら、当区間は、「北郷～日南間」とつながる区間であり、両区間が整備されてこそ、さらに整備効果を発揮するものと考えられる。 現在、施行命令が出されているが、今後、さらに事業進捗を上げるためには、「新直轄方式による整備」が妥当である。 なお、当区間は、「北郷～日南間」と一体となった整備が必要であり、整備手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p>
		北郷～日南	<p>・整備の必要性有り。 当区間の沿線地域では、重要港湾油津港の整備や沿線市町による工業団地の整備、さらには、地域住民によるまちづくりなど、地域活性化のために様々な取り組みを行っており、当区間の整備により、高速道路へのアクセス時間の向上が図られ、市場の拡大による農林水産業の活性化や企業進出条件の改善、さらには、地域内外の交流・連携が活発化するなど、様々な整備効果が期待できる。 また、東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p>	<p>当区間は、外部効果の評価は高く、かつ、費用対便益や採算性も相対的に高い区間である。 また、当区間は、「清武～北郷間」とつながる区間であり、両区間が整備されてこそ、さらに整備効果を発揮するものと考えられる。 しかしながら、現時点では、施行命令が出されていないことから、日本道路公団による事業進捗が図られていないため、早急な整備という観点からは、「新直轄方式による整備」が妥当である。 なお、当区間は、「清武～北郷間」と一体となった整備が必要であり、整備手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p>
鹿児島県	東九州道	志布志～末吉財部	<p>東九州自動車道は、九州を一周する循環型高速交通ネットワークを形成するとともに、特に、志布志～末吉財部については、我が国有効の「農畜産物供給基地」としての大隅地域の役割や、南九州地域の国際物流拠点港湾として発展する「志布志港」の拠点機能等を高めるほか、災害時の緊急輸送道路・代替道路の確保、更には、他に鉄道等もなく自動車交通に大きく依存せざるを得ない地域における最低限の交通手段の確保など、地域ひいては県勢の浮揚発展を図る上で、必要不可欠な道路であり、整備を進める必要がある。</p>	<p>早期整備を期待して、「新直轄方式による整備」が望ましい。 但し、 ・税源移譲や交付税措置等により新直轄方式に伴う地方負担が生じないようにすること。 ・新直轄事業の実施によって、他の道路事業予算に大きな影響が生じないようにすること。</p>