

路線名	都道府県	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
中部横断道	静岡県	吉原 JCT ~ 増穂	<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"> ・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。 	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 I C の区間については、全線が完成しないと効果が発現されないこと、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19 km と長いことから、集中投資が可能な整備方式を望む。
	山梨県	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 ~ 若草榊形	<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		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通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通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られる。</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>